

## Vandières



## CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT DURABLE Caramba encore raté...

Le C3D apporte sa contribution sur la consultation du 1<sup>er</sup> février mais s'il propose des solutions pour améliorer la qualité du processus démocratique, il ne dit ni oui ni non à Vandières. Son président Dominique Valck explique pourquoi. Convaincant ? A vous de juger.

**N**ous retrouvons Dominique Valck alors qu'il vient de faire parvenir à Jean-Pierre Masseret, le président de la Région, un document de huit pages dont le texte a été validé par le bureau du conseil de développement durable du 26 janvier. Autant dire que l'encre est, à peine sèche. Il a l'air plutôt déçu. Enfin autant que ce passionné, tourmenté par les négligences humaines peut l'être. Plus inquiet que désabusé, il n'aime pas que l'époque accepte le jeu de tous les rôles : les sincères, les calculateurs, les usurpateurs, les hypocrites. Il voudrait que la politique soit en symbiose avec les besoins des gens, qu'elle propose les vraies solutions pour protéger l'environnement, éviter le gaspillage des ressources et des finances, qu'elle permette aussi de faire sauter quelques gros points d'interrogation. Dans ce domaine, la gare de Vandières est un chef-d'œuvre. Un réservoir de perplexité que l'on regarde avec effarement. Assis face à Dominique Valck, on espère que l'éclairage va surgir de la discussion. L'histoire serait trop simple. Le président du C3D veut bien jouer les sentinelles à condition de disposer de

toutes les informations. Ce qui, il le constate avec regret, n'est pas le cas.

**On dira qu'il n'y a pas mieux pour noyer le poisson.** Dominique Valck s'attend à ce genre de procès en désengagement. Verbe alerte et vrai talent de conteur, il explique : « *On s'est dit que quelque part quelque chose péchait. Le processus de qualité démocratique était pauvre. On a alors travaillé sur ce que pouvait être une bonne méthode. C'est un document prospectif.* »

**Anticipation sur le futur pour mieux éviter le présent ?** C'est plutôt un champ d'exploration, se défend celui qui joue les funambules pour se justifier. « *Il faut sortir de cette pauvreté démocratique qui conduit à Notre-Dame des Landes ou à Sivens. Avec la politique du doigt mouillé, on ne fait rien. On veut un processus qui assure un haut niveau de qualité démocratique et une grille de questionnement nécessaire au citoyen pour qu'il se positionne en toute connaissance de cause. Aujourd'hui, peu de gens savent qu'il y a une consultation le 1<sup>er</sup> février et ceux qui sont au courant n'ont pas tous les éléments pour se pro-*



*noncer en toute connaissance de cause. On ne peut pas voter et laisser Louvigny aux herbes folles parce qu'on n'est pas sorti d'une bouillie politicienne. L'important, c'est de bien poser les enjeux. Pour cela, il aurait fallu diligenter des études complémentaires, pas pour chercher le scarabée qui va tout bloquer, mais parce qu'il y a urgence à établir la confiance. La collectivité a le droit de dire "je suis pour" mais qu'elle éclaire le citoyen.* »

**On entend d'ici les partisans de Vandières s'élever (et s'énerver) contre ce laïus** qui n'affirme rien d'autre que des réserves sur le dispositif préalable au vote. « *Nous constatons qu'on ne peut pas entrer dans la danse de manière suffisamment éclairée. On nous dit, le financement est fléché (il s'agit du recours à la majoration de la Taxe Intérieure sur la Consommation des Produits Énergétiques) si on ne l'utilise pas, cet argent ne servira à rien d'autre. Je n'ai pas trouvé de document qui l'assure* », souligne Dominique Valck qui, s'agissant de Vandières, s'interroge fortement sur l'accès routier. Ce n'est pas le problème puisque le but est de permettre aux usagers de rallier la gare TGV d'interconnexion par le TER s'exclament les partisans du projet. Tu parles d'une broutille, chacun sait bien qu'une grande partie des voyageurs utilisera toujours sa voiture avant de sauter dans le TGV. « *Que fait-on ? On pose la boîte de la gare sans se préoccuper du reste* », demande agacé le président du C3D qui ne dit ni oui ni non.

**A l'abri de cette apparente neutralité, le conseil de développement durable nous invite-t-il à valser au bal des faux-culs ?** Pas d'accord du tout, Dominique Valck rectifie : « *Avoir la prétention de donner une consigne de vote nous sortirait de notre rôle. On est utile en étant force de proposition. Si nous avions eu des réponses limpides à nos questions on aurait émis un avis. Là, on a un micro côté suis-*

### Repères

#### LE C3D ET LE PROJET D'AGGLOMÉRATION

Le Conseil de développement durable a reçu une première saisine sur le projet d'agglomération. « En la circonstance, les élus du Grand Nancy viennent chercher des idées méthodologiques. Ce sera un grand document systémique où on va émettre des avis sur plusieurs sujets, notamment la ligne 1 du tram. Il y a aussi le développement autour d'Artem, les moyens pour dynamiser le plateau de Brabois. Sortons des règlements de comptes technocratiques, travaillons à la recherche de solutions. Il ne faut pas se chapouiller pendant que le monde avance », conclut Dominique Valck. +

*se mais, à défaut de nous prononcer, on propose une autre façon de faire. Comme il est question de consulter les citoyens de façon plus régulière, il faut améliorer le processus. Par ailleurs, on ne sait pas quelles seront les conditions d'acceptation du résultat ! » Caramba encore raté.*

**Au sein du C3D, le débat a été bouillonnant mais pas agressif.** On pouvait s'attendre à ce que Dominique Valck et ses troupes aillent plus loin sur le chemin des indications. Mais, si selon l'adage qui ne dit mot consent, il y a des réponses en dehors du cœur du sujet et des silences qui sont tout sauf des acceptations. +

Pierre Taribo

## Que dit le document transmis à Jean-Pierre Masseret ?

**Autre des propositions pour aller vers plus de démocratie participative, il pose des questions sur les incidences environnementales :** « Bilan zone ? Y aura-t-il moins de nuisances sur les routes et en zones urbaines ? Quelles proportions ? Les travaux de dragage du canal et en zone d'habitat auront-ils des impacts sur le secteur ? Il aborde aussi les incidences sur l'aménagement du territoire lorrain et le développement économique de la région. Est-ce que Vandières pourra conforter davantage le développement lorrain dans la future région ALCA ? Est-ce que cela facilitera les échanges avec les régions françaises ? Comment articuler le développement de l'axe Est/Ouest et l'ouverture vers le sud méditerranéen mais également vers l'Est ? On peut s'inspirer par exemple des dessertes vers Francfort supprimées à l'ouverture de la LGV en 2007 ont été supprimées par la SNCF dès 2009 à la gare

d'interconnexion Lorraine car expérimentation non rentable ? S'il y a report de la décision après 2016, la nouvelle région ALCA sera-t-elle intéressée par Vandières ? Les priorités risquent-elles de changer en faveur de Strasbourg ? »

**Le document aborde aussi les incidences sur les dessertes en Lorraine et les voyageurs lorrains :** « Travaux, impact sur le trafic TER, risque de voir à terme l'ensemble des dessertes TGV y compris pour Paris se faire depuis Vandières. Le président de la SNCF s'engage à l'heure actuelle mais à l'horizon de la mise en service de Vandières en 2021, l'ouverture à la concurrence ne risque-t-elle pas de rebattre les cartes ? Cela transparaît à travers le rapport de la Cour des comptes qui stipule que le réseau TGV français pour être plus rentable devrait desservir moins de gares et moins rouler sur les lignes classiques.

**L'ensemble des TER lorrains auront-ils un arrêt prévu à Vandières** ou bien un système de correspondance avec rupture de charge à Nancy pour le Sud lorrain et à Metz pour le Nord lorrain est-il envisagé ? Les correspondances seront-elles assurées avec des délais minimum pour chaque TGV ? Quelles seront les conséquences sur le cadencement des TER sur le Sillon Lorrain ? »

**Sont également évoqués les conséquences budgétaires et le coût financier :** « Les 140 M€ évoqués n'incluent pas, semble-t-il, les travaux à la desserte routière et les parkings ni le coût de la reconversion de Louvigny. Quel sera le plan de financement final complet du projet ? Le conseil général de Meurthe-et-Moselle supportera-t-il seul le financement des accès routiers, sans consultation d'un projet d'intérêt régional ? »

**Enfin, il est question de Louvigny et d'un hypothétique fret ferroviaire.** « Existe-t-il des expériences de fret à grande vitesse réussies ? Qu'est-ce qu'une gare de fret ? De quel fret s'agit-il ? L'abandon pur et simple de Louvigny a-t-il été envisagé avec ou sans déconstruction du bâtiment ? Est-ce que le développement de la gare fret est lié au fret de l'aéroport Metz-Nancy-Lorraine, celui-ci étant inexistant depuis le départ de DHL ? Le projet lorrain peut-il s'inscrire dans le projet euroCAREX de fret à grande vitesse ? Quelle serait la place de la Lorraine dans ce réseau ? Actuellement seuls les sites adossés à proximité immédiate de grands aéroports sont évoqués : Lyon, Roissy, Liège, Amsterdam, Francfort et Strasbourg. La LGV Est pourra-t-elle supporter des trafics fret et voyageurs ? » +





# CONSEIL DE COMMUNAUTÉ Encore et toujours

On peut s'attendre à des échanges vigoureux et camp contre camp.

**R**ien ne figure à l'ordre du jour du prochain conseil de communauté programmé le 30 janvier. Pourtant, les débats vont s'ouvrir sur une communication ayant pour objet la gare de Vandières... De quoi pimenter une réunion sans questions marquantes à l'ordre du jour dont les points ont été fixés pour alléger celui du 13 février dont le gros morceau sera le débat d'orientation budgétaire. Si l'on veut bien se souvenir des déclarations d'Hervé Féron, le président du groupe d'opposition sur l'endettement du Grand Nancy (lire par ailleurs), il y aura ce jour-là de l'électricité dans l'hémicycle. De l'électricité, on n'en manquera pas non plus lorsque le sujet Vandières va revenir sur le tapis. Pourquoi cette resucée qui va raviver les polémiques à deux jours de la consultation ? Si André Rossinot en remet une couche, c'est pour manifester son hostilité à un projet qui réapparaît beaucoup trop tard. C'est aussi pour mettre la gauche devant ses contradictions. Ou elle est sûre de ses choix et de leur financement et elle passe résolument à l'acte, ou elle doute de leur pertinence et elle tranche sans avoir recours à un vote qui ne semble guère passionner les citoyens.

**Le paradoxe, c'est que seuls les partisans de Vandières alimentent le semblant de campagne menée sur le terrain** en défendant l'idée qu'ils se font de l'avenir des transports ferroviaires dans la région. Les opposants préfèrent crier à l'imposture lors des réunions des différentes collectivités territoriales où ils expliquent que choisir Vandières, ce n'est pas opter pour le meilleur scénario, c'est plutôt faire preuve de légèreté par rapport à la réalité d'aujourd'hui. C'est ce qui va se passer à la communauté urbaine où la majorité va faire bloc derrière André Rossinot pour dire tout le mal qu'elle pense de la méthode assimilée à un truquage et de cet équipement qui n'est plus une bonne solution mais une erreur.

**On sait : c'est compliqué. La situation est difficile à expliquer** à des non-Lorrains éberlués par le doublon des gares. Ce qui nous conduit à l'essentiel : la tristesse qui est la nôtre de voir une région à nouveau désunie. Combien de personnes iront-



elles déposer leur bulletin dans l'urne ? Si le résultat est négatif ou l'abstention telle que le résultat ne sera pas significatif, les tenants du « oui » mangeront-ils leur chapeau, ce qui serait une manière de rompre le cercle infernal qui entoure cette infrastructure aussi hypothétique que superflue ? Pour André Rossinot, qui jusqu'au dernier moment se sera mis en travers des voies (encore aléatoires) de Vandières, le conseil de communauté est une bonne tribune pour exprimer avec force, vigueur et conviction qu'il faut mener une politique lucide et en adéquation avec la dureté des temps.

**Souvent, lorsque les citoyens sont consultés par referendum, ils répondent à côté de la question.** Au Grand Nancy, le 30 janvier, le sujet le plus brûlant sera en dehors de l'ordre du jour. Étonnant ? Non, classique. +  
Pierre Taribo

## Les maires de la majorité du Grand Nancy s'opposent à Vandières

La prise de position est sans surprise. Elle va, n'en doutons pas, animer les débats à la communauté urbaine.

« **D**imanche 1<sup>er</sup> février, les électeurs lorrains auront à se prononcer sur le projet de construction de la gare d'interconnexion TGV-TER de Vandières et son corollaire, la reconversion de la gare Lorraine-TGV de Louvigny en gare de fret.

**Les élus de la majorité du Grand Nancy s'opposent à ce projet** et dénoncent la mascarade démocratique de cette consultation initiée par le président socialiste du conseil régional de Lorraine.

**Parce qu'en tant que citoyens,** nous ne pouvons nous résoudre à exprimer une opinion alors même que la décision a déjà été prise le 17 mars 2005 en séance plénière du conseil régional de Lorraine, avec l'adoption du schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT) dont Vandières est une orientation. Il y a près de 10 ans !

**Parce qu'en tant que contribuables,**

soucieux du bon emploi de l'argent public, nous redoutons la sous-estimation de ce projet et son modèle de financement. On sait d'ores et déjà que son coût supérieur à 350 M€ (construction de la gare de Vandières, transformation de Louvigny, infrastructures routières, nouvelles rames de TER nécessaires) sera en bonne part à la charge des seuls contribuables lorrains. Un gouvernement et une majorité décidément irresponsables dans un contexte où les collectivités sont étranglées par la baisse des dotations dues par l'Etat.

**Parce qu'en tant qu'usagers,** nous nous interrogeons sur la menace qui pèse sur la desserte TGV de Nancy et ses conséquences sur nos modes de vie. Le développement de l'axe Nord-Sud doit rester notre priorité.

**Parce qu'en tant que maires,** nous estimons que ce projet va à

contre-sens de l'histoire : une Meurthe-et-Moselle et une métropole nancéienne fortes ont besoin d'une ville centre attractive et rayonnante.

**Pour ces raisons, entre autres,** nous appelons nos concitoyens à se rassembler derrière les élus de la majorité du Grand Nancy pour dire NON à cette gare de Vandières, pour défendre les intérêts de leur ville. »

**Les maires signataires :** Pierre Boileau (Ludres), Alain Boulanger (Fléville), Serge Bouly (Laneuveville), Michel Candat (Saulxures), Jean-Pierre Dessein (Art-sur-Meurthe), Laurent Garcia (Laxou), Laurent Hénart (Nancy), Jean-Pierre Hurpeau (Jarville), Marie-Christine Leroy (Dommarthemont), Daniel Magron (Houdemont), Eric Pensalfini (Saint-Max), Michèle Piccoli (Pulnoy), Didier Sartelet (Heillecourt) et François Werner (Villers). +