

**CONVENTION DE MAÎTRISE D'OUVRAGE UNIQUE POUR LA MISE EN ŒUVRE D'UNE
ETUDE CIRCULATION AU TITRE DE L'ACTION CŒUR DE VILLE ET LA CREATION
DES Z.A.C. COURONNE ET RIVE DROITE ET DU DEPLOIEMENT DU B.H.N.S.**

Entre

La Ville de Thionville, représentée par son Maire, M. Pierre CUNY, dûment habilité aux fins des présentes en vertu d'une délibération du Conseil Municipal du **27 JUIN 2022** et désignée sous le terme « la Ville »,

La Communauté d'Agglomération Portes de France-Thionville représentée par sa 1ère Vice - Présidente, Mme Clémence POUGET, dûment habilitée aux fins des présentes en vertu d'une délibération du Conseil Communautaire du 23 juin 2022 et désignée sous le terme « la Communauté d'Agglomération »,

Et

Le Syndicat Mixte des Transports Urbains Thionville - Fensch, représenté par son Président, M. Roger SCHREIBER, dûment habilité aux fins des présentes en vertu d'une délibération du Comité Syndical du **4/7/2022** et désigné sous le terme « le SMiTu ».

Vu les dispositions de l'article 2422-12 du Code de la commande publique ;

Vu l'avenant n°1 à la convention Action Cœur de Ville signée le 20/09/2020, pilotée par la Ville de Thionville et la Communauté d'Agglomération Portes de France Thionville dont un des axes forts est dédié au développement de l'accessibilité, des mobilités et des connexions intra et extra-urbaines ;

Considérant le projet de Bus à haut niveau de service (B.H.N.S.) porté par le SMiTu et son impact futur sur les conditions de circulation à l'échelle de l'agglomération ;

Considérant le projet Thionville Rive Droite porté par la Ville de Thionville, dont l'objectif est de transformer le quartier gare en quartier résidentiel (1200 logements) et d'activités tertiaires ou de services ;

Considérant le projet de création de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) Couronné porté par la Communauté d'Agglomération Portes de France Thionville, dont l'objectif est de développer une offre de logements et des activités tertiaires en passant par une réhabilitation lourde, enjeu majeur et identitaire fort pour le territoire au vu de la richesse du patrimoine existant ;

Au regard de l'imbrication et de la continuité géographique des différents projets :

PREAMBULE

La Ville de Thionville et la Communauté d'Agglomération Portes de France Thionville sont partenaires du programme Action Cœur de Ville, visant à redynamiser le cœur d'agglomération.

Dans ce programme, s'inscrivent notamment les actions suivantes :

- La requalification de la Rive Droite (fiche action n°69) : projet de renouvellement urbain de l'île de la gare, conçu en prolongement du centre-ville comme le futur cœur de l'agglomération. Il devrait accueillir 1200 logements et 18 900 m² d'activités ;
- La requalification du quartier Couronné dont l'objectif est de s'inscrire dans une démarche qualitative en permettant de trouver une meilleure harmonie entre préservation du patrimoine et requalification urbaine en intégrant les enjeux patrimoniaux et archéologiques et en valorisant le patrimoine existant de la Zone du Couronné et du Quartier des Artisans en entrée de ville ;
- La définition d'une stratégie globale de mobilité pour le Cœur de Ville, intégrant le projet de B.H.N.S. ;
- La réalisation d'une enquête origine/destination (fiche action n° 44.2) afin de quantifier et de qualifier les flux de circulation empruntant le Pont des Alliés et le Boulevard Schuman.

Les différentes requalifications du cœur de ville vont entraîner un report et/ou un accroissement du flux routier qu'il convient de mesurer afin d'évaluer l'impact qu'elles vont engendrer sur le trafic au sein de l'agglomération, d'autant que les axes desservant les projets sont déjà congestionnés aux heures de pointes. Ces secteurs seront par ailleurs desservis par les deux lignes de B.H.N.S. du projet Citézen porté par le SMiTU qui va redéfinir les habitudes de déplacement sur le territoire.

Réglementairement, l'évaluation des impacts des projets urbains sur la voirie est obligatoire. Elle doit compléter les dossiers de création de ZAC et permet notamment de confirmer le dimensionnement des voies et des carrefours et leur régulation dans le cadre des futurs projets d'aménagement.

Considérant la continuité géographique des différents projets et leur imbrication dans la stratégie de développement du Cœur de Ville, les cosignataires conviennent de la pertinence de réaliser l'étude de circulation conjointement ;

Considérant la demande émise par la MRAe au titre de son avis sur l'étude d'impact de la ZAC Couronné ;

IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1 - Objet de la convention

La présente convention a pour objet de désigner, au titre du transfert de maîtrise d'ouvrage, un maître d'ouvrage unique chargé de mener une étude de circulation commune aux parties mesurant l'impact des projets d'aménagement des secteurs Couronné et Rive Droite, et du B.H.N.S. ».

La Ville de Thionville est désignée Maître d'ouvrage unique de l'opération.

Article 2 - Personne habilitée à engager le maître d'ouvrage unique

Monsieur le Maire de Thionville, ou son représentant dûment habilité, est la personne responsable de l'exécution de la présente.

Article 3 – Obligations de la Communauté d'Agglomération

La Communauté d'Agglomération s'engage à fournir à la Ville l'ensemble des renseignements et documents nécessaires pour la bonne réalisation de la mission, notamment :

- Les plans, objectifs et enjeux du projet d'aménagement de la ZAC du Couronné ;
- Les études de circulation et comptages éventuellement réalisés depuis 2018 par la collectivité dans le cadre du projet.

Elle participera au suivi et à la validation de la mission dans les conditions précisées à l'article 6.5.

Article 4 – Obligations du SMiTU

Le SMiTU s'engage à fournir à la Ville l'ensemble des renseignements et documents nécessaires pour la bonne réalisation de la mission, notamment :

- Les plans du projet d'aménagement du BHNS sur le périmètre d'études ;
- Les études de circulation et comptages antérieurs réalisés depuis 2018 par le Syndicat dans le cadre du projet.

Il participera au suivi et à la validation de la mission dans les conditions précisées à l'article 6.5.

Article 5 – Obligations de la Ville

La Ville, en sa qualité de maître d'ouvrage unique, exécute les travaux et prestations objet de la présente convention.

Outre la définition du programme, la mission du maître d'ouvrage unique porte sur les éléments suivants :

- Définition des conditions administratives et techniques selon lesquelles l'étude de circulation sera réalisée ;
- Signature et gestion des marchés d'assistance à maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre ;
- Coordination des intervenants ;
- Gestion administrative, financière et comptable de la mission ;
- Le cas échéant, gestion des contentieux ;
- Conclusion de tout acte nécessaire à l'exercice de la mission.

Article 6 – Description de la mission

6.1 – Contexte et problématique

Les déplacements dans l'agglomération thionvilloise sont fortement liés à la position stratégique de Thionville (10 km de la frontière luxembourgeoise et 28 km de Metz) et au nombre de travailleurs frontaliers (34% des actifs de la CAPFT). Ce contexte génère un trafic routier et ferré pendulaires qui saturent en heure de pointe, notamment à destination de Luxembourg.

La fourche qui lie les deux routes départementales (rond-point du Couronné), la place du Luxembourg et la Place de la République est au centre de ce système. Elle est fortement impactée par la circulation de transit et par la saturation du réseau autoroutier.

La gare, située sur une île à proximité de l'hyper-centre, génère un flux automobile et piéton important. L'évolution des besoins en places de stationnement, supérieure actuellement à l'offre, amène la collectivité à revoir le système de desserte de la gare à travers la mise en place d'un B.H.N.S., d'une passerelle piétonne et la construction d'une offre de stationnements en silo.

A cette situation connue, s'ajoute les projections de trafic ferroviaire. Elles prévoient une augmentation de 250 % du nombre de voyageurs par jour d'ici 2030. En 2018, sur l'axe Metz-Luxembourg, la gare accueillait quotidiennement 3 500 voyageurs. A l'horizon 2028, ils seront environ 8 800 voyageurs/jour.

Grâce au Programme national Action Cœur de ville, l'activité commerciale et le marché de l'habitat se redynamisent. Depuis 2019, la vacance commerciale a effectivement baissé de moitié. Sur le volet habitat, depuis 2016, 800 logements ont été produits dans le périmètre de l'Opération de Revitalisation du Territoire (O.R.T.). Aussi, une Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat – Renouvellement Urbain est en cours grâce à l'A.N.A.H., la Banque des Territoires, la Communauté d'Agglomération et la Ville. L'objectif est d'accompagner la réhabilitation de 190 logements en cinq ans. Ces actions participent également à l'accroissement de flux de circulation.

En outre, la mise en œuvre des projets de renouvellement urbain Rive Droite et Couronné ainsi que l'arrivée du B.H.N.S. dans ce même secteur conduisent aujourd'hui les acteurs publics à s'interroger sur le fonctionnement de « cette fourche » et sur la configuration des futurs carrefours attenants à celui-ci.

6.2 - But et objectifs de la mission

L'étude de circulation, objet de la présente convention, a pour but de confirmer la faisabilité des projets Z.A.C. Rive Droite, Z.A.C. du Couronné et la stratégie mobilité d'Action Cœur de Ville, dont est partie prenante la desserte par le B.H.N.S.

Sur le plan mobilité, la stratégie mobilité Action Cœur de Ville se décline à travers les principes suivants :

- Répartir de manière homogène les parkings entre la gare et le cœur de ville avec un jalonnement dynamique. Il s'agit de réorganiser les flux d'accès à la gare et au centre-ville, afin de désengorger l'île ferroviaire tout en garantissant un accès aisé et rapide (B.H.N.S., passerelle piétonne) – « Desservir l'île sans congestionner les alentours » ;
- Réduire le trafic sur le Pont des Alliés et faire profiter le centre commerçant des migrations pendulaires ;
- Encourager les échanges entre le centre-ville et la périphérie par l'usage des modes actifs et des transports en commun (intégrer le réseau de pistes cyclables, accueillir le B.H.N.S.) ;
- Hiérarchiser les flux aux abords du cœur de ville (itinéraire préférentiel pour le transit, piétonnisation renforcée, simplification de carrefours).

Sa viabilité repose sur une connaissance affinée des flux traversant le territoire, notamment cette entrée Sud- Est de la ville. La compréhension de ce point noir de circulation et de ses enjeux est clef dans les actions et les décisions à prendre concernant la circulation dans le périmètre O.R.T.

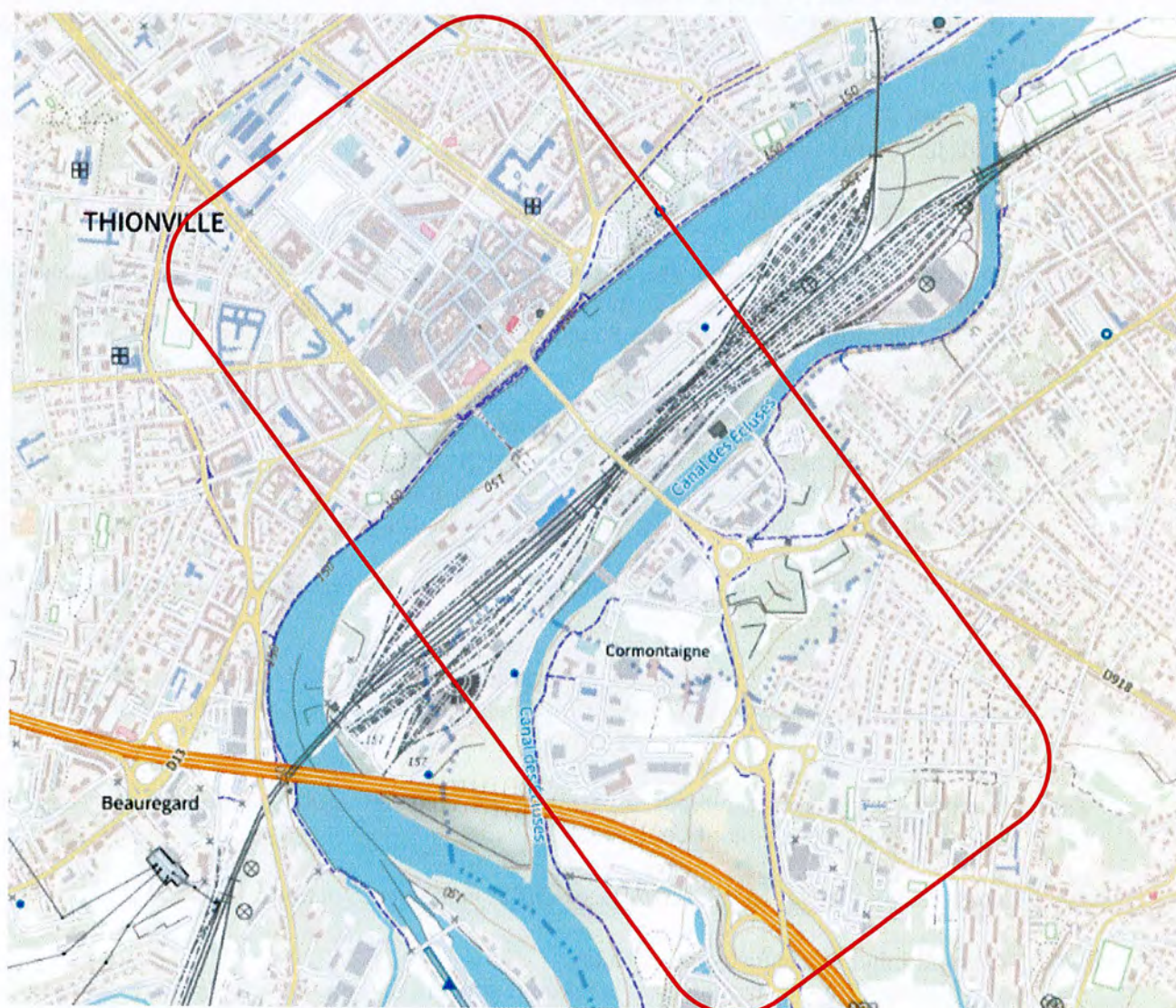
L'étude doit ainsi permettre de :

- Actualiser la connaissance sur les origines géographiques et les flux de destination (les trajectoires) des véhicules empruntant le périmètre d'étude défini au 6.3 ;
- Confirmer le fonctionnement global de la circulation et de l'entrée du Cœur de ville ;
- Mesurer l'impact du projet de B.H.N.S. sur les carrefours ;
- Réaliser une simulation dynamique des projets et vérifier leur impact sur la circulation à la fois à l'échelle de chaque projet et à l'échelle globale du périmètre d'étude ;
- Confirmer le dimensionnement et le bon fonctionnement du carrefour Boulevard Schuman / Place de la Gare requalifié ;

- Evaluer les effets du projet sur le trafic routier en dehors des limites de la ZAC du Couronné et sur les nuisances et pollutions associées pour anticiper la mise en œuvre de mesures d'évitement, de réduction et de compensation ;
- Actualiser l'étude spécifique réalisée par IRIS Conseil en 2010 concernant la requalification du giratoire, afin d'apporter des clés de compréhension qui permettent de conforter le choix de créer deux giratoires en centre de la Z.A.C. du Couronné ;
- Conforter la trame viaire de la Z.A.C. du Couronné pour valider ou faire évoluer les choix au regard des évolutions du trafic et des nouvelles modélisations ;
- Actualiser en conséquence l'évaluation des effets du projet sur le trafic routier au-delà du périmètre de la ZAC du Couronné ;
- Le cas échéant, ajuster le dimensionnement des projets P+R programmés Place du Luxembourg, Place de la République et Cormontaigne.

6.3 - Périmètre d'étude

Le périmètre d'étude s'étend des accès à l'autoroute depuis le rond-point de la D1, commune de Yutz, à la Place du Luxembourg et la Place de la République, commune de Thionville.



6.4 - Mission du maître d'œuvre

L'étude est confiée à CPEV. La prestation demandée comprend une tranche ferme et une tranche optionnelle.

6.4.1 – Diagnostic de la circulation

Sur la base des études existantes et d'un échange avec les services des signataires, CPEV réalisera un diagnostic de la circulation actuelle sur l'axe D1 – Rond-point du Couronné / Place du Luxembourg / Place de la République.

Ce diagnostic s'appuiera sur :

- Des comptages routiers directionnels suivant le plan défini au Cahier des clauses techniques particulières.
Ces comptages doivent permettre de quantifier et de qualifier les flux de circulation empruntant le Pont des Alliés et le Boulevard Schuman. Il s'agit de relever la provenance des véhicules en rabattement vers le cœur de ville, vers les stationnements autour de la gare, ainsi que les flux de transit via le Pont Schuman et le Couronné (transit, accès autoroute, destination centre-ville, accès gare, ...).
Les comptages seront menés un mardi ou un jeudi en dehors de tout événement exceptionnel ou de période de vacances scolaires, aux heures de pointes le matin et le soir.
A cette occasion et au même moment, un comptage directionnel sera effectué sur le carrefour Robert Schuman / Place de la Gare.
- Une enquête Origine – Destination par interviews in-situ et/ou relevés de plaques minéralogiques suivant le plan défini au Cahier des clauses techniques particulières.

La modélisation de l'état initial de la circulation permettra de formaliser l'organisation actuelle du trafic depuis le Rond-Point Cormontaigne jusqu'à la Place du Luxembourg et inversement.

6.4.2 – Simulations dynamiques

Sur la base de l'état initial et en prenant en compte le projet de B.H.N.S., CPEV procèdera aux simulations dynamiques permettant de modéliser le fonctionnement de l'axe Percée Sud – Place du Luxembourg – Place de la République à l'horizon 2035, intégrant les projets de requalification des Z.A.C. Rive Droite et du Couronné.

Au regard d'un ou deux scénarii par secteur, CPEV proposera :

- Une simulation dynamique pour la Z.A.C. Rive Droite ;
- Une simulation dynamique pour la Z.A.C. du Couronné ;
- Une simulation dynamique intégrant les deux secteurs, Rive Droite et Couronné.

Ces simulations seront proposées aux signataires afin de permettre, si besoin, de reprendre les plans-guides des différents projets.

Si les plans-guides devaient être modifiés au regard des simulations dynamiques, CPEV réalisera de nouvelles simulations dynamiques sur les scénarios définitifs afin de vérifier leur bon fonctionnement.

Les simulations définitives pourront être intégrées dans les études d'impacts des dossiers de création de Zones d'Aménagement Concerté.

6.4.3 – Tranche optionnelle : circulation le week-end et modes actifs et doux

La tranche optionnelle comporte deux volets :

- Un diagnostic de la circulation le week-end (samedi et/ou dimanche) pourra être sollicité au maître d'œuvre par des comptages et une enquête origine-destinations complémentaires. L'objectif est d'identifier les flux de circulation vers le centre-ville et le fonctionnement de ce morceau de territoire dans un contexte nettement différent mais dont les effets sont significatifs pour le Cœur de Ville.
- Des comptages de mode actifs et doux en semaine

L'impact des projets d'aménagement sur ces deux volets ne concerne pas cette tranche optionnelle.
Il s'agit plus d'une compréhension de la situation actuelle.

6.5 – Pilotage et suivi de la mission

Une instance de pilotage composée d'un représentant élu de chaque structure cosignataire de la présente validera les différentes étapes de la mission. Celle-ci se réunira à minima :

- Au lancement de l'étude ;
- A la restitution du diagnostic ;
- A la remise des simulations dynamiques.

Les techniciens référents des différents projets pourront être mobilisés tout au long de l'étude dans le cadre de réunions techniques nécessaires pour le déroulé de la mission.

6.6 – Calendrier prévisionnel

L'étude objet de la présente se déroulera au second semestre 2022.

Article 7 – Modalités de passation des marchés

Le marché de maîtrise d'œuvre est confié à CPEV au titre de l'accord-cadre signé entre la Ville de Thionville et le prestataire.

Article 8 – Coût des prestations et règlement des dépenses

8.1 – Coût des prestations

Le coût des prestations est évalué à 85 000 euros hors taxes, soit 102 000 euros toutes taxes comprises, tranche optionnelle incluse.

Ce montant constitue un maximum.

8.2 – Répartition financière des dépenses

Les parties conviennent que le montant total des dépenses sera réparti entre les trois signataires comme suit :

Structure	Participation	Montant maximum TTC
VILLE	47%	48 000 €
SMITU	35%	36 000 €
C.A.P.F.T.	18%	18 000 €

8.3 – Règlement des dépenses

A réception de la facture du prestataire, le maître d'ouvrage unique émettra le titre de recette correspondant à l'attention de la Communauté d'Agglomération et du SMiTU.

Article 9 - Subventions

Le maître d'ouvrage unique sollicitera les partenaires pour l'octroi d'éventuelles subventions.

En cas d'avis favorable d'un ou plusieurs partenaires, le montant de la dépense à répartir entre les signataires de la présente sera le coût total de l'étude déduction faite du montant des subventions octroyées.

Article 10 - Durée de la convention

La présente convention prend effet à la date de signature pour une durée d'un an.

Article 11 - Litiges

Les litiges relatifs au contenu et à l'application de ces dispositions sont du ressort du Tribunal Administratif de Strasbourg.

Fait à Thionville, en 3 exemplaires le 24 JUIN 2022

Pour la Ville de Thionville,
Le Maire

Dr Pierre CUNY



Pour la Communauté d'Agglomération Portes de France Thionville,
La 1ère Vice-Présidente

Clémence POUGET



Pour le Syndicat Mixte des Transports Urbains
Le Président,

Roger SCHREIBER

