

## ETUDE DE FAISABILITE D'UN CORRIDOR A HAUT NIVEAU DE SERVICE POUR BUS TRANSFRONTALIERS (CHNS)



# Rapport du Volets 2 et 3 Scénario de mobilité Fiches Actions

### Version C

Indice	Date	Objet	Etablissement	Vérification	Validation
A	27/08/2023	Première édition – version non finalisée	AFR	AFR	AMY
B	31/10/2024	Reprises et finalisation – version non validée	AFR	AFR	
C	16/12/2024	Reprises et finalisation – version validée	AFR	NBL	AMY

## SOMMAIRE

<b>1. Introduction .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Fiches Actions.....</b>	<b>5</b>
Fiche 1. Création du CHNS entre Audun et Micheville .....	6
Fiche 2. Verrou urbain – Entrée Sud de Villerupt .....	8
Fiche 3. Verrou urbain – Entrée Nord de Villerupt .....	10
Fiche 4. Modification du plan de circulation de Villerupt.....	12
Fiche 5. Finalisation du contournement A30/Belval.....	16
Fiche 6. Modification de l’offre bus .....	18
Fiche 7. Aménagements cyclables .....	21
Fiche 8. Stationnement et P+R.....	23

## 1. INTRODUCTION

Dans le cadre de l'étude du prolongement du CHNS de la gare d'Audun-Le-Tiche au Hub des Mobilités du pôle de Micheville, un schéma de mobilité global a été défini. Il vise à optimiser la desserte tous modes du territoire, en s'appuyant sur l'axe du CHNS Micheville – Esch.

Les grands principes du schéma de mobilité sont les suivants :

- Favoriser les transports en commun sur l'axe de la RD27
- Limiter le trafic de transit sur la RD27
- Optimiser les reports vers la RD326, tout en limitant les reports vers la RD16

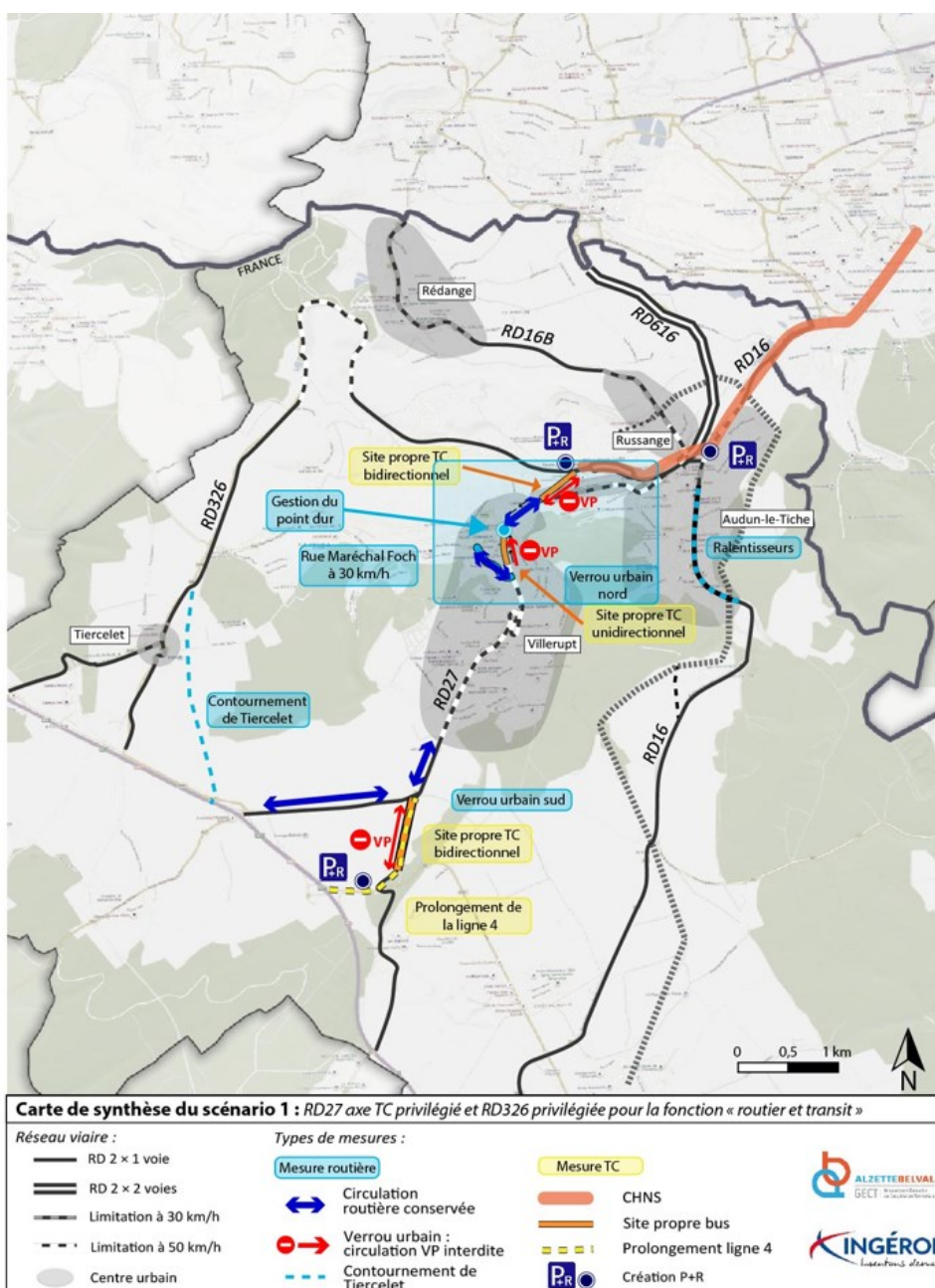


Figure 1 : Schéma de mobilité et mesures retenus

Les principales mesures retenues sont :

- Mesures pour les bus et modes doux :
  - Aménagements bus sur le contournement entre Micheville et Audun (cf. volet 3)
  - Priorisation des bus sur la RD27, via des sections réservées au bus
  - Prolongement et renfort d'offre sur la ligne bus 4
  - Création d'aménagements cyclables
- Réduction du trafic routier sur la RD27 :
  - Encouragement du report modal via la création de P+R au niveau de l'A30 et/ou à Micheville
  - Mise en place d'un « verrou urbain » dissuadant le trafic de transit à travers Villerupt
  - Pacification du centre-ville de Villerupt avec réservation de la rue Carnot aux modes doux et bus
  - Finalisation du contournement à Tiercelet pour favoriser le report de trafic

Pour l'analyse complète, se référer au rapport de Volet 2.

Pour la mise en place du prolongement du CHNS et du schéma de mobilité, différentes actions sont à mettre en place. Elles sont détaillées dans les fiches actions suivantes. Elles détaillent les **principes d'insertion** de la mesure, son **dimensionnement**, sa **localisation**, son **phasage** et planning de réalisation, ainsi que son **estimation financière**

## 2. FICHES ACTIONS

## Fiche 1. Création du CHNS entre Audun et Micheville

**Maîtrise d'ouvrage :** CD57 et/ou commune d'Audun-le-Tiche

**Echéance :** Moyen terme (Mise en service CHNS Audun-Esch)

**Coût total action 1 :** Selon scénario  
[1,1 M€ - 2,6 M€]

**Sources de financement :** Union  
Européenne, Etat, RGE, MMTP

### Objectifs :

- Prolonger le CHNS par la création d'un site propre bus entre la Gare d'Audun et Micheville (Hub des Mobilités) à Villerupt

### Contexte

- Reconfiguration en cours de la voie ferrée existante entre Audun-Le-Tiche et Esch-sur-Alzette en Corridor à Haut Niveau de Service (CHNS) pour la circulation de bus
- Souhait du MMTP d'améliorer la circulation des bus côté français avant de proposer des renforts d'offre

### Localisation

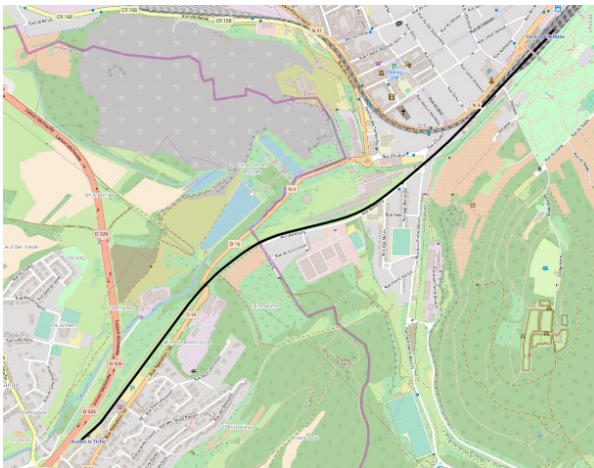


### Etat existant

RD27 / RD326 / RD616 / RD16



Voie ferrée Audun - Esch



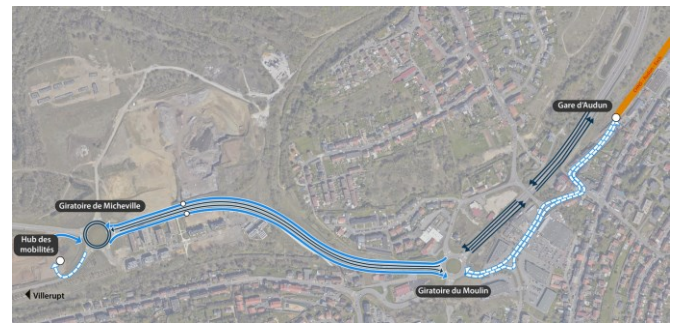
### Etat projeté

Prolongement d'Audun à Micheville : 2 scénarios proposés

**Scénario Express :**



**Scénario Desserte :**



### Fonctionnement et mise en place

- Se référer à l'étude du MMTP pour la création du CHNS Audun – Esch.
- Se référer au Volet 3 de la présente étude pour le prolongement à Micheville.

### Impacts

- Se référer à l'étude du MMTP pour la création du CHNS Audun – Esch.
- Se référer au Volet 3 de la présente étude pour le prolongement à Micheville.

### Projets et actions connexes

- Voir fiches actions suivantes.
- Se référer au Volet 3 de la présente étude pour le prolongement à Micheville.

**Points à approfondir**

- Choix du scénario
- Lancement des études approfondies du CHNS
- Lancement d'études de trafic approfondies

## Fiche 2. Verrou urbain – Entrée Sud de Villerupt

Maîtrise d'ouvrage : CD54

Coût total action 2 : 33k€ HT

Echéance : Mise en service du CHNS

Sources de financement : CD54

### Objectifs :

- **Dissuader le trafic de transit**, en fermant certains tronçons de voirie à la circulation générale : ce qui impose des détours et des temps de parcours allongés et encourage le report d'itinéraire (vers le contournement RD326) ou le report modal (vers le bus)
- **Gêner le moins possible les circulations et l'accessibilité riveraines**
- **Equilibre à trouver** entre ces deux objectifs
- Alléger la circulation VP dans le centre de Villerupt
- Fluidifier la circulation des bus depuis le sud de Villerupt

### Contexte :

- Recherche de hiérarchisation du réseau viaire
- Optimiser la fonction circulatoire de la RD326/RD616
- Limiter le trafic de transit dans les centres urbains
- Cette mesure fait partie de l'ensemble des 3 mesures constituant le verrou urbain de Villerupt. Les mesures fonctionnent par briques et sont évolutives.

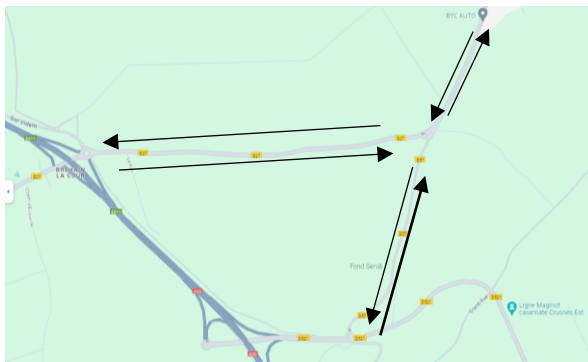
### Localisation

RD27 – RD57 au sud de Villerupt.



### Etat existant

RD27 et RD57 : 2 x 1 voie



### Etat projeté

RD27 2 x 1 voie VP

Tronçon RD57 : 2 x 1 voie dédiées aux TC



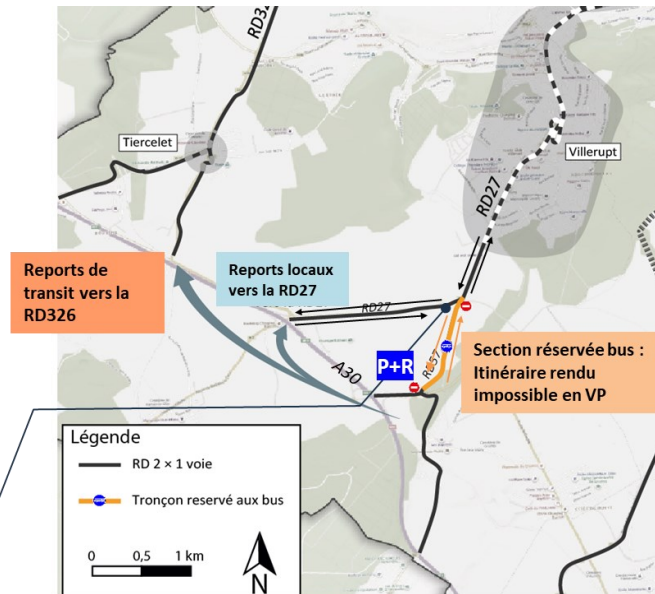


**Etat projeté - détail**

RD27 2 x 1 voie VP

Tronçon RD57 : 2 x 1 voie dédiées aux TC

Modalités de priorités d'insertion :  
conservation de l'existant (panneau  
stop et marquage au sol) pour laisser  
la priorité aux bus.

**Fonctionnement**

- Fermeture de la RD57 entre la RD27 et l'A30 à la circulation VP dans les deux sens, via la mise en place d'un site propre bus bidirectionnel.
- La connexion Villerupt-A30 sud en VP reste possible via la RD27 (échangeur de Bréchain-la-Cour), ce qui représente un détour de 3km.
  - Les itinéraires vers le collège et les emplois de Villerupt depuis le sud restent possibles via la RD27 mais légèrement contraints.
  - Les VP venant du sud de Villerupt et depuis l'A30 sont donc encouragés à emprunter la RD326 pour rejoindre le Luxembourg
- La perte de temps engendrée pour les flux de transit en provenance du sud (combinée aux effets des mesures présentées précédemment au nord) impulse des bascules d'itinéraires vers le contournement, plus roulant.

**A mettre en place**

- Signalisation verticale, de voie réservées bus (panneau B27A) ou d'interdiction de circuler, sauf bus (panneau B1); aux 2 points d'entrées du tronçon de la RD57.



- Signalisation horizontale : marquage au sol de voie réservée bus
- Contrôles de police lors de l'ouverture de l'aménagement pour ancrer les pratiques
- Modalités de priorités d'insertion : conservation de l'existant (panneau stop et marquage au sol) pour laisser la priorité aux bus.

**Impacts**

- Fiabilisation des temps de parcours bus sur la RD27
- Report VP vers la RD326 ou la RD16.

**Projets et actions connexes**

- Schéma Global des Mobilités à l'échelle du GECT
- Fiche 3 – Verrou urbain entrée Nord de Villerupt
- Fiche 4 – Modification du plan de circulation de Villerupt
- Fiche 5 – Finalisation du contournement A30/Belval
- Fiche 11 – Stationnement dont P+R
- Fiche 7 – Modification offre bus

**Points à approfondir**

- Réaliser des études de trafic détaillées pour évaluer le report VP et les impacts, et si nécessaire les mesures complémentaires à mettre en place.

### Fiche 3. Verrou urbain – Entrée Nord de Villerupt

**Maîtrise d'ouvrage :** Villerupt / CD54

**Coût total action 3 :** 54k€ HT

**Echéance :** Mise en service du CHNS

**Sources de financement :** Villerupt / CD54

#### Objectifs :

- **Dissuader le trafic de transit**, en fermant certains tronçons de voirie à la circulation générale : ce qui impose des détours et des temps de parcours allongés et encourage le report d'itinéraire (vers le contournement RD326) ou le report modal (vers le bus)
- **Gêner le moins possible les circulations et l'accessibilité riveraines**
- **Equilibrer à trouver** entre ces deux objectifs
- Alléger la circulation VP dans le centre de Villerupt
- Fluidifier la circulation des bus depuis le sud de Villerupt

#### Contexte

- Recherche de hiérarchisation du réseau viaire
- Optimiser la fonction circulatoire de la RD326/RD616
- Limiter le trafic de transit dans les centres urbains
- Cette mesure fait partie de l'ensemble des 3 mesures constituant le verrou urbain de Villerupt. Les mesures fonctionnement par briques et sont évolutives

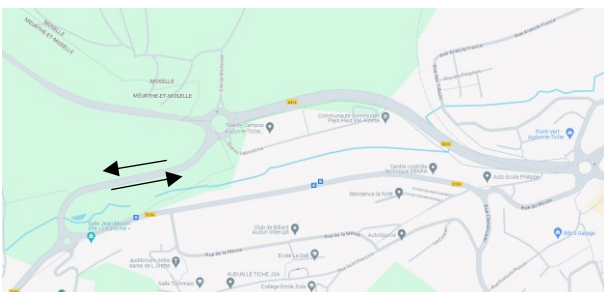
#### Localisation

Barreau au nord de Villerupt, entre la RD616 et la RD16A



#### Etat existant

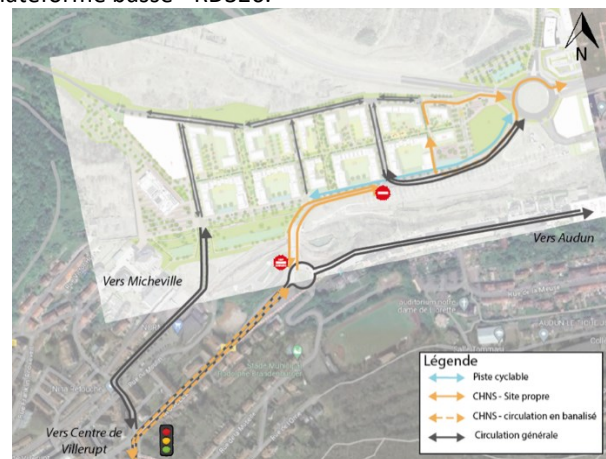
Barreau : 2 x 1 voie



#### Etat projeté

Barreau fermé sur un tronçon, seuls les bus sont autorisés, éventuellement en mixité avec les vélos.

Sur la partie Est du tronçon en direction du giratoire de Micheville, la circulation est mixte pour permettre l'accès plateforme basse - RD326.



#### Fonctionnement

- Fermeture d'une section de l'axe entre Micheville et la RD16A à la circulation VP, via la mise en place d'un site propre bus bidirectionnel (soit l'équivalent d'un prolongement du CHNS au profit de la ligne 4)
- Le trafic de transit est découragé
- Le trafic riverain Plateforme basse-giratoire de Micheville est maintenu
- Le trafic riverain Villerupt-Audun est dévié sur l'avenue Salvator Allende

#### A mettre en place

- Signalisation verticale, de voie réservées bus (panneau B27A) ou d'interdiction de circuler, sauf bus (panneau B1) ; aux 2 points d'entrées du tronçon.



- Point de vigilance : risque de report de trafic de transit ; impact avenue Allende et giratoire du Moulin
- Nécessite d'importants reports de trafic en amont, à envisager plutôt à long terme

Piste de solution alternative : ajout d'un couloir bus d'approche sans verrou, avec ajout d'un feu tricolore pour donner la priorité aux TC en direction de Villerupt

- Signalisation horizontale : marquage au sol de voie réservée bus.
- Ajout de la détection bus et priorité bus au niveau du giratoire
- Contrôles de police lors de l'ouverture de l'aménagement pour ancrer les pratiques.
- Priorité bus par SLT pour l'accès au giratoire et la route d'Audun :
  - L'intersection RD16A/RD27 est déjà gérée par signalisation tricolore, mais le diagnostic a souligné qu'une optimisation du plan de feux pourrait peut-être améliorer les conditions de circulation, et notamment réduire la remontée de file sur la RD16A.
  - Pour les bus du CHNS, il serait intéressant de mettre en place de la détection bus pour ajouter la priorité au giratoire.

### Impacts

- Fiabilisation des temps de parcours bus entre Micheville et Villerupt
- Report VP vers la rue du Moulin à Villerupt (pour la liaison avec Micheville) et vers l'avenue S. Allende et la rue du Moulin à Audun (pour la liaison avec Audun).

### Projets et actions connexes

- Schéma Global des Mobilités à l'échelle du GECT
- Fiche 1 – Création du CHNS Audun- Villerupt
- Fiche 3 – Verrou urbain entrée Nord de Villerupt
- Fiche 4 – Modification du plan de circulation de Villerupt
- Fiche 5 – Finalisation du contournement A30/Belval
- Fiche 6 – Modification offre bus
- Fiche 7 – Aménagements cyclables
- Fiche 8 – Stationnement dont P+R

### Points à approfondir

- Réaliser des études de trafic détaillées pour évaluer le report VP et les impacts, et si nécessaire les mesures complémentaires à mettre en place.

**Fiche 4. Modification du plan de circulation de Villerupt**

**Maîtrise d'ouvrage :** Commune de Villerupt

**Coût total action 4 :** 69 k€ - 405k€ HT  
(selon aménagement retenu)

**Echéance :** Mise en service du CHNS

**Sources de financement :** Villerupt ; Etat Français

**Objectifs :**

- **Dissuader le trafic de transit**, en fermant certains tronçons de voirie à la circulation générale : ce qui impose des détours et des temps de parcours allongés et encourage le report d'itinéraire (vers le contournement RD326) ou le report modal (vers le bus)
- **Gêner le moins possible les circulations et l'accessibilité riveraines**
- **Equilibre à trouver** entre ces deux objectifs
- Alléger la circulation VP dans le centre de Villerupt
- Fluidifier la circulation des bus depuis le sud de Villerupt

**Contexte :**

- Présence d'un trafic de transit à travers Villerupt vers le Luxembourg
- Rue commerçante qui pourrait être mise en valeur avec une pacification / piétonisation partielle
- Cette mesure fait partie de l'ensemble des 3 mesures constituant le verrou urbain de Villerupt. Les mesures fonctionnent par briques et sont évolutives.

**Localisation**



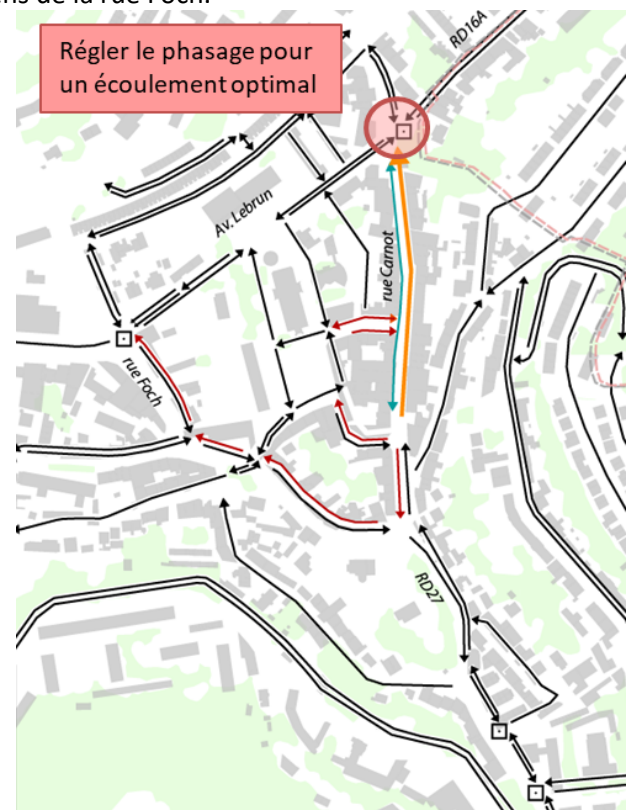
**Etat existant**

Rues Foch et Carnot en sens unique.



**Etat projeté**

Modification du plan de circulation pour la mise en place sens unique dédié aux bus rue Carnot et la mise à double sens de la rue Foch.

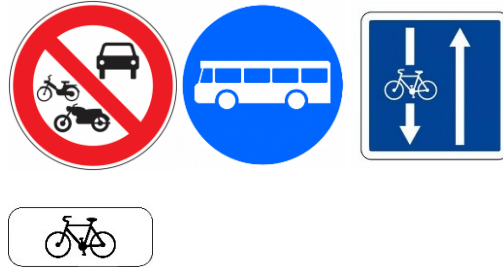


**Fonctionnement**

- **Adaptation du plan de circulation à Villerupt : réservation de la rue Carnot aux bus et modes doux, sans trafic VP**
- Les emprises ne permettent qu'un sens de circulation bus : sens bus Sud > Nord privilégié
- Réaménagement de la rue Carnot avec un couloir de bus dans le sens nord > sud et la prise en compte des cycles ;
- Transformation de la rue du Maréchal Foch en circulation à double sens pour accueillir le flux venant de la rue Carnot
- Sens Nord-Sud : le point dur observé est lié à la gestion du carrefour à feux, qui vient d'être doté d'une gestion adaptative.
- Circulation VP déviée sur la rue Foch, mise en double sens
- Mise en place d'une zone 30 sur l'ensemble du périmètre du centre-ville
- A l'intérieur de la zone, modification du plan de circulation localement pour garantir l'accès des riverains

**A mettre en place**

- Signalisation verticale, d'interdiction de circuler (B0) et de voie réservées bus B27A



- Signalisation horizontale : marquage au sol de voie réservée bus.
- Signalisation horizontale et verticale pour modification de sens de circulation.
- Adaptation du profil de voirie rue Carnot pour limiter la circulation aux bus.
- Signalisation horizontale et verticale pour la mise en place du double sens VP rue Foch.
- Contrôles de police lors de l'ouverture de l'aménagement pour ancrer les pratiques.
- Ajout de la détection bus et priorité bus au niveau du carrefour à feux existant.
- Modification du stationnement, suppression de places et déplacements des places livraisons / PMR.

**Détails de l'insertion****Rue Carnot**

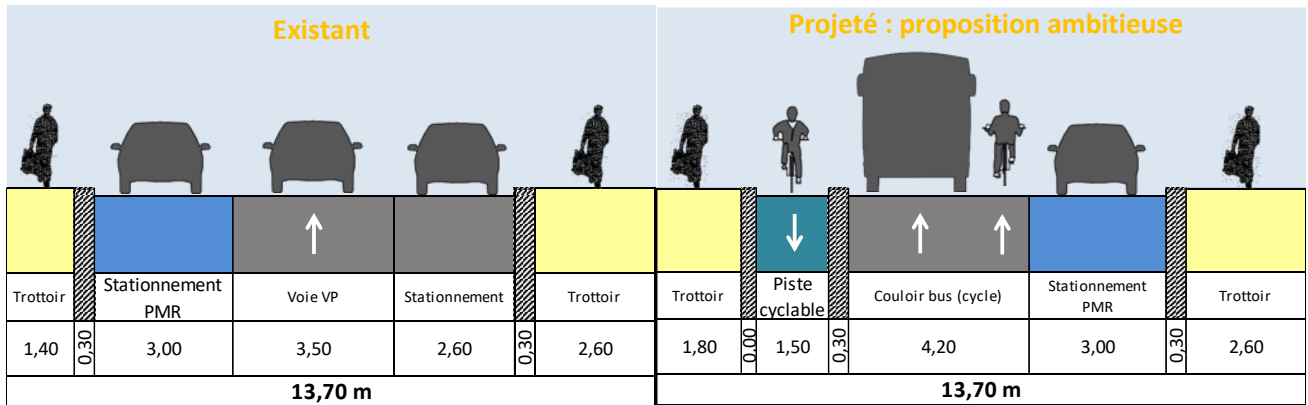
Pour dédier la rue Carnot à la circulation des bus dans le sens nord > sud, deux options sont envisageables :

- Ne rien modifier à l'existant : la voirie actuelle est alors réservée aux bus. Il n'y a alors pas de piste cyclable aménagée. Les coûts sont maîtrisés.
- Réaménagement entier de la rue Carnot, pour insérer une voie bus confortable ainsi qu'une piste cyclable bi directionnelle.

Dans les deux cas, la circulation des véhicules autorisés (livraisons, transport de fonds, services de secours...) peut être maintenue. Le stationnement est tant que possible maintenu ou déplacé, notamment pour les zones de livraisons et les places PMR.

Dans le cas de réaménagement de l'existant, les modifications sont les suivantes :

- Existant : une voie de circulation sens sud > nord, places de stationnement en unilatéral ou bilatéral selon les cas.
- Projeté : une voie de circulation réservée aux bus sens sud>nord, ce couloir bus peut être ouvert aux cycles pour le sens sud > nord et une piste cyclable unidirectionnelle peut être implantée côté ouest pour la circulation cycle dans le sens nord > sud ; suppression/déplacement du stationnement coté latéral ouest.
  - o Voie bus : largeur recommandée 3,5 m ; largeur acceptée en cas d'insertion contrainte : 3,0 m
  - o Piste cyclable : largeur recommandée 1,5 m.

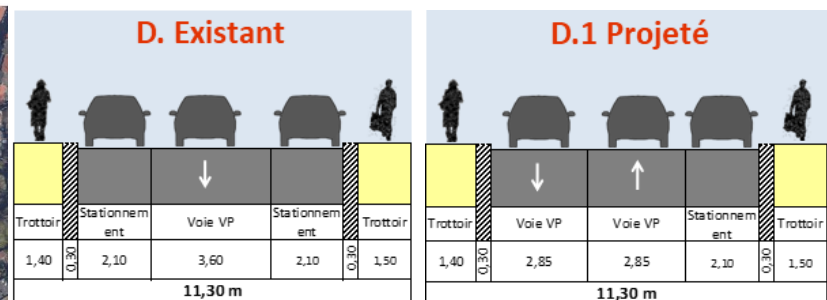


Tant que possible, l'insertion proposée reste dans **l'emprise viaire existante pour limiter les impacts.**

### Rue Foch

Si la rue Carnot est dédiée à la circulation des bus, la rue Foch doit être mise en double sens pour la circulation des VP. Les modifications sont alors :

- Existant : une voie de circulation sens nord > sud, places de stationnement en unilatéral ou bilatéral selon les cas.
- Projeté : mise à double sens de circulation de l'axe, suppression/déplacement du stationnement.
  - o Voie 2x1, largeur préconisée : 5,5 m, largeur en cas d'insertion contrainte : 5,0 m.



### Impacts

- Fiabilisation des temps de parcours bus sur la RD27 ;
- La suppression de **46 places de stationnement** sur la rue Carnot, Marechal Foch et Félix Hess : suppression de 20 places sur la Rue Carnot, 16 sur la rue du Marechal Foch et 10 places sur les rues Félix Hess et Raymond Poincaré ;
- Les places PMR et livraisons sont conservées, mais déplacées. Cela concerne 3 places de stationnement de la rue Carnot qui sont repositionnées sur le même emplacement de l'autre côté de la rue : 1 place PMR et 2 places de livraison.



Une enquête stationnement précise (occupation et rotation) sera nécessaire pour confirmer les besoins précis dans chaque rue et l'acceptabilité de ces suppressions

### Projets et actions connexes

- Déploiement du CHNS Esch - Micheville
- Schéma Global des Mobilités à l'échelle du GECT (voir volet 2)
- Fiche 2 – Verrou urbain entrée Sud de Villerupt
- Fiche 3 – Verrou urbain entrée Nord de Villerupt
- Fiche 5 – Finalisation du contournement A30/Belval
- Fiche 6 – Modification offre bus
- Fiche 7 – Aménagements cyclables
- Fiche 8 – Stationnement dont P+R

### Points à approfondir :

- Réaliser des études de trafic pour évaluer le report VP et les impacts, et si nécessaire les mesures complémentaires à mettre en place
- Réaliser une enquête stationnement précise (occupation et rotation)

## Fiche 5. Finalisation du contournement A30/Belval

**Maîtrise d'ouvrage :** CD54

**Echéance :** Mise en service du CHNS

**Coût total action 5 :** 10,8 M€ HT (yc PAI)

**Sources de financement :** CD54, l'État, la Région, l'UE et le Luxembourg

### Objectifs :

- Optimiser l'utilisation du contournement par le trafic, notamment par le flux de transit.
- Proposer une alternative fonctionnelle à la RD27 et la RD16 pour les flux transfrontaliers.
- Renforcer la potentialité du Schéma de Mobilité (voir Volet 2).

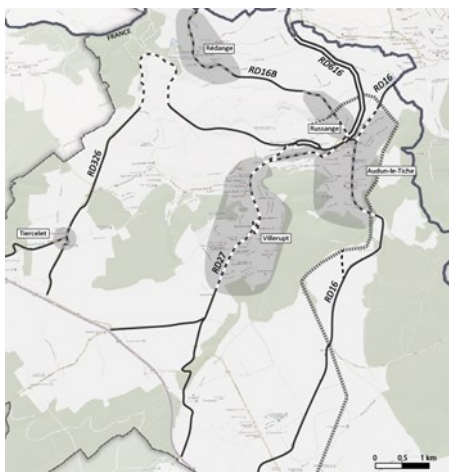
### Contexte

Dans le cadre du Schéma de Mobilité, la RD27 a été retenue pour optimiser la circulation des TC sur cet axe, notamment par la mise en place du verrou sud de Villerupt, limitant la circulation entre 130 – Villerupt. L'objectif de la finalisation du contournement est donc de proposer un itinéraire alternatif efficace de transit dans les centres urbains

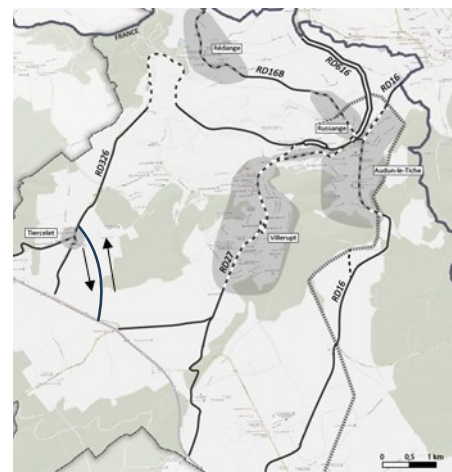
### Localisation



### Etat existant



### Etat projeté



### Fonctionnement

- Le passage sur la RD27 via Villerupt est complexifié entre l'A30 sud et la RD326 en raison de sections fermées à la circulation générale ;
- La finalisation de l'axe de contournement par le contournement de Tiercelet permet de rendre l'axe plus attractif.
- Détournement du trafic de transit par le contournement de Tiercelet et la RD326.

### A mettre en place

- Tronçon RD57 seulement autorisé aux TC – voir fiche action n°2

### Impacts

- Fiabilisation des temps de parcours bus sur la RD27 ;
- Report VP vers la RD326 ou la RD16.



**Projets et actions connexes**

- Schéma Global des Mobilités à l'échelle du GECT (voir volet 2)
- Fiche 2 – Verrou urbain entrée Sud de Villerupt
- Fiche 4 – Modification du plan de circulation de Villerupt
- Fiche 5 – Finalisation du contournement A30/Belval
- Fiche 6 – Modification offre bus
- Fiche 8 – Stationnement dont P+R

**Points à approfondir :**

- Etudes de finalisation du contournement

## Fiche 6. Modification de l'offre bus

**Maîtrise d'ouvrage :** RGTR (Luxembourg) ; Fluo (RGE, France) ; SMITRAL et SMITU

**Coût total action 6 :** NA (coûts d'exploitation)

**Echéance :** Mise en service du CHNS

**Sources de financement :** NA

### Objectifs :

- Exploiter au mieux les avantages du CHNS
- Desservir au mieux le territoire en TC
- Augmenter la part modale TC

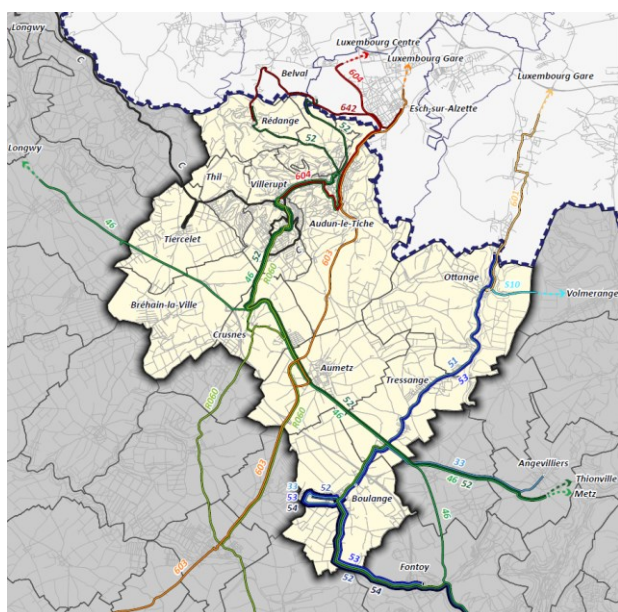
### Localisation

Territoire du GECT et frontière avec le Luxembourg

### Contexte

- Optimiser l'utilisation de l'infrastructure du CHNS
- Réflexions en lien avec le prolongement du CHNS à Micheville et les verrous proposés à Villerupt
- Réorganisation du réseau de bus dans la Région Sud portée par le MMTP

### Etat existant



### Etat projeté

Réorganisation du réseau de bus MMTP à horizon 2028  
Notamment : la ligne 604 devient la ligne 4, avec 1 bus toutes les 7 minutes en heures de pointe.

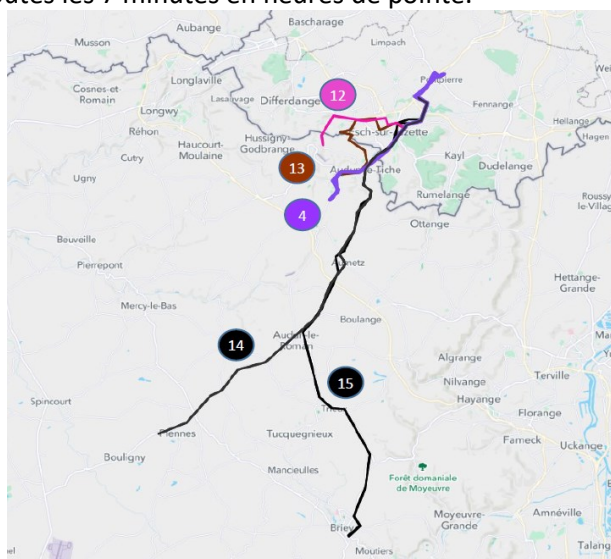
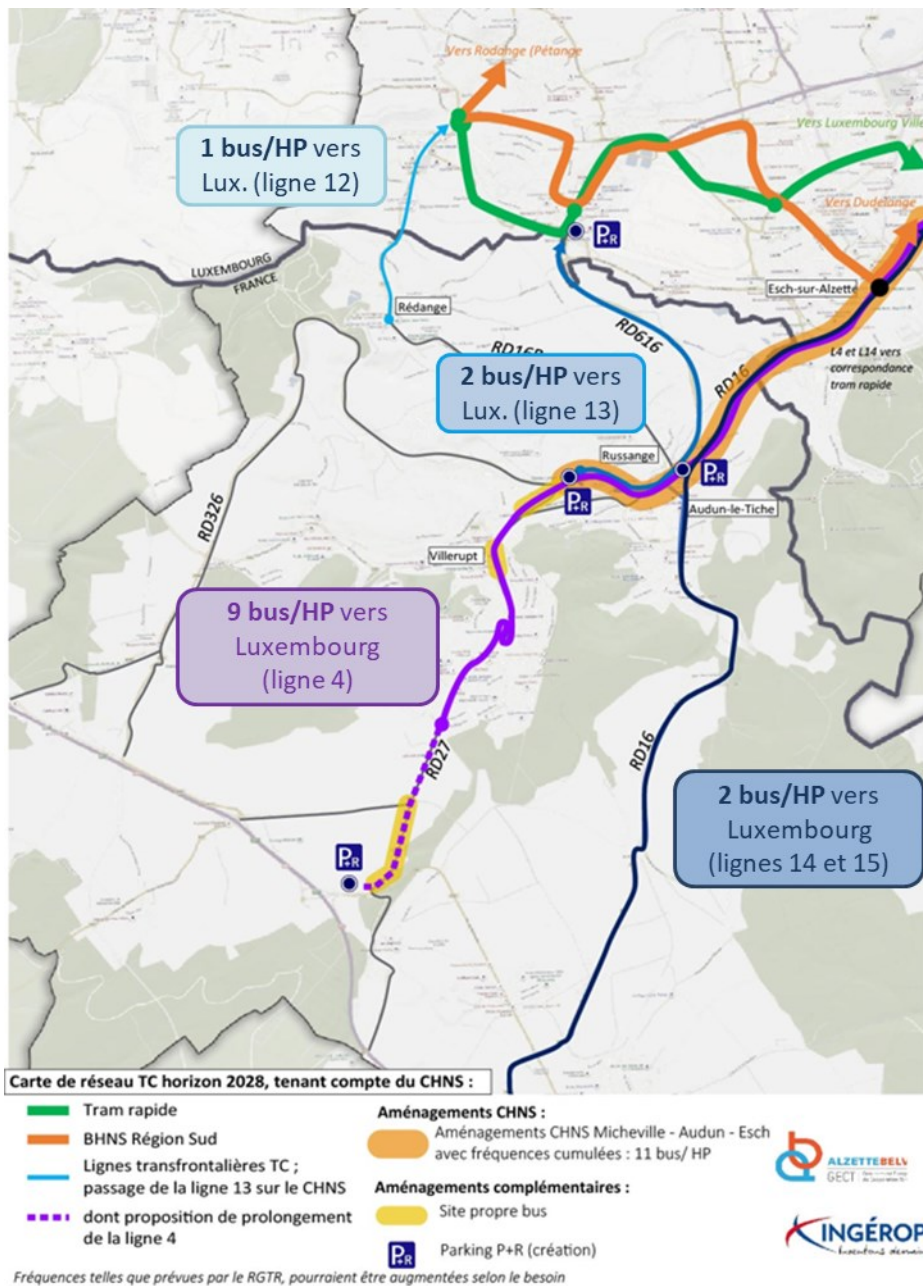


Figure 71 : Lignes desservant le territoire d'étude, envisagées à horizon 2028 (source : MMTP)

### Etat projeté avec le CHNS



### Fonctionnement

- La réorganisation du réseau de bus transfrontalier portée par le Luxembourg prévoit de renommer la ligne 604 en ligne 4 et de renforcer son offre avec un passage toutes les 7 min en heure de pointe.
- En plus, au vu des aménagements retenus dans le Schéma de Mobilité, dans le cadre du CHNS, il est proposé de **prolonger la ligne 4 jusqu'à l'A30**, afin que cette ligne forte puisse desservir au mieux le territoire. Le terminus est prévu jusqu'à Cantebonne actuellement.
- Aménagements qui amélioreront l'exploitation de la ligne 4 :

### A mettre en place

- Eventuellement, créations de nouvelles stations

- Mise en place d'un corridor à haut niveau de service (CHNS) bidirectionnel sur le contournement entre Micheville et la Gare d'Audun (cf. volet 3)
- Mise en place de sites propres dans le cadre des verrous urbains :
  - Sur l'axe entre Micheville et la RD16A, avec priorité TC aux giratoires
  - Sur la rue Carnot dans le sens S>N
  - Sur la RD57 entre la RD27 et l'A30, avec priorité TC à l'intersection RD57/RD27
- **Déviation de la ligne 13** pour qu'elle bénéficie du CHNS
- **Création de P+R** aux embranchements stratégiques axes routiers / axes TC pour favoriser le report modal : **Micheville, Audun et A30.**

Alors, la desserte du tronçon de CHNS entre Micheville et Audun est de 11 bus par heure en heure de pointe et par sens (lignes 4 et 13), soit **1 bus toutes les 5 minutes.**

### Impacts

- Coûts d'exploitation

### Projets et actions connexes

- Déploiement du CHNS Esch - Micheville
- Schéma Global des Mobilités à l'échelle du GECT (voir volet 2)
- Fiche 1 – Création du CHNS Audun - Villerupt
- Fiche 2 – Verrou urbain entrée Sud de Villerupt
- Fiche 3 – Verrou urbain entrée Nord de Villerupt
- Fiche 5 – Finalisation du contournement A30/Belval
- Fiche 8 – Stationnement et P+R

### Points à approfondir :

- Réaliser des études de trafic à grande échelle pour évaluer le report VP et les impacts, et si nécessaire les mesures complémentaires à mettre en place, et notamment évaluer la congestion éventuelle sur la RD27 pour assurer la bonne exploitation des lignes prolongées.

## Fiche 7. Aménagements cyclables

**Maîtrise d'ouvrage :** Communes de Villerupt, Audun-le-Tiche et CCPHVA.

**Coût total action 7 :** 35 k€ - 200 k€ HT  
(selon aménagement retenu)

**Echéance :** Mise en service du CHNS

**Sources de financement :** idem

### Objectifs :

- Faciliter le rabattement en modes doux vers le CHNS, depuis les communes d'Audun-le-Tiche et Villerupt

### Contexte

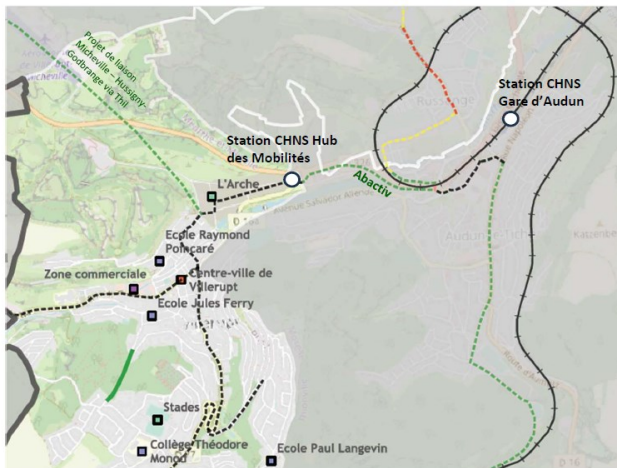
- En complémentarité des itinéraires inscrits au schéma directeur cyclable du SMITAL
- Contraintes d'insertion d'aménagements cyclables sont très fortes dans le périmètre d'étude : voiries étroites, pression du stationnement, dénivelés...

### Localisation



### Etat existant

Seule la liaison Abactiv, le long de la RD616, est réalisée.

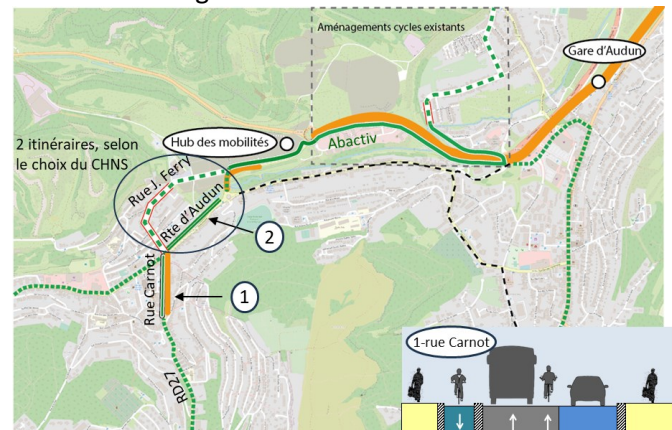


**Légende**  
Types d'aménagements  
Voie verte existante  
Voie verte en projet / en réflexion  
Inconnu en projet / en réflexion  
Polarités  
Commerces  
Enseignement  
Loisirs  
Services

Réseau cyclable existant, en projet et réflexion à Villerupt (Schéma directeur cyclable – SMITAL 2022)

### Etat projeté

Opportunité d'aménager des liaisons cyclables en lien avec les aménagements CHNS retenus.



**Légende**  
Voie Abactiv - existante  
Et aménagements prévus à Micheville  
Itinéraire cyclable - voirie locale (partage de la voirie)  
Itinéraire cyclable - avec dénivelé - voirie locale (partage de la voirie)  
Bande cyclable (suppression du stationnement ou voirie partagée (passage en zone 30))  
Piste cyclable bidirectionnelle (création en parallèle des aménagements bus)  
Axe prévu au schéma directeur cyclable du SMITAL  
Axe proposé en compléments / à étudier  
CHNS ou voie bus créée

1-rue Carnot

Trottoir	Piste cyclable	Couron bus Bicyc	Stationnement	Trottoir
1,80	1,50	0,50	4,20	2,60
13,70 m				

2-rue Audun

Trottoir	Piste cyclable	Voie VP	Voie VP	Trottoir
1,80	0,50	3,00	2,50	1,80
Emprises viaires = 8,5m 12,50 m				

### Fonctionnement

#### Accès à la station CHNS Micheville

- Aménagements cycles sur la rue Carnot, dans le cadre d'un réaménagement complet de la rue Carnot (coupe n°1)
- 2 possibilités de raccordement à Micheville puis Abactiv :
  - o Via Route d'Audun (voir coupe n°2) : nécessite une suppression totale du stationnement pour mettre en place un aménagement cycles
  - o Via rue J. Ferry : passage en zone 30, sans aménagements spécifiques, mais avec dénivelé important.

#### Accès à la station CHNS Gare d'Audun :

- Itinéraire prévu dans le schéma directeur à prolonger jusqu'à la Gare d'Audun

- Deux options sur la RD16 :
  - Aménagement cyclable, mais avec impacts sur le stationnement
  - Passage en zone 30

### Impacts

- Selon les options retenues, suppression du stationnement.

### Projets et actions connexes

- Déploiement du CHNS Esch - Micheville
- Schéma Global des Mobilités à l'échelle du GECT (voir volet 2)
- Fiche 3 – Verrou urbain entrée Nord de Villerupt
- Fiche 4 – Modification du plan de circulation de Villerupt

### Points à approfondir :

- Etudes d'insertion détaillées

## Fiche 8. Stationnement et P+R

**Maîtrise d'ouvrage : CD54 CD57**

**Echéance : Mise en service du CHNS**

**Coût total action 8 : 950 k€ HT**

(hors parking Audun)

**Sources de financement : CD54, CD57,  
MMTP**

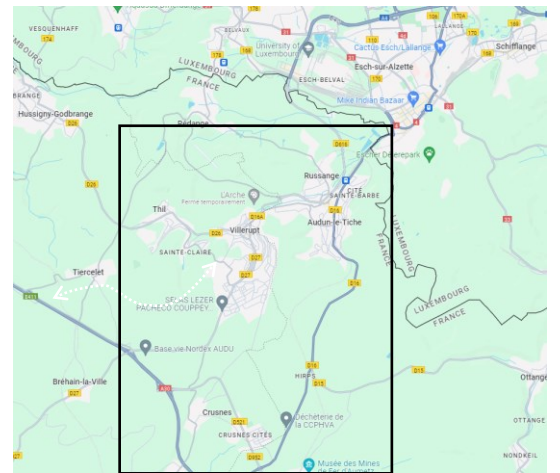
### Objectifs :

- Encouragement du report modal via la création de P+R au niveau de l'A30 et à Micheville
- Optimiser l'implantation des P+R grâce aux aménagements en faveur des bus (CHNS, prolongement ligne 4, verrou sud de Villerupt)
- L'enjeu du positionnement des P+R est double : ils doivent se situer suffisamment en amont des centres urbains (pour éviter le trafic) mais sans être trop éloignés afin d'être attractif en temps de parcours et favoriser le report modal.

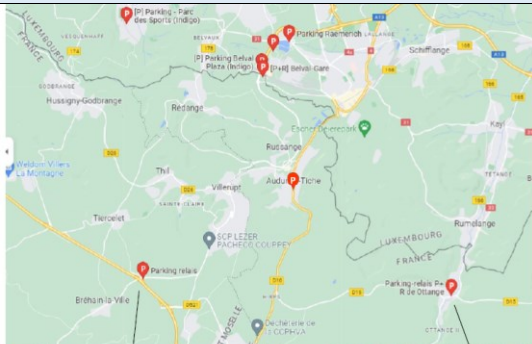
### Contexte

- Limiter le trafic de transit dans les centres urbains
- Favoriser l'utilisation des TC et du CHNS

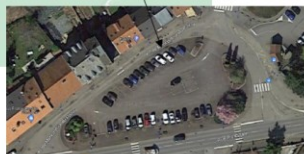
### Localisation



### Etat existant



P+R A30 (Brehain), ~15 places, incitation au covoiturage

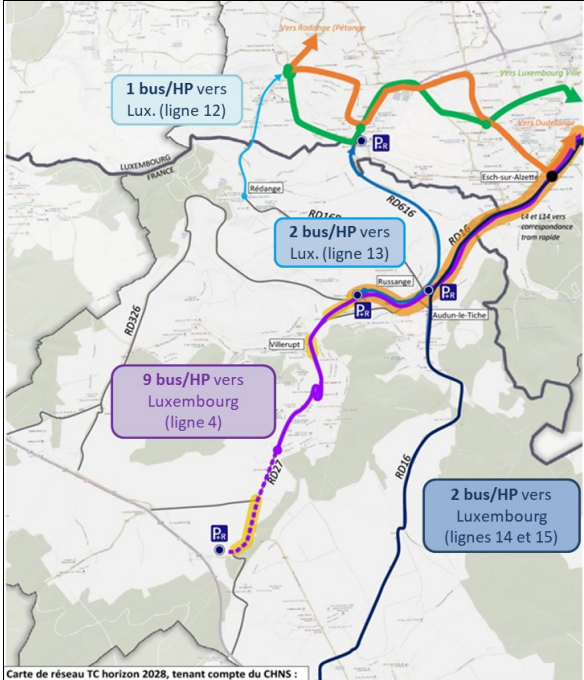


P+R Ottange, ~40 places, lignes 51, 53, 601

Sur le territoire français, on peut citer :

- P+R à Ottange : 40 places.
- P+R à Audun : 100 places.
- Parking place du château à Audun : 50 places.
- Autres, comme Brehain : parking de covoiturage (15 places).

**Etat projeté**



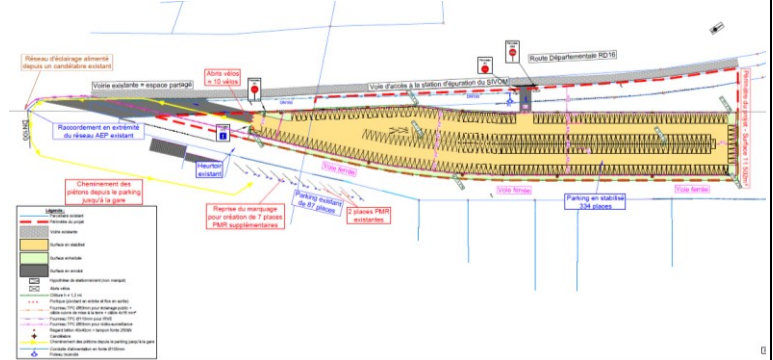
Carte de réseau TC horizon 2028, tenant compte du CHNS :  
 - Tram rapide  
 - BHNS Région Sud  
 - Lignes transfrontalières TC ; passage de la ligne 13 sur le CHNS  
 - dont proposition de prolongement de la ligne 4  
 - Aménagements CHNS : Aménagements CHNS Micheville - Audun - Esch avec fréquences cumulées : 11 bus/ HP  
 - Aménagements complémentaires : Site propre bus  
 - Parking P+R (création)

**Proposition de P+R en lien avec le Schéma de Mobilité :**

- P+R au niveau de Micheville : pour les flux en transit depuis la RD326, accès direct au CHNS.
- P+R au niveau de l'A30 / Crusnes : pour les flux en transit venant de l'A30 et du sud du territoire ; accès à la ligne 4 (si prolongée)

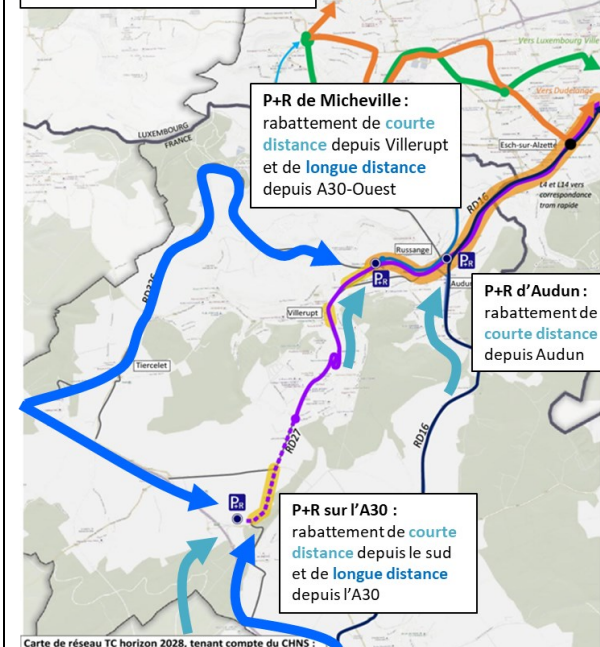
**Le parking de la gare d'Audun**

En parallèle de ces propositions de création de P+R, la commune d'Audun-le-Tiche prévoit la création d'un nouveau parking, entre la gare et les voies ferrées. Il s'agit d'un parking de 334 places :



**Fonctionnement**

**Aires de chalandises visées**



Carte de réseau TC horizon 2028, tenant compte du CHNS :  
 - Tram rapide  
 - BHNS Région Sud  
 - Lignes transfrontalières TC ; passage de la ligne 13 sur le CHNS  
 - dont proposition de prolongement de la ligne 4  
 - Aménagements CHNS : Aménagements CHNS Micheville - Audun - Esch avec fréquences cumulées : 11 bus/ HP  
 - Aménagements complémentaires : Site propre bus  
 - Parking P+R (création)

**P+R sur l'A30 :**

- Très pertinent pour le report depuis l'A30 ou les communes au Sud du périmètre
- A coupler avec le prolongement de la ligne 4 et les aménagements prévus dans le cadre du verrou sud
- Accès au Bus 4 (9/h) ou covoiturage
- **Estimation – nombre de places : 240 places**

**P+R de Micheville :**

- Accès direct au CHNS (11 bus/h, temps de parcours fiable)
- Pertinent depuis la RD326 et les flux locaux de Villerupt, mais risque d'attraction de trafic sur la RD27
- Emprise de 3 000 m<sup>2</sup> (à trouver à proximité directe du hub des mobilités)
- **Estimation – nombre de places : 150 places**

**P+R d'Audun : prévu par la ville**

- **334 places** prévues par la Ville d'Audun
- Accès direct au CHNS (11 bus/h, temps de parcours très fiable)
- Pertinent pour les flux locaux d'Audun, mais risque d'attraction de trafic sur RD16

**A mettre en place**

- Prolongement de la ligne 4
- Trouver des emprises pour la création des P+R Micheville et P+R A30



- Parking d'Audun : projet à modifier pour tenir compte du CHNS Micheville – Esch.

### Impacts

- Création de parkings
- Artificialisation des sols

### Projets et actions connexes

- Déploiement du CHNS Esch - Micheville
- Schéma Global des Mobilités à l'échelle du GECT (voir volet 2)
- Fiche 1 – Création du CHNS Audun - Villerupt
- Fiche 2 – Verrou urbain entrée Sud de Villerupt
- Fiche 5 – Finalisation du contournement A30/Belval
- Fiche 6 – Modification de l'offre bus

### Points à approfondir :

- Lancement des études de réalisation des parkings