

Région Lorraine

Synthèse de l'analyse du volet ferroviaire du Contrat de Plan État – Région 2000-2006

Entretiens :

Jean-Marie Stoll, responsable « coordination intermodale » à la division Aménagement de la DRE
Pierre Lamotte, directeur « des Investissements, des Infrastructures et des Transports » à la Région
Jean-Marie Thomas, pôle « Maîtrise d'Ouvrage » à la Direction Régionale de RFF

1.

Processus d'élaboration du CPER

1.1 Objectifs

Le CPER Lorraine n'aborde pas la question des infrastructures de transports de manière aussi sectorielle que d'autres CPER (celui de Champagne-Ardenne ou d'Alsace par exemple). Le sujet est traité au sein du chapitre « développer les réseaux d'infrastructures et les services de transport en Lorraine dans une optique multimodale » qui vient s'insérer dans la partie 2 « valoriser la position stratégique de la Lorraine par un aménagement durable du territoire »

Concernant les transports, 3 objectifs sont énoncés :

- intégrer les réseaux de transport au niveau international
- améliorer le maillage interne et interrégional des services de transport
- mobilité quotidienne et déplacements de proximité dans les pôles urbains

Le volet ferroviaire est traité dans chacun des 3 points énoncés précédemment

➤ **Intégrer les réseaux de transport au niveau international :**

Sur ce point le CPER prends deux directions.

La première, Nord-Sud concerne la valorisation des échanges en renforçant la performance multimodale de la vallée de la Moselle et de ses antennes. Il est prévu pour cela de :

- renforcer les capacités ferroviaires par la spécialisation d'un axe fret Longwy – Toul
- supprimer les goulots d'étranglements à proximité des centres de fret
- étudier un meilleur débouché vers le sud (Nancy-Dijon).

La seconde, Ouest-Est vise à renforcer l'arrimage de la Lorraine à l'Île de France et à l'est de l'Europe en organisant un carrefour d'échanges. L'action prévoit l'amélioration de la connexion entre le système portuaire français du Havre et du nord de la France vers l'espace européen (Rhin-Main-Danube), en particulier en valorisant les infrastructures ferroviaires actuelles (artère fret Nord-Est) et en exploitant les sillons libérés par l'arrivée du TGV Est. Il est aussi prévu de réaliser une étude sur la capacité des lignes ferrées en direction de l'Allemagne et de l'Alsace.

Ces deux axes de développement ont été récemment repris par le CIADT de décembre 2003.

➤ **Améliorer le maillage interne et interrégional des services de transport**

Il convient de doter la vallée de la Moselle d'un réseau ferroviaire urbain moderne et performant. C'est un enjeu majeur du CPER. Au delà des efforts de modernisation financés par RFF et de l'électrification des lignes Vosgiennes (hors CPER), il est prévu des opérations d'augmentation significative de la capacité du sillon pour permettre la densification des services TER :

➤ **Mobilité quotidienne et déplacements de proximité dans les pôles urbains**

Il s'agit d'adapter les services de transports collectifs ferroviaires aux besoins urbains et suburbains des agglomérations.

Ce point est assez vague quant à son contenu qui n'est pas très clairement explicité et qui reprend des idées des autres objectifs. Il est toutefois mentionné que la recherche d'un meilleur équilibre multimodal dans la réponse aux besoins de mobilité quotidienne nécessite une coordination des services de transport qui fera l'objet d'une étude de type PDU qui devra préciser les priorités de service de transport que favorisera l'augmentation significative de la capacité ferroviaire évoquée.

Dans ce chapitre, des crédits sont aussi prévus pour des études de suivi et d'évaluation. Dans les faits, ce point n'est pas repris dans les opérations du CPER.

1.2 Initialisation

Le précédent CPER avait inscrit une ligne budgétaire pour l'étude d'une 3^{ème} voie entre Novéant (nœud entre l'axe mosellan et la ligne Paris-Metz) et Nancy. Mais aucune vérification n'avait été faite pour savoir si cette opération était la solution aux problèmes de capacité de l'axe Nord-Sud.

La réflexion autour du volet ferroviaire du CPER 200-2006 a donc été initiée par une **étude de capacité de l'axe Nord-Sud** commandée en 1998 et achevée en 1999 avec un financement CPER. Il s'agissait de présenter les trafics actuels et de répondre à la question de la saturation de l'axe Nord-Sud. Cette étude très précise a permis d'identifier 10 points délicats, de dresser des scénarii de développement de trafic et de donner des estimations financières très grossières.

Alors que la DRE et la Région ne voulait pas la maîtrise d'ouvrage pour cette étude (problème de moyens), celle-ci a été confiée à RFF qui a accepté à reculons, de peur de devoir engager un programme d'investissements relativement lourd.

L'Étude d'un montant de 5 M€ financé à 50/50 par l'État et la Région a été réalisée par Semaly et Stratec (bureau d'études belge pour la partie modélisation). Alors que la conclusion allait dans le sens de RFF, la DRE est intervenue pour obtenir certaines modifications.

A partir des résultats de l'étude, le choix des opérations à inscrire au CPER 2000-2006 a été négocié sur une enveloppe financière de 125 M€

Certaines opérations ont été jugées prioritaires par les techniciens (nœud de Frouard, 4^{ème} voie de Woippy, opérations sur le couloir de dérivation Ouest fret), puis les autres sont venues se greffer.

On peut noter qu'une opération de 1^{ère} tranche de signalisation entre Pagny sur Moselle et Frouard avait été retenue mais une étude SNCF-RFF a montré qu'il était plus judicieux de redéployer la somme sur le poste d'aiguillage du Sablon, sur la signalisation au niveau du nœud de Frouard et en prévisions d'éventuels surcoûts des opérations.

Outre l'étude initiale de capacité, la région note aussi que le contexte a été déterminant pour son implication sur le ferroviaire et la définition de sa politique. En effet, les projets d'intérêt nationaux de LGV Est et d'électrification des lignes Vosgiennes ont reçu une participation importante de la région (respectivement 203 M€ et 36 M€).

La Région Lorraine pousse surtout pour augmenter son offre TER le long du sillon mosellan tandis que RFF et l'État portent avant tout les projets permettant de favoriser le fret.

2. Descriptif des opérations

Le CPER de la région Lorraine a été voté en mars 1999.

Les opérations sont regroupées en 4 grandes actions :

- A. Renforcement de la capacité des infrastructures sur le sillon mixte fret/voyageurs
- B. Développement du couloir de dérivation fret
- C. Raccordement de Conflans-Jarny
- D. Etudes préliminaires

Le principe de base du CPER en Lorraine repose sur un constat, celui de la sous-capacité de l'axe Thionville-Metz-Nancy face aux enjeux fret et voyageurs. Il s'agit alors d'améliorer l'axe parallèle au sillon Mosellan depuis Athus jusqu'à Neufchâteau afin de transférer du trafic et libérer de la capacité pour développer les services TER. On est donc dans une logique d'itinéraires.

2.1 Renforcement de la capacité des infrastructures sur le sillon mixte fret/voyageurs

Aménagement secteur sud de Thionville (4,75 M€)

Cette opération comporte d'une part l'aménagement d'un deuxième accès à la voie A permettant un dégagement simultané des voies A et B et, d'autre part, la pose de jonctions à vitesse de 90 km/h permettant le croisement simultané des circulations. Auparavant, les franchissements n'étaient possibles qu'à 30 km/h.

L'opération est donc divisée en deux phases. La première est achevée, l'autre le sera fin 2005.

Construction 4^{ème} voie à Woippy (25,84 M€)

Woippy est l'un des centre de triage les plus importants de France. Actuellement, 4 voies viennent du nord de Metz mais il existe un rétrécissement à 3 voies en gare de Woippy. Il s'agit donc de créer cette 4^{ème} voie sur 1,5 km mais aussi de créer une voie de 1300 m permettant de libérer la voie principale des trains de fret y stationnant en attente de réception au triage.

La convention PRO-REA a été signée le 31 décembre 2002 et un avenant est prévu pour 2004 afin d'actualiser les valeurs de juin 1999 en valeur de fin de chantier.

Le surcoût de l'ordre de 2M€ sera réduit grâce aux économies réalisées sur la mise au gabarit des tunnels.

Aménagement bifurcation de Frouard (46,08 M€)

Frouard se situe à l'intersection des lignes Paris-Strasbourg et Metz-Nancy. Ce nœud est plutôt performant pour la ligne Paris-Strasbourg. Or, avec la LGV Est, il est plus opportun de redonner la priorité à l'axe Nord-Sud. L'opération permettra de reconfigurer la bifurcation pour permettre des circulations à 120 km/h au lieu de 70 km/h. Le projet englobe finalement les travaux correspondant à l'optimisation de la signalisation de la section Pagny-Frouard ainsi qu'un complément de signalisation relevant du poste de Nancy.

Cette opération engagée en 2003 est un symbole fort pour la région qui souhaite développer les TER. Malheureusement, l'État n'avait pas la capacité nécessaire pour suivre financièrement l'opération. Le CIADT de décembre 2002 a permis de débloquent un financement pluriannuel (engagement de crédits sur 3 ans sans contrôle financier local). La convention a donc été signée en 2003 avec un préfinancement de la région qui met toutefois en doute les capacité de l'État à s'engager sur trois ans.

Les travaux ont démarré fin 2003 et doivent se terminer fin 2005.

Poste de Metz-Sablou (4,63 M€)

Deux variantes ont été étudiées pour mettre en adéquation le nœud du poste de Metz-Sablou avec la capacité des lignes qui y convergent afin de faciliter les circulations TER. Dans chacun des cas, il s'agit de poser une jonction à 60 km/h dans un sens ou dans l'autre. Cela augmentera la capacité du nœud d'une dizaine de sillons par sens de circulation

On peut noter que cette opération n'avait pas été inscrite en tant que telle au CPER. Mais la convention d'application a introduit une certaine souplesse sur le programme réel des opérations.

Les travaux ont débuté début 2004 et doivent se terminer fin 2004.

Une partie des travaux concernent la ligne « régénération » de RFF.

2.2 Développement du couloir de dérivation fret

Cette action regroupe une série d'opérations qui devraient améliorer les performances des trains fret le long de l'axe Longwy-Neufchâteau en provenance de l'artère Nord-Est et du Nord de l'Europe.

Raccordement d'Athus (6,86 M€)

Ce projet doit permettre de raccorder le couloir de dérivation Ouest fret à la Belgique pour délester le sillon mosellan d'une partie du trafic international fret. Il s'agit de construire une nouvelle voie électrifiée et de réaliser des postes d'aiguillage sur 1,5 km côté français et 3 km côté belge. L'opération s'est achevée en avril 2004 pour la partie française (inscrite au CPER). Mais le raccordement n'est prévu qu'en fin de l'année 2004, dans l'attente de la réalisation des travaux du côté belge. Un avenant à la convention a été signé le 21 novembre 2003 pour intégrer le financement européen FEDER (2,79 M€).

Dans la pratique, des réunions ont eu lieu au préalable entre RFF et la SNCB. Désormais, c'est la SNCF qui a pris le relais des relations avec les belges dans le cadre de la maîtrise d'œuvre.

Le raccordement se fait en zone non urbaine mais il va engendrer une forte augmentation du trafic fret dans certaines zones urbanisées (de 10 trains par jour, le trafic passera à 100 trains par jour¹). Le projet n'est donc pas très bien accepté localement.

Mise au gabarit B1 des tunnels Laroche/Montigny et Foug/Pagny-sur-Meuse (17,53 M€)

L'opération consiste à permettre les circulations des grands conteneurs sur l'axe dédié fret par mise au gabarit B1 des tunnels de Laroche (298m) et Montigny (316m) entre Longwy et Longuyon ainsi que ceux de Foug et Pagny/Meuse entre Toul et Commercy. Les travaux sont aujourd'hui terminés.

Un avenant à la convention a été signé en novembre 2003 pour prendre en compte les financements européens (2,8 M€). Des économies ont été réalisées (de l'ordre de 2 M€) et permettront de compenser le surcoût de l'opération à Woippy.

2.3 Raccordement de Conflans-Jarny

Raccordement de Conflans (1^{ère} tranche) (9,4 M€)

Conflans-Jarny se trouve à l'intersection du couloir de dérivation fret et de la ligne Thionville-Verdun. Actuellement, ce nœud ne permet pas tous les échanges dans de bonnes conditions. Les trains en provenance de Thionville à destination du couloir dédié fret doivent en effet effectuer un rebroussement en gare de Conflans.

¹ Il convient de préciser que ces prévisions ont été réalisées dans le contexte des années 1999-2000 avec des perspectives d'augmentation très forte du fret en Europe.

L'objectif est de faciliter les circulations fret en provenance du sillon mosellan et à destination du couloir ouest afin de gérer alternativement les flux entre les deux axes Nord-Sud en particulier au départ et à l'arrivée de Metz et Thionville. L'opération consiste donc à créer un raccordement direct entre les deux axes.

Le CPER ne prévoit pas de terminer l'opération mais au moins d'engager les acquisitions foncières. L'accueil des élus et de la population est très défavorable et la Région ne veut pas imposer l'opération pour éviter une polémique locale. De plus, cette dernière n'est pas convaincue de la pertinence du projet. Cette opération devient donc la « *variable d'ajustement du CPER* ».

RFF a donc retravaillé la question des variantes dans le cadre d'études préliminaires. Trois variantes sont aujourd'hui présentées dont :

- un tracé court qui intéresse RFF, la SNCF et la Région car moins cher (rapport de 1 à 3 avec la variante la plus chère) mais plus pénalisant pour les riverains²
- un tracé long qui a la faveur des élus locaux puisqu'il pourrait desservir une future zone d'activité. En revanche, il se situe sur des zones à risques d'un point de vue affaissements miniers.

Une comparaison des variantes et une étude d'impact doivent être présentées au prochain comité de pilotage.

La DRE apporte son soutien par un éclairage local. La situation est un peu délicate pour RFF qui n'avait pas l'habitude de gérer ce genre de procédure. En effet, LGV mises à part, les projets de développement du réseau ferré sont peu nombreux.

Mise au gabarit B1 des tunnels de Auboué/Homécourt (7,62 M€)

Il s'agit de permettre la circulation de grands conteneurs sur l'axe Thionville-Conflans par la mise au gabarit B1 des tunnels d'Auboué (381m) et Homécourt (142m).

La convention d'AVP est en cour de validation.

2.4 Études préliminaires

Dans la même logique que l'initialisation du CPER 2000-2006, il est engagé dans le cadre de ce contrat de plan des études permettant de mettre en évidence les opérations qui seront inscrites au prochain CPER.

Études de capacité vers l'Est (0,25 M€)

Cette étude est étroitement liée au phasage de la LGV Est. Ainsi, l'idée de départ était pour l'Alsace d'étudier le tronçon Baudrecourt-Strasbourg (2^{ème} phase de la LGV Est). Mais l'Alsace a souhaité étendre le champ d'études.

Cette étude de capacité concerne finalement en Lorraine les axes de Metz et Nancy vers Strasbourg ainsi que de Metz vers Forbach avec différents scénarios de développement à l'horizon 2007, 2012 et 2020. Elle est donc menée conjointement avec l'Alsace (financement 50/50). La convention a été signée le 21 août 2003 et les premiers résultats révèlent des besoins en investissements à l'horizon 2012, particulièrement en Alsace qui pourrait ne pas bénéficier de la 2^{ème} tranche de la LGV Est, avec en particulier des installations d'IPCS. Il reste à développer l'étude sur Metz-Forbach en intégrant l'opportunité de faire circuler un tram-train.

Pour l'Alsace il existe un paradoxe. En effet, il paraît difficile de défendre à la fois la 2^{ème} phase de la LGV Est et de demander des investissements sur les tronçons existants !

² Il convient de noter que le précédent préfet avait opté pour ce tracé avec la réalisation de protections phoniques

Études de capacité Nord-Sud (0,50 M€)

Cette étude comporte une dimension double pour la Lorraine : la mobilité interne à la région et les relations interrégionales et internationales. Elle doit intégrer, conformément aux orientations des schémas de services, l'étude d'un itinéraire de délestage de l'actuelle liaison ferroviaire Lorraine-Vallée du Rhône, à l'est de la ligne Nancy-Dijon, en cohérence avec la branche sud du TGV Rhin-Rhône (axe Vosges-Belfort).

Une première phase doit aborder les conditions de développement du trafic en terme de capacité et d'investissements. Une seconde phase approfondira la faisabilité de chacun des investissements et son évaluation économique.

La convention doit être signée prochainement par les financeurs.

Études de plates-formes multimodales (1,53 M€)

Il s'agit dans un premier temps de vérifier l'opportunité de la création en Lorraine d'une plate-forme tri-modale (rail-route-fluvial) orientée en priorité vers les transports combinés et assurant un haut niveau de service. Elle devra traiter les flux à l'échelle européenne, en particulier en direction des ports maritimes.

Cette étude dont la maîtrise d'ouvrage a été confiée à l'EPFL (Établissement Public Foncier de Lorraine) est en phase de lancement.

3^{ème} voie de Vandières

Au titre du programme 2004, le comité de pilotage du 31 octobre 2003 a retenu la réservation de la 3^{ème} voie au raccordement LGV de Vandières.

Le volume des crédits pour 2004 prévu par la loi de Finance 2004 est de 130 M€ Dans ce contexte budgétaire contraint et suite à des entretiens avec la DTT, la DRE a prévu de prioriser les opérations en fonctions d'hypothèses de gel budgétaire (20% ou 50%) à partir des 130 M€prévu.

Ainsi, la réalisation de la bifurcation à Frouard semble actée. Les tunnels d'Homécourt et Auboué devraient être financés à partir des reliquats locaux disponibles. L'actualisation pour la 4^{ème} voie de Woippy ne passerait pas en cas de gel de 50%. La réservation d'une 3^{ème} voie à Vandières ne serait pas financée en cas de gel des crédits de 50%.

On peut remarquer que RFF a donné délégation de Maîtrise d'Ouvrage à la SNCF sur toutes les opérations sauf sur celle du raccordement d'Athus qui revêt un caractère particulier (ligne nouvelle, portée symbolique).

3. Financement des opérations

3.1 Place du ferroviaire

Mode	Montant (en M€)	Part État** / Part Région
Ferroviaire	125 (17,5%)	50% / 30%
Fluvial	38* (5,5%)	50% / 20%
Route	542 (77%)	42% / 31%
Total Infrastructures de transports	705 (100%)	
Total CPER	1 694	

* dont 18 M€ inscrits dans le volet territorial

** hors part RFF

A titre comparatif, la part du ferroviaire est la plus faible de l'ensemble de la zone d'action du CETE de l'Est (17,5% en Lorraine alors que cette part atteint 44% en Alsace). Le montant semble aussi relativement faible comparé aux autres régions (seulement 20% plus faible en Champagne-Ardenne et surtout 3 fois plus important en Alsace !).

3.2 Détail par opération

Le plan de financement n'est pas détaillé dans le CPER. Il se compose d'une annexe qui synthétise les différentes actions mais ne donne pas le financement par action, seulement le partage entre les différents acteurs politiques.

Pour des fins de lisibilité, la participation de l'État a été fixée à 50% et celle de RFF, après un calcul³ à 15%, les 35% restant sont répartis entre la région et les conseils généraux selon les opérations.

³ RFF a commandé une étude socio-économique afin de calculer sa participation sur chacune des opérations du CPER, en conformité avec l'article 4 du décret de 1997. Les résultats ont suscité beaucoup de réactions, RFF n'étant pas d'accord avec les hypothèses et les données de trafic utilisées. De plus, la région souhaitait une grande visibilité. Elle a donc finalement opté pour une participation forfaitaire de 15% ce qui n'était pas dans ses habitudes (voir les autres régions).

Action	Opération	Total (M€)	État	Région	RFF	Autres
A (Sillon Mosellan)	Aménagement Sud Thionville	4,57	50%	25%	15%	10% CG 57
	4 ^{ème} voie Woippy	25,84	50%	25%	15%	10% CG 57
	Nœud Frouard	29,73	50%	25%	15%	10% CG 54
	Signalisation Pagny-Frouard	14,48				
	Poste Nancy	0,91				
	Poste Metz-Sablon	4,63	50%	50%		
Sous-total A		81,30				
B (Couloir fret Ouest)	Raccordement d'Athus	6,86	50%	35%	15%	
	Gabarit B1 tunnels (Laroche – Montigny et Foug-Pagny)	17,53	50%	35%	15%	
Sous-total B		24,39				
C (Conflans-Jarny)	Raccordement Conflans (1 ^{ère} tranche)	9,41	50%	35%	15%	
	Gabarit B1 tunnels (Homécourt – Auboué)	7,62	50%	35%	15%	
Sous Total C		17,03				
D (Études préliminaires)	Études de capacité vers le sud et l'est	2,29	50%	35%	15%	
	Études de plates-formes multimodales		50%	35%	15%	
TOTAL Ferroviaire		125				

L'apport des Conseils Généraux est précisé par l'intermédiaire de la convention d'application.

Bilan financier (en M€)

Montant ferroviaire	Part État	Part Région	Part RFF	Part CG 54	Part CG 57
125 (100%)	62,5 (50%)	37 (30%)	18,5 (14%)	3,5 (3%)	3,5 (3%)

3.3 Avancement des opérations (au 31/12/03)

Opération	Montant État (M€)	Taux avancement (AP)	Étape en cours	Mise en service prévue
Thionville	2,37	100%	travaux	Fin 2005
4 ^{ème} voie Woippy	12,92	86%	travaux	Mi-2005
Nœud Frouard ⁴	23,04	6%	travaux	Fin 2005
Metz Sablon	2,32	100%	travaux	Fin 2004
Raccordement Athus	4,66	100%	achevé	Avril 2004
Gabarit B1 Laroche et Foug	6,43	100%	achevé	Mars 2004
Raccordement Conflans	4,70	0%	AVP	?
Gabarit B1 Homécourt	3,81	0%	-	?
Études capacité vers l'Est	0,13	100%	Convention signée	
Études capacité Nord-Sud	0,25	100%	Convention signée	
Études plates-formes multimodales	0,75	29%	Convention signée	

Taux d'avancement global (au 31 décembre 2003): 46%

La région Lorraine a consommé 20% de la dotation nationale en 2002. Sur les 125 M€ prévus en 2003, l'État n'a versé que 60 M€ dont 7,7 M€ à la Lorraine. Pour 2004, sur les 130 M€ prévus, la Lorraine demande au minimum 11 M€ (hypothèse d'un gel budgétaire de 50%), ce qui devrait lui permettre de poursuivre la plupart des opérations engagées.

Autrement dit, le volet ferroviaire du CPER Lorraine est bien avancé et pose peu de problèmes. C'est sans doute la contre-partie de la grande implication de la région sur le projet LGV et la dimension nationale et internationale de l'action ferroviaire du CPER en Lorraine qui est à l'origine d'une telle réussite.

RFF précise que le fait que les AP de l'État soient fixes pose des problèmes, d'autant plus que les évaluations financières ont été faites sur des bases de 1999 sans actualisation et à partir de l'indice des prix TP 01 qui a augmenté de 20% depuis ! L'ensemble des acteurs notent que les estimations au niveau des études AVP sont trop sommaires.

⁴ La ligne Nœud de Frouard regroupe désormais l'aménagement de la bifurcation de Frouard, la signalisation entre Pagny sur Moselle et Frouard et des opérations sur le poste de Nancy

4. Suivi et évaluation du CPER

Selon la DRE, c'est bien le « pilotage qui fait le CPER ». On note en effet une grande implication de l'ancien préfet et de la DRE sur le volet ferroviaire du CPER. Un comité de Pilotage se réunit 3 à 4 fois par an sous l'autorité du préfet de Région alors que plusieurs groupes thématiques rassemblent les techniciens des différentes structures concernées.

En interne deux personnes travaillent sur le sujet (une personne sur le suivi du volet ferroviaire et fluvial, une autre sur le suivi financier pour l'ensemble du CPER), soit une de plus qu'à la DRE Champagne-Ardenne et à la DRE Alsace.

Si des inquiétudes étaient présentes au démarrage étant donné l'absence d'expérience sur le volet ferroviaire (en particulier, la DRE doutait des capacités des bureaux d'études de la SNCF à mener toutes les études à un rythme aussi fort), la forte implication des acteurs a permis un respect quasi scrupuleux des engagements et du calendrier malgré des intérêts différents mais complémentaires. En effet, la région privilégie le développement du TER alors que l'État pousse pour le développement du fret. C'est finalement la capacité de financement annuelle de l'État qui dimensionne le CPER et dicte les priorités.

La DRE n'a pas les moyens de remettre en cause les études confiées à des bureaux d'études (SNCF ou autres) sur des aspects techniques C'est le cas notamment pour les questions de capacité, la DRE étant aussi conviée à la Conférence Régionale sur les sillons. Sur la socio-économie, elle peut avoir un regard plus critique mais n'est pas en mesure d'émettre des contre-propositions. Elle joue donc surtout un rôle de conduite de projet.

La DRE souhaiterait avoir plus de contacts avec les autres régions pour partager des expériences et demande à la DTT de plus s'investir dans l'animation autour des CPER entre les régions.

5. Révision du CPER

Pour les acteurs concernés, la révision du CPER n'a pas de sens car la convention d'application a introduit la possibilité de l'ajuster en temps réel. Le préfet a toutefois demandé une perspective de révision du CPER incluant notamment l'opération « **3^{ème} voie de Vandières** ».

Cette opération concerne la réservation d'une 3^{ème} voie Nord-Sud au niveau de Vandières au cas où une gare TGV devait voir le jour (voir opérations hors CPER).

Le projet de convention n'est toujours pas rédigé et le flou politique prédomine. Alors que RFF donnait la priorité à la 4^{ème} voie de Woippy et que l'ancienne majorité régionale n'insistait pas sur cette aggr, le nouveau président de Région revient sur l'intérêt de connecter le TGV au TER au niveau de Vandières.

6. Opérations hors CPER

- **Électrification des lignes vosgiennes (100 M€)**

Le projet de LGV Est européenne prévoit la desserte de villes des Vosges (Épinal, Remiremont et Saint-Dié)⁵. Il est prévu 2 TGV aller/retour par jour sur Epinal-Remiremont et un TGV aller/retour sur Saint Dié.

Pour assurer cette desserte, l'électrification (25 000V monophasé) et la modernisation de la signalisation (actuellement en bloc manuel) des deux lignes concernées sont nécessaires. Il s'agit d'une ligne à voie unique de Lunéville à Saint-Dié et de la double voie Blainville-Epinal-Arches qui se poursuit en voie unique jusqu'à Remiremont.

Ces aménagements permettront surtout à la région d'introduire du matériel électrique performant pour le transport de voyageur. Ils amélioreront aussi le transport de fret en supprimant une rupture de charge. Ils contribueront à la réduction des nuisances environnementales (bruit et pollution).

Le coût total initial est estimé à 100 M€(97) (46M€pour l'électrification, 34 M€pour la signalisation et 20 M€de travaux annexes).

RFF a confié un mandat de maîtrise d'ouvrage à SNCF Metz-Nancy qui est également maître d'œuvre. L'État et le FEDER apporte 42 M€, les collectivités locales 42 M€ dont 33,6 M€ pour la région Lorraine. Enfin RFF contribue à hauteur de 16 M€

Les travaux ont débuté en 2004 pour une mise en exploitation à l'été 2005. Dès cette date, il est prévu un renforcement de l'offre TER dans les vosges.

La part de l'État étant faible, la DRE est peu impliquée sur le sujet.

- **LGV Est Européenne**

La DRE participe au comité technique de suivi du projet LGV Est. Elle a reçu la maîtrise d'ouvrage pour une étude de desserte des gares de Lorraine par TGV.

La question de la desserte des gares de Metz, Nancy, Thionville et Forbach n'est pas réglée tout comme celle plus générale du devenir des lignes existantes. La loi SRU dans son article 127 prévoit que l'État devra compenser le coût de l'effet TGV sur les services de transport régionaux.

La région Lorraine (ancienne majorité) n'avait pas souhaité ouvrir une nouvelle polémique sur la localisation de la gare Lorraine (Louvigny et/ou Vandières). Initialement, 3 projets de sites ont été étudiés : Vandières (raccordement TER), Louvigny ou aéroport régional. Si l'intérêt de la localisation au niveau de l'aéroport portait sur la création d'un grand pôle de service, son surcoût (+ 120 M€par rapport à Louvigny) a écarté cette hypothèse. Pour Vandières le surcoût est de 60 M€lié à l'obligation de réaliser une gare dénivelée (lignes TER sous la ligne TGV) du fait de la proximité de la vallée de la Moselle. Étant donné le faible trafic TER + TGV estimé par la SNCF (27% sur les 600 000 voyageurs qui doivent utiliser chaque année la gare Lorraine seraient susceptibles de venir en TER), cette solution a été écartée au niveau de la DUP. Mais avec la nouvelle majorité à la Région, la question est remise en avant, avec en toile de fond le problème du financement de la gare.

- **Rénovation des gares**

Sur le modèle des CPER et avec la même philosophie, il existe une contractualisation pour les opérations concernant les gares. Une convention cadre 2000-2006 a été signée par l'État, la Région, SNCF et RFF et prévoit 2 à 3 M€par an. Elle affiche les objectifs, les principes financiers et le détail des 50 opérations retenues. Des conventions par opération sont ensuite réalisées. En revanche, contrairement au CPER, il n'y a pas d'engagement ferme sur le financement.

⁵ L'électrification des lignes des Vosges a été incluse à l'APS TGV notamment sous l'influence de M. Poncelet, alors président du Conseil Général des Vosges signataire du projet LGV

La Région, moteur sur le sujet⁶, sollicite aussi les autres collectivités et intervient là où la participation locale est la plus forte.

⁶ Elle finance à hauteur de 60 à 70%

7. Réflexions diverses

Relations entre les acteurs

RFF note une plus grande difficulté de contracter en Lorraine qu'en Alsace étant donné les intérêts différents entre elle (intérêt pour le fret) et la région (intérêt pour le TER).

Pour RFF, la SNCF qui ne participe pas financièrement aux opérations met tout en œuvre pour maximiser son confort. Une revue des projets entre RFF et SNCF est réalisée tous les 2 ou 3 mois avec un rapport d'avancement des coûts. Les petits ajustements de variantes réalisées à coûts fixes ne remontent pas jusqu'aux financeurs.

Les techniciens se réunissent pour mettre au point les conventions à partir du modèle RFF.

De manière générale, les co-financeurs insistent sur les problèmes financiers de l'État qui ne tient pas toujours ses engagements.

Technicité

La DRE et la Région, quoique mieux dotées que d'autres régions, bénéficient de peu de moyens pour suivre techniquement le volet ferroviaire du CPER. La Région a recours à des contre-expertises et dispose d'une petite capacité d'analyse. Globalement, Dre et Région doivent faire confiance aux experts. A ce sujet, RFF doit accentuer son rôle dans les années à venir avec la mise en place des Directions Régionales autonomes et plus fortes.

Prochains CPER

Outre les études de capacité Nord-Sud et Est-Ouest ainsi que les opérations qui pourraient être reportées (Conflans et 3ème voie à Vandières), quelques idées émergent. Ainsi, dans la nouvelle logique TER de la région⁷, il paraît intéressant d'étudier l'opportunité d'un retournement à Pont-à-Mousson.

En outre, la SNCF dispose d'un projet d'amélioration de la liaison Toul-Pont-St-Vincent pour décharger l'axe Toul-Frouard et permettre un contournement de Nancy par le Sud. Mais la région n'y croit pas.

Si la Région met en avant l'intérêt des CPER sur le principe, elle souhaite cependant qu'il y ait plus de garanties sur les améliorations pour les TER. Elle sent en effet que la SNCF pousse pour des améliorations de l'infrastructure sans s'engager sur une augmentation adéquate du niveau de service (temps de parcours en particulier).

⁷ L'idée est de séparer les trains express Metz-Pont-à-Mousson-Nancy des trains de dessertes périurbaines depuis chacune des deux grosses agglomérations.

7.1 Annexes

Plan des opérations ferroviaires en Lorraine