Liaison A 30 – A 31 Nord: une opportunité pour une mobilité durable

L'Etat a, depuis bientôt 50 ans, préservé une emprise réservée à une infrastructure routière reliant la vallée de l'Orne à Thionville. Le dossier propose une autoroute limitée à 110 km/h dédiée au transit dévié de Thionville (50 à 68 000 véhicules/jour dont 10 000 PL!). Cette option est difficile à défendre (j'en sais quelque chose...) tant il est compliqué d'expliquer le bienfait de transférer des nuisances de Thionville à Florange. Et il n'y a pas d'autre tracé autoroutier possible ; le Maître d'ouvrage a raison sur ce point.

Outre son acceptabilité faible, le projet est d'une complexité pharaonique : l'échangeur sur A 30 et une tranchée couverte dont le maître d'ouvrage ne manquera pas de vouloir réduire le linéaire au strict nécessaire de la loi Bruit de 1992 - et dont on ignore le profil en long compte tenu de la proximité de la nappe aquifère.

Une solution douce plus acceptable et infiniment moins coûteuse consisterait à profiter de l'emprise réservée pour y insérer un <u>Transport en Commun en Site Propre</u> (bus à haut niveau de service, BHNS ou tramway périphérique connecté à celui de Luxembourg Ville) associée à une <u>voie urbaine</u> et paysagée entre A 30 et Bétange. Le TCSP rejoindrait Luxembourg le long d'A 31.

L'emprise réservée est suffisante pour y construire :

- une plateforme tramway de 5 m de large ou de 6,5 m pour un BHNS
- deux voies urbaines de 3 mètres de large <u>limitées à 50 km/h</u> et dédiées aux trafics locaux (transit PL interdit)
- 4 mètres en faveur des modes doux, marche et bicyclettes.

Les échanges sont des carrefours plans. Le profil en long colle au mieux au terrain naturel. Des protections acoustiques sont mises en place au niveau des habitations et des établissements scolaires et sportifs.

Fameck / Sainte Agathe est le site idéal pour implanter un terminus tramway ou BHNS avec un parc relais conséquent où capter les demandes de déplacements frontaliers originaires de la Vallée de l'Orne par la VR 52, de toute la Vallée de la Fensch par A 30 et depuis la Vallée de la Moselle (Guénange, Mondelange)...

Au niveau de Florange, ce boulevard multimodal, en prolongement de la VR 52, pourrait écouler 12 000 véhicules/ jour et autant de passagers tramway/ BHNS. Une modélisation plurimodale <u>en heure de pointe</u> pourrait calculer les flux attendus sur le TCSP, sur le réseau SNCF/ CFL, sur le tramway du Luxembourg et sur A 31 afin de vérifier la nécessité de son élargissement.

L'ensemble du projet (tramway ou BHNS + boulevard urbain) n'est pas très compliqué techniquement ni même financièrement : l'Europe mettra volontiers la main au gousset pour un transport collectif en site propre transfrontalier (après tout, son coût total reste inférieur à 2% de celui de la LGV Lyon Turin). Par contre, c'est un challenge du point de vue gouvernance. Il faudra une grande dose d'imagination institutionnelle et de coopération frontalière pour trouver le bon porteur du projet. Mais plutôt que d'accompagner la croissance des trafics, il vaut mieux l'infléchir par des offres alternatives.



Nantes : TCSP + 2 voies de 3 mètres + bandes cyclables + trottoirs

A 48 Grenoble

