



**MARS 1990**

**ANNEXES 2 à 4**

**au rapport de Philippe ESSIG**

-----

**Les raccordements entre les réseaux  
allemands et français**

**La ligne nouvelle en Ile de France**

**Les gares complémentaires**

## ANNEXE N° 2 AU RAPPORT DE PHILIPPE ESSIG

## Les raccordements entre les réseaux Allemand et Français

\* \* \* \* \*

PREAMBULE

En 1987, les ministres des Transports de la France et de la République Fédérale d'Allemagne ont chargé un groupe de travail des chemins de fer français et allemands d'étudier un projet de liaison rapide entre Paris, l'Est de la France et le Sud-Ouest de la R.F.A. Cette relation avec l'Allemagne répond à deux des objectifs principaux auxquels doit s'attacher le T.G.V. EST :

1. créer, par des jonctions avec la R.F.A., en Alsace et en Lorraine, un réseau européen à grande vitesse entre la France, l'Allemagne, le Luxembourg et la Suisse.
2. renforcer le rôle de l'Alsace, et plus particulièrement de Strasbourg, comme capitale européenne, puisque située au carrefour des axes Nord-Sud Allemagne-Méditerranée et Est-Ouest Allemagne-façade Atlantique.

1. - JONCTION EN LORRAINE1.1. - Raccordement de Herny - Arriance (A)

La jonction est réalisée, à l'Est de la vallée de la Moselle, par un raccordement sur la ligne Metz-Forbach, au droit de Herny, soit à environ 45 km de Sarrebrück.

Cette jonction permet d'assurer la relation Paris-Sarrebrück en 1 h 50, soit un gain de 30 mn par rapport à un itinéraire empruntant les installations existantes depuis le raccordement de Jaulny, à l'Ouest de la Moselle, et passant par Metz.

L'investissement nécessaire à la création de ce raccordement, d'une longueur de 8 km environ, se monte à 450 MF, aux conditions économiques de janvier 1989, étant entendu que la ligne existante entre Herny et la frontière franco-allemande sera utilisée sans aménagements particuliers.

./...

1.2. - Ligne nouvelle jusqu'à FORBACH (B)

TRACE

Cette infrastructure se débranche du tracé principal du TGV EST à hauteur de Lesse, à 230 km/h, la vitesse autorisée pouvant ensuite être portée à 270 km/h. La jonction à la ligne existante Metz - Forbach serait construite près de Cocheren, à 5 km environ de Forbach ; mais cette zone, proche de Cocheren, présente une topographie accidentée et le tracé ne s'y insère que difficilement, dans un secteur bâti.

COÛT

Ce tronçon, d'une longueur de 38 km environ, peut être estimé, après une première analyse sommaire, à 1850 MFF (valeur 1989, frais généraux compris) ou 1710 MFF (valeur juin 1986) ; il permet de raccourcir l'itinéraire de 2 Km et de gagner encore 7 mn, environ, sur le temps de parcours vers Saarbrücken (Paris - la frontière en 1 h 37 sans arrêt intermédiaire).

1.3. - Ligne nouvelle complète jusqu'à la frontière

TRACE

Cette option se débranche du TGV EST au niveau de Lesse, par un raccordement à double voie à niveaux séparés, et se dirige vers le Sud-Est du bassin minier Lorrain, après avoir longé la vallée de la Nied Allemande et franchi l'autoroute A.4 au Sud de Farebersviller, où deux solutions deviennent possibles. Une première solution (C) passerait au nord de Bousbach puis franchirait la vallée de la Sarre entre Grosbliederstroff et Alsting côté Français et Büblingen et Güdingen côté Allemand. Cette solution passerait ensuite à l'Est de l'autoroute E12A6 pour aller rejoindre le point de raccordement sur l'étude PES menée en 1988 par les chemins de fer allemands, au Sud de Saint Ingbert.

Une deuxième solution (D) passerait au sud de Bousbach, puis entre Alsting et Spicheren côté Français avant de franchir l'autoroute E12A6 et la vallée de la Sarre au sud de Saint Annual en Allemagne.

D'une longueur identique, ces deux propositions de tracé permettraient l'implantation d'une gare de desserte Franco-allemande au Sud de Bousbach en France, desservie à partir de la route départementale 31bis directement raccordée au système autoroutier franco-allemand A32 et E12A6.

L'option C permet de diminuer le linéaire de tunnels côté RFA de 2500m environ mais n'assure pas, en venant de Mannheim par la ligne nouvelle allemande, la pénétration dans Sarrebrücken.



SAARBRÜCKEN

RFA

METZ

MOSELLE  
57

ANNEXE 2

LEGENDE:

- TGV EST
- Trace de référence
- Raccordement réserve
- JONCTION VERS LA RFA EN LORRAINE
- Raccordement vers Saarbrücken

Km 0 1 5 Km

## COUT

Ces études de faisabilité ont été réalisées sans recherche approfondie des contraintes d'environnement et d'hydro-géologie.

Le montant approximatif des dépenses d'infrastructure et de superstructure s'élève pour la partie française quelle que soit la proposition retenue à 2500 MFF, pour une longueur de ligne nouvelle de 49 km, aux conditions économiques de janvier 1989, frais généraux 8 % inclus.

Rapportée aux conditions économiques de juin 1986 (référence du rapport PES), cette estimation s'élève à 2300 MFF.

Il faut noter que dans l'option D, l'allongement des tunnels, en RFA, entraînerait un surcoût important.

Le coût de la gare franco-allemande, non repris dans les estimations peut être estimé à 200 MFF environ, non compris la desserte routière des installations.

### 1.4. - Comparaison avec le raccordement simple D

Le temps de parcours de PARIS à la frontière est, dans les deux cas (C et D) de 1 h 35. Ce tronçon de ligne nouvelle permet donc un gain de temps de 15 minutes environ (sans arrêt intermédiaire pour les relations au-delà de Saarbrücken) par rapport au tracé passant par le raccordement de Thionville - Herry (propositions de Philippe ESSIG) et empruntant la ligne existante vers Forbach et Saarbrücken sans amélioration des installations pour la partie française.

## 2. - JONCTION EN ALSACE

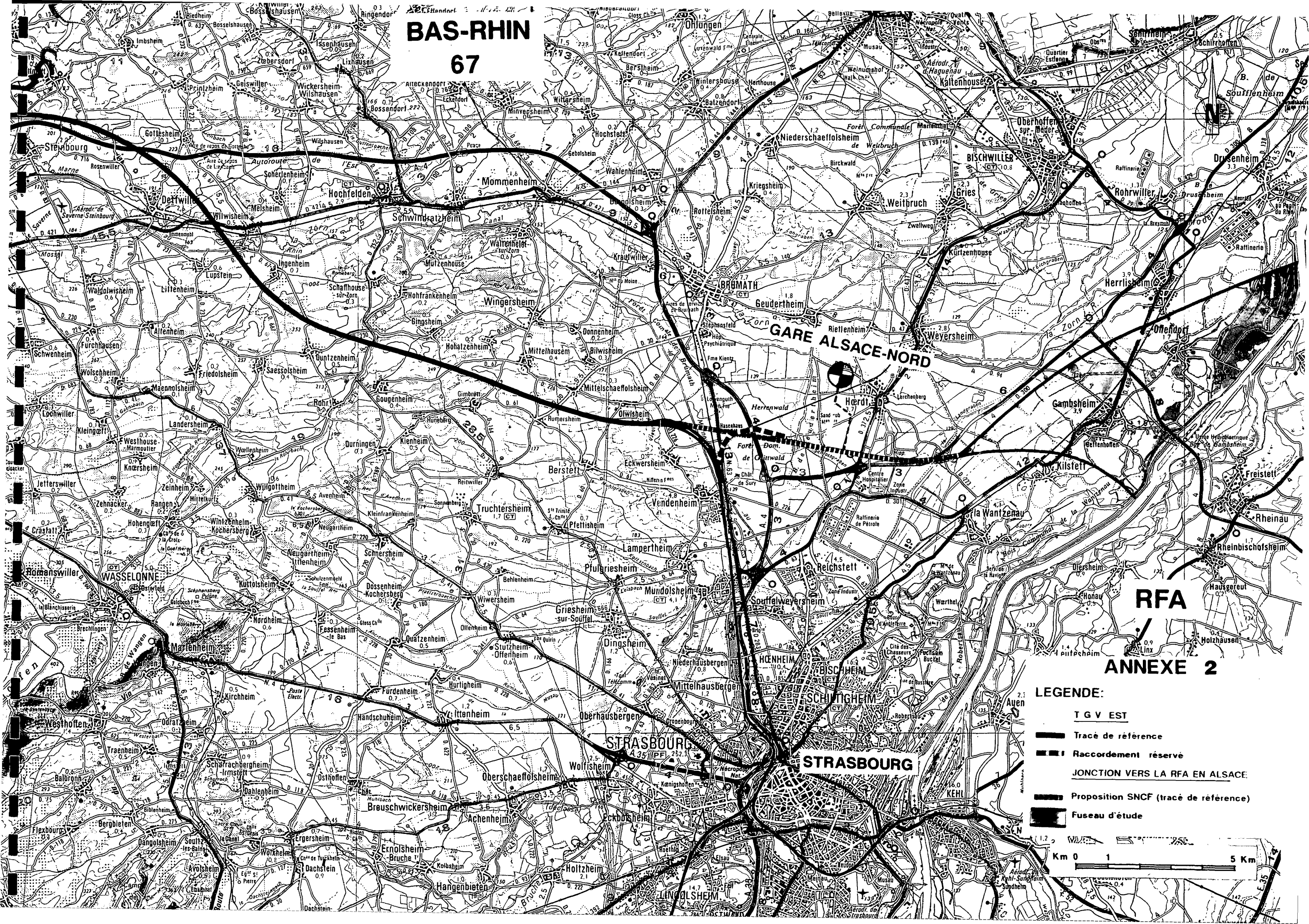
Réalisée dans la plaine du Rhin, immédiatement au nord de Strasbourg, elle permet une connexion directe au réseau à grande vitesse de la DB sur le tronçon de ligne Karlsruhe - Offenburg, lequel prolonge vers le Sud la ligne nouvelle Mannheim - Stuttgart dont 1/3 du parcours est actuellement en service. Plus au Nord, cet axe sera complété par la ligne Cologne - Francfort dont la décision de réalisation vient d'être prise.

Le point de franchissement du Rhin, qui n'est pas encore définitivement arrêté, fait actuellement l'objet d'études conjointes entre la DB et la SNCF, concernant les conditions techniques de franchissement du fleuve et les impacts sur l'environnement de diverses variantes de tracé. Le fuseau d'études envisagé, d'une largeur de 10 km environ, s'étend depuis le nord de la forêt d'Offendorf jusqu'au Sud du barrage de Gamsheim.

./...

# BAS-RHIN

## 67



GARE ALSACE-NORD

RFA

ANNEXE 2

- LEGENDE:**
- T G V EST
  - Tracé de référence
  - Raccordement réservé
  - JONCTION VERS LA RFA EN ALSACE
  - Proposition SNCF (tracé de référence)
  - Fuseau d'étude



Il est en outre envisagé de créer sur ce barreau une gare-bis, dite gare Alsace Nord, qui offre l'avantage d'être située à proximité d'une artère routière (le CD 300) directement raccordée à l'autoroute A.4.

Cette gare sera reliée au réseau ferré existant par un raccordement de 2500m de longueur, aux environs de Vendenheim, assurant ainsi une relation directe depuis Strasbourg vers la R.F.A.

Le montant de la jonction considérée depuis le débranchement de la ligne T.G.V. à Vendenheim jusqu'au franchissement du Rhin, soit sur une longueur de 23 Km, s'élève à 1400 MF, aux conditions économiques de janvier 1989, y compris la création de la gare Alsace Nord et du raccordement direct vers Strasbourg.

Le temps de parcours depuis Paris jusqu'à la frontière franco-allemande, sans arrêt intermédiaire, peut être évalué à 1 h 47.

## ANNEXE N° 3 AU RAPPORT DE PHILIPPE ESSIG

-----

## La ligne nouvelle en Ile de France

\*\*\*\*\*

I - ANALYSE DES DIFFERENTES HYPOTHESES DE DEBRANCHEMENT  
DE LA LIGNE NOUVELLE EN REGION PARISIENNE

Avant de proposer la solution de tracé retenue dans le présent dossier, plusieurs hypothèses avaient été envisagées ou étudiées.

1 - Gare du Nord

L'hypothèse, plusieurs fois évoquée, de jumeler localement entre Othis et Gonesse le T.G.V. EST avec le T.G.V. NORD et de le faire aboutir à la gare du Nord est tout à fait irréalisable en raison de la saturation à terme des installations terminales de cette gare par la densité des circulations sur la ligne du T.G.V. NORD.

L'augmentation de capacité pour accueillir le T.G.V. EST à la gare du Nord entraînerait des travaux d'aménagement et de refonte de toute l'avant-gare et la création d'une saignée supplémentaire dans les arrondissements Nord de Paris.

Cette solution imposerait, en outre, au prix de travaux difficiles et coûteux, de doubler le triangle de raccordement de Chennevières Lès Louvres vers la Gare de Roissy. En conséquence, elle a été abandonnée.

2 - Canal de l'Ourcq

Une autre hypothèse consistant à longer le canal de l'Ourcq le long de la ligne B du RER vers Mitry-Mory (avec comme gare d'arrivée Paris-Est) a également été examinée.

Elle se serait heurtée à des contraintes d'environnement très fortes :

- zone souterraine en proche banlieue pour relier les deux lignes existantes Paris - Soissons et Paris - Strasbourg,
- zones vertes protégées le long du canal qui auraient pu conduire à un projet enterré entraînant un surcoût très important par rapport à des solutions aériennes,
- enfin, la jonction avec l'INTERCONNEXION n'aurait pas pu être construite simplement et aurait exigé la réalisation d'un barreau supplémentaire raccordé à Claye-Souilly.

./.



### 3 - Dampmart

Lors des études initiales menées en 1985 et 1986, l'origine de la ligne nouvelle était prévue à Dampmart, avant le franchissement de la Marne et du tunnel de Chalifert, ce projet imposant le quadruplement de la ligne existante entre Lagny et le point de débranchement, dans une zone à forte urbanisation.

Dans la zone de la Marne, le tracé, qui passait entre Lesches et Jablines, se situait en bordure du marais de Lesches, qui fait l'objet d'un arrêté de biotope, et recoupait trois fois le champ d'inondation en passant à proximité de la base de loisirs de Jablines.

Le développement urbain des communes de Chauconin - Neufmontiers, Penchard et Chambly au Nord de Meaux rendait son insertion sensible dans cette zone.

Depuis, il s'est avéré que cette hypothèse de débranchement n'était pas compatible avec des raccordements sur la ligne d'Interconnexion des T.G.V. en Ile-de-France, véritable artère vitale du réseau T.G.V.

D'autres solutions ont donc été envisagées, plus proches de Paris.

### 4 - Gagny

Une autre hypothèse de débranchement, la plus proche de Paris, aurait pu consister à utiliser une trouée entre Gagny et Chelles composée des emprises de l'ex-autoroute A87 et de zones d'anciennes carrières. Mais cette solution se serait heurtée manifestement au développement urbain de Gagny, Chelles et du Pin. Les contraintes techniques liées à la présence de l'aérodrome de Chelles-Le Pin et les difficultés de traverser d'anciennes carrières remblayées, de même que le franchissement d'un réseau de carrières souterraines de gypse en activité et d'une zone de réserve d'exploitation ont fait renoncer à cette option de tracé.

Ces différentes considérations ont donc amené à étudier un tracé intermédiaire qui a été retenu comme tracé de référence dans le présent rapport.

### 5 - Vaires - Pomponne

Le débranchement de la ligne nouvelle entre le triage de Vaires et l'autoroute La Francilienne semble un bon compromis en Région Parisienne malgré le passage dans la partie Ouest du site, inscrit, du Parc de Pomponne et la présence d'une zone de réserve d'exploitation de carrières de gypse.

Ce tracé impose un passage sur les communes d'Annet-sur-Marne, Claye-Souilly, Messy et Fresnes-sur-Marne déjà concernées par le projet d'INTERCONNEXION, mais constitue globalement un projet présentant un impact limité notamment vis à vis du bâti. Ainsi, la zone habitée de Claye-Souilly sera distante d'environ 300 m du tracé et fera l'objet d'une attention particulière afin de trouver les solutions pour atténuer, si besoin est, les nuisances phoniques et rendre l'insertion du projet dans le site la meilleure possible.

./.

Dans ces communes, dès qu'une décision de principe sera prise, tous les problèmes liés à l'activité agricole devront faire rapidement l'objet d'études d'aménagement foncier, afin de réduire les contraintes dues au calendrier décalé de réalisation des deux infrastructures.

Ce tracé permet les raccordements entre le T.G.V. EST et la ligne nouvelle d'INTERCONNEXION qui assureront des circulations en provenance de l'Est vers Roissy, Lille, Bruxelles d'une part et vers Marne-la-Vallée (Eurodisneyland), Massy et le T.G.V. ATLANTIQUE d'autre part.

## II - LE TRACÉ AU-DELA DE L'INTERCONNEXION

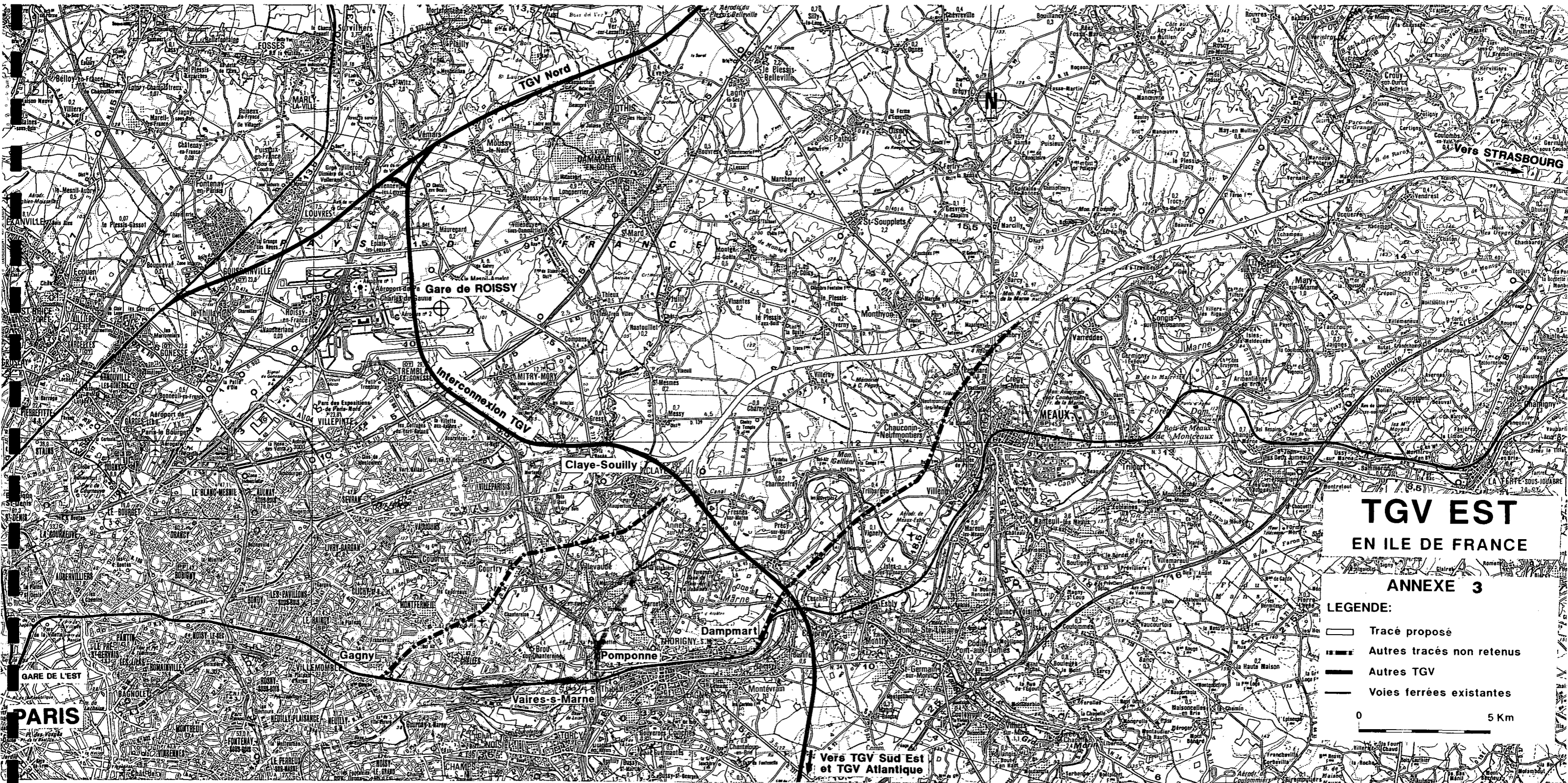
Au Nord de l'INTERCONNEXION et jusqu'en limite du Département de Seine-et-Marne le projet s'inscrit en zone rurale à travers un bâti regroupé, s'insinuant entre les bois de Penchard et d'Automne où subsistent d'anciennes carrières de gypse.

Le franchissement de la vallée de l'Ourcq dans la partie la plus étroite, au Nord de Lizy sur Ourcq et Ocquerre, fera l'objet d'une attention toute particulière sur le plan de l'environnement.

Le tracé est ensuite imposé par la présence du stockage souterrain de gaz de Germigny-sous-Coulombs et des puits de contrôle dont il doit s'écarter suffisamment.

## III - TRAVAUX ELUDES PAR LE T.G.V. EST

Pour la zone concernée en Ile-de-France, la réalisation du T.G.V. EST permettrait de diminuer notablement le trafic grande ligne au-delà de Vaires sur la ligne existante et par conséquent d'éviter, ou tout au moins de différer à très long terme les importants travaux d'augmentation de capacité qui seraient nécessaires à court ou moyen terme pour assurer le trafic banlieue entre Lagny et Meaux et dont le montant approximatif peut être estimé à 1400 MF aux conditions économiques de janvier 1989.



TGV Nord

Gare de ROISSY

Interconnexion TGV

Claye-Souilly

Dampmart

Pomponne





Vaires-s-Marne

Vers TGV Sud Est et TGV Atlantique

Vers STRASBOURG

# TGV EST EN ILE DE FRANCE

ANNEXE 3

- LEGENDE:
-  Tracé proposé
  -  Autres tracés non retenus
  -  Autres TGV
  -  Voies ferrées existantes

0 5 Km

PARIS

GARE DE L'EST

## ANNEXE N° 4 AU RAPPORT DE PHILIPPE ESSIG

-----

Les Gares Complémentaires :  
CHAMPAGNE-ARDENNE", "LORRAINE" et "ALSACE-NORD"  
\*\*\*\*\*

A. LE ROLE DES DIFFERENTES GARES1. Principe général :

Les dessertes par T.G.V. entre Paris et les villes de l'Est de la France concernées par le projet seront assurées directement dans les gares actuelles de ces villes, au moyen de débranchements de la ligne à grande vitesse vers les lignes classiques. Ainsi les T.G.V. accéderont directement aux gares actuelles de Reims, de Metz, de Nancy et de Strasbourg par exemple, et poursuivront leur chemin sur les lignes existantes afin d'atteindre les autres agglomérations principales de chacune des régions concernées.

2. Fonction des deux gares complémentaires "CHAMPAGNE-ARDENNE" et "LORRAINE" : les trains d'Interconnexion.

Situées sur la ligne nouvelle et faisant partie du projet de référence, ces gares seront desservies par les T.G.V. dits "d'Interconnexion", c'est-à-dire reliant l'Est au Nord et à la façade Atlantique via la ligne d'Interconnexion des T.G.V. en Ile-de-France en cours de réalisation.

En complément de la desserte assurée au centre des villes principales, la clientèle régionale bénéficiera ainsi de relations directes par T.G.V. avec l'Est et surtout avec :

- des gares périphériques à l'agglomération parisienne (sans passage dans Paris) : Massy, Marne-la-Vallée au droit du parc d'Eurodisneyland, Roissy - Charles-de-Gaulle avec accès direct aux aéroports.
- les villes du Nord (Lille, Bruxelles,...) et de la façade Atlantique (Rennes, Nantes, Bordeaux...), sans changement de train.

Ainsi ces gares nouvelles apporteront un avantage supplémentaire aux régions traversées.

.../...

### 3. Cas particulier de l'ALSACE :

La gare actuelle de Strasbourg sera utilisée non seulement pour les relations avec Paris, mais aussi comme gare origine des relations d'"Interconnexion" à destination du Nord et de l'Atlantique, passant à proximité de Paris.

Quant à la gare "ALSACE-NORD", elle figure à titre d'option dans le projet actuel puisqu'elle est située sur une jonction à grande vitesse entre les réseaux de la D.B. et de la S.N.C.F., dont la réalisation dépend de l'aboutissement des études franco-allemandes en cours et de la conclusion d'un accord bilatéral. La fonction de cette gare sera de permettre à la partie Nord de l'Alsace d'accéder aux trains internationaux à grande vitesse entre la France et la R.F.A., qui emprunteront l'itinéraire direct.

## B. L'IMPLANTATION DES GARES COMPLEMENTAIRES

### 1. Objectif et contraintes

L'objectif est d'optimiser l'accessibilité des gares pour la Région, compte tenu par ailleurs des fortes contraintes géométriques imposées par ces installations : la ligne doit être en alignement sur 2 km environ et quasiment horizontale (un schéma de principe figure au point 3.4. de l'annexe 1).

### 2. CHAMPAGNE - ARDENNE :

Rappelons d'abord que, selon le principe général de desserte, Reims et Charleville-Mézières seront directement desservies par T.G.V. depuis Paris dans leur gare actuelle, au moyen du raccordement de Reims ; il en sera de même pour la desserte de Châlons-Sur-Marne, Vitry-Le-François et Bar-Le-Duc, au moyen du raccordement de Châlons.

La gare nouvelle, desservie par les trains d'interconnexion, peut être envisagée sur deux sites, du fait des contraintes géométriques d'implantation : Puisieux ou Bézannes, techniquement équivalents mais différents en matière d'accessibilité routière et ferroviaire ainsi qu'en termes de potentialités urbaines.

#### Puisieux

La gare serait située au Sud-Est de Reims, en zone rurale et à l'écart de toute agglomération importante.

./.

L'accès routier à ce secteur ne pourrait être facile que dans l'éventualité de la création d'un échangeur sur l'autoroute A4 à proximité immédiate ; mais une telle réalisation ne peut pas être envisagée pour la seule desserte de la gare, le trafic routier en découlant n'étant pas suffisant pour en justifier, seul, la rentabilité économique. Sauf si d'autres projets justifient la création d'un échangeur dans ce secteur, cette solution présente un handicap important.

### Bézannes

L'avantage de cette option est de situer la gare nouvelle en périphérie de l'agglomération rémoise, à 5 km environ au Sud de Reims, dans une zone d'extension urbaine éventuelle.

Cette situation bénéficie d'une bonne accessibilité routière depuis l'ensemble de la Région, dans un premier temps par A4 et la RN51, puis, ultérieurement grâce à la possibilité de jumelage, dans cette zone, entre la ligne à grande vitesse et le futur contournement autoroutier Sud de Reims qui comportera un échangeur avec la RN51. La carte jointe fait ressortir les principaux axes routiers existants.

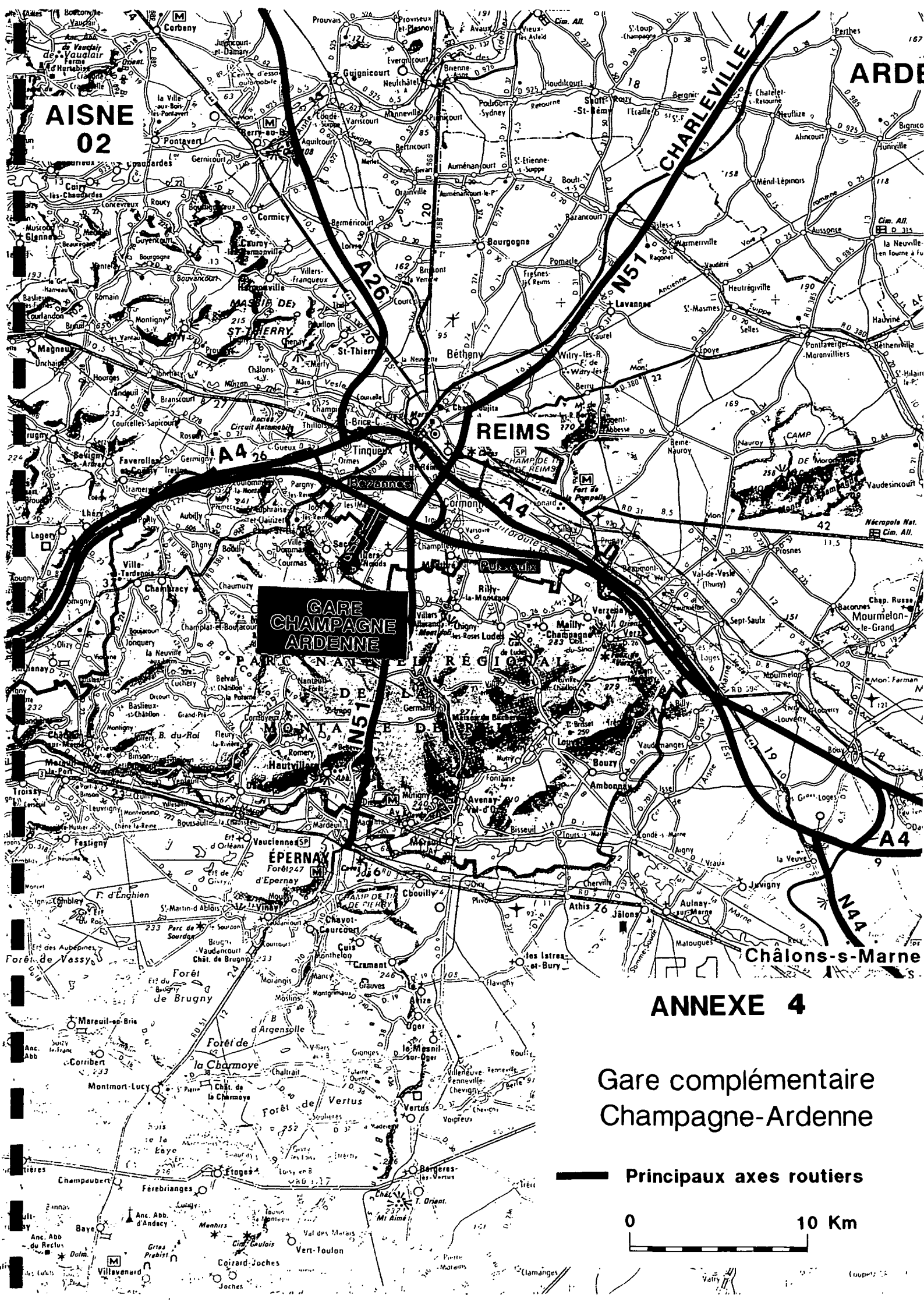
La plus grande proximité de Reims rend ce site plus facilement accessible aux transports en commun urbains.

Enfin, en matière d'accessibilité ferroviaire -- sous réserve que le trafic le justifie -- il serait possible d'aménager plus facilement, sur ce site, une voie à quai supplémentaire permettant une desserte par navette ferroviaire entre la gare "CHAMPAGNE-ARDENNE", la gare de Reims et éventuellement les Ardennes. En effet, la voie en antenne nécessaire jouxterait la ligne T.G.V. et serait greffée sur le raccordement vers Reims, d'où un coût inférieur, une meilleure insertion dans l'environnement, un parcours moindre et donc une correspondance plus efficace.

Cet aménagement ferroviaire supplémentaire, dont l'intérêt reste à étudier, ne remettrait naturellement pas en cause le principe des dessertes directes vers la gare actuelle de Reims et vers les Ardennes.

Pour ces raisons, c'est l'emplacement de Bézannes qui est proposé par le présent rapport.

./.



**AISNE**  
02

**ARDE**

**REIMS**

**GARE  
CHAMPAGNE  
ARDENNE**

**ANNEXE 4**

Gare complémentaire  
Champagne-Ardenne

— Principaux axes routiers



### 3. LORRAINE

Rappelons d'abord qu'il est proposé de desservir les villes suivantes directement en T.G.V., depuis Paris, par leurs gares actuelles :

- Metz, Thionville et Forbach, au moyen du raccordement vers Metz (ou de celui vers Sarrebrück pour Forbach)
- Nancy, Lunéville, Epinal et St Dié, au moyen du raccordement vers Nancy.

#### 3.1. La problématique du franchissement de la vallée de la Moselle par la ligne à grande vitesse

Dès les premières études de tracé du T.G.V. EST, différents axes de franchissement de la vallée de la Moselle situés à mi-chemin entre Metz et Nancy, donc à proximité de Pont-à-Mousson, ont été examinés. Cette étude a permis de constater que, du fait d'importantes contraintes (topographie, géologie, urbanisation), le seul passage du sillon Mosellan permettant à la fois d'assurer une desserte équilibrée des agglomérations de Metz et Nancy et d'éviter la construction de tunnels sur la ligne nouvelle est situé au Nord de Vandières.

Ce tracé, dit de référence, est le plus tendu. Il comprend le franchissement de la vallée en remblais, entrecoupés de plusieurs viaducs assurant le passage des voies de communication et de la Moselle. Les raccordements vers Metz et Nancy se font respectivement à l'Ouest sur le plateau à la hauteur de Jaulny et dans la vallée même avant le canal à Vandières. Toutefois, sous réserve d'études ultérieures plus précises démontrant une faisabilité technique sans surcoût, le raccordement vers Metz pourrait être reporté dans la vallée de la Moselle à hauteur de Pagny.

#### 3.2. Le choix de l'emplacement de la gare complémentaire

A partir de l'axe de référence déterminé pour le franchissement de la vallée de la Moselle, diverses éventualités d'implantation d'une gare "LORRAINE" desservie par les trains d'interconnexion, ont été examinées.

3.2.1 - L'intention initiale a été de mettre en correspondance la ligne nouvelle avec la ligne classique, METROLOR, existante en créant une gare sur chacune de ces deux lignes, la gare T.G.V. étant dans la vallée de la Moselle. Trois dispositions ont été envisagées :

Gare au-dessus de METROLOR (position C sur la carte jointe)

La longueur des installations de gare et les contraintes géométriques en résultant obligeraient à placer le projet T.G.V. à 20 m environ au-dessus de la vallée de la Moselle entraînant, a priori, un franchissement complet de la vallée en viaduc, hypothèse incompatible avec les dispositions constructives d'une gare T.G.V. (quais, appareils de



voie sur viaduc franchis à grande vitesse, difficultés d'exploitation d'un tel dispositif). De plus, la présence du raccordement vers Nancy ne permettrait pas de superposer véritablement les deux gares qui seraient distantes de plus de 500 m, nécessitant, de ce fait, un dispositif de transport hectométrique complémentaire pour les voyageurs en correspondance.

Gare sans correspondance directe (position A)

Bien que cette gare, située un peu plus vers l'Est, puisse être un peu moins haute dans la vallée (une quinzaine de mètres environ), les principales contraintes exposées précédemment subsistent. Le décalage avec une gare METROLOR s'accroît sensiblement, dépasse 1 km et atténue d'autant l'avantage de l'implantation.

Gare commune T.G.V. - METROLOR en correspondance à niveau (position D)

L'idée est alors de permettre l'échange à niveau entre le T.G.V. et l'axe Metz - Nancy qui serait dévié. Mais c'est une disposition complexe puisque la plate-forme devrait être constituée de six voies en remblai de 13 à 15 m de hauteur dans la vallée et atteindrait 45 m de largeur. L'insertion dans la partie Est de la vallée serait très difficile en impliquant la construction de nombreux viaducs (faisant ressurgir les contraintes exposées précédemment) et le percement de deux tunnels superposés, dans des terrains médiocres en rive droite de la vallée, l'un de 400 m environ pour la boucle de raccordement vers Nancy et l'autre de 1300 m environ pour les voies T.G.V.

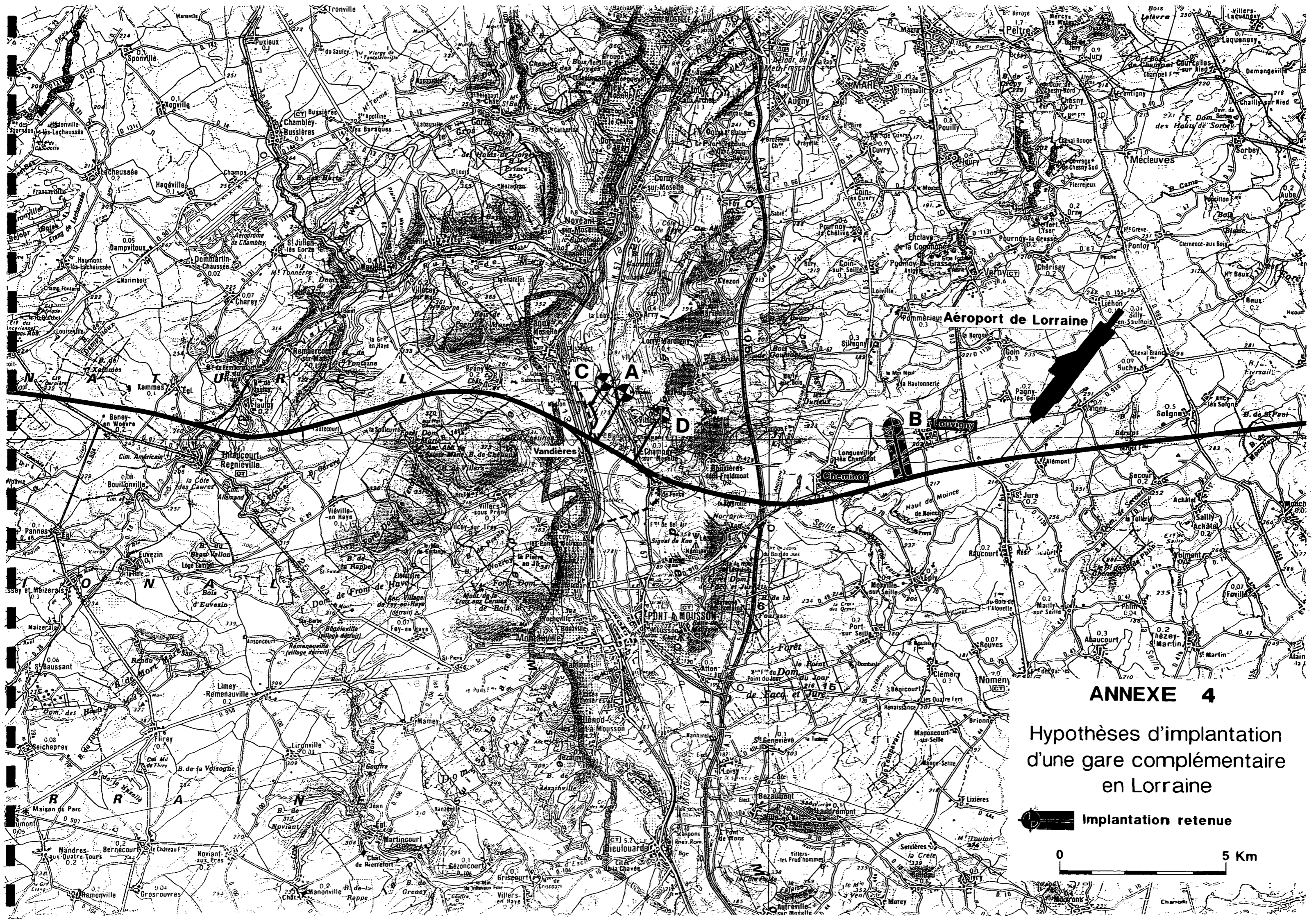
L'impossibilité de construire ces trois gares apparaît nettement, sauf à accepter des ouvrages d'art considérables avec leur impact sur l'environnement, un surcoût important et une pénalisation des circulations.

De plus, le développement d'activités autour des installations ferroviaires ainsi que l'implantation de parkings et l'accès au site s'avèreraient fort délicats dans une zone inondable.

C'est pourquoi le principe d'une gare située dans la vallée n'a pas pu être retenu.

- 3.2.2 - Indiquons pour mémoire que la faisabilité technique d'implanter la gare au plus près des installations commerciales du nouvel aéroport régional a aussi été examinée.

./.



Aéroport de Lorraine

B Louvigny

Chembot

PONT-A-MOUSSON

### ANNEXE 4

Hypothèses d'implantation  
d'une gare complémentaire  
en Lorraine

Implantation retenue



Le tracé de référence passe au Sud de l'aéroport, alors que la disposition envisagée imposerait donc une variante de tracé plus au Nord, passant en tranchée couverte sous les pistes aéroportuaires (du fait des orientations différentes de la ligne et de l'aéroport), nécessitant en plus le percement d'un tunnel dans des terrains géologiquement médiocres en rive droite de la Moselle.

Les surcoûts résultant de ces aménagements, ainsi que d'une gare partiellement enterrée, ont conduit à écarter cette option.

On notera d'ailleurs que la synergie entre l'aéroport régional et le T.G.V. EST est difficile à apprécier aujourd'hui. Il semble plus important, dans un schéma d'aménagement à long terme, de réserver la possibilité d'une desserte ferroviaire de l'aérogare dans le cadre de la création éventuelle d'une ligne directe entre Nancy et Metz (hors projet T.G.V. EST).

- 3.2.3 - L'objectif dès lors poursuivi a été d'implanter la gare à proximité d'un échangeur de l'autoroute A31 pour favoriser son accessibilité routière, en s'écartant toutefois légèrement de la Seille et du ruisseau de Moince pour des raisons topographiques et géologiques, et en évitant d'allonger le tracé.

Ces considérations amènent à situer la gare LORRAINE sur le tracé de référence, à 4 km à l'Est de l'autoroute A31, dans une zone à la topographie satisfaisante, entre les villages de Cheminot et de Louvigny, à proximité immédiate de la limite entre les deux départements de la Moselle et de la Meurthe-et-Moselle (position B).

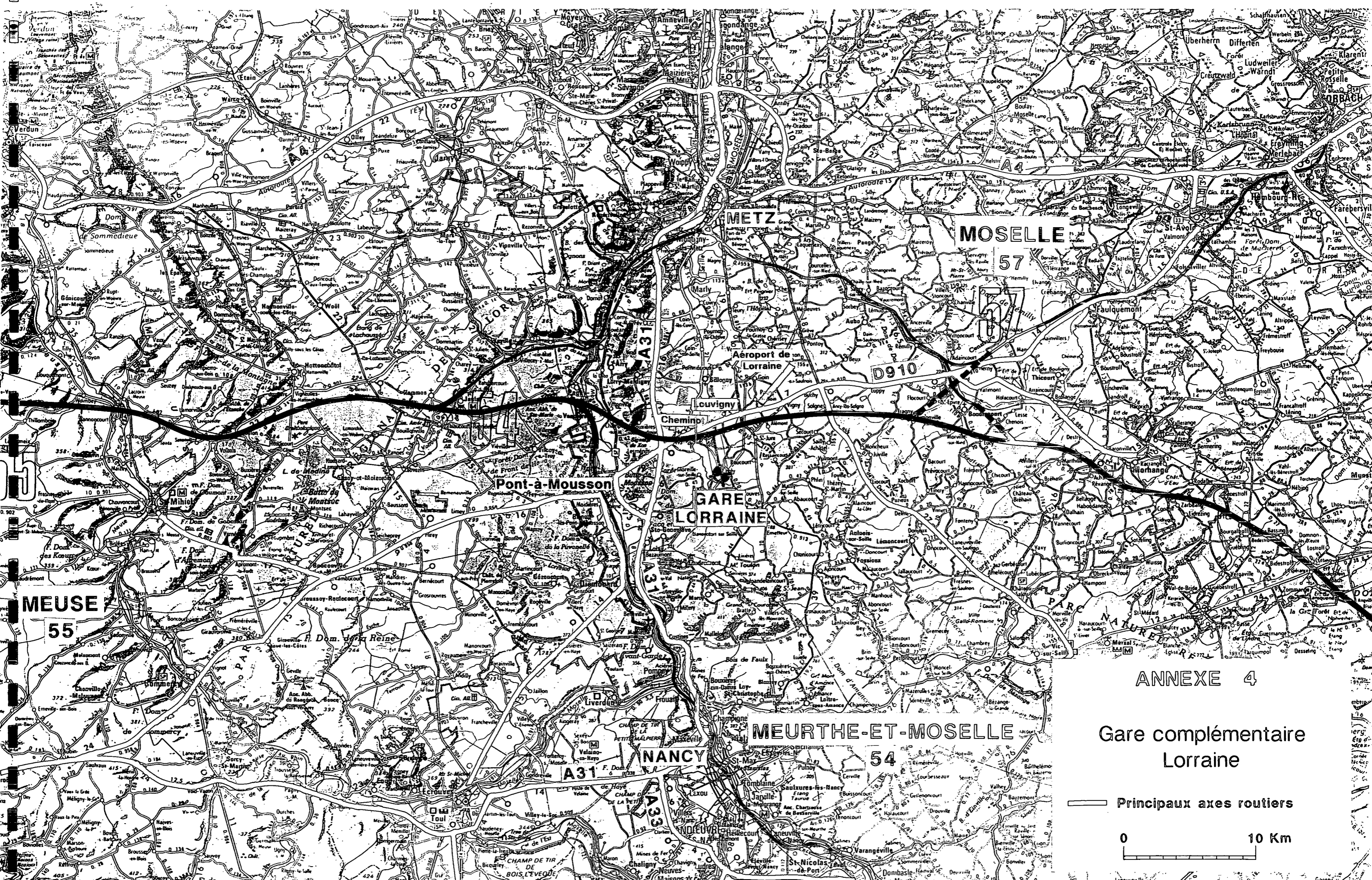
Implantée sur l'axe Pont-à-Mousson - aéroport de Lorraine qui est probablement appelé à connaître un fort développement et à devenir l'un des axes structurants en Lorraine, bien desservie par l'échangeur existant sur l'A31 et le CD 910, la gare LORRAINE bénéficiera d'une bonne accessibilité, comme le montre la carte jointe.

Les installations périphériques à la gare seront facilitées par la topographie du secteur et la disponibilité en terrains libres de contraintes hydrauliques et routières.

De plus, cette position préserve l'avenir, puisqu'elle est compatible avec la création éventuelle d'un barreau ferroviaire interrégional Nancy - Metz - Luxembourg passant par l'aérogare et sur lequel deux raccordements au T.G.V. EST peuvent être réservés : Paris vers Luxembourg et Nancy vers Strasbourg.

C'est donc cette implantation qui est proposée par le présent rapport.

./.



METZ

MOSELLE

MEUSE

MEURTHE-ET-MOSELLE

NANCY

ANNEXE 4

Gare complémentaire  
Lorraine

Principaux axes routiers



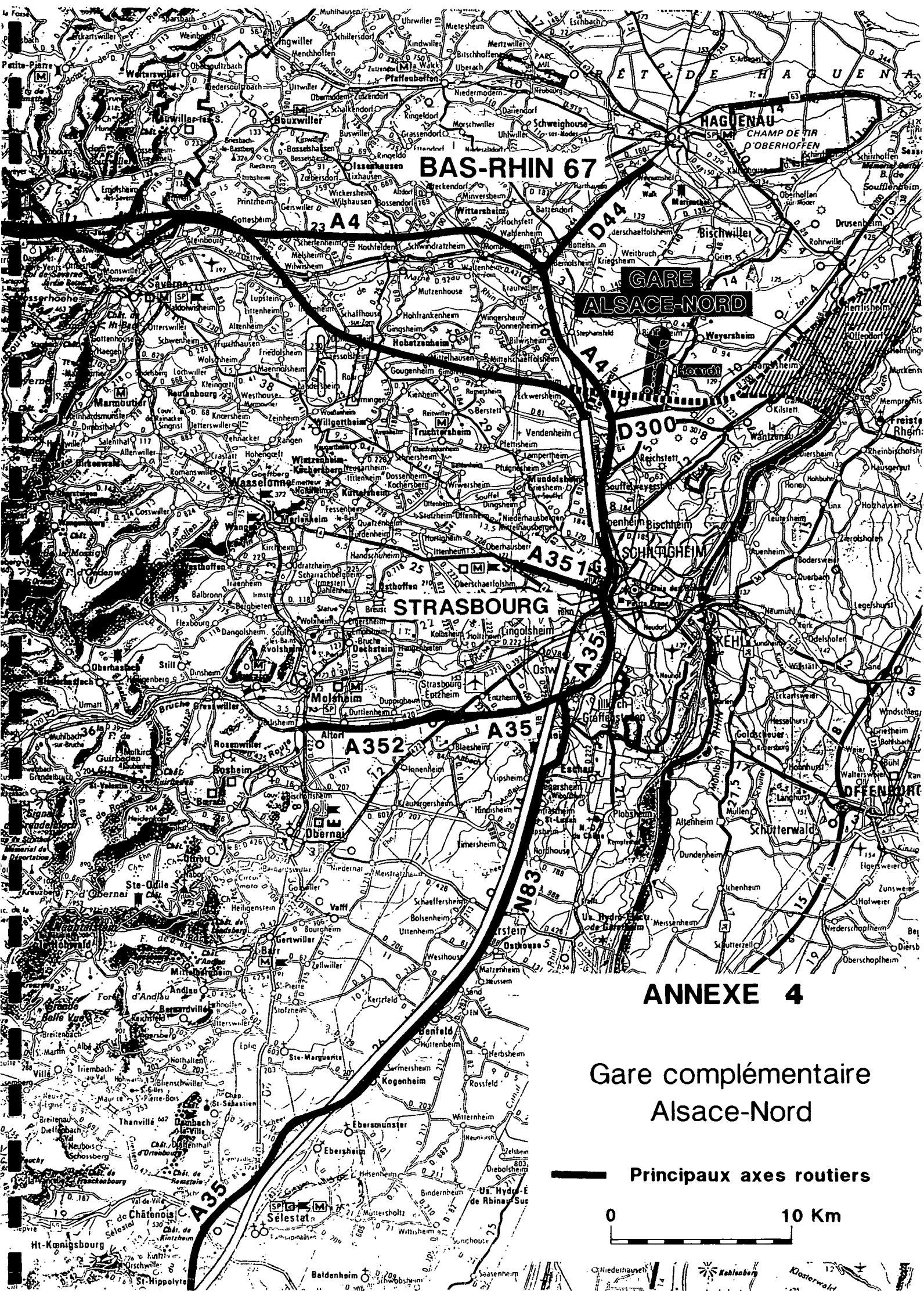
#### 4 - ALSACE NORD

Rappelons d'abord que les gares actuelles de Strasbourg, Colmar et Mulhouse seront directement desservies par T.G.V. et assureront la très grande majorité du trafic ferroviaire. En complément, la gare "ALSACE-NORD" donnera accès aux T.G.V. directs reliant la France et la R.F.A.

La gare "ALSACE-NORD" serait située sur la jonction à grande vitesse France-R.F.A., à environ 12 km au Nord de Strasbourg, au Sud de l'agglomération de Hoerdt.

C'est la configuration du réseau autoroutier alsacien qui a fait envisager cette implantation. En effet, située à proximité d'un échangeur du CD 300, artère aux caractéristiques autoroutières prolongeant l'autoroute A4, la gare bénéficiera d'une bonne accessibilité pour tout le Nord de l'Alsace, comme le montre la carte jointe mettant en évidence les principaux axes routiers existants. L'accessibilité du site sera encore améliorée à plus ou moins long terme par les projets de contournement routier de Strasbourg devant se raccorder sur le CD 300.

Enfin, sous l'angle de l'accessibilité ferroviaire et sous réserve que le trafic le justifie, il serait techniquement envisageable -- grâce au raccordement prévu R.F.A. - Strasbourg -- d'aménager une desserte par navette ferroviaire entre la gare "ALSACE NORD" et la gare de Strasbourg, voire même au-delà. Cet aménagement ferroviaire supplémentaire, dont l'intérêt resterait à étudier, ne remettrait naturellement pas en cause le principe des dessertes directes vers les gares actuelles.



**BAS-RHIN 67**

**GARE  
ALSACE-NORD**

**STRASBOURG**

**ANNEXE 4**

**Gare complémentaire  
Alsace-Nord**

**Principaux axes routiers**

0 10 Km