



REVUE DE PROJET #2

Communauté
d'Agglomération Portes
de France Thionville
84 449 habitants

Communauté
d'Agglomération du
Val de Fensch
70 898 habitants

Temporalité : 9 mois

Points forts

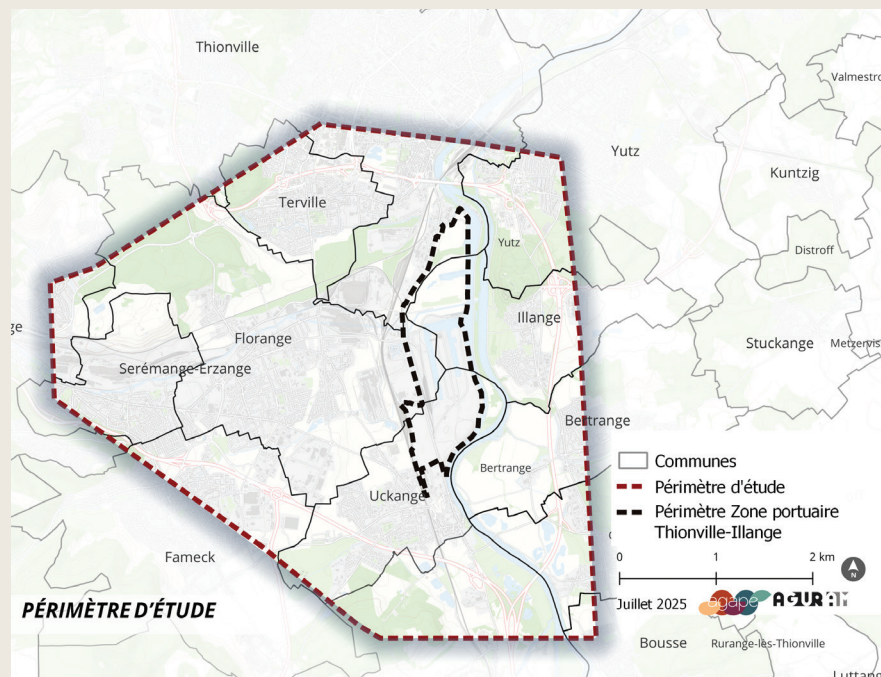
- La volonté des partenaires et agglomérations associées pour favoriser son développement économique ;
- Une consultation approfondie des acteurs concernés ;
- Mobilisation de l'outil MMUST

Points faibles

- Le tracé du barreau Nord proposé par la DUP (Déclaration d'Utilité Publique) de 2015 est situé dans un contexte urbain complexe ayant connu de nombreuses mutations au cours des dix dernières années.

ETUDE DES FLUX SUR LA ZONE PORTUAIRE THIONVILLE-ILLANGE

Zone Portuaire Thionville-Illange



Le site E-Log'In 4, situé sur l'espace portuaire de Thionville-Illange, dispose d'un important potentiel foncier et immobilier, dont le Syndicat mixte ouvert E-Log'In est chargé de la reconversion et sur lequel il plante des activités industrielles et logistiques.

Le développement du site est susceptible de générer des flux de transport significatifs, auxquels s'ajouteront les véhicules en transit, ainsi qu'un trafic local potentiellement renforcé par les projets immobiliers à proximité. L'un des enjeux majeurs de cette dynamique est l'adaptation de l'infrastructure routière afin de répondre à l'augmentation potentielle des flux par un raccordement de ce site à l'autoroute A31. Cette démarche a été accompagnée par les agences d'urbanisme AGAPE et AGURAM.

L'étude a pour but d'objectiver les perspectives de croissance du trafic dans la zone portuaire de Thionville-Illange et ses abords dans les années à venir et de déterminer les différents impacts sur le trafic routier.

Le travail a été restitué sous deux formes :

- Un rapport comprenant : un diagnostic territorial synthétique, un retour sur les entretiens réalisés (environ 40), une synthèse des flux pour les différents secteurs étudiés, les simulations réalisées à l'aide de l'outil MMUST (Modèle Multimodal et Scénarios de mobilité Transfrontaliers), ainsi que les conclusions présentant les principaux enseignements et les suites de la démarche ;
- Une cartographie au format A0 des périmètres de projets et des zones de développement.



▲ Commune de Serémange-Erzange (AGAPE)



▲ ArcelorMittal Grands Bureaux à Florange (AGAPE)

• PHASE D'OBJECTIVATION DES PERSPECTIVES DE CROISSANCE

La première étape du projet a consisté à recueillir des informations quantitatives et qualitatives sur les projets économiques des entreprises présentes dans la zone portuaire et ses abords, sur les différents projets urbains, publics comme privés, ainsi que sur les flux susceptibles d'être engendrés.

Ce travail a impliqué une consultation approfondie avec des représentants locaux de l'État, de la Région, du Département, des deux collectivités associées, des communes et des entreprises du périmètre d'étude. Plus d'une trentaine d'entretiens ont été menés dans ce cadre.

• PHASE DE SYNTHÈSE DES ÉCHANGES ET CARTOGRAPHIE DES PROJETS

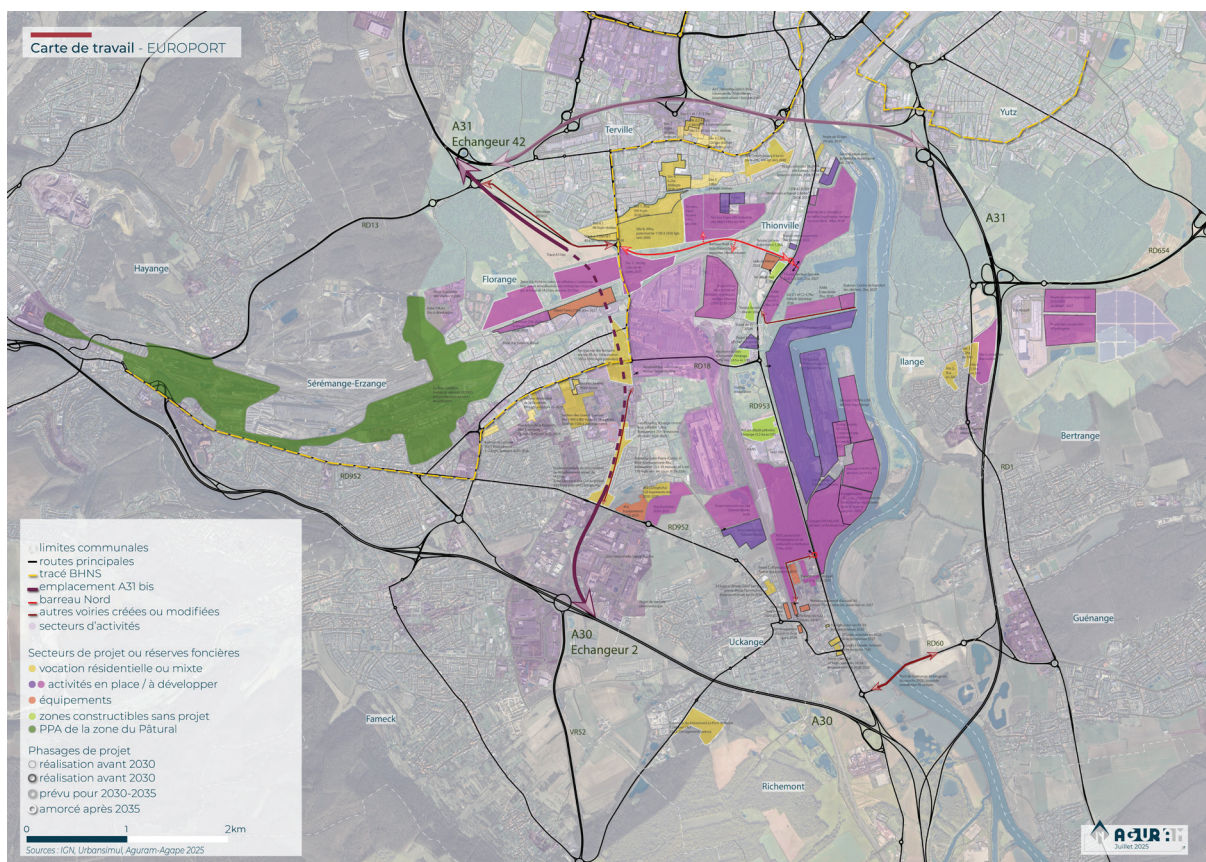
Les informations et la documentation collectées ont abouti à la réalisation d'un premier travail de diagnostic qui a permis de déterminer les principaux enjeux en matière de développement socio-économique et de mobilité du territoire, de connaître la situation des entreprises du secteur et leurs pratiques de mobilité, les projets et politiques publiques susceptibles d'impacter le trafic routier sur le secteur.

L'élaboration d'une cartographie de synthèse des projets et des zones de développement a permis aux partenaires de disposer d'une vision d'ensemble structurée des dynamiques d'évolution du secteur.

Les informations de flux collectées ont été mobilisées pour la constitution d'une base de données structurée, préalable indispensable à la modélisation, à une étape ultérieure, de l'évolution des trafics à l'échelle du secteur élargi de la zone portuaire.



▲ Vue sur le site de la Cokerie depuis Serémange-Erzange (AGAPE)



▲ Cartographie des projets et des zones de développement (AGURAM)

● PHASES D'INTÉGRATION DES DONNÉES AU MODÈLE MMUST ET CONCLUSIONS

Trois séries de simulations ont été analysées et modélisées par le CEREMA à l'aide de l'outil MMUST, sur la base des données recueillies dans le cadre du projet. Les résultats obtenus ont conduit à dégager plusieurs enseignements majeurs et pistes de suites potentielles pour la démarche engagée :

- L'ampleur des projets économiques et urbains envisagés rend nécessaire la mise en œuvre d'un aménagement routier structurant, tel que le barreau Nord. À défaut, les trafics de poids lourds et de véhicules légers seraient susceptibles de générer d'importantes nuisances sur les traversées urbaines
- La seule réalisation du barreau Nord apparaît toutefois potentiellement insuffisante et devrait s'accompagner de mesures complémentaires, telles que la régulation généralisée du trafic des poids lourds à l'échelle de l'agglomération, des interdictions ciblées de circulation des PL, le réaménagement de carrefours giratoires, ou encore la restructuration de la RD 653
- Des solutions alternatives pourraient être étudiées et d'autres tracés mis en comparaison

Les enjeux de mobilité restent très forts sur le secteur et une réflexion sur un plan de mobilité global pour l'ensemble des modes de transports pourrait apporter des réponses plus approfondies.



© AGAPE - Entrée de la Zone Portuaire Thionville-Ilange

Pilote du projet - Rédaction

- *Cristina BURTEA, Chargée d'études principales
Economie, Commerce, Zones d'activité*

Infographie

- *Andy NAUD, Chargé d'études Projets Urbains et
Infographie*

Contactez-nous

**Agence d'Urbanisme
et de Développement Durable
Lorraine Nord**

Espace Jean Monnet
Bâtiment Eurobase 2
F-54810 LONGLAVILLE
Tél : (+33) 03 55 26 00 10
agape@agape-lorrainenord.eu
www.agape-lorrainenord.eu