

<i>Nombre de membres au Conseil Métropolitain : 101 titulaires – 42 suppléants</i>	<i>Conseillers en fonction : 100 titulaires – 42 suppléants</i>	<i>Conseillers présents : 83 Dont suppléant(s) : 1 Pouvoirs : 14 Absent(s) excusé(s) : 17 Absent(s) : 1</i>
--	---	---

Date de convocation : 24 janvier 2023

Vote(s) pour : 87
Vote(s) contre : 7
Abstention(s) : 3

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL METROPOLITAIN

Séance du Lundi 30 janvier 2023,

Sous la présidence de Monsieur François GROSDIDIER, Président de Metz Métropole, Maire de Metz, Membre Honoraire du Parlement.

Secrétaire de séance : Pascal GAUTHIER.

Point n° 2023-01-31-CM-1 :

Motion en faveur de la mise en œuvre d'un projet multimodal de requalification et de développement de l'A31.

Rapporteur : Monsieur François GROSDIDIER

Le réseau des infrastructures de transport n'a évolué que marginalement depuis plus de 40 ans dans le nord lorrain, alors même que les flux de personnes et de marchandises ont explosé à la faveur du développement des échanges nationaux et internationaux, ainsi que de l'éloignement des lieux de domicile et de travail.

Dans ce contexte, l'A31 est une infrastructure inadaptée aux usages actuels et vieillissante. Construite entre 1960 et 1970, elle ne répond plus aux normes environnementales et sociétales actuelles. Face à une forte intensification de son utilisation et à la diversité des types de trafic qu'elle supporte, elle est confrontée à des problèmes structurels de saturation, à des conditions d'accidentologie aggravées par l'implication plus élevée des poids lourds et à un rejet affirmé de la part des riverains particulièrement exposés aux nuisances sonores.

A la fois boulevard urbain et corridor européen, cette infrastructure routière joue donc un rôle majeur dans l'organisation des flux entre les agglomérations et métropoles du territoire lorrain, et plus largement à l'échelle européenne en tant qu'itinéraire stratégique du Réseau Trans-Européen de Transports le long de l'Euro-Corridor reliant la Mer du Nord à la Méditerranée.

Son utilisation en tant qu'itinéraire de grand transit européen pour les poids lourds et d'échanges transfrontaliers est renforcée par l'existence de redevances poids lourds dans les 4 pays frontaliers du Grand Est, et à venir sur l'A35. Le lien transfrontalier qu'elle assure avec le Grand-Duché de Luxembourg, dont le dynamisme économique modifie en profondeur l'organisation des déplacements depuis 20 ans, contribue à saturer cette infrastructure au détriment même du bon fonctionnement du tissu économique local.

Le cap symbolique des 100 000 travailleurs frontaliers luxembourgeois est dépassé déjà depuis plusieurs années, et la thrombose de cette autoroute s'étend désormais sur des plages horaires débordant très largement les heures de pointe du matin et du soir. L'abandon du projet d'A32 au début des années 2000 n'a fait qu'aggraver cette situation devenue insupportable, aussi bien pour les utilisateurs de l'A31 que pour ses riverains.

Par ailleurs, les projets de développement de l'offre de transports alternatifs pour les voyageurs, notamment ferroviaires, programmés jusqu'à l'horizon 2030 ne seront malheureusement pas en capacité d'améliorer la situation actuelle. En effet, le passage de 9 000 à 23 000 places dans le cadre du projet de Réseau Express Métropolitain ne permettra même pas la prise en charge des actifs frontaliers supplémentaires qui franchiront la frontière luxembourgeoise d'ici à 2030.

Face à ces constats, il n'est plus temps de tergiverser, mais il est au contraire urgent de prendre des décisions responsables dans une actualité marquée par le prochain rendu du rapport du Conseil d'Orientation sur les Infrastructures, et par la préparation du futur volet mobilité du Contrat de Plan Etat-Région.

Notre territoire a la chance de voir cette urgence reconnue par les différentes instances nationales successives qui ont confirmé l'opportunité du projet A31bis. En effet, dès 2011 le projet d'A31bis a été inscrit dans le Schéma National des Infrastructures de Transports, puis repris dans la liste des projets prioritaires identifiés par la Commission Mobilité 21 en 2013.

Cette confirmation a permis l'engagement d'un Débat Public dont le bilan a conduit le ministère de l'Environnement, de l'énergie et de la mer à retenir le principe d'un aménagement progressif de l'ensemble de l'itinéraire de Gye à la frontière luxembourgeoise et l'engagement des études préalables à l'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique. Enfin, le 1er février 2018, le Conseil d'Orientation sur les Infrastructures a identifié le projet d'A31bis parmi les projets prioritaires dans son rapport. Malheureusement depuis, aucune étape concrète n'a pu être franchie et le démarrage de ce projet est désormais prévu au mieux à l'horizon 2027, alors même que les travaux d'élargissement de l'infrastructure, de création de voies réservées aux bus et au covoiturage ont déjà été engagés sur le territoire Luxembourgeois.

Le territoire lorrain ne peut pas rester à l'écart de ce projet et doit se mobiliser pour porter la mise en œuvre d'une A 31bis qui soit :

- respectueuse et protectrice des territoires et des populations qui seront impactés par les nouvelles sections, et ce sans que les coûts d'investissement ne puissent être considérés comme le seul critère de choix entre les variantes,
- porteuse d'un développement des points d'échange entre les infrastructures routières, au service d'une indispensable amélioration de l'accessibilité des territoires,
- garante d'une remise à niveau environnemental de l'infrastructure existante,
- accompagnée du développement des protections phoniques nécessaires à l'amélioration du cadre de vie des riverains de l'A31 et de la RN431,
- multimodale, en inscrivant la réalisation de couloirs réservés aux bus et au covoiturage dans sa section nord, mais également dans la traversées de toutes les zones urbaines, en cohérence avec le prochain déploiement des Zones à Faibles Emissions,
- complète dans la résolution des problèmes de trafic, y compris sur les infrastructures connexes,
- ouverte aux nouvelles technologies permettant la régulation dynamique du trafic et l'accueil des véhicules électriques.

En conséquence, les élus de l'Eurométropole de Metz demandent à l'Etat pour le territoire lorrain :

- L'accélération des procédures administratives préalables pour une réalisation des aménagements à court terme sur l'ensemble du projet A31bis,

- Des engagements fermes sur le projet d'A31bis dans le prochain volet mobilité du Contrat de Plan Etat-Région,
- Le choix d'un projet garantissant les intérêts des populations riveraines et de l'environnement, et qui soit porteur d'un développement des fonctionnalités assurant une desserte plus efficace des territoires,
- La mise en œuvre d'un projet résolument multimodal tourné vers l'avenir et intégrant une remise à niveau environnementale des infrastructures existantes,
- La prise en compte de la section entre Moulins-lès-Metz et Hauconcourt de l'A31, ainsi que de la RN 431 dans le cadre de ce projet.

Metz, le 31 janvier 2023

Le Secrétaire de séance

Pascal GAUTHIER
Directeur Général des Services



Pour extrait conforme
Pour le Président et par délégation
La Secrétaire Générale

Marjorie MAFFERT-PELLAT

Résumé de l'acte

057-200039865-20230130-2023-01-DC1-DE

Numéro de l'acte : 2023-01-DC1
Date de décision : lundi 30 janvier 2023
Nature de l'acte : DE
Objet : Motion en faveur de la mise en œuvre d'un projet multimodal de requalification et de développement de l'A31
Classification : 9.4 - Voeux et motions
Rédacteur : Catherine DELLES
AR reçu le : 02/02/2023
Numéro AR : 057-200039865-20230130-2023-01-DC1-DE
Document principal : 99_DE-1.pdf

Historique :

01/02/23 14:45	En cours de création	
01/02/23 14:47	En préparation	Catherine DELLES
02/02/23 08:23	Reçu	Catherine DELLES
02/02/23 08:24	En cours de transmission	
02/02/23 08:26	Transmis en Préfecture	
02/02/23 08:30	Accusé de réception reçu	