



**Développement, Services Urbains
& Energie**

N° chrono : AE/2015-09/18367
Affaire suivie par :
DUPOUY François

Monsieur Michel MORIN

Président de la Commission
Particulière du débat public A31 bis

9 ter, rue Pasteur

57000 METZ

Metz, le 30 septembre 2015

OBJET : Position de la ville de Metz concernant l'A31 bis

Monsieur le Président,

La Commission Nationale du Débat Public a engagé une consultation nationale entre les mois d'avril et septembre 2015 relative au projet d'aménagement de l'autoroute A31 bis, composante de l'axe européen E 21, entre Gye (Toul) et la frontière luxembourgeoise.

La Ville de Metz souhaite s'associer à l'ensemble des élus du Pôle métropolitain européen du Sillon Lorrain, en rappelant l'importance vitale de cette infrastructure pour l'ensemble de la Lorraine et souhaite que ce débat soit l'occasion de traiter, au fond, des enjeux de mobilité de la Lorraine au sein de la nouvelle région ACAL.

Dans ce cadre, je souhaite vous faire part de la position de la Ville de Metz :

. Si la réalisation du projet, qui s'intègre dans une politique globale d'amélioration constante de la performance des infrastructures de transports de personnes et de marchandises au sein du Sillon Lorrain, apparaît comme indispensable et souhaitable, un certain nombre de précisions devront être apportées par la Maîtrise d'Ouvrage en ce qui concerne :

- la mise à niveau de la RN 431, compte tenu de ses nouvelles fonctions,
- l'organisation de la déviation des flux poids lourds sur la RN 431, et notamment sur la requalification des échangeurs de Fey et d'Hauconcourt,

Mairie de Metz
Boîte postale 21025
57036 Metz Cedex 01
Allo Mairie : 0 800 891 891
Appel gratuit depuis un poste fixe
Télécopieur : 03 87 55 52 77
www.metz.fr

- la requalification des diffuseurs de l'agglomération : quelle optimisation ? quelle maîtrise d'ouvrage ?

- la requalification de l'A31 dans la traversée urbaine notamment au niveau environnemental (bruit).

Ces quatre enjeux sont essentiels pour la réussite et l'acceptabilité sociale du projet de l'A 31 bis dans l'agglomération messine. En conséquence, et bien qu'ils ne figurent pas au dossier de réalisation de l'ouvrage, je pense indispensable que les aménagements et solutions à retenir soient actés dans le projet validé par l'Etat en y intégrant les conditions de financement et de maîtrise d'ouvrage.

- la vision multimodale régionale et transfrontalière autour du projet A31 bis
 - *quelle coordination avec le Grand-Duché de Luxembourg ?*
 - *quels seront les investissements ferroviaires à l'horizon du projet A31 bis au regard des investissements routiers ?*
 - *quelle intégration du projet A31 bis dans un schéma de transport multimodal régional et transfrontalier, permettant de positionner ces modes de transport en complémentarité et non en concurrence ?*
- les financements du projet A31 bis en explorant :
 - *l'utilisation d'une écotaxe régionale sur les camions en transit,*
 - *l'inscription du projet A31 bis dans une logique de financement transfrontalière voire européenne.*

Espérant que ces éléments permettront de faire avancer le débat , je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération distinguée.



Dominique GROS
Maire de Metz
Conseiller Départemental de la Moselle

P.J. : Note détaillée

PROJET A 31 BIS

QUELLES INTERACTIONS ENTRE PROJET AUTOROUTIER ET TERRITOIRE MESSIN ?

LES GRANDES INFRASTRUCTURES DU SILLON LORRAIN

Autoroutes, faisceaux ferroviaires et Moselle canalisée : le Sillon lorrain concentre les grandes infrastructures de transports du territoire lorrain.

De par leurs performances, ces infrastructures favorisent la tolérance des usagers et acteurs économiques envers les grandes distances, et accroissent leurs exigences en matière d'accessibilité. Elles influencent donc les stratégies de localisation des ménages et des entreprises et polarisent l'activité et les emplois. Elles façonnent ainsi le développement urbain et contribuent au développement multipolaire du Sillon, mais aussi - pour les infrastructures routières - à sa périurbanisation.

Directement reliées aux réseaux européens, elles supportent des volumes de trafic fret ou voyageurs importants à différentes échelles :

- européenne : corridors du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)
- Grande Région : échanges transfrontaliers avec le Luxembourg et les pays limitrophes, primordiaux pour le Sillon.
- régionale : mobilité locale des personnes et biens entre les trois premières agglomérations régionales (Metz, Nancy, Thionville).

Aussi sont-elles régulièrement l'objet d'aménagement visant à maintenir ou accroître leur performance

- Capacité des gares de Metz et de Nancy, centre de contrôle de Pagny-sur-Moselle., projet de cadencement TER en 2016...
- Plates-formes multimodales multi sites, évolution des écluses (Apach, Metz, Ars...)

... sauf l'axe autoroutier A31 – hormis quelques mesures d'exploitation palliatives – qui apparaît aujourd'hui dégradé et congestionné.

LE PROJET A 31 BIS

Un projet indispensable qui, dans sa globalité, répond aux enjeux du Sillon Lorrain

Dans ce contexte, le projet A31bis, qui vise à accroître la capacité du couloir autoroutier A31, est présenté comme LA réponse infrastructurelle à la congestion routière du Sillon. Le projet doit en outre permettre d'améliorer la sécurité des usagers et de soutenir les dynamiques de métropolisation régionales en améliorant les conditions d'échanges entre les territoires.

Ce projet s'appuie sur différents aménagements dont aucun à ce jour ne concerne directement Metz et son agglomération :

- l'élargissement de l'A31 à 2x3 voies sur certaines sections,
- la construction de nouveaux tronçons lorsque l'élargissement n'est pas envisageable.

Or, compte tenu du rôle joué par l'A31 dans les échanges internes à la Région, mais également à l'échelle transfrontalière et européenne, et des enjeux économiques (accessibilité aux bassins d'emplois, frets routiers, emplois transfrontaliers, accessibilité aux plateformes multimodales) et d'aménagement du territoire (lien entre les différentes polarités du Sillon Lorrain) qui en découlent, le projet d'amélioration de l'infrastructure est essentiel pour renforcer l'attractivité et la compétitivité du pôle métropolitain et de l'agglomération messine.

Mais dont le barreau messin (couple A31 / RN431) risque de constituer un maillon faible

Le projet A31bis ne prévoit pas d'aménagements autour de l'agglomération messine. Il prévoit d'orienter les poids-lourds en transit sur le contournement est de l'agglomération : A4 (par ailleurs mise à 2x3 voies par la SANEF) et RN431. Cette hypothèse modifiera profondément la fonction et les trafics de la RN431. Pourtant, le projet actuel ne prévoit aucune mesure d'accompagnement, ou presque, ce qui n'est pas sans poser de questions sur la robustesse globale du projet.

Et interroge sur l'impact réel du projet sur l'agglomération.

A 31 / RN 431 : DEUX AXES AUX INCIDENCES MAJEURES SUR LE TERRITOIRE MESSIN

Un impact positif indéniable sur l'accessibilité du territoire

- l'agglomération, et la ville de Metz en particulier, bénéficient d'une très bonne accessibilité à l'échelle du bassin de vie, déterminante pour assurer la dynamique métropolitaine.
- A31 et RN431 supportent une part importante des déplacements internes à l'agglomération (compte tenu du nombre de diffuseurs) permettant ainsi :
 - de soulager le réseau urbain radial et de rocade de l'agglomération, en permettant un accès au plus près,
 - d'assurer l'accessibilité aux pôles générateurs de flux périphériques (Technopôle, Actipôle, ZAC Mercy, hôpital Schuman ...).

mais source de nuisances importantes

- un impact environnemental fort et une importante population exposée aux pollutions sonores et atmosphériques : Patrotte, Metz Nord, Devant-les-Ponts, GAB...
 - *Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de Metz Métropole estime que 1721 personnes sont soumises à Metz à des dépassements de seuils règlementaires liés à l'A31.*
- des dysfonctionnements importants au niveau des diffuseurs : manque de lisibilité, entrecroisement des flux, problème capacitaire en heure de pointe... Ces dysfonctionnements génèrent des remontées de files quotidiennes sur les infrastructures et accroissent les risques d'accidents,
- des infrastructures très accidentogènes, en particulier la RN431 qui présente un taux élevé d'accidents, avec une gravité problématique,
- de fortes coupures du territoire entre la rive droite et la rive gauche de la Moselle, isolant certains quartiers et communes (Devant les Ponts, Patrotte...) du centre-ville de Metz, et plus globalement du reste de l'agglomération.

Les deux axes autoroutiers principaux de l'agglomération (A31 en traversée d'agglomération et RN431) ne sont pas traités dans le projet A31bis, alors qu'ils constituent un maillon essentiel du projet, et qu'ils doivent garantir, sans aménagement, l'efficacité globale de l'itinéraire proposé. Leur performance sera indéniablement impactée par la mise en œuvre de celui-ci.

PROJET A 31 BIS : QUELLE COHERENCE AVEC LES POLITIQUES DE MOBILITE DURABLE MENEES A L'ECHELLE DE LA GRANDE REGION ET DU SILLON LORRAIN ?

Un projet de transport classé prioritaire dans la perspective du développement métropolitain de la Grande Région

La stratégie de développement territorial de la Grande Région, fondée sur le concept de région métropolitaine polycentrique transfrontalière, repose sur un certain nombre de projets de transports visant à améliorer les connexions internes et externes de cet espace.

Compte tenu de son rôle primordial dans les échanges entre les pôles urbains de la Grande Région et de ses problèmes récurrents de fonctionnement, l'amélioration de l'axe Nancy - Metz - Thionville - Luxembourg constitue une priorité pour affirmer la construction politique de cet espace.

... contribuant pleinement à la dynamique économique de la Grande Région, mais dont le financement relèverait uniquement de l'échelon national.

La mobilité transfrontalière quotidienne dans la Grande Région est d'une ampleur exceptionnelle, particulièrement entre le Grand-Duché de Luxembourg et ses voisins. Celui-ci s'appuie en effet sur un bassin d'emploi tri national pour assurer sa dynamique économique, avec une majorité relative de travailleurs français. Malgré une politique de développement de l'offre de transports alternative à la voiture (ferroviaire, cars), l'usage de cette dernière domine dans les déplacements domicile – travail, conférant ainsi à l'A31 aujourd'hui, et à l'A31bis demain, un rôle fondamental pour accéder à la zone d'emploi luxembourgeoise.

De même, l'A31 joue un rôle majeur dans l'accessibilité des plateformes logistiques d'Athus (Belgique) et de Bettembourg (Luxembourg). L'infrastructure supporterait une partie importante du flux poids-lourds générés par celles-ci. Une augmentation du niveau de service de l'autoroute soutiendrait incontestablement la dynamique de développement de ces plateformes.

Un projet qui présente des incohérences avec la Stratégie globale pour une mobilité durable (MoDu) et le Plan sectoriel transports (PST) du Grand-Duché de Luxembourg

La stratégie définie par le Luxembourg (MoDu) et son document d'application (PST) mettent en avant les transports en commun (investissements ferroviaires, lignes de cars routiers, pôles d'échanges) et les modes doux pour atteindre les objectifs fixés en matière de mobilité durable.

Les améliorations du réseau autoroutier (notamment la mise à 2x3 voies de l'A3 dans la section située entre la croix de Bettembourg - échangeur A3 / A13 - et la croix de Gasperich - échangeur A3 / A6) ne concernent pas, en l'état actuel, la liaison avec l'A31. L'objectif poursuivi par le Grand-Duché est ainsi de ne pas augmenter l'attrait du réseau autoroutier pour les travailleurs transfrontaliers.

Par contre, le PST intègre une réflexion sur l'intégration de voies bus sur les pénétrantes vers la capitale luxembourgeoise. Dans cette perspective, le Grand-Duché a participé, avec la DREAL Lorraine, à une étude d'opportunité pour un aménagement multimodal entre Thionville et Luxembourg. Il s'agit, dans le cadre du projet A 31 bis, de réfléchir à la possibilité d'affecter une partie de l'augmentation de la capacité de l'autoroute à des modes de transports collectifs (autocar et covoiturage).

... et qui soulève des questions par rapport à la politique régionale de promotion des déplacements alternatifs à la voiture

Le Schéma stratégique de la mobilité transfrontalière Lorraine – Luxembourg vise à augmenter la part modale des transports alternatifs (transports collectifs et covoiturage) dans les déplacements transfrontaliers. Dans cette optique, un certain nombre de mesures à mettre en œuvre ont été définies, que ce soit au niveau du ferroviaire, des transports collectifs routiers, des pôles d'échanges, ou de la communication et de l'information.

Or, le dossier du maître d'ouvrage indique que les améliorations apportées aux services de transports alternatifs à la route (voyageurs et marchandises) ne seront pas suffisantes à terme pour répondre aux besoins de déplacements, justifiant de fait la nécessité de réaliser le projet A31bis.

En revanche, le dossier n'aborde pas les conséquences que pourrait avoir le renforcement de l'attractivité de l'autoroute sur la fréquentation du réseau ferré, et ce malgré les investissements conséquents projetés pour améliorer le service ferroviaire.

Ainsi, la réalisation de l'A 31 bis soulève un certain nombre de questions quant à la cohérence du projet avec les politiques de mobilité définies sur le territoire :

- **quelle coordination avec le Grand-Duché de Luxembourg ?**
- **quels seront les investissements ferroviaires à l'horizon du projet A31bis au regard des investissements routiers ?**
- **quelle intégration du projet A31bis dans un schéma de transport multimodal régional et transfrontalier, permettant de positionner ces modes de transport en complémentarité et non en concurrence ?**
- **quelle possibilité de financement de l'infrastructure par le biais d'une écotaxe régionale payée par les PL en transit?**
- **quelle possibilité de financement de l'infrastructure dans le cadre d'un investissement transfrontalier, faisant intervenir les différents partenaires de la Grande Région ?**

PROJET A 31 BIS : QUELS IMPACTS A L'ECHELLE DE LA VILLE DE METZ ?

Le projet A31bis, tel qu'il est aujourd'hui présenté par le maître d'ouvrage, soulève un certain nombre de questions quant à son interface avec le territoire messin.

Il paraît essentiel, tout d'abord, de mieux cerner les impacts de la mise en œuvre de l'A31bis à l'échelle de l'agglomération, autant sur le réseau autoroutier concerné (A31 et RN431) que sur le réseau local (voies pénétrantes, voies d'échanges internes).

En ce qui concerne la RN431 qui sera utilisée comme itinéraire A31bis dédié aux poids lourds :

- Quelles mesures seront prises pour rendre opérationnel le détournement des trafics poids lourds en transit sur la RN431 ? quels aménagements sont prévus au niveau des échangeurs d'Hauconcourt et de Féy pour favoriser la continuité de l'itinéraire ?
- Dans le *bilan de l'accidentologie 2004-2013* annexé au *Dossier du Maître d'Ouvrage* (avril 2015) l'accidentologie sur la RN431 est jugée problématique, et le lien est fait avec l'importance du trafic poids lourds au regard des caractéristiques de l'infrastructure (profil, géométrie, courbes). Quelles seront les mesures mises en œuvre par le maître d'ouvrage pour améliorer la sécurité sur cet axe qui devrait voir, selon les estimations, les flux poids lourds quadruplés ?
- La RN431 a été calibrée pour assurer la distribution des flux internes à l'agglomération. Quelles seront les mesures de requalification prises afin de mettre à niveau l'infrastructure au regard de sa nouvelle fonction d'axe autoroutier de transit et d'assurer l'accroissement des flux poids-lourds ?
- Comment garantir le maintien de l'accessibilité des pôles générateurs de trafic desservis par la RN431 (ZAC de Mercy, Hôpital Schuman, Technopôle) dans la perspective d'une augmentation du trafic sur cet axe, alors même que les diffuseurs localisés sur cette section connaissent des dysfonctionnements importants ?
- Quelles mesures seront prises pour atténuer les impacts sonores au niveau de la Grange aux Bois de l'injection de flux supplémentaires sur la RN431 ?

En ce qui concerne l'A31 en traversée urbaine :

Le dossier A31bis se concentre sur les impacts de l'augmentation de la circulation sur la RN431, alors que l'A31 en traversée urbaine devrait connaître également une augmentation de trafic, en dépit du report de trafic PL sur la rocade (et quels que soient les scénarios d'exploitation étudiés - concession étendue, partielle, réduite - ou les hypothèses de trafic modélisées - hypothèses hautes ou basses). Dès lors, le projet A31bis soulève quelques questions :

- quelles seront les mesures d'amélioration du fonctionnement des diffuseurs, en particulier ceux qui seront impactés par le développement de la plate-forme multimodale du Nouveau Port de Metz ?
- l'augmentation présumée du trafic en traversée urbaine ne devrait-elle pas impliquer la mise en œuvre de mesures compensatoires de protection phonique, notamment au droit des quartiers messins de Devant-les-Ponts et de la Patrotte / Metz-Nord. Ces quartiers résidentiels populaires sont d'ores et déjà touchés par des dépassements de seuil de bruit.
- le projet A31bis ne constitue-t-il pas une opportunité pour améliorer l'intégration urbaine de l'A31, dans le prolongement des aménagements réalisés par la ville de Metz (Pont Faidherbe) ?

De manière plus globale, le dossier du maître d'ouvrage ne fait pas mention des effets induits par l'amélioration de l'accessibilité de l'agglomération sur la forte dynamique de périurbanisation en cours sur le territoire. En ce sens, le renforcement de l'attractivité de l'autoroute n'irait-il pas à l'encontre des politiques conduites par la Ville de Metz, l'agglomération de Metz Métropole et le SCoTAM ? Celles-ci privilégient un développement s'appuyant sur les différents échelons de l'armature urbaine existante.

En conclusion, si la réalisation du projet, qui s'intègre dans une politique globale d'amélioration constante de la performance des infrastructures de transports de personnes et de marchandises au sein du Sillon Lorrain, apparaît comme nécessaire et souhaitable, un certain nombre de précisions devront être apportées par la Maîtrise d'Ouvrage en ce qui concerne :

- la mise à niveau de la RN431, compte tenu de ses nouvelles fonctions.
- l'organisation de la déviation des flux poids lourds sur la RN431, et notamment sur la requalification des échangeurs de Féy et d'Hauconcourt.
- la requalification des diffuseurs de l'agglomération : quelle optimisation ? quelle maîtrise d'ouvrage ?
- La requalification de l'A31 dans la traversée urbaine notamment au niveau de l'environnement (Bruit)
- une vision multimodale régionale et transfrontalière autour du projet A31bis : quelle coordination avec le Grand-Duché de Luxembourg ? quels seront les investissements ferroviaires à l'horizon du projet A31bis au regard des investissements routiers ? quelle intégration du projet A31bis dans un schéma de transport multimodal régional et transfrontalier, permettant de positionner ces modes de transport en complémentarité et non en concurrence ?
- l'inscription du projet A31bis des logiques de financement à la fois par le transit (écotaxe régionale sur les PL en transit) que transfrontalière, voire européenne.

Ville de Metz / tel 03 87 34 58 00 / contact Francois Dupouy
AGURAM / tél 03 87 21 99 00 / contact : Patricia Gout et Stéphane Egraz