

Bus à haut niveau de service Micheville-Esch : le dossier en cinq questions

Auteur : Hubert Gamelon Dans Grande Région Mis à jour le 06/11/20 7:14 | Publié le 05/11/20 15:24



Un bus à haut niveau de service, comme ici celui de Metz, ressemble à un tram sur pneus : un peu moins rapide, mais plus flexible car il peut quitter son chemin principal (Photo : DR).

Nous revenons en cinq points avec la communication du ministère de la Mobilité luxembourgeois sur l'annonce d'une future liaison en bus à haut niveau de service entre Audun/Villerupt et Esch.

Un bus à haut niveau de service (en voie propre sur sa route principale) doit relier le versant français d'Audun-Villerupt à Esch. Et donc au futur tram rapide vers Luxembourg, par ailleurs doublé d'une piste cyclable express. L'annonce a été faite mercredi soir.

1) Quel calendrier des travaux ?

“Le système multimodal transfrontalier devra être en place au plus tard en 2035, tout sera fait pour accélérer sa mise en œuvre. Le concept doit répondre aux défis des 15 à 30 prochaines années en termes d'urbanisme et de mobilité. Un fonctionnement du BHNS transfrontalier dès l'arrivée du tram rapide dans les friches Esch-

Schiffange, prévue en 2028, serait particulièrement intéressant pour les communes de la Haute Vallée de l'Alzette française (NDLR : Audun-Villerupt-Boulangue, etc.). Mais le BHNS ne sera attractif que dans la mesure où il ne se retrouvera pas bloqué dans les bouchons aux heures de pointe : il faut donc désengorger le trafic individuel devant la gare d'Esch en amont avec un plan dédié."

2) Pourquoi privilégier un BHNS plutôt qu'une prolongation du tram rapide par exemple ?

"Le ministère de la Mobilité et des Travaux publics (MMTP) pense d'abord en termes de besoin de mobilité des personnes, pas en se disant : "il faut choisir tel type de moyen de transport". Une fois les besoins analysés, une solution multimodale est élaborée dans laquelle chaque mode de transport trouve sa place avec ses points forts spécifiques (capacité, flexibilité). La fonction recherchée par rapport à l'urbanisation naturellement quelque peu diffuse des communes de la Haute Vallée de l'Alzette (NDLR : versant français) est celle d'aller chercher un maximum de personnes au plus près de leur domicile, pour les amener au plus vite et avec un minimum de transbordements à un maximum de destinations et de pôles d'échange attractifs. C'est ce qu'un BHNS (voyage en site propre sur l'axe central) permet justement de faire. Il existe par ailleurs de nombreuses autres contraintes : une ligne de tram ne peut naturellement pas irriguer les communes de la même manière, elle ne permet pas de profiter du réseau routier existant, tant du côté français que dans Esch, et elle ne peut pas d'offrir la flexibilité d'une offre 'bus' performante."

3) Quelle implication à cette étape du projet des autorités françaises ?

"Il fallait d'abord élaborer une solution transfrontalière qui soit techniquement faisable sur le territoire eschois et cohérente avec le futur concept multimodal du Grand-Duché, avant de pouvoir en discuter avec les autorités françaises. Dans les mois à venir, le concept sera affiné en collaboration avec les autorités françaises. Ce sera notamment intéressant de voir si des priorisations supplémentaires pour le BHNS seront possibles du côté français, de même que des infrastructures cyclables pouvant être connectées au réseau cyclable eschois et à la piste cyclable 'express' vers Luxembourg-Ville."

4) Quel mode de financement partagé ? Quel coût du projet global estimé ?

"Pour la raison précitée, le coût global ne peut encore être estimé. Quant au mode de financement de ces lignes RGTR transfrontalières d'une part, et des infrastructures transfrontalières d'autre part, les modes de financement habituels respectifs formeront la base de discussion."

5) La ligne de train Audun-Esch est appelée à disparaître physiquement ou juste le passage à niveau du quartier eschois de la Hiel ? Quel projet de reconversion ? (voie verte de promenade transfrontalière ?)

"Dans ce concept, le BHNS empruntera l'assise de l'actuelle navette ferroviaire entre le passage à niveau du quartier 'Hiel' et la gare d'Audun. Du côté luxembourgeois, une voie verte, voire une piste cyclable performante, est prévue jusqu'à la frontière. Sa prolongation vers les différentes communes de la Haute Vallée de l'Alzette constituerait une plus-value évidente tant pour la mobilité que pour l'émergence d'une véritable agglomération transfrontalière. Elle sera naturellement du ressort des autorités françaises."

Hubert Gamelon