

La Région fixe le cap sur les transports collectifs

by Le Moniteur - mardi, juin 17, 2008

<https://www.correspondances.fr/la-region-fixe-le-cap-sur-les-transport-collectifs/>

« Le TER lorraine doit devenir un RER sillon mosellan »

La volonté exprimée par Jean-Pierre Masseret, président du conseil régional de Lorraine, s'appuie sur la comparaison des prix : un abonnement mensuel ferroviaire Flexway entre Metz et Luxembourg coûte 112 euros, contre environ 290 euros par mois pour le même trajet effectué en voiture. Cette attractivité tarifaire contribue à expliquer la progression de 40 % observée depuis quatre ans dans la fréquentation des TER.

Pour accélérer le mouvement, la collectivité achète du matériel neuf, crée des pôles d'échanges multimodaux et ouvre de nouvelles lignes transfrontalières. D'ici à 2009, le conseil régional programme une liaison ferroviaire directe en arc de cercle entre Metz, Thionville et Esch-Belval.

La région consacrera également 30 millions d'euros à la création de plates-formes d'échanges multimodales à proximité de 15 gares régionales.

Enterrement de l'A 32

En matière autoroutière, le conseil régional confirme son engagement en faveur de trois grands projets : un barreau concédé entre Dieulouard et Gye (Meurthe-et-Moselle) pour accélérer la liaison Nancy Paris; la mise à deux fois trois voies de l'autoroute A 31 le long du sillon mosellan ; l'achèvement de la VR 52, axe nord sud de désenclavement du bassin sidérurgique. En revanche, le projet de doublement de l'A 31 par l'autoroute A 32 paraît irrémédiablement compromis, après les alternances municipales de mars dernier à Metz et Thionville. De même, le contournement ouest de Thionville n'est plus à l'ordre du jour.

Ardent défenseur d'une interconnexion TGV à Vandières (Meurthe-et-Moselle), Jean-Pierre Masseret annonce le dépôt fin juin d'une double déclaration d'utilité publique portant d'une part sur l'utilité du projet, d'autre part, sur ses conséquences hydrauliques. Le président du conseil régional voit par ailleurs dans le faible engagement financier des collectivités locales (60 millions d'euros tant pour l'Alsace que pour la Lorraine) et des fonds européens (18 millions d'euros) un fort mauvais présage pour la deuxième tranche du TGV Est, dont on ignore toujours quand elle connectera Strasbourg à la grande vitesse.