



CHAMBRE DE COMMERCE,
D'INDUSTRIE ET DE SERVICES
DE LA MOSELLE

Infrastructures de transport, l'urgence d'agir.

Ce que les entreprises demandent !

FLUIDIFIER L'AUTOROUTE A31

→ L'A31 doit en premier lieu retrouver un niveau d'entretien correct.

→ Sa mise complète à deux fois trois voies demeure aujourd'hui la seule solution à court terme, qui permettra d'absorber les trafics. Rappelons que les dernières études prévoient qu'en l'absence de toute réalisation nouvelle, l'A31 atteindra son niveau de saturation en 2015, avec des embouteillages de 6 à 8 heures par jour.



→ Pour autant, ne perdons pas de vue d'obtenir un axe autoroutier Nord/Sud complémentaire, qui apporterait une fluidité au trafic, qui laisserait l'A31 aux seules connexions intervillees.

L'élargissement à deux fois trois voies ne retarde la congestion que d'une dizaine d'années, elle ne constitue pas une solution durable.

UN GRAND PORT MOSELLAN

Opposer Thionville et Metz est un combat à propos des ports qui n'a pas de sens, nos entreprises l'ont compris.

Un **Grand Port Mosellan**, de Thionville-Ilange à Metz, voilà le projet à construire, en s'appuyant sur les ports en place et sur les possibilités de développement de chacune de ces infrastructures.

Metz avec son positionnement de 1^{er} port fluvial céréalier d'Europe, Thionville-Ilange avec son positionnement de 1^{er} port fluvial français pour les produits métallurgiques.

Le Grand Port est nécessaire :

- Pour avoir une taille critique suffisante et en tonnage possible et en infrastructures. Rappelons à ce sujet que la distance qui sépare Thionville-Ilange et Metz ne représente que 25 km, soit moins que la distance qui sépare les quais les plus éloignés du Port d'Anvers (40 km) ;
- Pour proposer une offre diversifiée, qui attire de façon multiple et donc gagnante ;
- Pour prétendre à devenir un projet soutenu par des fonds européens, permettant d'obtenir des aides financières : **la Moselle, fleuve européen** en sera valorisée.

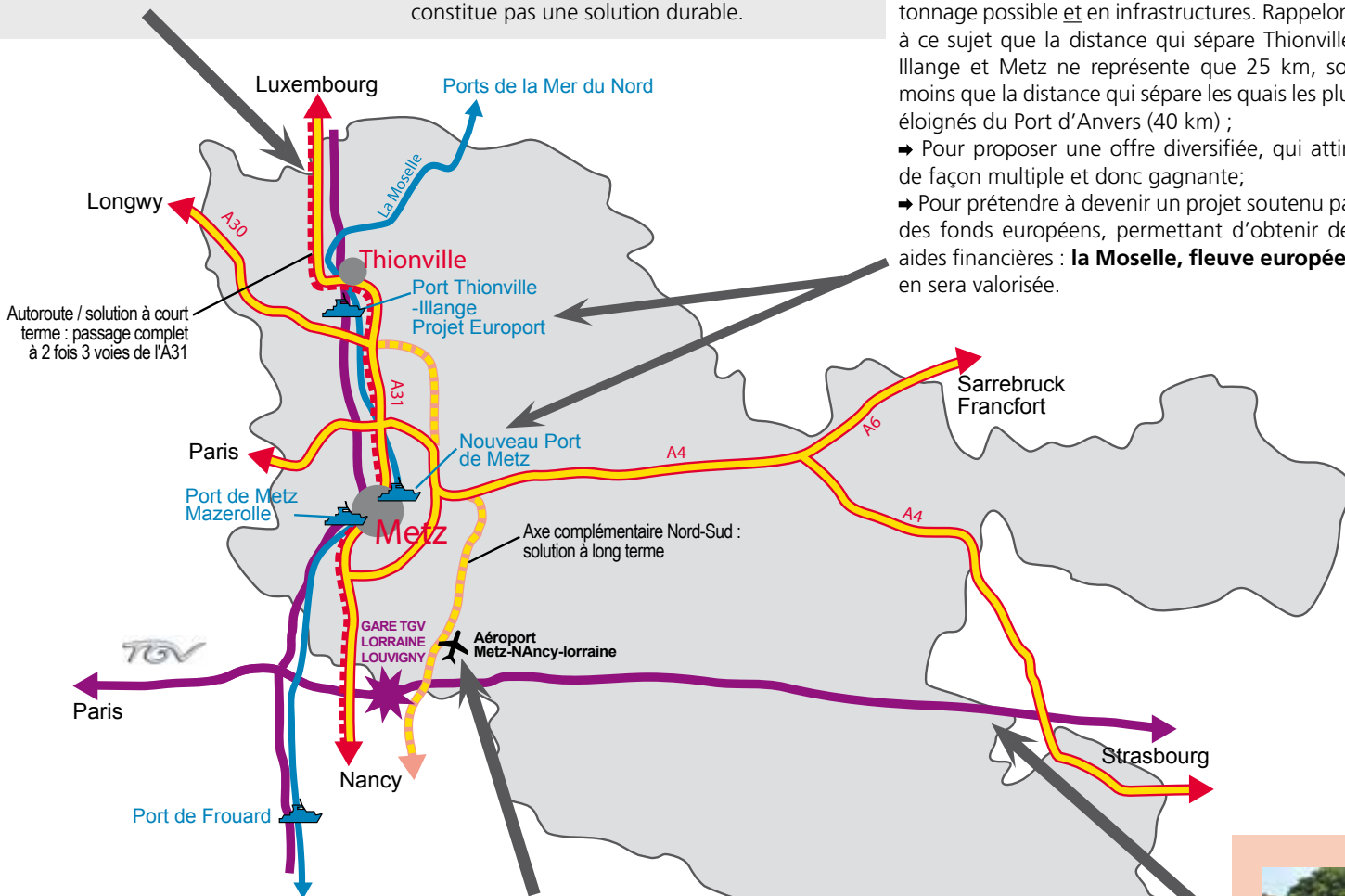


Le Grand Port c'est donc :

- **utiliser les infrastructures déjà en place** et travailler à la mise en place de projets porteurs et créateurs de richesses économiques pour les ports publics de Thionville-Ilange et Nouveau Port de Metz, ces deux ports ont un avenir !
- **celles qui peuvent venir les compléter** avec la participation des acteurs publics et privés concernés.

→ en ce sens **Europort, défendu par les Communautés d'Agglomération Portes de France-Thionville et Val de Fensch, trouve sa cohérence à l'intérieur du Grand Port Mosellan.**

- **une ambition pour la Moselle**, un discours positif et cohérent en direction de nos interlocuteurs qui vise à optimiser la performance du département, à rendre un ensemble portuaire accessible au trafic international.



Légende :

- Autoroute
- Axe complémentaire autoroutier
- Port fluvial
- Voie ferrée pour le TGV
- Aéroport

DONNER DES AILES À L'AÉROPORT

Notre aéroport représente un véritable outil opérationnel. Il est équipé de 3050m de pistes qui permet l'accueil de gros porteurs, d'un aérogare, il est doté d'équipements complets. Il profite d'un accès pratique, à proximité immédiate de la gare TGV de Louvigny et de l'autoroute A31. Bénéficiant de tous ses atouts, la CCI de la Moselle et la CCI de Meurthe-et-Moselle gèrent son activité, par l'intermédiaire du GIGAL et pour le compte de La Région Lorraine depuis 1991. Metz Nancy Lorraine, infrastructure remarquable pour notre territoire, ne demande qu'à prendre plus d'ampleur.

Les voies de développement proposées par la CCI de la Moselle :

- 1 le fret : débouché naturel de l'aéroport Metz Nancy Lorraine. ...arrêter d'en bloquer les conditions d'exploitation**, dans le but de permettre aux opérateurs intéressés de se positionner.
- 2 les vols passagers : explorer d'autres pistes.** ...Trouvons les solutions pour accueillir à nouveau des compagnies « low cost ». ...Des partenariats avec d'autres aéroports permettraient à certains vols d'être complétés à l'aide d'un arrêt via Metz Nancy Lorraine, et donc d'étoffer l'offre passagers. → Compagnies « low-cost » ou partenariats : **les collectivités doivent s'engager dans le financement des ces développements.**
- 3 Aménager un grand parc d'entreprises autour du site grâce à l'espace disponible.**

La conjonction existante de l'aéroport, de la **gare TGV de Louvigny qu'il convient de conforter** et de l'autoroute, ouvre des possibilités exceptionnelles pour des implantations industrielles et de services.

Satisfaire l'expansion de Metz Nancy Lorraine

Les projets de développement de notre aéroport régional ont été entravés par un défaut d'engagements de certaines collectivités, par une structure juridique de droit public qui n'est plus adaptée, qui n'a pas la réactivité nécessaire.

Il est urgent d'en modifier la gestion, un changement rapide qui engage de vrais actes et libère les positions politiques à ce sujet.



PROLONGER LA LIGNE TGV À L'EST

→ La prolongation de la ligne TGV à l'Est est une nécessité, le blocage lié au débat actuel sur la gare de Vandières amène l'incompréhension, une image brouillée de la cohésion de nos élus à propos du développement économique essentiel à notre territoire.

Il semble plus cohérent d'envisager une activité de fret ferré à grande vitesse pour l'actuelle gare TGV de Louvigny, en parallèle de son activité passagers.

