



Une ligne,  
Une histoire,  
Des territoires

# Concession ferroviaire de la ligne Nancy-Contrexéville

## Déclaration d'intention

## 1. Cadre réglementaire

Conformément aux articles L121-18 et R121-25 du code de l'environnement, le présent document constitue la déclaration d'intention de Nova 14 relative au projet de **concession de service public pour la fourniture de services de transport ferroviaire et routier de voyageurs incluant la régénération de la maintenance de l'infrastructure sur la ligne Nancy-Contrexéville.**

La présente déclaration d'intention sera publiée sur les sites internet des préfectures des Vosges ([www.vosges.gouv.fr](http://www.vosges.gouv.fr)) et de Meurthe-et-Moselle ([www.meurthe-et-moselle.gouv.fr](http://www.meurthe-et-moselle.gouv.fr)) et de Nova 14 ([www.nova-14.com](http://www.nova-14.com)).

## 2. Motivations et raison d'être du projet

Le projet consiste à régénérer et mettre en conformité les lignes n°040000, 030000 et 035000 entre Nancy et Contrexéville, d'une longueur de 88,6 km, dans le but de la remettre en circulation pour les voyageurs.

Suspendue depuis huit ans, la liaison ferroviaire entre Contrexéville (Vosges) et Nancy (Meurthe-et-Moselle) reprendra du service fin 2027 après une régénération complète de la ligne.

Cette réouverture d'une petite ligne dans le cadre d'une ouverture à la concurrence constitue une première nationale et permet l'intégration, dans un même contrat, de l'exploitation du service ferroviaire et la gestion de l'infrastructure.

A raison d'un aller-retour par heure en moyenne, la desserte Nancy-Contrexéville répondra aux besoins quotidiens d'un bassin de population rural tout en contribuant à relancer la station thermale de Vittel. Le projet de redonner vie à l'historique ligne Nancy-Contrexéville répond à la volonté de la Région Grand Est d'offrir une solution de mobilité facilitée, durable et fiable sur nos territoires.

De Nancy à Contrexéville, la ligne 14 s'étend sur 75 km et dessert 12 gares entre plaines et montagne, ville et campagne. Avec plus de 30 allers-retours quotidiens, les citoyens auront le plaisir de retrouver le plaisir de trains rapides, ponctuels et confortables.

Commencée depuis près de 200 ans, à l'ère de l'avènement des chemins de fer et du tourisme thermal, l'histoire de la ligne 14 se renouvelle au cœur de nos territoires, pour réaffirmer son attachement et son attractivité auprès de toutes les générations.

Héritage de notre passé et tourné vers un avenir durable, le renouveau de la ligne 14 va permettre de créer encore plus de lien, d'avancer grâce à une mobilité décarbonée et d'offrir dès 2027 un service performant, sûr et fiable pour 1/2 million de voyageurs.

## 3. Cadre réglementaire

En application de l'article 172 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (la LOM) :

- Les autorités organisatrices de transport peuvent se voir transférer par SNCF Réseau la gestion des lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic ; et

- Après le transfert de gestion, les autorités organisatrices de transport peuvent confier à toute personne la pleine responsabilité de tout ou partie des missions de gestion de l'infrastructure sur les lignes faisant l'objet d'un transfert de gestion.

En outre, aux termes de l'article L. 3114-1 du Code général de la propriété des personnes publiques dans sa rédaction découlant de la loi n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale (la Loi 3DS) un transfert en pleine propriété de lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic et d'installations de service appartenant à l'État peuvent être opérés au profit des régions.

La Région a, sur le fondement de l'article de la Loi 3DS susvisée, formulé une demande de transfert en pleine propriété de la Ligne 14.

En outre, la Région Grand Est a choisi de confier à Nova 14 un contrat de concession en intégration verticale regroupant les missions d'Entreprise Ferroviaire et de Gestionnaire d'Infrastructure. Les modalités de dérogations au principe de séparation verticale sont prévues par l'article 2§4 de la directive 2012/34 établissant un espace ferroviaire unique européen et par le Code des transports.

## 4. Présentation du projet

### 1.1. Maître d'ouvrage : Nova 14

Nova 14 est la société concessionnaire dédiée à la ligne Nancy-Contrexéville : elle regroupe NGE Concessions (50%), Transdev (20%), et la Banque des Territoires (Groupe Caisse des dépôts) (30%).

### 1.2. Caractéristiques principales de l'opération

Les caractéristiques principales du projet sont précisées ci-dessous.

	Ligne 14
Longueur	88,6 km <i>dont 75 km de ligne régénérée et modernisée</i>
Arrêts	11
Temps de parcours	1h10
Correspondances	Correspondances TGV à Nancy <i>Paris-Contrexéville en 2h55</i>
Fréquentation	500 000 voyageurs attendus en 2028
Cadencement	30 allers-retours quotidiens

### 1.3. Communes desservies

La ligne va de Nancy à Contrexéville et dessert les gares de Nancy, Jarville, Houdemont, Ludres, Messein, Neuves-Maisons, Pont-Saint-Vincent et Ceintrey (Meurthe-et-Moselle), puis Mirecourt, Vittel et Contrexéville (Vosges).

D'autres communes sont concernées par le projet :

- Communes soumises à Plan Local d'Urbanisme : Nancy, Jarville-La-Malgrange, Heillecourt, Vandœuvre-lès-Nancy, Houdemont, Ludres, Messein, Neuves-Maisons, Pont-Saint-Vincent, Bainville-sur-Madon, Xeuilley, Pierreville, Clérey-sur-Brenon, Omelmont, Tantonville, Vézelize, Diarville, Puzieux, Poussay, Mirecourt, Mattaincourt, Hymont, Remoncourt, Haréville, Vittel, et Contrexéville ;
- Communes soumises à Carte Communale : Autrey, Gerbécourt-et-Haplemont, Quevilloncourt, Praye, Housséville, et Rozerotte ;
- Communes soumises à Règlement National d'Urbanisme : Ceintrey, Forcelles-Saint-Gorgon, Bouzanville, Boulaincourt, Frenelle-la-Grande, Bazoilles, et Ménil.

### 1.4. Historique des études

À la suite de la fermeture de la ligne ferroviaire Nancy-Contrexéville en décembre 2016, la réouverture a fait l'objet d'études et d'une forte concertation avec l'ensemble des acteurs locaux.

Les jalons du projet sont les suivants :

**Décembre 2016** : Suspension des circulations ferroviaires, donnant suite à une limitation de vitesse à 40 km/h sur un linéaire de 38 kilomètres entre Xeuilley et Mirecourt, nécessaire pour maintenir la sécurité des circulations. L'impact du ralentissement sur le temps de parcours ne rendait plus viable le maintien d'un service ferroviaire tant que les travaux n'étaient pas réalisés.

**2017-2018** : Etude mobilité en concertation avec les élus territoriaux (Communautés de Communes, parlementaires, Conseillers départementaux et régionaux) pour définir les conditions de réouverture de la ligne et la nouvelle politique de desserte, Cette étude a démontré la pertinence de l'offre ferroviaire par rapport à l'offre routière, comme véritable outil d'aménagement du territoire.

**Mars 2019** : validation de la démarche de mise en concurrence des services de transports ferroviaires et lancement de l'expérimentation d'ouverture à la concurrence.

**Juillet 2020** : Publication de l'avis de concession de service public pour l'exploitation.

**2020-2021** : Etude sur l'aménagement des passages à niveau, avec une large concertation avec l'ensemble des acteurs tout au long du processus.

**2022 – 2024** : Phase de dialogue compétitif avec les entreprises candidates.

**Mai 2024** : Approbation du groupement en charge de la concession de service public, composé des sociétés Transdev SA, NGE Concessions, Caisse des dépôts et consignations.

## 5. Aperçu des incidences potentielles sur l'environnement

La réouverture de la ligne Nancy-Contrexéville nécessite la réalisation de travaux de réfection de la voie assimilables à des travaux de restauration dont les impacts ont déjà été en partie pris en compte lors de l'exploitation antérieure de la ligne.

Les principales incidences sur l'environnement seront engendrées par les travaux de régénération de la portion fermée aux voyageurs depuis 2016. La réouverture de la ligne pourra également engendrer des nuisances sonores en phase exploitation. Des plans de prévention de ces incidences seront mis en place par Nova 14. Un état initial environnemental a été réalisé afin de mesurer la sensibilité des différents secteurs traversés.

La réhabilitation de la voie ferrée s'articulera autour de la régénération de la voie et le renouvellement des Voies/Ballast/Rail en voie unique sur le tronçon entre Xeulley et Vittel, la modernisation de la voie entre Pont-Saint-Vincent et Xeulley, la reprise de certains quais de gares et haltes, 22 fermetures et 42 transformations et réaménagements de passages à niveaux et la création d'un site de maintenance et de remisage à Mirecourt.

L'analyse des effets du projet est réalisée conformément aux dispositions de l'article R.122-5 du code de l'environnement relatif au contenu des études d'impact. La réalisation du projet peut entraîner des modifications par rapport à l'état initial, qui pourront être négatives ou positives.

Les effets positifs (par exemple sur les conditions de circulation et la sécurité routière) représentent les raisons essentielles de la mise en œuvre du projet. Ils n'appellent donc pas la mise en œuvre de mesures particulières.

En réponse aux effets négatifs du projet sur l'environnement, des mesures d'évitement, réduction ou compensatoires sont mises en place en proportion du niveau d'impact brut déterminé.

Les impacts associés aux travaux sont pondérés par le fait que le linéaire soit existant. Toutefois, des effets négatifs notables perdurent et la démarche ERC a permis de pondérer les impacts bruts associés par la mise en place de mesures associées.

Les seuls impacts significatifs concernent le milieu naturel (habitats d'espèces et zones humides). Les impacts résiduels du projet sur les autres thématiques environnementales restent faibles et certains seront traités dans le cadre de l'autorisation environnementale avec leur propre évaluation des effets dans le volet concerné. Un certain nombre d'impact principalement sur la thématique socio-économique sont positifs.

## 6. Modalités de concertation préalable du public

Au regard des caractéristiques de l'opération, il est envisagé d'organiser une phase de concertation préalable conformément aux dispositions de l'article L.121-16 du code de l'environnement.

Les modalités d'organisation de la concertation préalable du public envisagées sont les suivantes :

- Une concertation d'une durée de 2 semaines ;  
Il est envisagé, à ce stade, que la concertation se tienne en mars 2025.

- La publication, dans un délai de quinze jours au moins avant le début de la concertation, d'un avis d'ouverture permettant l'information du public concernant les modalités et la durée de la concertation, sur les supports suivants :
  - Par voie dématérialisée, sur le site internet de Nova 14 et la plateforme participative dédiée à la concertation qui sera mis en place pour le projet ;
  - Par voie d'affichage, dans les mairies des communes concernées par le projet ;
  - Ainsi que dans trois journaux locaux.
- Un dossier de concertation qui permettra de prendre connaissance des objectifs du projet et de ses principales caractéristiques sera mis à la disposition du public dans chacune des mairies directement concernées et chez Nova 14. Ce dossier sera accompagné d'un registre destiné à recueillir les observations du public ;
- Une plate-forme participative dédiée à la concertation pour le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Nancy-Contrexéville, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation, le dépôt d'avis et de questions, auxquels Nova 14 répondra, et la mise en ligne d'un formulaire permettant de contribuer en ligne pour nourrir la concertation ;
- L'organisation de réunions publiques par Nova 14. Le public sera convié par toute voie adaptée.

Au terme de la concertation, Nova 14 en établira le bilan et le rendra public, en indiquant les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation.