



## Une grande région en mouvement

Une région, une grande région, ce sont d'abord des infrastructures routières, ferroviaires, aériennes ou fluviales. Car la vie c'est le mouvement. Le désenclavement de certaines zones est l'enjeu de demain pour une région aux portes de l'Europe, et pour cette Région Grand Format nous avons donné la priorité au rail. La région dans tous les sens en train, c'est quelque chose !

## Accessibilité et migrations résidentielles

La fusion des trois régions n'a probablement pas été motivée par les réseaux de transport qui auraient précédé l'union institutionnelle. Les cartes publiées par l'Insee sur les migrations résidentielles entre les aires urbaines du Grand Est en font foi.

Trois blocs se détachent selon un axe nord-sud : d'abord le sillon lorrain, entre Thionville et Epinal. Les échanges sont particulièrement importants entre Metz et Thionville, entre Nancy et Metz, et dans une moindre mesure entre Nancy et Epinal.

Le phénomène migratoire résidentiel se vérifie également sur un axe nord-sud en Alsace entre Strasbourg et Mulhouse, entre Strasbourg et Colmar au sud, Haguenau au nord, entre Mulhouse et Saint-Louis. Des échanges existent aussi, mais avec une intensité moindre mais soutenue

néanmoins, entre Metz et Strasbourg, Nancy et Strasbourg. En revanche, rien de comparable avec la Champagne-Ardenne, dont les principales villes semblent ignorer l'Est. Les migrations résidentielles existent principalement entre Châlons-en-Champagne et Reims, ou Eprenay vers Reims, Charleville-Mézières vers Reims, et plus faiblement entre Reims et Troyes. L'accessibilité de la population de la nouvelle région aux principales agglomérations, en moins d'une heure, ou moins de deux heures de trajet, est loin d'être optimale. En outre, l'Insee juge « limitée » l'accessibilité à Strasbourg, depuis l'ouest de la future région. La compétence transports qui échoit à la région dispose d'une belle marge de progression.

Ph. R.

Le récent accident de la rame d'essai pourrait retarder l'avancement de la ligne grande vitesse

## La LGV prend du retard

**Acal.** Alors que les premiers TGV ont commencé à filer dès 1981 entre Paris et Lyon, Champardennais, Lorrains et Alsaciens ont dû se montrer aussi patients que tenaces pour bénéficier à leur tour des avantages de la grande vitesse ferroviaire à partir de juin 2007. Commencée cinq ans plus tôt, cofinancée par les trois collectivités territoriales appelées à former prochainement la grande région Acal, la réalisation d'un premier tronçon de 300 kilomètres de ligne à grande vitesse (LGV) de Vaires-sur-Marne (Seine-et-Marne) à Baudrecourt (Moselle) a depuis mis Paris à 46 minutes de Reims, à 1 h 25 de Metz, à 1 h 32 de Nancy et à 2 h 20 de Strasbourg.

Pour les Bas-Rhinois, l'histoire n'est pas encore arrivée à son terme puisque la construction du second tronçon de la LGV Est, soit 106 km de Baudrecourt à Vendenheim, achevée depuis l'été dernier, doit leur faire gagner 30 minutes sup-

plémentaires une fois le service commercial mis en place. Planifié pour le 3 avril 2016, ce dernier sera vraisemblablement reporté suite au récent accident de la rame d'essai.

Depuis fin 2011, et la mise en service de la partie centrale de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône, soit 140 km entre Petit-Croix (Territoire de Belfort) et Villers-les-Pots (Côte d'Or), là aussi à l'issue d'un lobbying pugnace, les Alsaciens bénéficient également de liaisons ferrées plus rapides vers Besançon, Dijon, Lyon et Marseille. Bien que des TGV Francfort-Marseille, via Strasbourg et Mulhouse, circulent sur cet axe nord-sud européen, son achèvement a toutefois été différé au-delà de 2030 depuis que la commission Mobilités 21, chargée par le gouvernement de réviser le schéma national des infrastructures de transport, a classé la branche Est Dijon-Mulhouse parmi les projets de « seconde priorité ».

X.T.

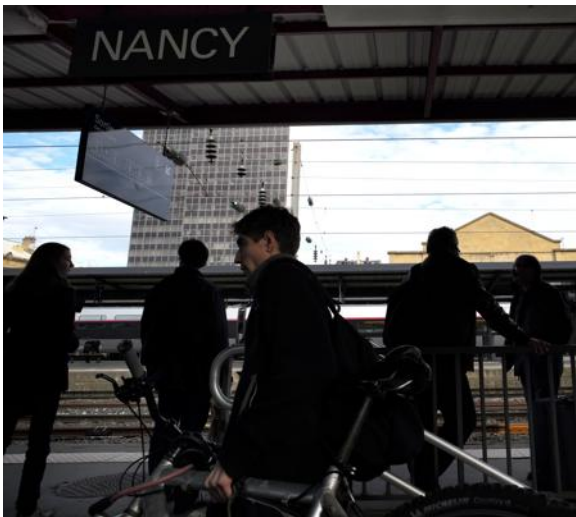
Le dossier de la gare de Vandières fait l'objet d'un recours devant le tribunal

## Coups de théâtre

**Vandières.** La gare de Vandières, en Meurthe-et-Moselle, est le grand serpent de mer du dossier du transport ferroviaire en Lorraine. Située au croisement des lignes de train régionales et de l'actuelle ligne à grande vitesse, elle a fait l'objet d'une longue lutte administrative en Lorraine malgré l'évident intérêt qu'elle représente, notamment pour toute la Lorraine du Sud. Tantôt enterrée, tantôt réactualisée, sa réalisation a été signée à travers un protocole d'accord engageant en 2000 l'État, la région et les départements de Moselle et de Meurthe-et-Moselle. Et alors qu'elle semblait devoir être écartée sur fond de res-

triction budgétaire, son financement avec des ressources d'État était assuré, fin 2014, avec l'annonce du ministre du Budget (lorrain) Christian Eckert. Ultime coup de théâtre ? Que nenni : président de la Région Lorraine, Jean-Pierre Masseret a depuis lancé une consultation publique (inutile) conclue sur un « non » majoritaire de 27.000 voix, refusant depuis que son conseil régional vote sur ce dossier, afin de respecter le verdict des urnes. Le dossier fait l'objet d'un recours devant le tribunal administratif. Le futur président de la Région nouvelle relancera-t-il ce dossier ?

A. P.



# La longue traversée

Un TER, puis un autre... six en tout. On a sillonné la grande région dans les trains dont elle aura la charge.

**D**e Saint-Louis à la frontière allemande et suisse à Givet à la frontière belge. Du pays des colombages et du grès rose à celui des ardoises et des briques rouges.

**8 h 35,** gare de Saint-Louis, Haut-Rhin. - Il en a déjà vu passer quelques-uns, des trains, Badoda. « J'ouvre ma gare à 4 h 50. Le premier train part à 5 h 18 », explique le chef de gare en guettant vers le sud l'arrivée du prochain. Comme tous les jours, près de 3.000 travailleurs français ont passé la frontière ce matin.

**9 h 50,** TER Saint-Louis - Strasbourg. - « On a pris la carte bleue des hommes, et on va s'amuser à Strasbourg », rigole Véronique, montée avec deux copines en gare de Colmar. À cette heure, on préfère parler politique. « J'irai pas voter. On croit plus en rien. On s'est tous trop fait avoir », annonce Marie-Louise, décidée. « On nous rajoute des sous-préfectures et en même temps on nous parle d'économies avec les grandes régions. C'est n'importe quoi. » « Les hommes politiques, ils font rien que profiter. A gauche ou à droite c'est pareil », acquiesce Marie-France. « Ah tiens, le musée Würth. On était y allées ensemble voir l'expo Botero », coupe Marie-Louise en voyant passer le bâtiment industriel reconverti.

**10 h 45,** TER Strasbourg - Nancy. - Le contrôleur qui remonte l'allée est com-



La ligne Metz-Luxembourg est l'une des plus fréquentées du pays

## 8.700 usagers quotidiens

**Thionville.** C'est un vendredi comme les autres dans le TER menant les frontaliers mosellans à leur travail. Il est 7 h 27 lorsque le Metz-Luxembourg s'arrête gare de Thionville. Plutôt agréable jusque-là, le voyage se gâte. À l'affût des dernières places assises libres, une bonne centaine de Thionvillois se rue dans la rame. Las. Rempli à moitié dès Metz, le train a fait le plein à Hagondange, puis Uckange. Les chanceux se rabattent sur les marches d'escalier montant à l'étage. Debout, les autres entrent en configuration métro parisien. Façon sardines de Patrick Sébastien. L'envie en moins d'entonner le fameux « ah qu'est-ce qu'on est serrés, au fond de cette boîte ! »

Depuis des années, le TER Métrolor qui mène et ramène les frontaliers lorrains ne fait plus rire personne. La ligne régionale Metz-Thionville-Luxembourg est souvent présentée comme la plus fréquentée de France, hors Île-de-France. Environ 8.700 usagers quotidiens l'empruntent. Deux fois plus qu'en 2002.

Igor, 25 ans, à le front qui dégouline : « Quand j'arrive au boulot, je n'ai qu'une envie : prendre une douche. » Depuis trois ans, lui et son collègue Steve, 28 ans, empruntent la ligne et un bus cinq jours par semaine. Comptez une heure porte à porte entre le domicile et le bureau : « C'est chaotique en moyenne une semaine par mois. Lundi, on nous a annoncé qu'un sanglier avait tapé un train et endommagé la voie et qu'il fallait prendre nos dispositions pour les jours qui suivent. » Alors ils prennent deux trains d'avance, ce qui

me le train : lorrain. « Mais des fois c'est des Alsaciens dans des trains lorrains, ça dépend », dit-il en poinçonnant le billet d'un passager monté à Saverne, sur fond de décor en grès rose.

**11 h 15,** Tiens, on roule à droite. Le changement de sens de circulation s'est fait en douceur. « Ça s'appelle un saut-de-mouton : les voies se croisent grâce à un pont. On est passés dessous juste après Sarrebourg », donc avant même de quitter l'Alsace-Moselle et sa signalisation ferroviaire héritée du Reichsland, explique le conducteur, Mourad, en descendant de sa loco à Nancy une demi-heure plus tard.

**13 h 36,** gare de Nancy. - Éclat de rire collectif sur le quai 7. La fameuse voix SNCF vient d'annoncer le départ du train pour Épernay... qui n'est en réalité toujours pas arrivé. Problèmes de mise en place, annonçait la même voix enregistrée quelques minutes plus tôt à la cinquantaine de voyageurs.

« Être dans la même région que les Lorrains et les Alsaciens, moi ça ne me fait rien... »

**13 h 47,** TER Nancy-Épernay. - Le Métrolor bleu et dodu de marque canadienne démarre avec 15 minutes de retard. La contrôlease remonte le train à moitié plein pour préparer les voyageurs à d'éventuelles correspondances ratées. Et elle fait bien : à Pagny-sur-Meuse, le train reste immobile. « Il y a un problème au passage à niveau... Dans ces cas-là on envoie une équipe pour protéger, ça peut prendre 10 minutes comme ça peut prendre une heure... », explique l'employée. Une jeune fille en blouson en jeans lève les yeux de son cahier de maths. Dans un soupir, elle sort son téléphone : « J'ai l'impression que le sort s'acharne, là ! », dit-elle les larmes aux yeux. « Ce train je le prends toutes les semaines, y a jamais de problème, mais là ça m'arrive alors que j'ai vraiment besoin de rentrer en famille... », explique la lycéenne.

**14 h 36,** gare de Pagny-sur-Meuse. - Le passage à niveau fonctionne à nouveau. Commercy, Nançois-Tronville, Bar-le-Duc, Revigny... Un Nancy-Reims direct de centre-ville à centre-ville, ça n'existe pas : la seule solution directe passe par les gares TGV de Lorraine et Champagne-Ardenne, posées au milieu des champs comme des aéroports. Soit 39 minutes de TGV



■ 8 h 35, Saint-Louis. La gare est rue de la Marne, mais on est en Alsace, avec vue sur la Suisse et l'Allemagne.

Photos DNA

pour 42 minutes de navette. Et des prix fluctuants, contrairement aux tarifs fixes des trains régionaux.

**17 h 18,** TER Reims - Charleville-Mézières. - Nicole sort de son sac un énorme roman, compagnon de ses trajets pendulaires entre Reims et Rethel, à mi-chemin de Charleville-Mézières. « La grande région ? Être dans la même région que les Lorrains et les Alsaciens, moi ça ne me fait rien... », dit doucement la sexagénaire. « Saint-Louis ? C'est une ville ? », s'étonne-t-elle en apprenant d'où on arrive. « Par contre en Alsace je connais Obersaasheim, j'ai de la famille là-bas. Et vous, vous connaissez Culmont-Chalindrey ? », poursuit-elle en riant.

**18 h 33,** TER Charleville-Mézières - Givet. - Les sièges sont tous occupés, majoritairement par des adolescents. « On fait le trajet ensemble matin et soir », expliquent Aurélie, Léa, Salhia et Johanna. Les trois premières ont 45 et 50 minutes de train par trajet, et 20 minutes de bus pour relier la gare au lycée de Charleville où elles peuvent se former aux métiers des services à la

personne. « Le train à 6 h 30 cinq jours par semaine, et retour à 19 h le soir, ça fait mal... », explique Aurélie. Mais ça habitue aux horaires des professions auxquelles elles se destinent, sourient les jeunes filles. « Je sais pas si on trouvera du boulot ici... Je crois que je chercherai à Troyes, Reims ou Lille... », dit Salhia.

**19 h 30,** gare de Givet. - Après 10 heures et demie de voyage, nous voilà à Givet avec 45 minutes de retard. Dans la gare en pierre d'ardoise, les écrans annonçant les trains au départ et à l'arrivée affichent la même et unique ville : « Charleville-Mézières ». Les élus locaux militent pour la reprise des trains vers Dinant, à 20 km au nord, côté belge. Mais la cité des bords de Meuse et ses 6.500 habitants se contentent depuis 25 ans d'une seule destination possible par voie ferrée. Dans la nuit humide qui enveloppe les maisons en briques rouges, un quinquà à l'air fourbu s'éloigne de la gare. Et là-chez dans un sourire : « Ah oui, une fois qu'on est ici, difficile d'aller plus loin... »

Anne-Camille BECKELYNCK

La grande région sera l'une des mieux dotées en infrastructures aériennes

## Un vrai casse-tête

**Acal.** Strasbourg-Entzheim, Lorraine Airport et Reims-Vatry. Notre future région sera parmi les mieux dotées de France en infrastructures aéroportuaires. Surtout si l'on prend en considération que la plupart des habitants de ces trois régions s'envolent actuellement... d'ailleurs. De Mulhouse-Bâle, Luxembourg, Charleroi, Sarrebruck, Francfort-Hahn, Baden-Baden ou tout simplement Paris. Autant d'endroits où l'offre, notamment en vols low-cost, est sans commune mesure.

Si le maillage aérien dans ce cœur d'Europe impressionne, il pose aussi forcément question en Acal alors que le TGV en termine avec son déploiement. Particulièrement à l'heure des bilans de fréquentation. Avec 97.000 passagers en 2014, Reims-Vatry est maintenu dans le coma artificiel par les collectivités locales qui ne cessent de mettre la main au portefeuille.

Metz-Nancy Lorraine (250.000 passagers en 2014) est de son côté sous assistance respiratoire. Alors que Strasbourg, le mieux portant des trois avec ses 1.168.000 passagers en

2014, se trouve en phase de rééducation après avoir opté il y a deux ans pour une nouvelle stratégie très offensive. « C'est un dossier sensible. Un aéroport ne se ferme pas comme ça. Faut-il imaginer à chacun une vocation spécifique ? Cela fait partie des réflexions que les élus devront engager rapidement car ces équipements coûtent de l'argent public », analyse Roger Cayzelle, président du Conseil économique et social de Lorraine. Pour couronner le tout, s'ils appartiennent tous à la puissance publique, pas un n'est dans les mains du même échelon territorial. Lorraine Airport sera ainsi le seul à tomber dans l'escarcelle de la nouvelle région puisqu'il est pour l'heure propriété de la Région Lorraine, qui en assure la gestion. Ce n'est le cas ni de Entzheim, devenu en 2011 une société aéroportuaire associant l'Etat, la Région Alsace, le Conseil Général du Bas-Rhin, la Communauté Urbaine de Strasbourg et la CCI. Ni de Vatry, qui appartient au conseil général de la Marne et est géré par la CCI. Un vrai casse-tête en perspective.

Ph. M.



■ Au premier retard de TER les quais de la gare de Thionville sont bondés de travailleurs frontaliers impatients.

Photo RL

équivalait à partir une demi-heure plus tôt. Les deux Thionvillois ont bien quelques combines. Mais chut ! « C'est comme les coins à champignons, faut pas en parler. » Autre sujet tabou : la voiture. Dans le genre goulot d'étranglement, l'A 31 bat aux mêmes heures des records : « Faut compter au mieux trente minutes de plus. Et pas mal de stress supplémentaire ! »

Un brin honteux, ils finissent même par avouer du bout des lèvres qu'ils ne s'opposeraient pas à une augmentation du prix de l'abonnement (85 € par mois, une brouille vue par le prisme d'un salaire luxembourgeois)

contre un meilleur service. A moins que le nouveau cadencement 2016 ne tienne ses promesses. Jusqu'à six trains en heures de pointe, contre quatre actuellement, sont annoncés à Thionville. « Sur l'ensemble de la journée, 48 allers-retours Metz-Hagondange-Luxembourg seront proposés, contre 32 actuellement. À Uckange, le nombre de trains sera plus que doublé. Et les gares intermédiaires comme Metz-Nord, Woippy et Maizières-lès-Metz verront un développement de leur offre de 90, 60 et 10 % », promet la Région. De quoi donner presque envie de fredonner les Sardines.

Philippe MARQUE