

# Un réseau rural diffus mais ouvert vers l'extérieur

Le réseau de transport meusien, diffus et peu fréquenté, est caractéristique d'un département étendu et rural. L'autoroute A4 et la nationale 4 font exception et jouent un rôle primordial dans les liaisons est-ouest avec les départements voisins, le reste de la France ou l'Europe, notamment pour le transit routier de marchandises. La LGV Est place la gare Meuse-TGV à 1 heure de Paris. Le maintien de dessertes routières et ferroviaires performantes vers les pôles d'emploi extérieurs tels Toul-Nancy, Saint-Dizier, Metz-Thionville-Briey, le Luxembourg et la Belgique s'avère particulièrement prégnant à l'heure où l'emploi dans le département est en baisse.

Fabien Pillot, Direction départementale des territoires de la Meuse

Le département de la Meuse assure sa desserte par un réseau routier, autoroutier, ferroviaire et fluvial important. La circulation y est essentiellement liée au transit transrégional et transfrontalier pour les grands axes, ainsi qu'aux trajets domicile-travail pour les infrastructures sous gestion départementale.

à Strasbourg. Ces axes routiers, s'ils permettent des communications rapides entre départements, profitent peu aux liaisons internes. Dans le sens nord-sud, la Meuse souffre de l'absence d'un axe de communication performant.

La ligne LGV Est place la gare Meuse-TGV d'Iszoncourt à 1 heure de Paris. Si le succès de la gare TGV, desservie par des navettes bus depuis Bar-le-Duc, Verdun et Commercy, a été confirmé par une fréquentation de

**1** Des trafics orientés vers les pôles urbains départementaux et régionaux  
Flux journaliers sur les principaux axes routiers, en 2012 (en véhicules par jour)

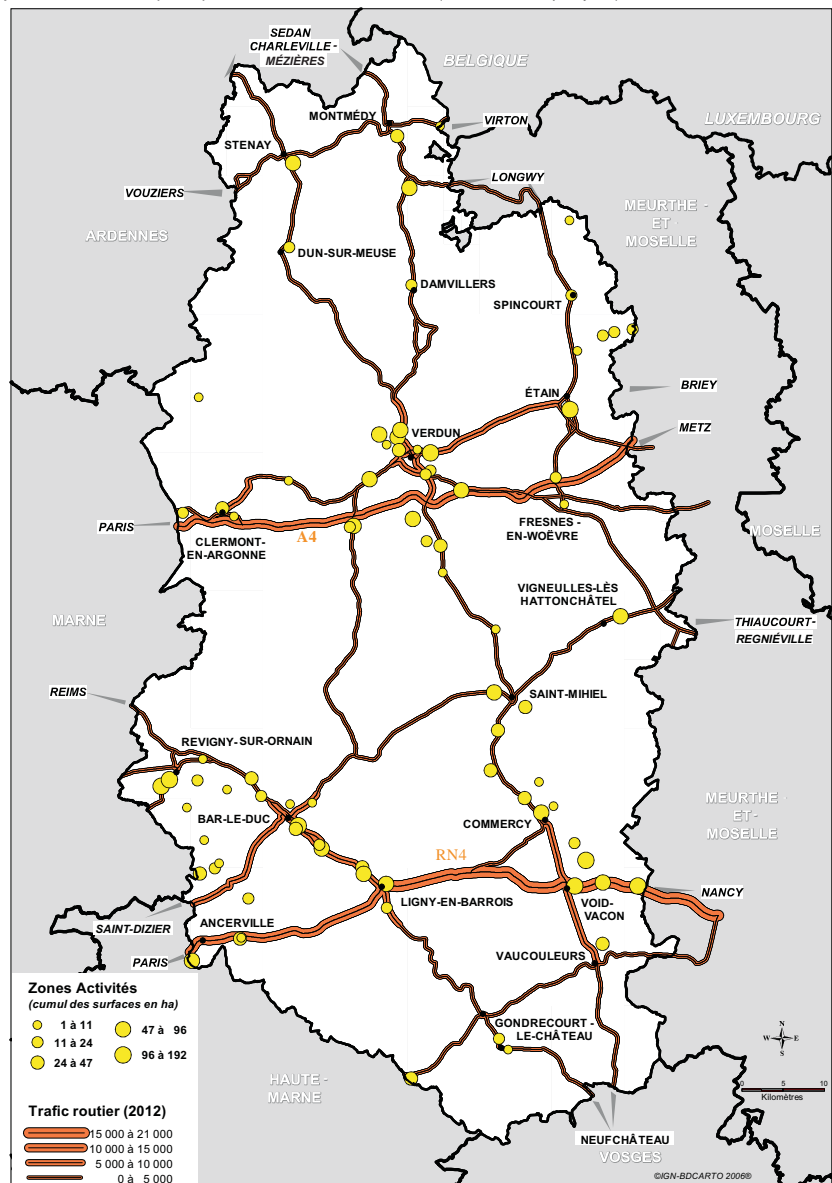
## Un réseau important rendu nécessaire par le caractère rural du territoire

Le département de la Meuse est doté d'un réseau de près de 8 300 kilomètres de route, dont 85 kilomètres de routes nationales, 3 525 kilomètres de routes départementales et 59 kilomètres d'autoroutes.

La majeure partie des infrastructures présente donc un faible gabarit, permettant d'assurer le déplacement des véhicules particuliers. Plusieurs itinéraires de transit existent néanmoins pour les transports routiers et exceptionnels, selon des axes est-ouest et nord-sud. Les itinéraires de transports urbains sont peu développés. Seule la communauté d'agglomération de Bar-le-Duc - Sud-Meuse a étendu son réseau à l'ensemble de son territoire, en offrant une ligne régulière sur son axe structurant (Bar-le-Duc - Ligny-en-Barrois) et des transports à la demande sur la quasi-totalité des communes. À Verdun, les dessertes sont ouvertes uniquement aux communes de Belleville-sur-Meuse et de Thierville-sur-Meuse. La création de la communauté d'agglomération début 2015 conduira certainement à une extension du réseau qui ira dans le sens d'une demande sociétale et environnementale en faveur des transports en commun. À l'échelle du département, neuf lignes régulières de bus assurent la desserte de 91 communes, et treize lignes de transports à la demande complètent cette offre.

## A4, N4 et Meuse-TGV

Le réseau routier présente deux axes de transit est-ouest importants : l'autoroute A4 et la nationale 4 reliant toutes les deux Paris



Source : Dreal de Lorraine

voyageurs qui a dépassé largement les estimations initiales (près de 180 000 voyageurs en 2012), le développement économique autour de la zone a été limité. Sur la réserve foncière de 70 hectares, 7 vont être viabilisés en 2015. À court ou moyen terme, six parcelles accueilleront des entreprises. Le groupe Arelis (un des leaders européens des technologies hyperfréquence, radiofréquence et de la conversion d'énergie) devrait ainsi y implanter son futur centre de recherche et développement d'ici 2016, et créer à terme 200 emplois. L'Andra y occuperait 500 mètres carrés de bureaux de recherche dans le cadre de Cigéo (Bure), pour une trentaine d'emplois.

La totalité du réseau ferré meusien s'étend sur 286 kilomètres de ligne classique et 60 kilomètres de ligne TGV, et compte treize gares dont Meuse-TGV. Les lignes de train Paris-Strasbourg et Paris-Metz passent par Bar-le-Duc, constituant ainsi des axes importants de communication avec l'extérieur du département. Toutefois, elles ne desservent quasiment aucune autre gare meusienne. Une ligne TER relie Bar-le-Duc à Nancy par Commercy et Lérouville.

Enfin, depuis fin 2014, une liaison directe TER existe les vendredis et dimanches soir entre Verdun et Nancy, permettant aux étudiants du nord meusien de rejoindre les grandes universités nancéiennes.

Sur le plan routier, le Conseil Général a mis en place un réseau de transport par autocar entre les principales agglomérations meusiennes, mais la dispersion des communes et la taille du département limitent la fréquence des dessertes. Bar-le-Duc et Verdun disposent désormais de gares multimodales.

Enfin, le département est traversé du nord au sud par le canal de l'Est qui traverse Verdun, et d'est en ouest par le canal de la Marne-au-Rhin desservant les villes de Bar-le-Duc et de Ligny-en-Barrois. Ces infrastructures à gabarit Freycinet d'un linéaire total de 230 kilomètres dans le département sont essentiellement utilisées aujourd'hui pour la navigation de plaisance.

### Trafic routier : transit est-ouest d'actifs et de marchandises

Les axes routiers les plus fréquentés sont ceux permettant de relier la Meuse aux grandes agglomérations des départements voisins selon un axe est-ouest.

Ainsi, la RN4 est empruntée par près de 20 000 véhicules par jour sur certaines sections, principalement pour rallier Toul, Nancy et Saint-Dizier, gros pôles d'activités et d'emplois qui rayonnent jusqu'en Meuse.

Ces déplacements se doublent d'un trafic quotidien de 5 700 poids lourds (en grande partie des transports internationaux).

L'autoroute A4 permet quant à elle le déplacement de presque 15 000 véhicules par jour vers Metz et vers Châlons-en-Champagne. Cette dernière ville est également desservie, tout comme Vitry-le-François, depuis Revigny-sur-Ornain par la RD 994.

Les liaisons nord-sud sont en revanche peu empruntées. Environ 3 500 véhicules par jour seulement pratiquent la RD 1916 reliant Bar-le-Duc à Verdun.

### Maintenir les dessertes vers les pôles d'emploi internes ou externes

En 2011, 66 % des actifs meusiens travaillent hors de leur commune de résidence. Ce taux est en augmentation (64 % en 2006). Près de 21 % des actifs meusiens (contre 19 % en 2006) travaillent même dans un autre département, par ordre décroissant en

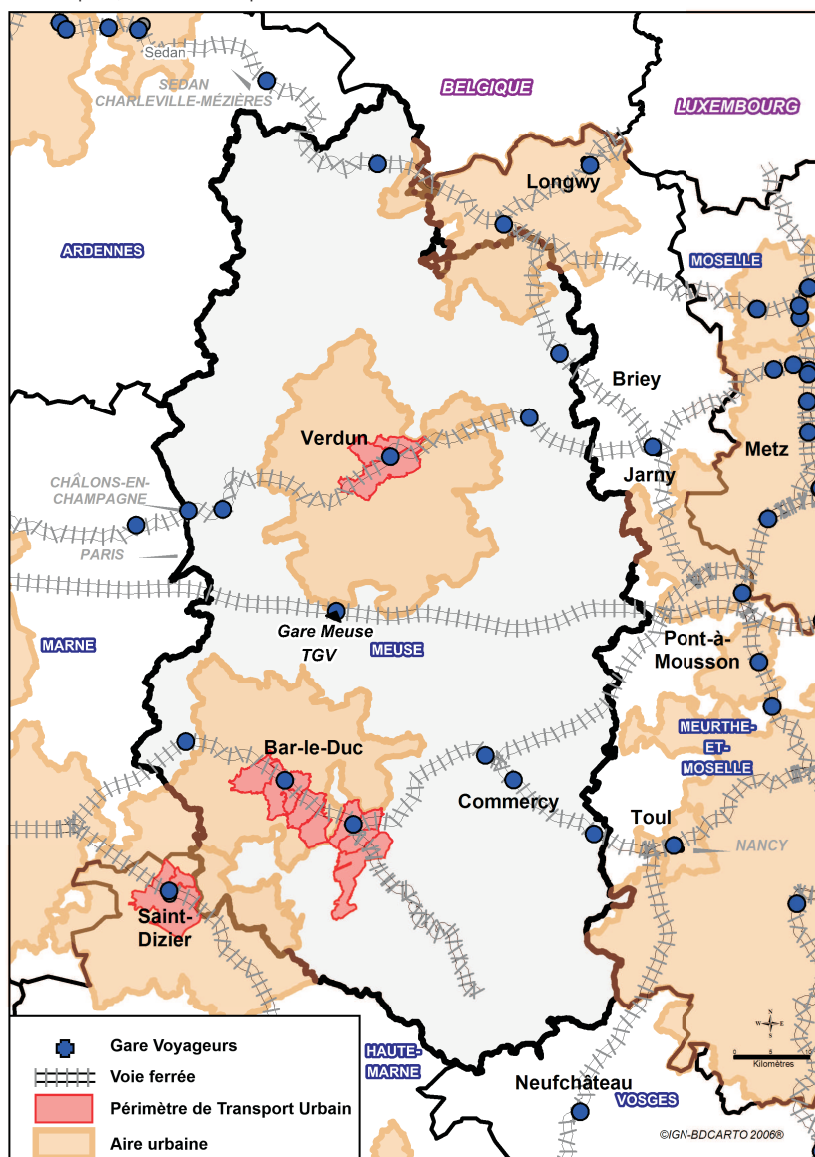
Meurthe-et-Moselle, en Haute-Marne, en Moselle et dans la Marne. En outre, 4 % exercent une profession à l'étranger : 1 800 en Belgique et 1 400 au Luxembourg. Les navettes vers ces deux pays ont augmenté respectivement de 20 % et 30 % entre 2006 et 2011.

Pour autant, le recours à un véhicule pour le trajet domicile-travail reste largement majoritaire : 79,4 % des actifs meusiens prennent quotidiennement leur voiture. L'utilisation des transports en commun et les déplacements à pied ne concernent que respectivement 2,3 % et 9,8 % des actifs.

Dans ce contexte et à l'heure où l'emploi dans le département est en baisse (3 100 postes perdus, soit 5 %, entre 2008 et 2013), le maintien de dessertes routières et ferroviaires performantes vers les marchés du travail extérieurs que sont Toul, Nancy, Brie (54), Saint-Dizier (52), Metz, Thionville (57), le Luxembourg et la Belgique, s'avère particulièrement prégnant.

## 2 Des réseaux de transports en commun focalisés sur les grandes agglomérations

Bassins d'emplois, zones de transports urbains et infrastructures ferroviaires



Source : Préfecture de la Meuse, Insee