

La gare de Vandières doit voir le jour !!

Nancy, le 18 septembre 2017

Le 7 novembre 2000, RFF, Etat, Conseil Régional de Lorraine et les Conseils Généraux de Moselle et de Meurthe et Moselle avaient signé le protocole d'accord scellant la naissance de la gare d'interconnexion TGV/TER à Vandières.

A cette date, les lorrains attendaient le TGV depuis de trop nombreuses années déjà.

En 2007, au moment de l'inauguration de la ligne TGV qui faut-il le rappeler demeure la seule à avoir été financée par les collectivités locales traversées, la gare de Vandières n'était pas prête, mais il était inenvisageable que le TGV traverse la Lorraine sans s'y arrêter. Il fallait donc réaliser rapidement une gare ...Ce fut Louvigny dont le caractère provisoire était unanimement acté par tous à l'époque.

Mais depuis, le projet demeure contre toute logique dans les tiroirs du fait de la volte-face pour des raisons floues du Conseil Général de Moselle ; et du fait également de cette fameuse consultation du 1^{er} février 20015 où le non l'avait emporté sur fond de participation d'à peine 10%

La CGT de Meurthe et Moselle, à un moment où la transition énergétique et le report modal sont exigés par le réchauffement climatique, considère qu'il est incompréhensible que l'on continue de se priver d'une gare d'interconnexion à Vandières, gare qui permettrait de relier toutes les gares TER lorraines et donc leurs usagers au réseau TGV interconnecté et ses principales destinations Lille, Londres, Bruxelles Amsterdam, Bordeaux , Rennes , Nantes, Strasbourg, l'Allemagne et l'est Européen.

En cas de réalisation de cette gare, la SNCF s'est engagée à ne supprimer aucun des 24 TGV journaliers directs entre Metz et Nancy d'une part et Paris d'autre part.

En ce qui concerne les sommes déjà engagées, le bâtiment gare de Louvigny a coûté entre 15 et 20 millions d'euros, mais les simples mesures conservatoires, réalisés en même temps que les travaux de la LGV Est pour préparer Vandières (ceux sur le viaduc de la LGV au-dessus de la ligne TER) se sont élevées déjà à environ 25 millions d'euros ... Il est clair que Vandières devait se faire.

Aujourd'hui, des trois régions constituant le Grand Est, seule la Lorraine est privée de gare d'interconnexion fer/fer.

C'est la raison pour laquelle la CGT 54 s'adresse à nouveau au Ministre des Transports, au Président RICHERT, aux dix présidents de Conseils Départementaux du Grand Est, aux différents députés ainsi qu'aux « têtes de listes » pour les futures élections sénatoriales.

Elle s'adresse enfin au Président de la Métropole, André ROSSINOT car une agglomération devenue officiellement métropole ne peut pas plus longtemps se passer d'équipements de transports complets pour y accéder.

L'UD CGT 54 profite de cette déclaration pour réaffirmer son opposition à toute suppression de postes de cheminots, de tronçons de la ligne 14 (Nancy / Merrey), comme à toute privatisation du transport voyageur. Enfin la CGT se prononce également pour l'électrification de la ligne Epinal Belfort avec jonction à la LGV Rhin Rhône, qui permettra d'assurer un débouché vers le sud pour la Meurthe et Moselle et les Vosges.

Contact : Pascal Debay 06.42.95.83.64