

Vendredi après-midi s'est tenu le dernier Conseil de Communauté Urbaine de l'année avec de nombreux points essentiels à l'ordre du jour, notamment le débat autour de la gare TGV d'interconnexion de Vandières. Hervé Féron a tenu à rappeler sa position sur ce sujet, évoquant les différents arguments qui plaident en faveur de la réalisation de cette infrastructure. Loin d'être une dépense superflue, la gare de Vandières représente une opportunité pour la mobilité des Lorrains, le renforcement des relations avec les métropoles européennes mais également le développement économique régional à travers la reconversion de la gare de Louvigny.

Intervention sur la communication n°1 : consultation publique de la Région Lorraine sur le projet de gare TGV d'interconnexion de Vandières

Monsieur le Président, chers collègues,

Pour ou contre la construction de la gare d'interconnexion à Vandières ? C'est probablement le point qui aura le plus animé les débats autour de la Ligne à Grande Vitesse Est. Depuis le départ, l'implantation de la gare TGV Lorraine est sujette à controverse. Aujourd'hui, le débat ressurgit suite aux dernières annonces en faveur de la réalisation de la gare de Vandières et à la volonté du Président du Conseil Régional de consulter l'ensemble des Lorrains à ce sujet le 1^{er} février prochain.

Alors que le choix de Vandières semblait une évidence, c'est finalement Louvigny qui fut retenu pour l'implantation de la gare d'interconnexion Lorraine afin de ne pas menacer la construction de la LGV mais son problème a toujours été celui de son interconnexion, de sa liaison au réseau TER ou plutôt de son absence de liaison à ce réseau, situation inédite sur le territoire et dénoncée à juste titre par la Cour des Comptes. Le seul accès à cette infrastructure reste le réseau routier, notamment autoroutier par le biais de l'A31, déjà fortement saturée par le trafic entre Nancy et le Luxembourg. Cette situation ne peut perdurer.

Le Groupe de Gauche s'est toujours prononcé pour la construction de la gare de Vandières, j'ai moi-même soutenu cette option auprès du Commissaire Enquêteur en 2009 et je continue à penser au regard de la situation actuelle et des atouts de Vandières qu'il s'agit d'une opportunité capitale pour notre territoire. Monsieur le Président, même si vous êtes aujourd'hui réticent, vous défendiez vous-même le choix de Vandières dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région en 1999. Le SCot Sud Meurthe-et-Moselle, approuvé l'an dernier par l'ensemble des conseillers communautaires, fait de la réalisation de cette gare un objectif prioritaire, l'un des « grands projets d'équipements pour renforcer l'attractivité du territoire ». C'est un projet qui a même été déclaré d'utilité publique en mars 2011.

La gare d'interconnexion de Vandières serait une infrastructure au service des Lorrains, favorisant leur mobilité et le désenclavement des territoires, permettant de relier l'espace régional aux autres métropoles françaises mais également européennes. Pour une Région comme la Lorraine, c'est un enjeu d'autant plus important de par sa position frontalière avec l'Allemagne et le Luxembourg, notamment à l'heure où la réorganisation territoriale prévoit la création d'une grande région réunissant l'Alsace, la Champagne-Ardenne et la Lorraine. Alors que certains dénoncent des régions excessivement vastes avec des villes trop éloignées les

unes des autres, Vandières contribuerait à rapprocher ces territoires en facilitant les déplacements intra-régionaux.

C'est également un projet de mobilité durable qui est proposé puisque les Lorrains pourraient accéder à la gare d'interconnexion grâce au TER, moins polluant que les 1.000 trajets quotidiens en voiture vers Louvigny. Le TER, c'est également un plus grand confort et une certitude plus importante de ne pas manquer son train à cause de bouchons ou d'un accident sur l'A31, que la gare de Vandières contribuerait par ailleurs à désengorger.

A ceux qui opposent le contexte budgétaire, on pourrait répliquer qu'il n'y a pas de moment opportun pour un tel investissement. Ou que c'est, au contraire, le moment propice alors que l'économie fonctionne au ralenti depuis de nombreuses années et que le secteur privé, notamment le BTP, compte sur l'investissement public pour relancer la croissance.

Par ailleurs, ceux-là même qui dénoncent régulièrement la baisse des dotations de l'Etat aux collectivités territoriales, menaçant leur capacité d'intervention au détriment du développement et de l'aménagement du territoire, devraient se réjouir que l'Etat confirme sa volonté de voir se concrétiser la gare de Vandières et apporte les moyens nécessaires. Serait-il raisonnable de refuser une telle aubaine ?

L'argument qui nous est opposé est le gaspillage d'argent public qui résiderait dans la réalisation de cette infrastructure. Bien sûr que 120 millions d'euros, c'est une somme importante (un Palais des Congrès et demi) même s'il faut tenir compte des contraintes techniques existantes, bien sûr qu'il aurait été préférable que la gare de Vandières voit le jour avant, mais aujourd'hui au-delà des querelles de chapelles, nous sommes nombreux à penser que les atouts de Vandières en font un instrument indispensable au service de notre Région. Par ailleurs, des investissements ont déjà été réalisés à titre conservatoire dans cette optique. Si la gare de Vandières n'est pas réalisée, c'est 23,6 millions d'euros qui auront été dépensés en vain.

Il faut mettre fin aux fausses idées qui circulent sur le financement de cette infrastructure. Il reposera sur la prolongation de la modulation de la Taxe Intérieure sur la Consommation de Produits Energétiques. C'est environ 20 millions d'euros par an sur 6 ans qui permettront de financer la deuxième partie de la LGV Est dont la gare de Vandières, sans création de nouvelles impositions. C'est un financement responsable car il n'y aura pas de recours à l'emprunt, on ne fait pas reposer cet investissement sur les générations futures.

La gare de Louvigny ne sera pas laissée à l'abandon, sa destination sera conforme à ce qui était prévu dès le départ, à savoir une gare de fret. En raison de sa proximité avec l'aéroport régional, elle pourrait devenir le maillon central d'une ligne de fret TGV Est-Ouest. Une étude en 2008 a montré qu'un tel projet est faisable techniquement à Louvigny. Vous évoquez l'absence de rames TGV dédiées au fret, mais La Poste exploite plusieurs rames TGV pour le transport de courrier. Pensons également au projet Lyon-Turin qui doit disposer d'un maillon dédié au Fret. Ces exemples montrent que la gare de Louvigny peut trouver un nouvel avenir, plus adapté à sa situation, en faveur du développement économique de la Lorraine.

Il est surprenant que soit évoquée dans la communication l'opportunité d'une nouvelle ligne

ferroviaire entre Metz et Nancy. C'est tout de même un investissement estimé à plus d'un milliard d'euros, sans compter les frais d'entretien et de maintenance qui s'y ajouteront pour cette ligne et la ligne TER Nancy-Metz actuelle. On peut également se demander le tracé qu'emprunterait cette ligne car avec l'A31, la ligne TER et le canal qui se côtoient, les possibilités sont relativement restreintes.

A ceux qui pensent qu'il y a d'autres priorités en matière d'infrastructures de déplacement, rappelons qu'il n'y a pas de concurrence entre la réalisation de la gare de Vandières, de l'A31 bis ou d'autre projet, pour la simple et bonne raison que la modulation de la TICPE est réservée au financement de la LGV Est. Si la gare de Vandières n'est pas réalisée, les 120 millions récoltés ne le seront tout simplement pas et ne pourront financer un autre projet d'infrastructures au service de notre territoire.

Sur la question de l'offre ferroviaire de la gare de Nancy, notamment de la liaison vers Lyon et la Méditerranée, c'est effectivement un sujet d'inquiétudes mais la diminution de services sur cet axe n'a pas été empêchée par la présence de la gare d'interconnexion à Louvigny. Par ailleurs, si la SNCF continue sur sa lancée, la gare de Vandières ne pourrait-elle pas constituer une opportunité pour préserver une offre de services à proximité de l'agglomération nancéenne et réduire le temps de trajet pour les Nancéiens au lieu de les obliger à se déplacer jusque Metz pour passer ensuite par Strasbourg ? Nous devons, j'en conviens, rester vigilants avec l'ensemble de nos partenaires, Conseil Général, Conseil Régional, afin de maintenir une offre adaptée. Le Groupe de Gauche a apporté son soutien lorsque vous avez présenté une motion en Conseil Communautaire. La communication évoque votre intervention, Monsieur le Président, et celle du Maire de Nancy, il m'aurait semblé élégant de rappeler qu'avec plusieurs parlementaires meurthe-et-mosellans, nous avons interpellé le Ministre des Transports à ce sujet.

Je finirai, Monsieur le Président, en disant que si l'on souhaite engager le Grand Nancy dans une démarche visant à la métropolisation de notre territoire, garantir un développement exogène de la Région et désormais de cette future Grande Région, il ne faut surtout pas rater ce tournant et s'engager sur la voie en faveur de la réalisation de la gare de Vandières.

A l'occasion du renouvellement de la délégation de service public pour l'exploitation du réseau communautaire de télécommunications, Hervé Féron est également revenu sur les difficultés rencontrées par les habitants de l'agglomération, raccordés au réseau FTTH (fibre optique jusqu'au domicile), pour conserver leur opérateur. Il a demandé à connaître les raisons de l'absence des grands Fournisseurs d'Accès à Internet et les moyens mis en oeuvre par la CUGN pour garantir l'attractivité de son réseau.

Intervention sur la délibération n°4 : exploitation du Réseau Métropolitain de Télécommunications - choix du nouveau délégataire et approbation de la convention

Monsieur le Président,

Le développement des Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication, outils devenus essentiels dans notre société, s'est accompagné d'une rupture d'égalité dans le déploiement des infrastructures avec de nombreuses zones éloignées ou peu peuplées laissées de côté.

Pour résorber les écarts existants dans l'agglomération, la CUGN a entrepris d'étendre son réseau de télécommunication, construit en 1996 pour permettre l'accès des entreprises et des organismes de recherche au Très Haut Débit. Depuis 2010, elle s'emploie à développer un réseau dit FTTH (Fiber To Home), visant à raccorder à la fibre optique chaque domicile des 8 communes les moins bien desservies de l'agglomération. La gestion de ce réseau et du RMT dans sa globalité est assurée depuis 2007 par la société Tutor, la commercialisation des services aux particuliers relève quant à elle des Fournisseurs d'Accès Internet.

En début d'année, l'association LICOPAFOGN a interpellé les différents responsables publics, déplorant l'absence des grands opérateurs sur le réseau FTTH. En effet, les habitants disposant d'un accès à Internet se sont inquiétés quant à la possibilité de conserver leur abonnement et les services dont ils disposent, réclamant le libre choix de leur opérateur. A l'époque, on nous affirmait que cette carence était liée à des considérations économiques.

J'étais invité il y a quelques jours à la signature officielle de la convention de mécénat entre la Banque Alimentaire de Nancy et la Fondation Orange. Avec le représentant d'Orange présent à cette occasion, nous avons pu échanger sur ce sujet. Celui-ci justifie l'absence des grands Fournisseurs d'Accès Internet sur le réseau de la Communauté Urbaine, notamment d'Orange, par des incompatibilités techniques. Les équipements comme les répartiteurs ou les commutateurs ne leur permettraient pas de se relier au point de mutualisation pour proposer leurs services aux habitants raccordés.

Dans le rapport de synthèse que vous nous avez fait parvenir en complément de l'ordre du jour du Conseil et qui retrace les éléments sur la base desquels vous nous invitez à approuver la reconduction de Tutor comme gestionnaire du RMT, je constate qu'il est mentionné que Tutor disposerait d'une lettre d'intention de Numericable, nouveau propriétaire de SFR, confirmant sa volonté de proposer ses services aux habitants éligibles à la fibre optique. Dans le même temps, l'autre candidat Axione disposerait d'une lettre de Bouygues conditionnée cependant à une modification de la zone AMII d'Orange.

Depuis plusieurs mois, nous entendons différents sons de cloche sans savoir lequel résonne le plus juste. C'est pourquoi je souhaiterais que vous nous fassiez part des véritables raisons qui poussent les grands FAI à bouder le réseau communautaire. Existe-t-il véritablement des difficultés techniques qui entravent la venue des grands opérateurs ou s'agit-il d'un problème de rentabilité ? La Communauté Urbaine devait s'entretenir avec l'association LICOPAFOGN il y a quelques semaines afin d'évoquer les aménagements techniques à réaliser au réseau, pouvez-vous nous dire ce qui est ressorti de cette réunion ? En tout état de cause, quels moyens sont mis en œuvre par la Communauté Urbaine pour inciter les grands FAI à proposer

leurs services sur le réseau FTTH ?

Le rapport d'analyse des offres de la Commission de délégation de service public affirme que « la pénétration de Tutor chez les opérateurs nationaux reste à démontrer ». Fin octobre 2014, les statistiques faisaient état de 600 abonnements conclus pour 9.000 logements raccordés, soit un taux d'utilisation des prises inférieur à 7%. Qu'en est-il aujourd'hui ?

Dans un contexte où les Maires ont bien du mal à répondre aux habitants sur la mise en œuvre des différentes phases de raccordement, la CUGN a proposé à plusieurs reprises des programmations, soit décalées dans le temps, soit non accessibles à tous les FAI.

Il serait regrettable que la Communauté Urbaine qui a investi massivement pour déployer ces infrastructures se retrouve avec un réseau sous-utilisé et des habitants se tournant vers d'autres solutions. Pour le coup, il s'agirait véritablement d'argent public dépensé en vain alors que nous avons déjà connu l'épisode de la SEM Câble de l'Est dans lequel la CUGN a énormément perdu.