

Concession ferroviaire de la ligne

NANCY > MIRECOURT > VITTEL > CONTREXÉVILLE

Dossier de concertation



Nova 14

fluo | La Région Grand Est

Qu’est-ce qu’un dossier de concertation ?

Ce dossier vous permettra de prendre connaissance du projet de réouverture de la ligne ferroviaire Nancy-Contrexéville. Il présente de manière synthétique le contexte, les objectifs et les impacts du projet sur le territoire.

Il est le support de référence de la concertation préalable volontaire permettant à chacun de donner son avis et d’aboutir à un projet partagé.



Préambule

→ Une ligne à retrouver

De Nancy à Contrexéville, la ligne 14 s’étend sur 89 km et dessert 12 gares entre plaines et montagne, ville et campagne.
Avec 30 allers-retours quotidiens, les citoyens auront le plaisir de retrouver le plaisir de trains rapides, ponctuels et confortables.

→ Une histoire à réinventer

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.

→ Des territoires à reconnecter

Héritage de notre passé et tourné vers un avenir durable, le renouveau de la ligne 14 va permettre de créer encore plus de lien entre nous, d’avancer grâce à une mobilité décarbonée et d’offrir dès 2027 un service performant, sûr et fiable pour ½ million de voyageurs.

Redonnons vie à l’historique ligne Nancy-Contrexéville pour offrir à nos territoires une solution de mobilité facilitée, fiable et durable sur toute la ligne !
Durabilité, Partage, Héritage et Performance sont les valeurs essentielles pour l’atteinte de nos engagements.

Ce projet est la rencontre simultanée de trois ambitions : la volonté des citoyens de plébisciter le train comme solution de mobilité durable et d’avenir, l’audace de la Région Grand Est de faire un montage innovant, la force de Nova 14 pour réussir le défi.

Ce dossier et ce temps de concertation préalable vous invite à partager vos avis, attentes et questions sur le projet, afin de nous permettre de l’améliorer.

> Chiffres clés

75 KILOMÈTRES RÉGÉNÉRÉS

1h10 TRAJET

30 A/R QUOTIDIENS

12 COMMUNES DÉSSERVIES

200 m€ INVESTISSEMENT

+500 000 VOYAGEURS ATTENDUS



→ La ligne 14



→ Calendrier prévisionnel de l'opération

Juillet 2024 — Signature du contrat de concession

Septembre 2024 — Études et réunions publiques

Mars 2025 — Concertation préalable volontaire

Septembre 2025 — Démarrage des travaux

Décembre 2027 — Mise en service de la ligne

2046 — Fin du contrat



Sommaire

1 LE PROJET EN BREF 6
Les acteurs du projet 6
La ligne 14 7
Le cadre réglementaire 7

2 CONCERTATION : MODE D'EMPLOI 8
L'objet de la concertation 8
Les objectifs de la concertation 8
Les modalités de la concertation 9

3 PRÉSENTATION DU PROJET 10
L'histoire de la ligne 10
Le périmètre du projet 10
Les travaux de régénération de la ligne 11
L'exploitation de la ligne 13
Les coûts et le financement 13
La maîtrise foncière 14
Focus sur les procédures réglementaires 14
Historique des études 15

4 APERÇU DES INCIDENCES POTENTIELLES SUR L'ENVIRONNEMENT 16
La dynamique économique, l'emploi et les études 16
Les mobilités et le report modal 17
L'environnement 17
Les risques naturels 18
Le milieu humain 18
Les milieux naturels 19
La santé publique 21
Les alternatives au projet 23

5 LES SUITES DE LA CONCERTATION 24
Le bilan de concertation 24
La poursuite des échanges avec le territoire 24
L'enquête publique 24
La phase travaux 25

1 Le projet **en bref**

Les acteurs du projet

LA RÉGION GRAND EST

Le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Nancy-Contrexéville est porté par la Région Grand Est.

Adoptée en 2019, la Loi d'orientation des mobilités, dite LOM, fait des régions les cheffes de file de la mobilité et de l'intermodalité sur son territoire. Autorité organisatrice de la mobilité, la Région Grand Est organise les transports à l'échelle régionale. Elle se place ici du côté des pionniers et réinvente les lignes de desserte fine des territoires. La réouverture de la ligne 14 aux voyageurs traduit sa forte ambition pour renouer le territoire avec le train.

La Région Grand Est relève un double défi : reprendre la propriété de l'infrastructure et confier à un opérateur unique la responsabilité de financer, de construire, de maintenir et d'exploiter la ligne à long terme. Ce montage original unique est précurseur pour le ferroviaire en France.

LES COLLECTIVITÉS LOCALES

Les collectivités locales (communes, intercommunalités, départements) sont partenaires du projet.

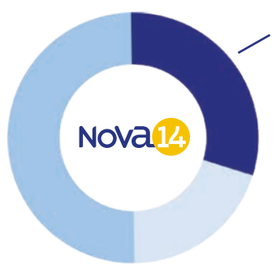
Elles sont associées aux décisions à travers les différents comités du projet et participent aux choix d'aménagement de la ligne, notamment concernant l'organisation des passages à niveau.

NOVA 14

Le maître d'ouvrage

Nova 14 est la société concessionnaire spécialement dédiée à cette ligne ferroviaire.

Elle est constituée par un groupe de partenaires qui partagent des valeurs et des engagements communs.



50% — NGE CONCESSIONS

NGE Concessions conçoit, réalise et rénove des projets d'envergure et des ouvrages de proximité en France et dans le monde entier.

Les Nouvelles Générations d'Entrepreneurs, acteurs reconnus dans la Région Grand Est pour ses réseaux de fibre optique, créent des ouvrages qui changent les territoires : ponts, routes, tunnels, voies ferrées et espaces de vie culturelle ou sociale. NGE Concessions est appuyé également par TSO, filiale du groupe spécialisée dans les travaux de construction et d'entretien ferroviaires et acteur reconnu du secteur.

30% — BANQUE des TERRITOIRES

La Banque des Territoires est l'un des métiers de la Caisse des Dépôts. Elle accompagne tous les acteurs territoriaux dans la réalisation de leurs projets d'intérêt général.

En s'adressant à tous les territoires, depuis les zones rurales jusqu'aux métropoles, la Banque des Territoires a pour ambition de maximiser son impact notamment sur les volets de la transformation écologique et de la cohésion sociale et territoriale.

20% — transdev the mobility company

Premier opérateur ferroviaire privé en Allemagne, Transdev dispose d'un savoir-faire ferroviaire global.

Cet acteur mondial de la mobilité permet à chacune et chacun de se déplacer chaque jour grâce à des solutions sûres efficaces et innovantes au service du bien commun.

La ligne 14

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 entre Xeuilley et Vittel, et de bénéficier d'une infrastructure modernisée et d'un service amélioré..

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 de la gestion de l'infrastructure.

À 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 près de 90 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 ½ million de voyageurs.



Partiellement suspendue aux voyageurs depuis presque dix ans, la liaison ferroviaire entre Contrexéville (Vosges) et Nancy (Meurthe-et-Moselle) **reprendra du service fin 2027 après une régénération** complète de la ligne.

Le 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 ;
- Après ce transfert, les autorités organisatrices de transport peuvent confier sur ces lignes à toute personne la pleine responsabilité de tout ou partie des missions de gestion de l'infrastructure et de l'exploitation ferroviaire.

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

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.

2 Concertation : mode d'emploi

L'objet de la concertation

La concertation préalable concerne le projet de la réouverture de la ligne ferroviaire de la ligne Nancy-Contrexéville, reliant les communes de Nancy (département de Meurthe et Moselle) et Contrexéville (département des Vosges).

Elle est organisée par Nova 14 en tant que maître d'ouvrage du projet, et menée en référence aux articles L.121-16 et suivants du Code de l'environnement pour l'ensemble du projet.



Les objectifs de la concertation

La concertation préalable permet d'associer toutes les personnes concernées par le projet (riverains, associations, usagers, acteurs économiques, etc) à son élaboration.

La concertation préalable a pour objectifs de :

- Présenter le projet de réouverture ferroviaire de la ligne :
  - Les travaux sur le réseau ferroviaire envisagés par le maître d'ouvrage : remise en état complète de l'infrastructure, modernisation ou suppression de passages à niveau, programme de modernisation des gares et de mise en accessibilité, modernisation des moyens de signalisation et de communication ;
  - Les services envisagés résultant de la régénération de la ligne : mise en place de l'infrastructure permettant l'amélioration de l'offre de service voyageurs régionale en proposant une augmentation des circulations de trains de voyageurs ;
- Échanger sur l'opportunité du projet, ses enjeux, et les impacts environnementaux et socio-économiques qui en découlent avec les riverains, usagers et acteurs concernés par le projet ;
- Recueillir avis, contributions et questions sur le projet et sur les modalités de la concertation ;
- Informer sur les prochaines étapes du projet.

Les modalités de la concertation

La concertation préalable se déroule du lundi 31 mars 2025 au mercredi 17 avril 2025.

Tout au long de la démarche, une pluralité de modalités d'information et de participation est mise à la disposition du public pour permettre à chacun de prendre connaissance du projet, de partager son avis et ses propositions et de poser ses questions.

Nova 14 met en place différents outils, physiques et numériques, pour informer le public sur le projet et sur la concertation préalable associée.

POUR S'INFORMER

Le présent dossier de concertation est mis à disposition du public dans les lieux d'accueil suivants aux heures habituelles d'ouverture :

- **À l'Hôtel de la Région Grand Est :** Place Gabriel Hocquard, 57036 Metz
- **À la Préfecture de la Meurthe-et-Moselle :** 6 Rue Sainte-Catherine, 54000 Nancy
  www.meurthe-et-moselle.gouv.fr
- **À la Préfecture des Vosges :** Place Foch, 88026 Epinal
  www.vosges.gouv.fr
- Dans les mairies des 12 communes suivantes :
  - Nancy
  - Jarville
  - Houdemont
  - Ludres
  - Messein
  - Neuves-Maisons
  - Pont-Saint-Vincent
  - Ceintrey
  - Vézelise
  - Mirecourt
  - Vittel
  - Contrexéville

POUR ÉCHANGER

Deux réunions publiques se tiendront :

- **Jeudi 3 avril – 18h00**
  Vézelise (54)
  Salle du grenier des Halles
- **Vendredi 4 avril – 18h00**
  Mirecourt (88)
  Espace Flambeau

POUR DONNER SON AVIS

- Lors des réunions publiques
- *Via* le formulaire disponible sur la plateforme participative
- Sur les registres papier mis à disposition dans les mairies des 12 communes concernées par le projet, aux horaires d'ouverture habituels.
- Par courriel : contact@nova-14.com
- Par courrier postal :
  Nova 14, 48 place Georges Clémenceau, 88500 Mirecourt

Une plateforme collaborative est accessible :

- Consultez le dossier
- Suivez les actualités du projet
- Posez vos questions
- Donnez votre avis

nova-14.fr



La liste des communes correspondant au territoire susceptible d'être affecté est présentée ci-dessous :

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, Vézelise, 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. »

3 Présentation du projet

L'histoire de la ligne

> La ligne en 10 dates

26 juillet 1868
Déclaration d'utilité publique pour la section Nancy - Vézelise

11 novembre 1872
Ouverture de la section Jarville – Vézelise

8 avril 1873
Déclaration d'utilité publique de la section Vézelise – Merrey

22 décembre 1879
Ouverture de la section Vézelise – Mirecourt

1er mars 1881
Ouverture de la section Mirecourt – Merrey

1928
Inauguration de la gare rénovée de Vittel

1932
Inauguration de la gare rénovée de Contrexéville

2016
Suspension du trafic voyageurs entre Xeuilley et Vittel

2024
Signature de la concession pour la réouverture de la ligne Nancy – Contrexéville

2027
Réouverture de la ligne

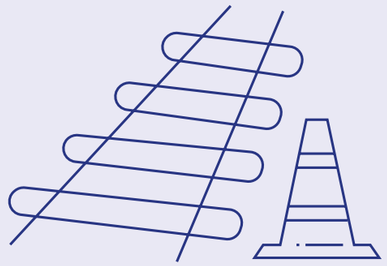
Le projet consiste à régénérer et mettre en conformité les lignes n°040000, 030000 et 035000 entre Nancy et Contrexéville, d'une longueur de 88,6 km, dans le but de la remettre en circulation pour les voyageurs.

Le périmètre du projet

Le linéaire entre Nancy et Contrexéville emprunte trois lignes ferroviaires historiques du Réseau Ferré National (RFN) :

- La Ligne n°040000 de Nancy jusqu'à Mirecourt ;
- La ligne n°030000 de Mirecourt jusqu'à Hymont – Mattaincourt ;
- La ligne n°035000 de Hymont – Mattaincourt jusqu'à Contrexéville.

Hormis pour les trains de fret, le tronçon Pont-Saint-Vincent - Vittel a cessé d'être circulé en décembre 2016 du fait de l'état de dégradation de la voie ferrée et des ouvrages d'arts ne permettant plus les transports de voyageurs.



Les travaux de régénération de la ligne

L'objectif des travaux est de réhabiliter la ligne entre Nancy et Contrexéville pour une réouverture prévue en décembre 2027. Le programme travaux a été divisé en 2 sous-sections, en proposant :

- Une modernisation entre Pont-Saint-Vincent et Xeuilley comprenant :
  - Un renouvellement complet du rail ;
  - Un renouvellement partiel des traverses afin d'homogénéiser le plancher en traverses béton ;
- Une Régénération entre Xeuilley et Vittel par Renouvellement Voie Ballast (RVB) complet sur la partie actuellement non-exploitée.

La mise en service de la ligne Nancy - Contrexéville s'appuiera sur une mise à disposition par la Région Grand Est des matériels roulants de type ALSTOM X 73500 ainsi que :

- D'une adaptation du plan de voie au plan de transport ;
- D'une optimisation du temps de trajet ;
- D'une adaptation des quais aux exigences des usagers et en conformité avec le matériel roulant ;
- D'une sécurisation des passages à niveau ;
- D'une mise en place d'un système de signalisation automatique ;
- D'une modernisation du système de contrôle-commande ;
- D'une amélioration du système de communication basé sur la fibre optique ;
- D'une meilleure efficacité en centralisant des équipements d'exploitation et de maintenance sur un seul site situé à Mirecourt.

RÉHABILITER LA PLATEFORME ET RÉGÉNÉRER LA VOIE FERRÉE

Afin de garantir les bonnes conditions de circulation sur la ligne, la plateforme existante doit être réhabilitée et adaptée aux conditions de circulations cibles.

Par ailleurs, depuis la suspension des circulations entre Xeuilley et Vittel, l'entretien courant n'a plus été réalisé correctement. Une végétation importante s'est développée sur plusieurs secteurs et nécessite des travaux.

Le programme des travaux de plateforme et voie est le suivant :

- Reprise ponctuelle des plateformes ;
- Régénération partielle par modernisation de la voie entre Pont-Saint-Vincent et Xeuilley ;
- Régénération complète de la voie entre Xeuilley et Vittel ;
- Reprise des plans de voie de Pont-Saint-Vincent et de l'embranchement de la L39000 ;
- Création d'une interface avec SNCF Réseau à Jarville, Pont-Saint-Vincent et Vittel.

LES OUVRAGES D'ART

Les ouvrages d'art comprennent les ponts-rails et ponts-routes indispensables pour le franchissement des cours d'eau et infrastructures routières traversées par la ligne ferroviaire.

La section comprise entre Jarville et Vittel en compte cinquante-sept (57) dont la moitié est en maçonnerie (27) et les autres en construction métallique, poutrelles enrobées, et/ou en béton armé. Ces ouvrages sont dans un état de conservation très variable et datent pour la plupart du 19ème siècle.

Des travaux de remise en état pourraient être retenus sur la quasi-totalité des ouvrages même si dans le cadre de l'organisation des travaux, une étude d'opportunité sera effectuée.





LE SYSTÈME DE DRAINAGE DE LA PLATEFORME

Le système de drainage de la plateforme est fonctionnel et sera conservé au maximum.

Toutefois, du fait d'un développement de la végétation arbustive sur la plateforme, une opération de débroussaillage et de curage des fossés sera nécessaire avant le démarrage des chantiers. Des fossés seront créés dans la continuité de ceux existants pour faciliter le drainage des eaux pluviales de la plateforme.

LES OUVRAGES EN TERRE

Les ouvrages en terre constituent les déblais et remblais le long de la ligne. Certains sont jugés sensibles par rapport à leur stabilité.

LES PASSAGES À NIVEAU

Actuellement 75 passages à niveau (PN) sont historiquement présents entre Nancy et Contrexéville dont 64 entre Jarville et Vittel.

Dans le cadre de la réouverture de la ligne, Nova 14 prévoit les aménagements suivants aux passages à niveau :

Fermeture de PN

- 20 passages à niveau de type Croix de Saint-André ;
- 1 passage à niveau de type automatiques ;
- 1 passage à niveau de type piéton.

Transformation et réaménagement

- 9 passages à niveau de type Croix de Saint-André transformés en automatiques à deux demi-barrières ;
- 1 passage à niveau de type Croix de Saint-André transformé en automatiques à quatre demi-barrières ;
- 11 passages à niveau automatiques aménagés de deux à quatre demi-barrières ;
- 21 passages à niveau automatiques maintenus à deux demi-barrières.

LES GARES ET HALTES

Le linéaire intégrant les extrémités de la ligne à Nancy et Contrexéville compte 12 gares ou haltes, où les travaux projetés concernent essentiellement une reprise des quais.

Sur les gares de Ceintrey et Vézelise, il est prévu la construction d'un quai de 60 ml.

A la gare de Mirecourt, il est prévu la requalification des 2 quais sur une longueur de 60 ml.

Les quais des gares de Ceintrey, Vézelise et Mirecourt seront accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

La gare de Mirecourt permettra les croisements de trains grâce à la pose d'une voie d'évitement.

Tous les quais des gares actuelles non desservies seront déposés afin d'assurer un drainage efficace de la plateforme.

LE SMI ET SMR

Le site de maintenance et de remisage (SMR) et le site de maintenance de l'infrastructure (SMI) seront implantés à Mirecourt. La surface globale du SMI-SMR de Mirecourt est évaluée à environ 16500 m² et il abritera les installations suivantes :

- Une cuve de stockage et une station-service de carburants
- Une zone de lavage des rames ferroviaires ;
- Le remisage des rames ;
- Les ateliers de maintenance du matériel roulant ;
- Les locaux de services de maintenance ;
- Le service d'exploitation et le Poste de Commandes Central ;
- Les locaux techniques ;
- Des locaux divers et les surfaces extérieures (enrobés, parking, zone de stockage et aménagements paysagers).

NOS ENGAGEMENTS

- Une ouverture de la ligne aux circulations commerciales le 12 décembre 2027
- Une infrastructure moderne, pérenne, adaptée au contexte d'exploitation de la ligne
- Un système de signalisation innovant et adapté aux besoins de la ligne
- La modernisation et sécurisation de 42 passages à niveaux
- Un pôle ferroviaire Nova 14 à Mirecourt

→ L'exploitation de la ligne

L'offre de service voyageurs retenue à ce stade se synthétise autour des points suivants :

- Un train toutes les heures entre Nancy et Contrexéville, desservant les gares intermédiaires de Vittel, Mirecourt, Vézelise, Ceintrey, Pont-Saint-Vincent et Ludres ;
- Une desserte de type omnibus entre Nancy et Pont-Saint-Vincent, desservant l'ensemble des arrêts intermédiaires existants de la ligne, cadencées toutes les demi-heures en période de pointe, et toutes les heures et demie en journée.
- Le parc de matériels roulants mis à la disposition par la Région Grand Est de type ALSTOM X 73500.
- La construction d'un centre d'exploitation ferroviaire à Mirecourt, comprenant le poste de gestion de la ligne, l'atelier de maintenance, le faisceau de remisage des rames et la base de maintenance des infrastructures.

SÉCURITÉ

La sécurité est au coeur de nos préoccupations à chaque étape du projet.

Nous mettons nos expertises au service de la sécurité des voyageurs en appliquant au quotidien les exigences réglementaires européennes et nationales en matière ferroviaire.

Objectif : Zéro accident

ATTRACTIVITÉ

Temps de parcours optimisé, trains et gares accessibles, information voyageurs active et systématique.

Le confort des clients, la propreté des matériels roulants et des gares, la qualité de service et la présence de nos salariés au contact des voyageurs sont nos engagements de service.

Objectif : 99% de régularité

FIABILITÉ

La clé de la performance : notre organisation de production. Une maintenance préventive de l'infrastructure et du matériel roulant qui garantit la disponibilité des moyens de production et un dispositif d'astreinte rapide et disponible.

Objectif : 100% de réalisation de l'offre de transport

CONTINUITÉ OPÉRATIONNELLE

Notre capacité de coordination et d'interface avec tous les acteurs du système ferroviaire garantit un service continu de bout en bout.

Objectif : Paris ↔ Contrexéville en 2h55

→ Les coûts et le financement

Des coûts maîtrisés sur toute la ligne

L'intégration verticale entre l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire de infrastructure présente un avantage lié au dialogue entre constructeur et exploitant qui permet de garantir la solution la plus économique pour le projet.

L'infrastructure est dimensionnée sur-mesure pour l'exploitation et l'internalisation de la maintenance est une source d'économies sur la durée du contrat de concession.

La localisation du centre de maintenance et de remisage à Mirecourt améliore la disponibilité du matériel roulant en réduisant la durée des trajets à vide.

Une offre de financement ferme et structurée

Nova 14, accompagnée par des banques de premier rang et actrices du développement du territoire, garantit le financement du projet à des conditions maîtrisées.

Nova 14 a mis en place un financement bancaire de 200 millions d'euros, d'une maturité de 22 ans, soit la durée de la concession.

Le financement bancaire fait intervenir en tête de file la Banque européenne d'Investissement à hauteur de 50% du financement, le reste étant assuré à parts égales par le CIC, La Banque Postale, la Caisse d'Epargne Grand Est Europe et NORD/LB. Environ 15% du financement est apporté directement par les actionnaires de Nova 14.



La maîtrise foncière

Dans le cadre du projet de réouverture de la ligne Nancy-Contrexéville, Nova 14 doit faire l'acquisition de terrains de petites surfaces : en l'état actuel des études, environ 20 parcelles sont concernées, pour un total aujourd'hui estimé à moins de 1 hectare.

Afin de permettre la suppression de passages à niveau visant à éliminer des points de conflit, Nova 14 aura besoin d'acquérir des terrains adjacents afin de créer des voies de rabattement pour les véhicules ou piétons.

Ces acquisitions de terrains se réalisent dans le cadre d'un processus réglementé, impliquant **la consultation des autorités locales** (élus) et des propriétaires fonciers concernés.

Focus sur les procédures réglementaires

Le projet sera soumis aux procédures administratives et règlementaires suivantes :

Au titre du code de l'environnement :

- Autorisation environnementale, intégrant un dossier "loi sur l'eau" et une demande de dérogation "espèces protégées"

Au titre du code de l'urbanisme :

- Permis de construire
- Déclaration préalable

Au titre du code du patrimoine :

- Archéologie préventive (demande anticipée de prescriptions)

Au titre de la voirie :

- Autorisation de suppression de passages à niveau (arrêté du 18 mars 1991)



Historique des études

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

> Les jalons de la concertation

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
Étude 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 la réouverture de la ligne.

2020-2021
Étude 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 groupements candidats.

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.

Juillet 2024
Signature du contrat de concession avec la société Nova 14

Mars 2025
Concertation préalable volontaire du maître d'ouvrage

Mai-juin 2025
Enquête publique

Septembre 2025
Début des travaux

Une étude a démontré la pertinence de l'offre ferroviaire par rapport à l'offre routière, comme **véritable outil d'aménagement du territoire.**



4 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 suspendue aux circulations voyageurs depuis 2016. La réouverture de la ligne pourra également engendrer des nuisances sonores en phase exploitation et 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 Xeuilley et Vittel, la modernisation de la voie entre Pont-Saint-Vincent et Xeuilley, 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, de réduction ou de compensation 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 (Éviter, Réduire, Compenser) 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'impacts principalement sur la thématique socio-économique sont positifs.



Plusieurs effets positifs découleront de la réouverture des lignes aux voyageurs entre Nancy et Contrexéville :

- Effets sur la dynamique économique, l'emploi et les études ;
- Effets sur les besoins de mobilités et le report modal.

L'ensemble de ces effets répondent aux objectifs des politiques locales et nationales.

La dynamique économique, l'emploi et les études

La ligne Nancy-Contrexéville est un projet global de territoire, soutenu par l'ensemble des acteurs (Région Grand Est, conseils départementaux, communautés de communes, communes).

Le projet contribuera à favoriser les échanges économiques entre les villes desservies, et à améliorer l'attractivité des communes desservies par la ligne, en améliorant les déplacements domicile-travail (gains de temps, de fréquence, de confort et de lisibilité) ainsi que les déplacements de plus longue distance en favorisant les correspondances avec les autres lignes de transport.

La réouverture de la desserte peut aussi avoir un impact positif sur le tourisme, en renforçant l'activité thermale de Vittel et Contrexéville, ainsi qu'en améliorant fortement la desserte de la ville de Mirecourt, commune réputée depuis plusieurs siècles pour son expertise en lutherie et archèterie françaises.

Enfin, le projet permettra de desservir de nombreux établissements scolaires et universitaires, notamment le pôle universitaire de Nancy, ainsi que les collèges et lycées situés à Ludres, Pont-Saint-Vincent, Vézelise, Mirecourt, Vittel et Contrexéville.

Le projet permet de proposer des **temps de parcours compétitifs** par rapport à la route.

Les mobilités et le report modal

Le gain de voyageurs est conséquent : en 2030, 3 ans après la mise en service du projet lorsque la montée en charge sera terminée, le gain est de l'ordre de 4 300 voyageurs annuels sur la section Nancy - Pont-Saint-Vincent et entre 42 300 et 72 100 voyageurs annuels sur la section Nancy-Contrexéville.

Les gains de trafic permis par le projet viennent du trafic détourné de la route.



L'environnement

LE CLIMAT

Pour les travaux réalisés, les phases les plus génératrices de GES (Gaz à effet de serre) sont celles nécessitant les plus fortes consommations de combustible d'origine fossile (approvisionnement et évacuation de matériaux, opérations des engins sur site, terrassement et génie civil).

Les GES émis sont négligeables pour avoir un effet direct sur le climat local. Cependant, elles ont une incidence par cumul des différentes activités à l'échelle nationale ou mondiale.

Après mesures, les effets résiduels sur le climat seront négligeables en phase travaux.

En phase exploitation, le projet sera source d'émissions polluantes due à la reprise de la circulation des trains diesel. Cet effet n'est pas de nature à modifier le climat local au vu de la fréquence des trains annoncée. A noter que le report modal de la route vers la voie ferrée en raison de la réouverture de la ligne aux trains voyageurs devrait engendrer une diminution des émissions atmosphériques liées à la circulation routière. Toutefois, ce dernier est infime est n'aura aucun effet significatif sur le climat local.

Les impacts sur le climat local sont négligeables en phase exploitation.

RELIEF ET TOPOGRAPHIE

Les impacts sur le relief et la topographie sont identiques en phase travaux et en phase exploitation. L'ensemble des travaux concerne une infrastructure existante, déjà en place sur la quasi-totalité des aménagements.

Aucune des opérations n'est de nature à modifier le relief général. Les terrassements seront faibles pour la quasi-totalité des travaux.

Les effets sur le relief et la topographie seront faibles en phase travaux et en phase exploitation.

SOLS ET SOUS-SOL

En phase travaux, l'impact sur les sols sera d'ordre structurel lié à la circulation des engins et d'ordre qualitatif lié au transfert potentiel de pollutions de surface chroniques ou accidentelles.

Toutefois, la quasi-totalité des zones d'intervention sont imperméabilisées, ce qui permet de protéger les sols contre les impacts structurels et de pollution.

Les effets sur les sols et sous-sols seront faibles en phase travaux après mesures.

En phase exploitation, la réouverture de la ligne aux voyageurs n'aura pas d'effet sur le sol et le sous-sol, puisque toutes les dispositions constructives sont prises pour créer des aménagements et des ouvrages dans les règles de l'art. Le projet ferroviaire n'engendre aucun rejet pouvant transférer des pollutions de surface vers les sols. Il n'est pas de nature à impacter les sols.

Les effets seront négligeables en phase exploitation.

Le milieu humain

DÉMOGRAPHIE ET EMPLOI LOCAL

Grâce au besoin de mobilisation ponctuelle de main d'œuvre en phase chantier (300 personnes au total), l'effet sera positif. Il sera d'autant plus positif que le groupe NGE prévoit l'ouverture d'une trentaine de postes en insertion professionnelle, dédiés à l'emploi local.

En phase exploitation, avec l'appui des 65 emplois pérennisés localisés à Mirecourt, le projet entraînera un effet positif dans un contexte de recul démographique et de vieillissement de la population observés sur tout le territoire en dehors de Nancy et Ceintrey.

L'effet sur l'emploi local sera positif en phase travaux et en phase exploitation.

TOURISME

L'effet sera positif sur l'économie locale grâce à la participation des établissements locaux. Cependant des nuisances légères peuvent être générées avec les travaux d'aménagement des voies latérales en lien avec la suppression de passages à niveau.

En phase exploitation, la mise en service de la ligne Nancy – Contrexéville aura un effet globalement positif sur les activités économiques locales. Cet effet sera surtout ressenti sur la section Xeuilley – Vittel restée suspendue aux circulation voyageurs depuis 2016.

RÉSEAUX DE TRANSPORT ET DÉPLACEMENTS

La présence des travaux est génératrice de perturbations sur la circulation routière (création de ralentissements notamment et augmentation des risques d'accidents).

Les engins de chantier et camions emprunteront les axes routiers locaux, notamment l'autoroute A-330 et la route nationale 57, les routes départementales environnantes ainsi que les routes communales.

De plus, les opérations d'amélioration du niveau de sécurité au droit des passages à niveau concernés seront sources de perturbations routières ponctuelles.

Par conséquent, les travaux entraineront une gêne des riverains ainsi que des activités économiques empruntant les axes locaux. L'effet se concentrera sur des linéaires limités et sera temporaire dans le temps.

Les effets sur les déplacements et les infrastructures de transport sont modérés en phase travaux.

En phase exploitation, la remise en service de la ligne aura un effet positif sur l'usage et la fréquentation de la ligne réhabilitée entre Nancy et Contrexéville, notamment grâce à la desserte de la section Xeuilley – Vittel et à la réouverture des haltes Xeuilley, Ceintrey, Vézelise et Mirecourt, restées fermées depuis 2000.

Elle permettra également un léger report modal de la voiture vers les transports en commun.

Les effets sur les déplacements et les infrastructures de transport sont positifs en phase exploitation.



Les risques naturels

RISQUES NATURELS

Les travaux au droit de la ligne localisés en zonage PPRI, notamment les interventions au droit et aux abords des traversées de cours d'eau sont susceptibles d'être impactés en cas de crue ou lors de très fortes précipitations entrainant de forts ruissellements.

L'effet du risque inondation sur le projet sera négligeable en phase travaux après mesures et en phase exploitation.

OCCUPATION DU SOL

Les travaux vont temporairement et de manière localisée modifier l'occupation des sols.

- **La base de Pont-Saint-Vincent** située en bordure immédiate de la voie ferrée et à gauche de la gare de Point-Saint Vincent.
- **La base de Vézelise** qui s'inscrit en milieu agricole sur des terrains en friche, en bordure immédiate de la voie ferrée.
- **La base de Mirecourt** qui servira aussi de base vie générale du chantier est située en milieu urbain au droit de la gare existante de Mirecourt et au niveau de l'emplacement du futur site de maintenance et de remisage (SMR) de Mirecourt.
- **La base de Hymont** qui jouxte une zone résidentielle et une haie agricole au droit de l'actuelle gare de Hymont-Mattaincourt.

L'effet sur l'occupation des sols sera faible en phase travaux et négligeable en phase exploitation.

Les milieux naturels

LES ZONES HUMIDES

La ligne ferroviaire Nancy-Contrexéville a été mise en service à la fin du XIXème siècle. Cependant, aucune régularisation au titre de l'antériorité de cet ouvrage n'a été réalisée s'agissant de la législation sur l'eau de 1992.

La formalité de régularisation n'ayant pas été accomplie, cette procédure (également nommée « reconnaissance d'antériorité ») doit donc être conduite par Nova 14 afin de fixer un « état initial » de l'infrastructure (et notamment ses impacts déjà autorisés sur la ressource en eau).

Les impacts antérieurs seront alors reconnus et permettront d'apprécier spécifiquement les modifications et impacts engendrés par le projet de réouverture de la ligne ferroviaire.

Dans le cadre du projet, les prospections réalisées en 2023 et 2024 ont permis de caractériser les habitats naturels considérés comme humide au regard de la réglementation.

Les habitats les plus représentés au sein de la zone étudiée sont principalement les boisements humides et prairies humides, et se situent en dehors de l'emprise ferroviaire du projet.

LES ESPÈCES PROTÉGÉES

La réalisation du projet engendre un effet d'emprise sur des habitats d'espèces protégées et un effet de dérangement temporaire sur des espèces protégées.

A partir d'un inventaire faune et flore complet, réalisée sur une période de 4 saisons, les impacts du projet ont été déterminés et permettent de formuler une demande de dérogation pour les espèces protégées impactées significativement par le projet.

Les espèces concernées par la demande de dérogation font partie de la famille des chiroptères, insectes et reptiles.

Aucune espèce floristique protégée n'étant concernée par le projet, la demande de dérogation porte uniquement sur des espèces faunistiques.

LES MESURES COMPENSATOIRES

Des mesures compensatoires sont ensuite déterminées en fonction de ratios de compensation calculés selon les impacts sur les zones humides et sur les espèces protégées.

Pour le projet, les surfaces de compensation totales s'élèvent à plus de 22 hectares.



Des travaux seront réalisés dans les périmètres de **protection de six monuments historiques** au niveau de Messein, Pont-Saint-Vincent, Voinémont, Frenelle-la Grande, Poussay et Mattaincourt.

La santé publique

QUALITÉ DE L'AIR

En phase travaux, la dégradation de la qualité de l'air s'exercera principalement sur les habitations et activités riveraines les plus proches car la zone d'influence de retombée des poussières et de gaz d'échappement des engins est locale. Néanmoins le linéaire de projet s'inscrit principalement en zone rurale, ce qui permet de modérer l'impact.

L'effet sur la qualité de l'air sera modéré en phase travaux.

LE BRUIT

Pendant les travaux, des nuisances sonores impacteront les habitations et activités riveraines (agricoles, commerces). La principale source de bruit est due aux opérations de terrassements, criblage de ballast, le découpage de fers et à la circulation des engins.

L'effet sur l'ambiance sonore sera faible en phase travaux après mesures.

Une étude acoustique a été réalisée sur plusieurs points du projet afin de mesurer les impacts en phase exploitation.

Les résultats de l'étude acoustique montrent qu'avec l'augmentation du trafic, le niveau sonore augmente en moyenne de **+ 1.8 dB(A)** entre la situation référence et projet, le maximum étant de +2.1 dB(A).

Au regard des trafics d'exploitations, les circulations de nuit sur cette section sont nulles.

Enfin, aucun nouveau Points Noirs du Bruit (PNB) n'est identifié sur ce secteur, les niveaux sonores calculés sur la période de jour étant en deçà de la limite de détection de 73 dB(A).

La réouverture de la ligne aux voyageurs entre la cimenterie de Xeuilley et Contrexéville entraîne nécessairement une augmentation des niveaux sonores. Néanmoins, les niveaux d'émission restent relativement faibles.

Des mesures de protection ponctuelles peuvent être mises en place pour les habitations les plus impactées par la circulation des trains, notamment l'installation de grillages le long de la voie et une végétalisation de type haie.

L'effet sur l'ambiance sonore sera faible en phase exploitation après mesures.

PAYSAGE ET PATRIMOINE

En ce qui concerne le paysage, la présence de zones de travaux et de bases travaux auront pour effet de détériorer localement le paysage. Lors de cette phase vont se matérialiser les effets consécutifs aux défrichements et, progressivement, aux terrassements. Ces derniers généreront des surfaces de terrain nu.

Ainsi, l'impact visuel du projet concernera principalement l'**implantation de bases travaux** pour le stockage des matériaux, **la circulation d'engins de chantier et les installations de chantier.**



EN RÉSUMÉ...

Sols et sous-sols

MR5 - Prévention contre le transfert chronique et accidentel de pollution

MR6 - Prévention contre les laitances de béton : Pour éviter les transferts de laitances de béton dans les eaux

MR7 - Plan de prévention et d'intervention en cas de pollution accidentelle : Un plan d'intervention sera mis en place pour agir rapidement en cas de pollution accidentelle

Circulation

MR10 - Mesures en faveur de la circulation

MR11 - Communication auprès des riverains

Inondation

MR8 - Période de travaux privilégiée pour préserver les eaux superficielles et leurs enjeux écologiques et se prémunir du risque inondation

MR9 - Implantation des bases travaux en dehors des zonages PPRI pour la quasi-totalité.

MR14 - Veille météorologique : Pendant la phase de chantier, les entreprises de travaux devront se tenir informées de la météo ainsi que de la montée des eaux par le biais des systèmes de surveillance et d'alerte existants, tels que le service de prévision des crues Vigicrue.

MR15 - Mise en place d'une procédure d'évacuation du chantier : Dans le cadre du chantier, une procédure d'évacuation sera établie avec les différents acteurs du chantier et notamment le coordonnateur de sécurité et de protection de la santé (CSPS). En cas d'alerte de crue, les engins et les matériaux présents en zone inondable devront être évacués dans les délais les plus brefs.

Le bruit

MR1 - Usage raisonné des engins

MR11 - Communication auprès des riverains

MR18 - Mesures de réduction des nuisances acoustiques en phase travaux

MR19 - Mesures de réduction des nuisances acoustiques en phase exploitation

Climat

MR1 - Usage raisonné des engins : l'utilisation des engins de chantier est un poste important en termes d'émission de GES. Une sensibilisation du personnel de chantier à l'utilisation économe de ces engins.

MR2 - Provenance et choix des matériaux de construction : Dans la mesure du possible, NGE prévoit de réemployer les matériaux issus d'autres chantier ainsi que de cibler, réemployer et réutiliser le ballast déposé. Les matériaux et les équipements seront issus un maximum de fournisseurs locaux.

MR3 - Gestion des matériaux : Afin d'économiser les ressources naturelles, le chantier sera organisé de façon à équilibrer le ratio déblai/remblai même si ceux-ci restent très faibles au vu de la nature des travaux. Le chantier visera à réduire au minimum les apports extérieurs.

MR4 - Gestion des déchets de chantier : La gestion optimale des déchets par une collecte, un tri et un stockage rigoureux seront réalisés pour favoriser leur recyclage. Il sera interdit de brûler les déchets sur le chantier.

Qualité de l'air

MR12 - Mesures de réduction des émissions de poussières

- Arrosage par temps sec et venteux (en fonction de la réglementation locale) ;
- Limitation des stocks de matériaux afin d'éviter les envols ;
- Vitesse de circulation des engins sur le chantier limité à 30 km/h.

MR1 - Usage raisonné des engins

MR11 - Communication auprès des riverains

MR13 - Mesures de réduction des émissions atmosphériques

Paysage et patrimoine

MR4 - Gestion des déchets de chantier.

MR16 - La limitation de l'emprise des chantiers dans l'espace : Les emprises de chantier seront réduites au minimum en termes d'espace.

MR17 - Remise en état des parcelles utilisées pour les bases travaux et zones de stockage ;

MR : Mesures de réduction

Les alternatives au projet

Le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Nancy - Contrexéville présente dans ce dossier de **concertation les enjeux auxquels il ambitionne de répondre**, et de fait, ses bien-fondés.

Pour mettre en perspective ces éléments, l'hypothèse d'absence de mise en œuvre du projet est présentée ci-dessous.

La ligne Nancy - Contrexéville est existante à ce jour et les circulations voyageurs ont été suspendues en 2016 pour le tronçon Pont-Saint-Vincent - Vittel, à l'exception du secteur Pont-Saint-Vincent - Xeuilley utilisé pour la circulation des trains de fret de desserte de la cimenterie Vicat.

La ligne, sans entretien-maintenance depuis 2016 sur la portion non circulée, se trouve aujourd'hui dégradée et la végétation a envahi les abords immédiats de la voie et se développe ponctuellement entre les rails, malgré la présence du ballast qui est globalement resté en place.

Les ouvrages d'arts et les ouvrages hydrauliques présentent des signes de dégradations du fait de l'absence d'entretien depuis 2016.

Le système d'assainissement et de drainage de la plateforme est fonctionnel mais dégradé par endroit par un développement de la végétation arbustive sur la plateforme et les dispositifs de drainage longitudinaux et transversaux.

ÉVOLUTION DU MILIEU PHYSIQUE

Les épisodes pluvieux et les cours d'eau aux abords des talus accentueraient la dégradation des aménagements techniques de la ligne (confortement de berges, talus remblais/déblais...) et pourraient entraîner des affaissements de talus ou autres conséquences.

ÉVOLUTION DU MILIEU NATUREL

En l'absence de réalisation du projet, le drainage de la voie continuerait à se dégrader et pourrait entrainer la création de « spots humides » au droit de la plateforme et des talus favorables aux espèces inféodées à ce type de milieux. Les espèces continueraient à exploiter la végétation qui se développerait et deviendrait plus favorable à la prolifération de certaines espèces.

Également, en l'absence de réalisation du projet, la végétation finirait probablement par envahir l'ensemble de l'infrastructure qui devrait se dégrader davantage. Les ouvrages continueraient à se dégrader pouvant potentiellement s'effondrer à terme.

A contrario, l'évolution de la végétation vers des milieux arbustifs puis arborés pourrait conduire à la fermeture des milieux amenant une dégradation du cadre favorable d'accueil de certaines espèces des milieux ouverts.

ÉVOLUTION DU MILIEU HUMAIN

En l'absence du projet, l'activité économique pourrait stagner voire être freinée, du fait du manque de desserte de certaines communes et donc d'accès à l'emploi ou d'attractivité de l'emploi.

Cela pourrait entraîner une légère désertification de la zone à terme, et une régression de l'urbanisation et de la démographie dans la continuité de la tendance de ces 10 dernières années.

ÉVOLUTION DES RISQUES NATUREL

Les risques naturels associés aux mouvements de terrains, aux retraits de gonflements des argiles, aux inondations par débordements de cours d'eau ou des remontées de nappes constituent sur certains secteurs un enjeu fort.

La dégradation de la ligne et notamment au niveau des ouvrages de protections des berges et des talus en proximités immédiate d'un cours d'eau pourrait accentuer localement la zone d'étalement de la crue du cours d'eau.

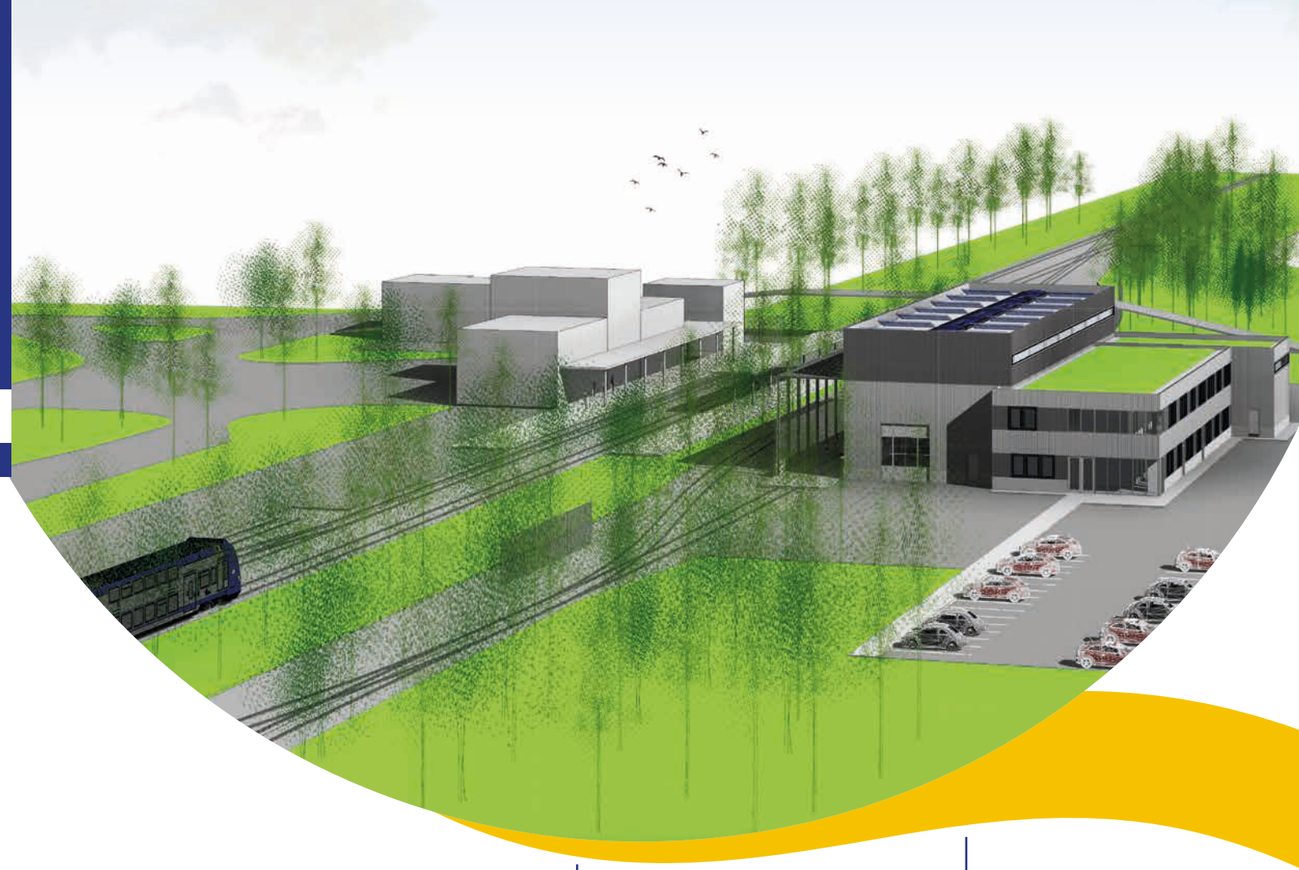
ÉVOLUTIONS EN TERMES DE DÉPLACEMENT

Sur l'ensemble du linéaire, les demandes de transport des voyageurs sont assurées principalement par l'usage de voitures, malgré un réseau de transport en commun mis en place entre Pont-Saint-Vincent et Vittel après 2016.

En l'absence de réalisation du projet, le service resterait à priori assuré par des bus. Cela engendrerait des effets sur le climat et le cadre de vie des habitants. En effet, la circulation des voitures entraînerait du bruit, des émissions de polluants, malgré l'évolution du parc automobile en termes d'augmentation des véhicules électriques et d'évolution de la qualité des moteurs thermiques. Ce phénomène pourrait être amplifié du fait de la nécessité de conserver l'utilisation de son véhicule puisque la desserte ferroviaire ne serait pas possible et la desserte bus compliquée.



5 Les suites de la **concertation**



Le bilan de concertation

Le bilan de la concertation reprendra de façon synthétique l'ensemble des avis et remarques exprimés par le public lors de la concertation.

Une fois validé par Nova 14 et la Région Grand Est, ce bilan sera rendu public et mis à la disposition de tous sur le site internet de Nova 14 (www.nova-14.com) ainsi que sur les sites internet des préfectures des Vosges (www.vosges.gouv.fr) et de Meurthe-et-Moselle (www.meurthe-et-moselle.gouv.fr).

Le bilan de la concertation sera le résultat des études détaillées et des échanges avec le territoire.

La poursuite des échanges avec le territoire

En parallèle et à l'issue de la concertation préalable, Nova 14, en lien avec la Région Grand Est poursuit les échanges avec les acteurs du territoire : gestionnaires des zones naturelles, gestionnaires de voiries, associations, les entités SNCF ainsi qu'avec l'ensemble des partenaires du projet :

- Les collectivités locales
- Les services de l'Etat

Le grand public, quant à lui, sera consulté à nouveau au moment de l'enquête publique.



L'enquête publique

Organisée par le Préfet du département des Vosges, l'enquête publique permettra à chacun de s'informer sur le projet et de formuler ses observations auprès d'un tiers indépendant, le commissaire-enquêteur.

Pendant toute la durée de l'enquête publique, chacun pourra prendre connaissance du dossier et formuler des observations.

Le commissaire-enquêteur rédigera un rapport après avoir examiné toutes les observations consignées dans les registres d'enquête puis rendra son avis.

La phase travaux

Les travaux démarreront dès septembre 2025 et seront accompagnés d'un dispositif d'accompagnement chantier : panneaux d'information, réunions publiques, travail avec les partenaires sur le phasage pour tenir compte des nuisances et des contraintes environnementales.





Notes

Notes

Contacts

www.nova-14.com

© Photos : Istock - Adobestock - Getty Images - Freepik - Médiathèque Région Grand Est. Conception : CITEASEN