



INFRASTRUCTURE-TRANSPORT

Poursuivre les efforts entrepris



RN135: des efforts à poursuivre

L'actuel contrat de plan, qui s'achève en 2007, avait, grâce à Gérard LONGUET à la Région et Bertrand PANCHER au Conseil Général, acté le principe de la poursuite des investissements. Après la fin de la déviation de Bar Le Duc-Longeville et la suppression des passages à niveaux à Fains, il était prévu de réaliser un créneau de dépassement à Tannois sur 2 Km (actuellement en cours, en 2X2 voies) et également l'échangeur de Ligny-en-Barrois permettant, entre Velaines et Ligny, de rejoindre directement la RN4.

Ces travaux débutent début 2007. Il conviendra très rapidement de faire pression sur l'État au plus haut niveau afin que le "PDMI" reconnaisse l'intérêt de la poursuite des travaux sur la RN 135 afin de dévier Tronville et Velaines. Le coût des travaux, qui s'élève entre 25 et 40 millions d'Euros selon les hypothèses, est très lourd. Il faudra vraisemblablement engager des discussions avec les autres partenaires financiers et notamment avec les fonds de Bure.

RN4: Obtenir une nouvelle bretelle à Void Vacon

S'agissant de la RN4, il reste à réaliser la jonction plus directe entre le rond-point à la sortie de la RN4 direction Commercy et cette voie nationale afin de ne plus contourner le village. Le projet est évalué à 2,5 millions d'Euros sur 1 Km (ponts à élargir). Il faudra aussi faire reconnaître ce projet prioritaire par l'Etat dans le cadre des PDMI.

Train-Transports en commun : de meilleures dessertes

Avec l'arrivée du TGV, une nouvelle offre ferroviaire va se mettre en place dans notre département. Si les nouveaux horaires ont été âprement négociés, force est de constater qu'ils se traduisent par une diminution des dessertes sur les gares de Bar-le-Duc et de Commercy, lesquelles ne se situent plus sur un axe de passage important. En effet, le nombre d'allers et retour Paris-Bar va passer de 9 à 5 et, quant à Commercy, il n'y aura plus de liaison directe sur Paris et des délais d'attente d'une heure pour 3 trains à Châlons-en-Champagne (Cf. futurs horaires : 4 trains au départ de Commercy: No 1 à 8h 09-arrivée à Paris à 11h53 avec changement à Châlons-en-Champagne, No 2 à 10h44 arrivée à Paris à 13h53 avec changement à Bar Le Duc, No 3 à 14h09 arrivée à Paris à 17h53 avec changement à Châlons, No 4 à 18h39 avec arrivée à Paris à 21h 53 et changement à Chalons. 3 trains en retour de Paris : Départ à 7h 35 arrivée à 10h33 étape à Bar-le-Duc, départ à 8h35 arrivée à 12h46 étape d'une demi-heure à Châlons, Départ à 14h34 arrivée à 18h41 étape d'une heure trente à Châlons...)

Quant aux liaisons Issoncourt-Paris, elles seront au nombre de 2 (en semaine, départ : 7h 19 le matin pour une arrivée à Paris et tous les jours départ à 8h19 et 16h19 pour une arrivée à 17h19. Pour les retours, 8h12 de Paris avec une arrivée à 9h 12 et départ à 17h 39 pour une arrivée à 18h 38. Le samedi départ de la gare Meuse à 9h50 et arrivée à 10h49, le dimanche départ à 11h 12 pour une arrivée à Paris à 12h 11 et retours pour les Samedi et Dimanche à 18h39 avec une arrivée à 19h38). Une liaison sur la gare d'interconnexion, laquelle permettra aux voyageurs meusiens de se rendre partout, est prévue au départ de la gare Meuse à 9h07 avec arrivée à Marne-la-Vallée à 10h13, retour à 20h25 pour une arrivée en gare Meuse à 21h28.

Si la SNCF n'est pas opposée à refaire le point sur ces arrêts en fonction du nombre de voyageurs, il faudrait pouvoir au moins obtenir un aller et retour supplémentaire en milieu de journée sur Paris à partir de la gare d'Issoncourt et tenter de repousser l'heure du retour de Paris (16h19 ce qui est trop tôt). Concernant Commercy, il conviendrait de pouvoir articuler les horaires des trains régionaux avec ceux de la gare de Bar-le-Duc afin d'éviter des déplacements en voiture et voir dans quelle mesure les TGV qui s'arrêtent à Bar-le-Duc ne pourraient pas poursuivre leurs chemins jusqu'à Com-

mercy.

Sur le plan des transports en commun, les efforts du Conseil Général auront permis de rendre plus souples les possibilités de déplacement par le biais notamment du développement du transport à la demande. Il conviendra à l'avenir de poursuivre cette politique en articulant notamment l'offre urbaine (avec le SITUB de Bar Le Duc) à toute la Vallée de l'Ornain. Ainsi, l'on pourrait imaginer des navettes plus régulières, qui pourraient intéresser les salariés des entreprises en contrepartie d'un effort plus important d'irrigation du territoire. Enfin, à travers notamment les schémas de cohérence territoriale, des expériences novatrices pourraient être également envisagées afin de renforcer le covoiturage...