

--- MOTION ---

Grenelle des Mobilités

Contribution du Département de Meurthe-et-Moselle

Motion adoptée à l'unanimité par l'assemblée départementale réunie en séance plénière le 26 juin 2019.

Le Grenelle des Mobilités organisé le 1^{er} juillet 2019 à l'échelle du sillon lorrain par la Région Grand Est constitue une opportunité dont les élus de Meurthe-et-Moselle souhaitent se saisir pour construire des solutions de transport plus performantes en termes de desserte et de transition écologique. **Ils attendent des débats la construction d'une vision à court et moyen terme sur les grandes infrastructures pour répondre aux besoins des usagers et contribuer à l'attractivité de notre territoire.** Cette vision à l'échelle de la Lorraine doit permettre de mieux coordonner les politiques conduites aux services des habitants, des entreprises et de l'environnement et de mettre en œuvre des solutions innovantes.

Ainsi concernant l'A31 bis, les élus du Conseil Départemental, s'ils relèvent avec satisfaction le caractère prioritaire préconisé par le préfet de région aux aménagements à réaliser sur le secteur Nord ainsi que la mise à 2X3 voies progressive du secteur centre, engagent fermement le gouvernement à prendre ses responsabilités sur le secteur sud tant en termes de choix de tracé qu'en termes financier et de délais, en cohérence avec les résultats de la concertation.

Il serait inacceptable qu'à l'issue de la concertation qui vient de s'achever cela ne soit pas le cas. Si nous partageons l'intérêt de mobiliser l'ensemble des acteurs pour trouver des solutions alternatives à la voiture individuelle, ces discussions et les moyens qu'engageront les collectivités à cette fin doivent s'inscrire dans des perspectives parfaitement claires pour tous.

Dans ce cadre, les élus du Conseil Départemental appellent de leurs vœux l'aboutissement du projet d'A31 bis, rappelée dans la déclaration commune adoptée à l'unanimité de l'assemblée départementale le 1^{er} avril 2019, avec une 4^{ème} voie réservée au Nord et une 3^{ème} voie réservée au centre et au Sud pour le covoiturage et le transport collectif. Cette politique incitative doit permettre de réduire le nombre de personnes seules dans leur voiture, de fluidifier le trafic, de répondre aux enjeux écologiques et redonner du pouvoir d'achat aux citoyens. En complément, la reprise des échangeurs doit faire l'objet d'une attention particulière pour éviter les phénomènes de congestion.

Pour contribuer à ce projet, les élus du Conseil Départemental confirment leur engagement à conduire les études d'aménagement nécessaires sur les sections qui auront été préalablement définies et à développer de manière cohérente et complémentaire des aires de covoiturage sur le réseau routier départemental, à l'image des 47 aires d'ores et déjà aménagées.

Ils appellent également de leurs vœux une stratégie globale au service de l'intermodalité, s'inquiètent des difficultés de financement des infrastructures ferroviaires et fluviales et du manque de coordination et de solidarité territoriales, notamment dans le secteur transfrontalier. **L'absence de gare d'interconnexion Lorraine au réseau TGV, la réduction des services ferrés pour les personnes sont de mauvais signaux.** Au Nord,

une mise aux normes du système européen de sécurité à la traine va contraindre les voyageurs à un changement de train à Thionville durant plusieurs mois (à moins que cela ne suscite un report sur l'A31). Au Sud, la fermeture récente de la ligne 14 réduit les possibilités pour les habitants de ce secteur, entièrement intégré au bassin de mobilité de Nancy. Les **incertitudes de financement au service des lignes fret** Conflans/Batilly ou Xeuilley/Pont-Saint-Vincent/Rosières interrogent le simple maintien du transport bi-modal sur notre Département.

Quant au fluvial, la dynamique reste à consolider et des travaux d'envergure sont à programmer dans un contexte de remise en question des financements de Voies Navigables de France et de menace de fermeture du canal de l'Est et de celui de la Marne au Rhin. Contestée par les élus du Conseil Départemental, ils soutiennent la nouvelle gouvernance mise en œuvre entre les acteurs publics et privés autour des ports de Lorraine, dont Nancy-Frouard, pour les inscrire dans une nouvelle dynamique locale. Connectés à l'A31, au ferré et à un potentiel foncier, ils doivent être mis au service du développement de l'intermodalité pour le transport de marchandises.

Dans l'attente, **les routes départementales se voient de plus en plus saturées par des camions de marchandises comme par des voitures individuelles**, ce qui présente un coût d'entretien des voiries conséquent auquel s'ajoute celui de la pollution et de la santé. C'est pourquoi, **les élus demandent la mise en place d'une écotaxe incitative** et une approche intégrée des coûts, tout en développant une politique en faveur du fret ferroviaire ambitieuse.

Pour appréhender les enjeux transfrontaliers, les élus demandent à la Région de garantir une vision régionale permettant de **lever les concurrences territoriales entre les sillons rhénan et mosellan**. Il est impératif d'éviter un report de transit sur l'A31, l'A30 et la RN52, ou encore la RN4 si une taxe est mise en œuvre côté alsacien, tel que c'est aujourd'hui envisagé dans le cadre du projet de loi relatif aux compétences de la collectivité européenne d'Alsace. En outre, le co-développement, appuyé sur un partage des richesses et des charges, entre le Grand-Duché du Luxembourg et le nord lorrain doit être un véritable objectif.

Cette approche offrira **des réponses adaptées au nord lorrain** où plus de 100 000 personnes franchissent quotidiennement la frontière pour se rendre au Luxembourg, et où des plateformes de marchandises de premier rang se développent à Athus et à Bettembourg. Elle traitera nécessairement les **enjeux de débouché Sud** dont l'absence de connexion ferrée de qualité pour les personnes comme pour les marchandises fragilise le positionnement du sillon lorrain dans son corridor. Elle permettra de **consolider l'offre ferroviaire Est/Ouest**. La suppression des Intercités Paris/Strasbourg le week-end, comme la modification des horaires de train en journée en direction de Paris sont des sujets d'inquiétude à traiter.

Des **solutions territoriales sur les secteurs de Luxembourg, Metz et Nancy doivent être travaillées par les acteurs locaux** pour adapter les solutions aux problématiques spécifiques d'attractivité urbaine locale.

Enfin, les élus souhaitent que ce **Grenelle des Mobilités soit l'occasion de valoriser l'ensemble du potentiel territorial** comme la disponibilité du foncier connecté aux grandes infrastructures ou la capacité à coordonner les politiques de transport autour de la carte Simplicités pour faire de ce travail un acte au service du développement de la Lorraine.