PREF. 54
1015 15

sillon lorrain
pôle métropolitain européen

CONSEIL SYNDICAL DU 11.05.15

Consultation nationale relative au projet d'aménagement de l'autoroute A31

MOTION

La Commission Nationale du Débat Public a engagé une consultation nationale entre les mois d'avril et juillet 2015 relative au projet d'aménagement de l'autoroute A31, composante de l'axe européen E21, entre Gye (Toul) et la frontière luxembourgeoise.

Les élus du Pole métropolitain européen du Sillon Lorrain rappellent l'importance vitale de cette infrastructure pour l'ensemble de la Lorraine et souhaitent que ce débat soit l'occasion de traiter, au fond, des enjeux de mobilité de la Lorraine au sein de la nouvelle région ALCA, notamment celui relatif à son ouverture vers le Sud.

Quatre corridors d'échanges économiques Nord-Sud connectent la France et l'Europe, trois d'entre eux concernent la nouvelle région ALCA, le Sillon lorrain en étant l'axe principal.

Véritable colonne vertébrale de cette Région, l'E21 structure, non seulement, les flux de biens et de personnes au sein d'un espace métropolitain moteur de l'attractivité et de la compétitivité régionale mais, constitue également, un corridor de transit indispensable au développement européen Nord-Sud.

Initialement à vocation interurbaine, cette infrastructure a dû progressivement absorber des flux sans cesse croissants de transit européen créant une saturation disproportionnée au regard des retombées économiques locales.

Le projet d'E21/A31bis recouvre en effet différentes problématiques :

- Une autoroute de transit nord/sud à vocation
    - économique, le trafic autoroutier étant directement impacté par les plateformes logistiques implantées aux limites des frontières françaises en Belgique (Athus – 120.000 conteneurs par an) et au Luxembourg (Bettembourg – 300.000 conteneurs par an) générant à terme un flux estimé à 1.200 camions quotidiens sur l'E21-A31. Ainsi, la Belgique et le Luxembourg captent, en amont de la Lorraine, une valeur ajoutée économique importante en provenance des métropoles les plus dynamiques de l'Europe du Nord, en comptant principalement sur les capacités d'absorption des flux de l'A31 en Lorraine.
    - touristique, plaçant le sillon mosellan en observateur d'un trafic de véhicules légers dense subi, reliant les pays du Benelux et du nord de l'Europe à la Méditerranée, avec peu de

retombées commerciales et touristiques. Ces flux impactent de manière importante le trafic interurbain entre Thionville et Nancy notamment.

- **Une autoroute métropolitaine transfrontalière à vocation domicile/travail** pour près de 150.000 travailleurs transfrontaliers qui, à l'horizon 2030, se déplaceront quotidiennement vers le Luxembourg. Ce trafic d'ors et déjà très concentré en heures de pointe (plus de 84 000 frontaliers) bloque totalement la circulation aux frontières sans, pour l'heure, être compensé par une politique active de transports alternatifs, hormis une offre TER Lorraine importante entre Metz-Thionville et Luxembourg.

- **Une autoroute interurbaine** entre Thionville-Metz et Nancy, principale composante du développement économique du Sillon lorrain, dont la fluidité des flux quotidiens domicile-travail des usagers lorrains doit être garantie par le projet d'A31 bis.

La saturation de l'E21 constitue ainsi non seulement un enjeu pour la Lorraine mais également pour l'économie européenne et pour la crédibilité de la France en Europe à l'heure ou la Région ALCA désire conserver une des trois capitales de l'Union européenne.

Ainsi, les élus du Sillon lorrain revendiquent le droit de considérer l'E21 comme un véritable projet européen à dimension nationale et demande à l'Etat français et à l'Etat luxembourgeois, qui assurera la présidence européenne en juin 2015, de l'inscrire au sein du **plan d'investissements « Junker »** pour l'Union européenne.

S'agissant des flux frontaliers, ceux-ci participent à la fois à la capacité de développement d'un pouvoir d'achat régional mais, également, au développement économique des partenaires de la grande région (Lorraine Luxembourg, Sarre, Rhénanie Palatinat, Wallonie).

Le Sillon Lorrain demande en conséquence la mise en œuvre d'une **réelle politique de régulation et de valorisation des trafics de transit** pour une fluidification coordonnée des trafics métropolitains au sein de la Région Polycentrique Transfrontalière dont Luxembourg constitue un des points nodaux.

A cet effet, ils souhaitent, dans l'attente d'une harmonisation fiscale européenne, l'instauration d'un **fonds d'investissement pour la mobilité multimodale transfrontalière** dans le cadre de la Conférence intergouvernementale Franco-Luxembourgeoise dont le Sillon lorrain est membre.

Ils demandent également à l'Etat français de mettre en œuvre au sein de la future Région ALCA un **système expérimental de régulation** par une contribution financière des trafics de transit marchandises sur les trois corridors Nord-Sud européens qui la caractérisent en profitant de la technologie déployée pour le projet Ecomouv.

Concernant le principe d'établissement de sections à péages, si une concession des sections nouvelles envisagées semble judicieuse, l'établissement de systèmes identiques sur d'autres tronçons ne

pourrait être envisageable que si ceux-ci ne pénalisent ni l'objectif de service fixé, ni la mobilité des usagers lorrains, ni le potentiel de développement économique du Sillon Lorrain.

Ainsi, les élus du Pole métropolitain du Sillon Lorrain :

- **Rappelant** l'importance vitale de ce projet pour le développement de l'ensemble de la Lorraine, **appellent** à une mobilisation de l'ensemble des collectivités territoriales et du monde économique en faveur de sa réalisation et **souhaitent** que l'Etat s'engage avant fin 2015 sur un calendrier de réalisation rapide ;

- **Souhaitent** que l'Etat prenne l'initiative de la création avec le Luxembourg et la Belgique, dans le cadre de conventions bilatérales, d'un mécanisme de contributions financières à un fonds spécifique de soutien aux investissements en faveur de la mobilité transfrontalière (infrastructures nouvelles, covoiturage, mobilité électrique, ...) permettant notamment de contribuer au financement des travaux de l'A31-E21 ;

- **Demandent** l'inscription du projet d'A31 bis / E21 au plan d'investissement pour l'Union européenne « Junker » qui mobilisera «au moins 315 milliards d'euros d'investissements publics et privés» au cours des trois prochaines années (2015-2017) ;

- **Proposent** le déploiement, à l'échelle de la Région ALCA, d'un dispositif expérimental de contribution financière du transit marchandises au profit de la mobilité transfrontalière en profitant de la technologie mise en œuvre pour le projet Ecomouv ;

- **Regrettent** que le barreau sud-nancéien reliant Toul à Lunéville tout en étant interconnecté à la voie nord-sud N57 n'ait pas été retenue dans le rapport Mobilité 21 « pour un schéma national de mobilité durable » ;

- **Souhaitent** le maintien du statut autoroutier de la section Toul-Nancy-Dieulouard (et sa non transformation en route nationale 2*2 voies), ainsi que les traversées de Metz (l'autoroute A31 Bis contournant la ville par l'est) et de Thionville (l'A31 bis la contournant par l'ouest) qui posent la question de leur entretien ;

- **Demandent** la prise en compte des problématiques de traitement des nuisances et pollutions connexes, notamment en matière de bruit et de qualité de l'air, avec une attention particulières sur les portions de voies de contournement les plus urbaines.

- **Prennent acte** de la décision du Parlement allemand de mettre en place un système de péage des véhicules étrangers pour l'utilisation des autoroutes et voiries nationales et de son impact sur les

flux européens, renforçant ainsi l'urgence de déployer un système de régulation des trafics de transit au sein de la nouvelle région ALCA, seule région française frontalière avec l'Allemagne.

ADOPTE A L'UNANIMITÉ

Pôle métropolitain européen du Sillon lorrain

Réunion du Conseil syndical

du

Lundi 11 mai 2015

ETAIENT PRESENTS :

M. Pierre BOILEAU (Communauté urbaine du Grand Nancy),
M. Dominique GROS (Communauté d'agglomération de Metz Métropole),
M. Henri HASSER (Communauté d'agglomération de Metz Métropole)
M. Michel HEINRICH (Communauté d'agglomération d'Epinal),
M. Laurent HENART (Communauté urbaine du Grand Nancy),
M. Pascal LARRIERE (Communauté d'agglomération d'Epinal),
M. Richard LIOGER (Communauté d'agglomération de Metz Métropole),
M. Bertrand MASSON (Communauté urbaine du Grand Nancy),
M. Jean-Marie MIZZON (Communauté d'agglomération des Portes de France-Thionville),
Mme Afafe RAFIKI (Communauté d'agglomération d'Epinal),
M. André ROSSINOT (Communauté urbaine du Grand Nancy),
M. François WERNER (Communauté urbaine du Grand Nancy).

ETAIENT EXCUSES :

M. Philippe PONCELET (Communauté urbaine du Grand Nancy).
M. Patrick WANT (Communauté d'agglomération des Portes de France-Thionville).

AVAIENT DONNE POUVOIR :

M. Jean-Luc BOHL (Communauté d'agglomération de Metz Métropole) à Henri HASSER.
M. François GROSDIDIER (Communauté d'agglomération de Metz Métropole) à François WERNER.
M. Bruno VALDEVIT (Communauté d'agglomération de Metz Métropole) à Afafe RAFIKI.
M. Yannick VILLEMIN (Communauté d'agglomération d'Epinal) à M. Michel HEINRICH.
M. Patrick WEITEN (Communauté d'agglomération des Portes de France-Thionville) à Jean-Marie MIZZON.

Je certifie que le présent
acte a été publié le :

18 MAI 2015

Pour extrait, le Président,

Michel HEINRICH