

INAUGURATION DU CONTOURNEMENT D'ETAIN

17/12/2005

Allocution de Jean PICART, Maire et Conseiller Général d'Etain

* * * *

Monsieur le Préfet de la Meuse, Monsieur le Vice-président du Conseil Général, Monsieur le Député, Monsieur le Vice-Président du Conseil Régional, Monsieur le Président de la CODECOM, Mesdames et Messieurs les Maires, Monsieur le Directeur Départemental de l'Equipement, Mesdames, Messieurs,

Je voudrais tout d'abord présenter les excuses de Christian NAMY, Président du Conseil Général, représenté par Sylvain MONTI Vice-président, et celle de François DOSE, Député.

Bienvenue à toutes et à tous, dans ce magnifique Salon d'Honneur de l'Hôtel de Ville d'ETAIN complètement détruit durant la première guerre mondiale et reconstruit dès 1922 par un architecte de l'Ecole de Nancy, Joseph HORNECKER.

Cette date du 17 décembre 2005 est à inscrire dans les annales de la Ville. Attendu depuis une quarantaine d'années, la mise en service du contournement est un évènement majeur, un facteur de dynamisme pour accompagner les projets de développement de la Communauté de Communes dans le domaine économique.

Inscrit dans le contrat « Après Mines », la réalisation du contournement d'ETAIN a été possible grâce à la ténacité des élus locaux, mais surtout à l'appui unanime des élus départementaux et régionaux, aux coups de pouce déterminants de Monsieur Bernard FITOUSSI alors Préfet de la Meuse, de Monsieur le Préfet de Région et du Ministre des Transports de l'époque, Jean-Claude GAYSSOT.

Le coût des travaux a été assuré par l'Etat à hauteur de 50 %, la Région (30%) et le Département (20%). Les travaux commencés en mai 2003 se sont trouvés en panne durant un an, avant de reprendre en mai 2005... Je ne reviens pas sur ce feuilleton de l'Eté 2004.

Reste à construire ce qu'il est convenu d'appeler le barreau Sud, dont la maîtrise d'ouvrage est départementale et qui doit relier le giratoire de Warcq Boinville aux fermes Saint-Maurice.

Les fouilles archéologiques imposées par la D.R.A.C. ont été effectuées en février 2004 et juin-juillet 2005. Les appels d'offres doivent être lancés en décembre 2005. Les travaux de construction des ponts doivent débuter au printemps 2006 ...

Cette année encore, les habitants du canton d'Etain ont bénéficié de la construction d'un giratoire et de la voie lente à Eix grâce aux financements croisés de l'Etat, de la Région et du département dans le cadre du programme PRAS. Au nom des

élus du canton et de ses habitants, je tiens à vous remercier pour les travaux effectués qui améliorent la sécurité des usagers.

Cette mise en service du contournement permettra, selon le CETE de l'Est, de diminuer de 40% le trafic des véhicules dans la ville. Il nous faut déjà songer à prolonger cette déviation en construisant la deuxième branche Nord-Ouest depuis la R.N 18 jusqu'à la R.N 3 à la sortie d'Etain en direction de Verdun, en modifiant le tracé contesté prévu voici une vingtaine d'années.

Sur un autre plan, j'attire votre bienveillante attention sur l'interdiction imposée aux poids lourds de plus de 3,5 tonnes de traverser les communes de Conflans-en-Jarnisy sur la RN 3 et Labry. Cette interdiction entraîne des conséquences économiques fâcheuses pour le secteur d'Etain et notamment pour les entreprises locales de transport, de travaux publics et autres, qui sont obligées d'emprunter l'autoroute A 4 à péage pour se rendre à Metz, 55 km au lieu de 45 km par la RN 3 qui devient départementale à compter du 1^{er} janvier 2006. Avec la flambée des carburants et le coût du péage, chacun comprend ici le surcoût imposé aux entreprises.

Il est possible d'améliorer les conditions de circulation sur la RN 3 sans préjudice économique en construisant un demi échangeur entre l'autoroute A4 et la RN 3 à la hauteur de St-Jean-Les-Buzy en direction de Metz, ce qui ne présente aucune difficulté technique.

Cette demande, déjà formulée par les Maires du canton voici 15 ans, a fait l'objet d'un courrier de Gérard LONGUET, à Colette HOREL alors Préfet de la Meuse, dans les termes suivants : « Les Maires du canton demandent, avec beaucoup de bons sens, cette réalisation, ajoutant qu'avec les nouvelles possibilités de paiement du péage par carte, le coût de fonctionnement d'un tel échangeur me semble réduit, ce qui pourrait constituer un argument supplémentaire à présenter à la société des autoroutes ».

A la réunion du Conseil Général le 15 décembre, j'ai demandé au Président d'examiner avec la meilleure attention cette possibilité de construire un demi échangeur à St-Jean-Les-Buzy.

Sur la RN 3 toujours, il convient de sécuriser les dangereux carrefours d'Abaucourt-Hautecourt entre la RN 3 et la RD 114, celui d'Herméville et Fromezey entre la RN3 et la RD 108 ;

Il ne faut pas non plus oublier l'engagement politique de 1986 pris, ici à Etain, par les élus départementaux des départements 54 et 55, visant à améliorer la RN 18 depuis Longwy, Longuyon jusqu'à l'autoroute A4, avec contournement des villages traversés.

Ces questions concernent le Conseil Général de la Meuse, étant donnée la décision de l'Etat de transférer à celui-ci la RN3 et la RN 18.

En ce jour mémorable d'inauguration du contournement, je ne crois pas utile de revenir sur la décentralisation des routes et d'une partie des personnels de la DDE (environ 200 en Meuse). Je dirai simplement que ce transfert suscite beaucoup d'interrogations parmi les élus et plus encore parmi les personnels de la DDE dans l'incertitude et le flou à la veille du 1^{er} janvier 2006. Les questions sont légitimes, qu'il s'agisse des compensations de l'Etat aux départements qu'il s'agisse de la gestion des personnels et de leur remplacement ou encore de leur régime indemnitaire qui font

craindre un alourdissement de la fiscalité départementale puisqu'à ce jour aucun décret d'application n'en précise les modalités.

Merci de votre attention.

Jean PICART