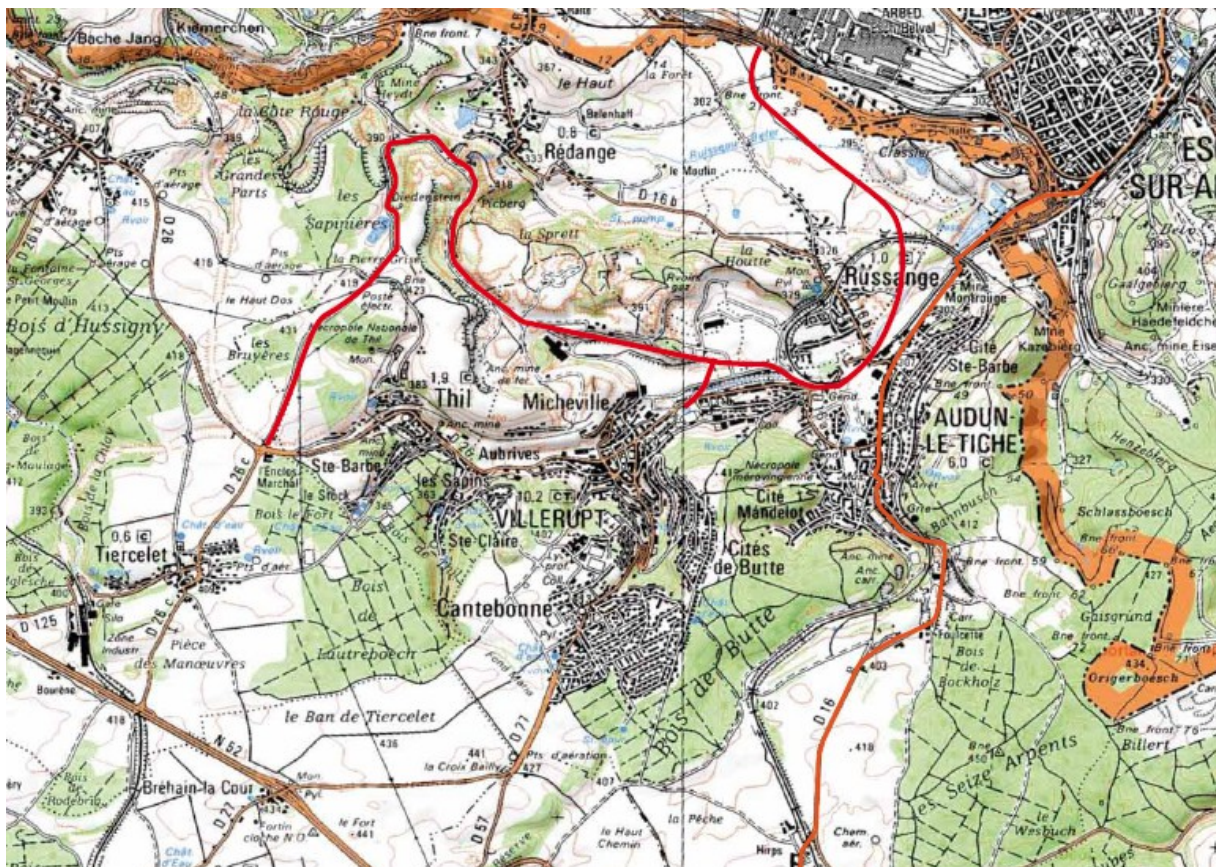


Liaison Belval-A30

UN PROJET D'INTERET GENERAL MAJEUR ?



Il n'est pas difficile d'utiliser les indicateurs de la situation actuelle, qui attestent largement une saturation critique du réseau routier dans le Val d'Alzette, pour convaincre de l'urgence de remédier à la situation. Avec 25 à 30000 véhicules par jour sur la D16 à Audun-le-Tiche, il est évident que la situation y est rendue y est rendue invivable, que ce soit pour les riverains dont l'environnement quotidien est écrasé par un trafic routier démesuré, et pour les automobilistes qui pour la plupart effectuent un trajet domicile-travail transfrontalier dont la durée est aussi détendue qu'aléatoire.

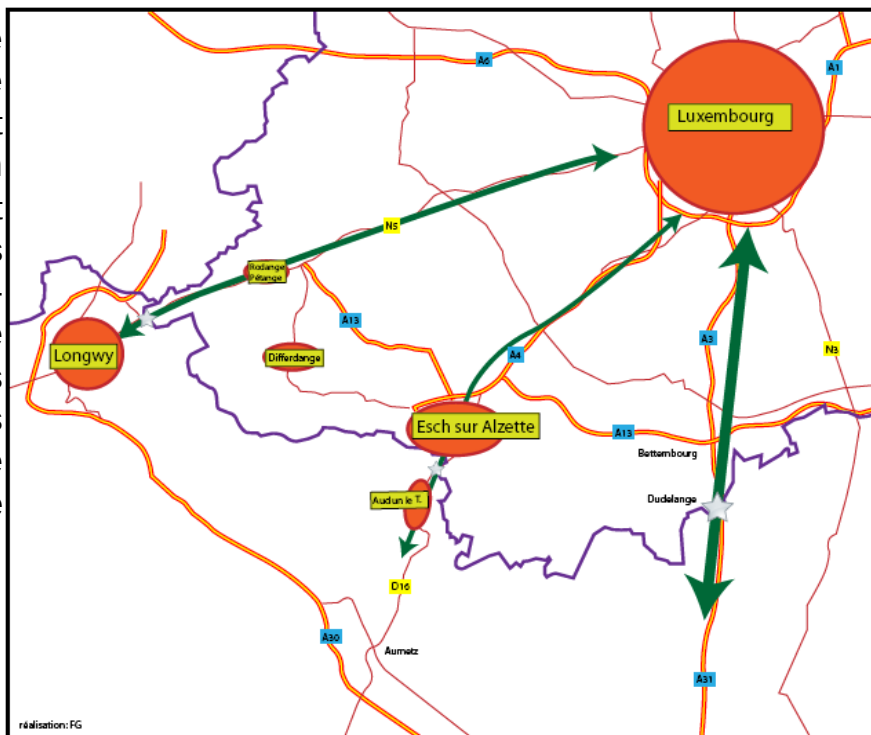
Il n'est donc pas question de relativiser les difficultés dénoncées. Résoudre ce problème relève bel et bien de l'intérêt général. Malheureusement, aucun projet à l'heure actuelle n'est susceptible d'arranger durablement la situation. Le projet de liaison Belval – A30 ne résoudra pas les problèmes

de situation à Audun-le-Tiche avec son tracé excessivement sinueux, qui continue à traverser le tissu urbain d'Audun le Tiche au lieu de l'éviter, qui ne relie pas l'A30, et qui n'est même pas connectée à la D16 qu'elle est pourtant sensée dévier. Si une telle route était ouverte à la circulation, non seulement les flux massifs entre l'A30, le Pays-Haut et le Luxembourg continueraient à traverser Audun-le-Tiche, mais en plus de cela une telle route provoquerait du trafic supplémentaire dans le Val d'Alzette. Le tracé incompréhensible peut s'expliquer par une volonté acharnée de faire des économies en réutilisant des emprises existantes, même si celles-ci sont absolument inadéquates, et une stratégie de la part de la direction de l'intercommunalité d'utiliser l'argument de la congestion routière pour se faire financer une route desservant les futures zones prévues d'être urbanisées par le Conseil Général, à leur place. Indépendamment des problèmes de circulation rencontrés autour dans le Val d'Alzette, il est impossible d'affirmer que le projet de route proposé soit d'intérêt général majeur.

Les développements ci-dessous sont un raisonnement à l'absurde qui étudie la principale lacune de toutes les études techniques relatives à ce projet : la situation finale, si une telle route était ouverte à la circulation.

1) Echelle régionale : l'appel d'air vers Audun depuis Bettembourg et Rodange.

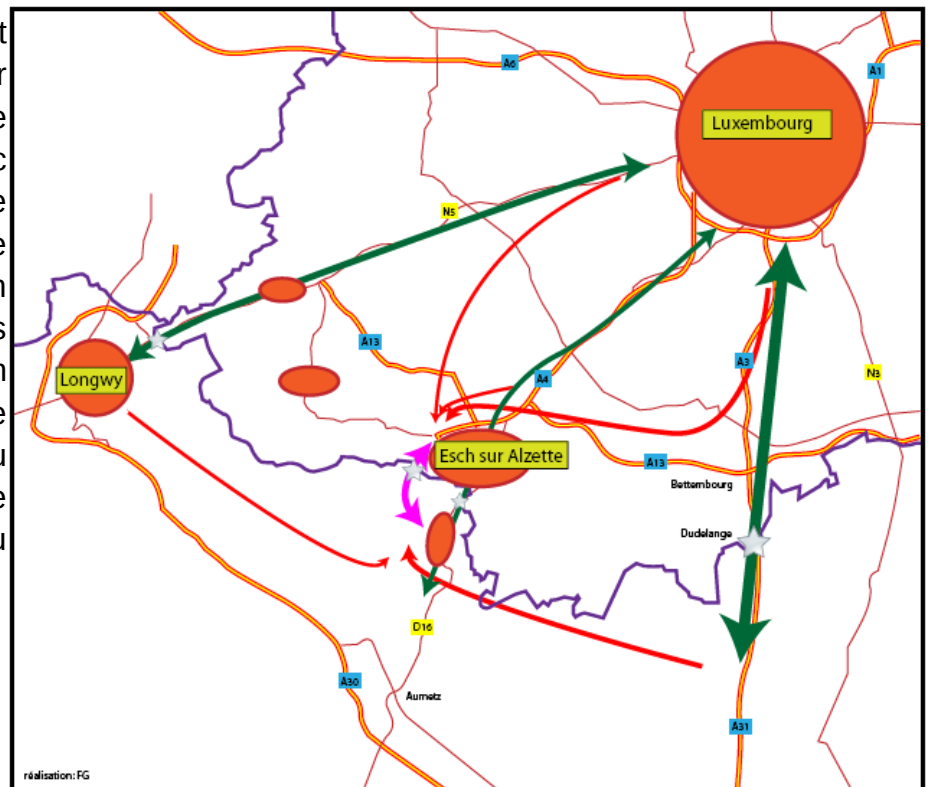
Une analyse des flux à l'échelle régionale et leur bouleversement suite à l'apparition d'une telle route peut paraître très large par rapport aux 9 km de route nouvelle, mais elle est indispensable car la majorité des déplacements transitant par Audun-le-Tiche sont supérieurs à 20 km. Elle permet de comprendre l'ampleur des flux transfrontaliers sur l'ensemble des points d'échange sur la frontière commune entre la France et le Luxembourg.



Les axes transfrontaliers correctement accessibles sont au nombre de trois. La route Esch – Audun est le moins important, du fait de la présence de ces deux villes de chaque côté qui limitent

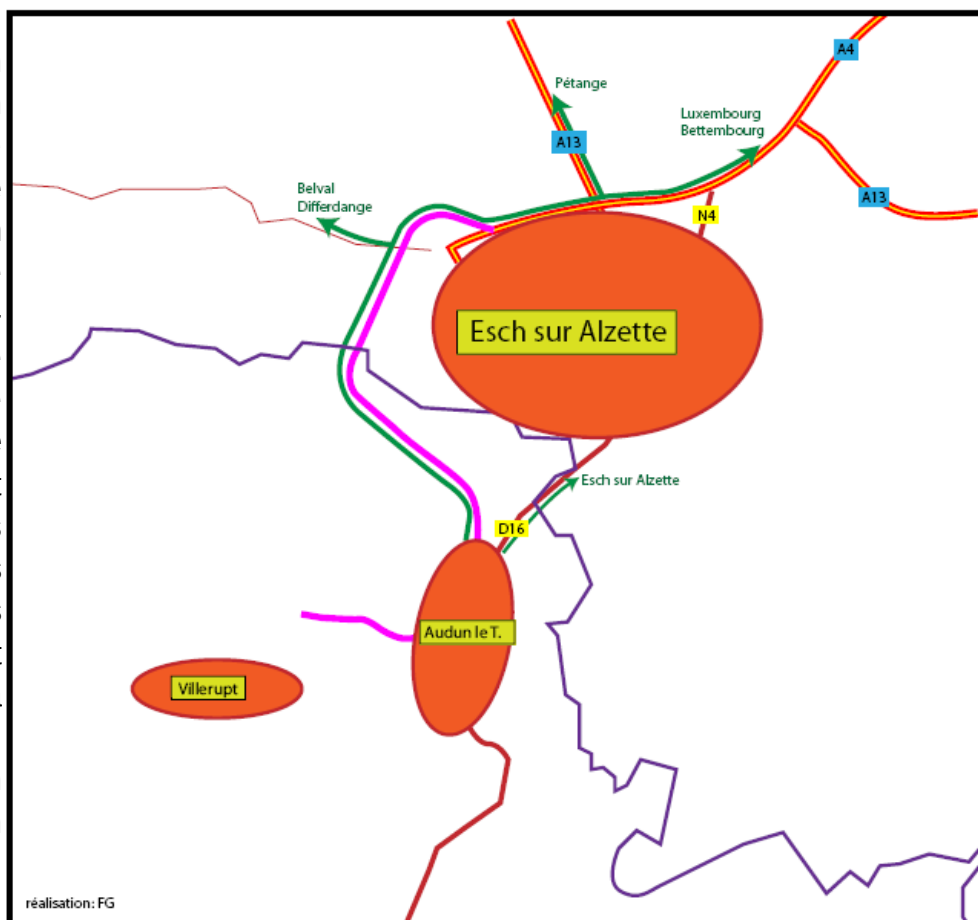
son accessibilité ; sur les longs trajets les automobilistes sont incités à emprunter les autres accès, et notamment Dudelange. Mais si l'A4 luxembourgeoise, actuellement en cul-de-sac était prolongée en France, cela ouvrirait un passage quasiment aussi accessible que Dudelange. Avec un tel changement de donne, il est évident que, vu la pression du trafic transfrontalier, l'ouverture d'une telle route provoquerait un appel d'air d'ampleur vers l'Alzette.

L'étude des trafics est gravement erronée, car pour étudier le départage du trafic sur cette route, elle se base sur le trafic actuel, au lieu de tenir compte de l'augmentation immédiatement de ce trafic, déclenchée par l'apparition de ce nouveau passage. Mais nous verrons plus loin qu'indépendamment de l'appel de trafic généré par ce nouveau passage, des études prévoient de toute façon une augmentation du trafic à Audun-le-Tiche.



2) La partie nord du projet : un contournement d'Esch-sur-Alzette

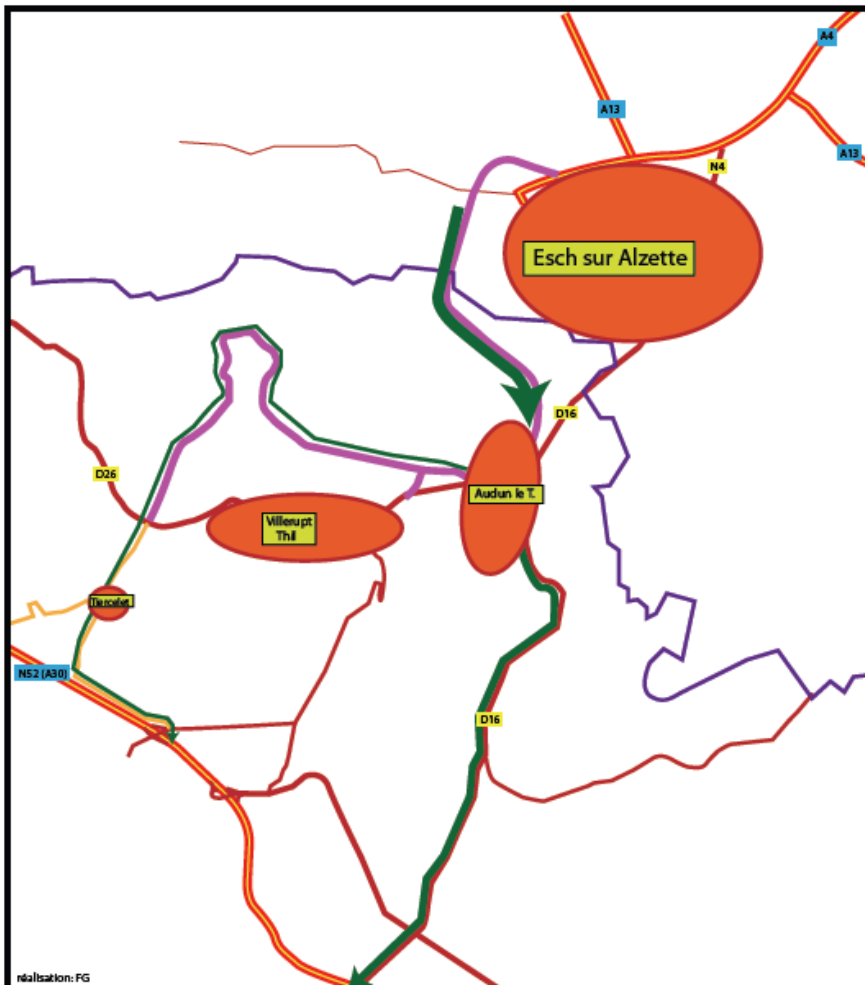
La partie du projet située entre la frontière et le raccordement du Moulin à Audun le Tiche est le tronçon qui risque de rencontrer le plus de succès, car il constitue un contournement efficace... pour Esch-sur-Alzette (ce qui explique la contribution financière du Luxembourg). En effet, alors qu'à l'heure actuelle le passage par le centre-ville d'Esch est obligatoire en arrivant au Luxembourg, que l'on se dirige vers Luxembourgville ou Belval et Differdange, le prolongement du projet côté luxembourgeois, achevé, se raccorde dans le prolongement de l'A4 (L), et donne un accès direct à l'A13. Ainsi, hormis les frontaliers se dirigeant vers Esch-même, tous auront intérêt à contourner la ville par la partie nord du contournement. La D16 au nord d'Audun jusqu'à Esch risque d'être en effet sérieusement déchargée.



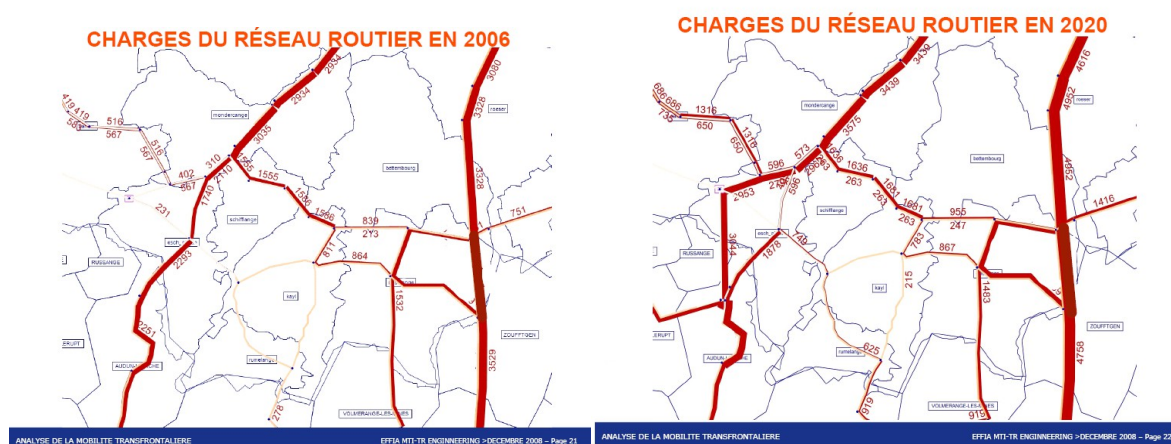
Mais si le projet est un contournement efficace pour Esch, il n'en est pas de même pour Audun-le-Tiche, et si la partie nord de la D16 à Audun sera en partie déchargée, le problème ne sera que déplacé à Audun. Car, plus au sud, ça se gâte...

3) Les flux traverseront toujours Audun-le-Tiche

Ainsi donc, une forte partie du trafic transfrontalier de la D16 risque d'être reporté sur le nord du contournement, qui permet à cet endroit d'éviter Esch-sur-Alzette. Mais arrivé au giratoire du Moulin, au niveau du garage Renault à Audun, l'automobiliste arrivant du Luxembourg aura le choix entre deux directions. Soit poursuivre le projet sur sa partie en Meurthe-et-Moselle, et son tracé sinueux qui finit par s'échouer au large de Thil sur la D26. Pour poursuivre (vers l'A30 et le Pays-Haut), il faudrait continuer sur de petites routes en traversant Tiercelet, puis utiliser des routes communales pour rejoindre un des échangeurs de l'A30 dont aucun n'est accessible directement. Ou alors regagner la D16 vers Aumetz qui, sans obstacle de plus après Audun, relie directement l'A30, et les principaux foyers de peuplement du Pays-Haut. Il est évident que les automobilistes en transit choisiront la deuxième solution. Détail fâcheux : le seul obstacle désormais sera la traversée d'Audun. A Audun, la circulation sera certes légèrement déplacée, mais toujours aussi présente.



Le fait qu'il n'y ait plus qu'un seul obstacle (plus de traversée d'Esch) entre le réseau Luxembourgeois et Aumetz (c'est à dire l'A30 et la D906), renforcera l'attractivité de cet axe (par rapport aux méandres du trajet proposé), mais Audun sera toujours traversée. Le résultat totalement contradictoire est que les automobilistes verront leurs conditions de circulation améliorées, mais les Audunois, eux, ne verront pas leur cadre de vie s'améliorer ; au contraire, l'augmentation du nombre de véhicules à Audun-le-Tiche accentuera bien-entendu l'**insécurité**, à contrario des objectifs d'intérêt public du projet. Une étude de la mobilité transfrontalière a été réalisée en 2008 par EFFIA pour le compte de la SNCF. Les extraits ci-dessous confirment des effets similaires, en y mettant des chiffres prévisionnels de trafic, et on peut y constater, outre qu'une très faible part de trafic empruntera la partie ouest de la route en projet, qu'il y est prévu une augmentation du trafic sur la D16 entre 2006 et 2020, alors qu'elle prend en compte la réalisation de la voie de contournement.

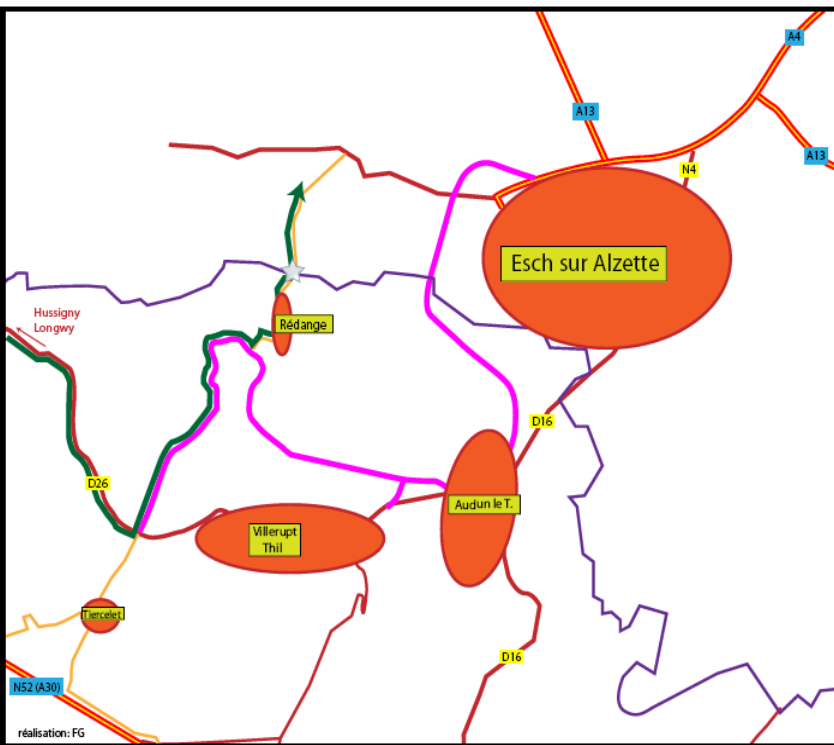


4) Le trafic du tronçon en Meurthe-et-Moselle

La partie ouest du projet, entre le raccord du Moulin à Audun le Tiche, et le raccordement à la D26 vers Tiercelet resterait donc à l'écart des flux, et sa construction serait donc un coup d'épée dans l'eau. Pourtant, vu l'importance de la circulation dans le secteur, peut-on imaginer que cette route reste vide ? Il est évident que certains automobilistes y prendront leurs habitudes malgré son tracé répulsif. Et c'est là le vice le plus grave : non seulement ce tronçon ne drainerait pas les flux traversant actuellement Audun, alors que ce sont ceux qui y posent problème (problèmes qui de surcroît sont utilisés pour justifier cette route !), mais en plus **ce tronçon amènerait dans le Val d'Alzette un trafic nouveau**, généré directement par l'apparition de cette route, ou surtout qui existe déjà et transite pour l'instant ailleurs.

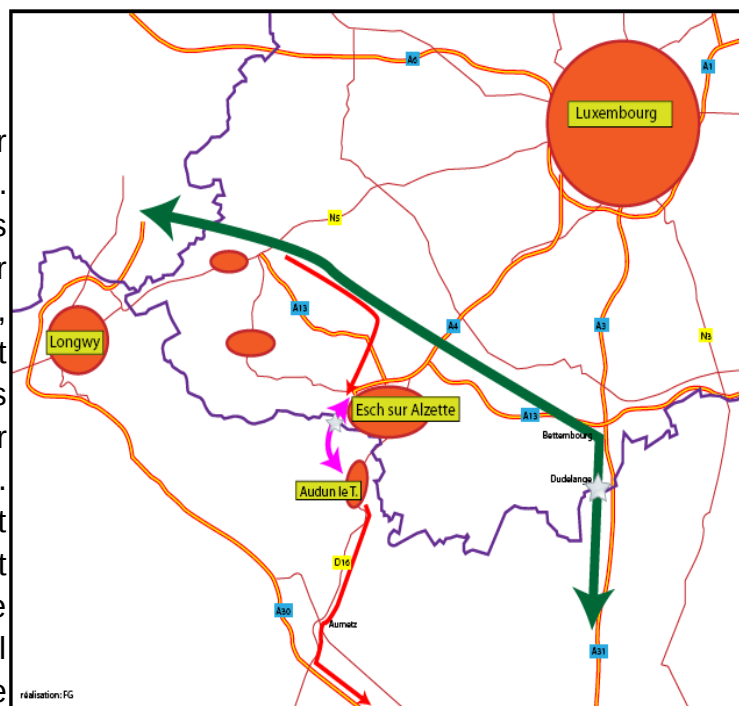
En dehors d'Hussigny-Godebrange et Tiercelet, les flux entre l'ouest de Thil et le Luxembourg (bassin de Longwy) passent actuellement par le Luxembourg (Rodange). Or, si l'utilisation de bout en bout de la route nouvelle aurait peu d'intérêt par rapport à l'A13 (L), en revanche ce tronçon créerait un pont vers Rédange, qui serait directement connectée, et donc vers Belvaux, rendant ce point de passage frontalier beaucoup plus accessible. Il est évident que de nombreux automobilistes s'approprieraient volontiers un accès au Grand Duché dégagé et désormais correctement accessible. Les Rédangeois, actuellement bien préservés de la congestion routière apprécieront... Pour

le reste arrivant par l'ouest, il y a fort à parier que la traversée de Thil et Villerupt reste compétitive face à un tracé bien plus long, plus tourmenté, et dont l'absence d'agglomération ne suffirait pas la plupart du temps à rendre plus rapide.



5) Poids-lourds et suppression de la contrainte de hauteur.

Repassons à l'échelle régionale pour étudier un phénomène supplémentaire : les poids-lourds. Les plus gros, ceux qui transitent à travers l'Europe, et en particulier ceux qui transitent sur l'axe Arlon (Bénélux) – Nancy (Europe du sud), qui devraient passer logiquement par Longwy et l'A30, mais dont le prix des carburants luxembourgeois les incite à passer systématiquement par l'A13 (L) et Bettembourg. Une fois le plein effectué, ceux-ci se passeraient bien du passage de la frontière à Dudelange et l'A31 à Thionville. Et donc seraient tentés de rejoindre la France et l'A30 par l'accès du Val d'Alzette. Actuellement le problème ne se pose



pas : le pont-rail au nord d'Audun le Tiche constitue une contrainte de hauteur et ne permet pas le passage des plus gros camions. Mais si cette contrainte était levée par la route nouvelle, il est clair que, sur le même schéma que les travailleurs transfrontaliers, les PL arrivent en masse profiter de ce raccourci.

Et lorsque l'on constate les dépôts sauvages sur le plateau de Micheville où le passage de camions est interdit, il est clair que ce ne sont pas des arrêtés municipaux qui empêcheront les PL de traverser Audun pour s'affranchir de la croix de Bettembourg.

Conclusion :

Fondamentalement, le projet présenté comme un contournement, n'en est pas un puisqu'au lieu d'éviter l'agglomération qu'il est sensé contourner (Audun-le-Tiche), il pénètre dans l'agglomération, et ne raccorde pas la route posant problème et sensée être déviée (la D16).

Il reste à préciser que le principal problème est le manque d'alternatives à la voiture sur cet axe. L'offre en transports en commun, l'existant tout comme ce qui est envisagé, rapportée au trafic surabondant, est paradoxalement très peu ambitieuse. En plus de cela, la réalisation d'une telle route engendrerait tout un tas de vices dont les études se gardent bien de parler, tandis que les améliorations à attendre sont très marginales, et nettement moins importantes.

