



MINISTRE WALLON DE  
L'EQUIPEMENT ET  
DES TRANSPORTS



VILLE D'AUBANGE



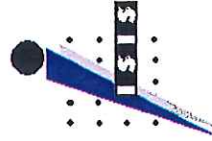
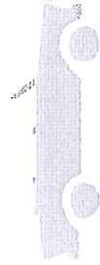
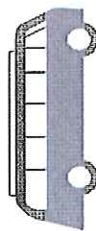
SOCIÉTÉ RÉGIONALE  
WALLONNE DES  
TRANSPORTS



# PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE D'AUBANGE



## PHASE 1 : DIAGNOSTIC



agora

Avril 2002

RAPPORT FINAL

**SOMMAIRE**

<b>INTRODUCTION</b>	<b>3</b>
<b>LES CONTEXTES DE LA COMMUNE</b>	<b>5</b>
<b>LES DONNEES SOCIO-ECONOMIQUES</b>	<b>10</b>
LA POPULATION.....	11
L'EMPLOI.....	14
L'ENSEIGNEMENT.....	18
LA FONCTION COMMERCIALE.....	19
LES PROJETS URBANISTIQUES.....	21
LES EFFETS DE LA PERJURBANISATION.....	23
CONCLUSION.....	24
<b>LES TRANSPORTS PUBLICS</b>	<b>25</b>
LE RESEAU TEC.....	26
LE RESEAU FERRE.....	39
<b>LE TRANSPORT PRIVE</b>	<b>56</b>
<b>LE STATIONNEMENT</b>	<b>76</b>
<b>LA SECURITE</b>	<b>82</b>
<b>LES MODES DOUX</b>	<b>95</b>
LES CYCLISTES.....	97
LES PIETONS.....	100
<b>CONCLUSION</b>	<b>118</b>

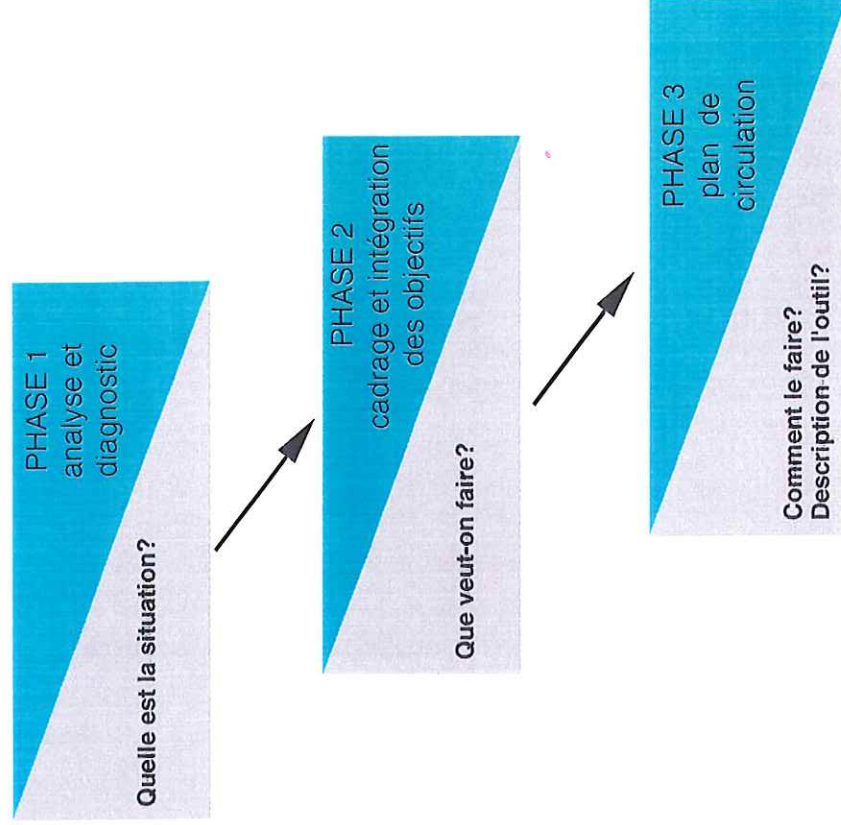
## INTRODUCTION

Dans un système hautement complexe comme la ville, dominé par des enjeux humains et des processus économiques, les déplacements jouent un rôle très important, mais qui doivent se voir assigner leur juste place, relative à chaque contexte politique, social et économique. En effet, si les déplacements déterminent largement certaines fonctions urbaines et économiques, il ne faut jamais perdre de vue qu'ils sont d'abord un outil, et qu'ils doivent s'inscrire dans une stratégie bien plus large pour la commune.

Ainsi, l'ensemble des responsables de la mobilité, tant régionaux que communaux, a souhaité mener une réflexion sur l'organisation de la mobilité d'Aubange afin que le développement de la commune ne soit pas handicapé par une mobilité chaotique non maîtrisée.

La Région Wallonne en collaboration avec la commune et les TEC a confié aux bureaux d'études ISIS, AGORA et VO Communication l'étude d'un plan de mobilité de la commune d'Aubange qui ne doit pas être un aboutissement, mais le point de départ d'une dynamique permanente d'organisation et d'évaluation de la politique suivie en matière de déplacement.

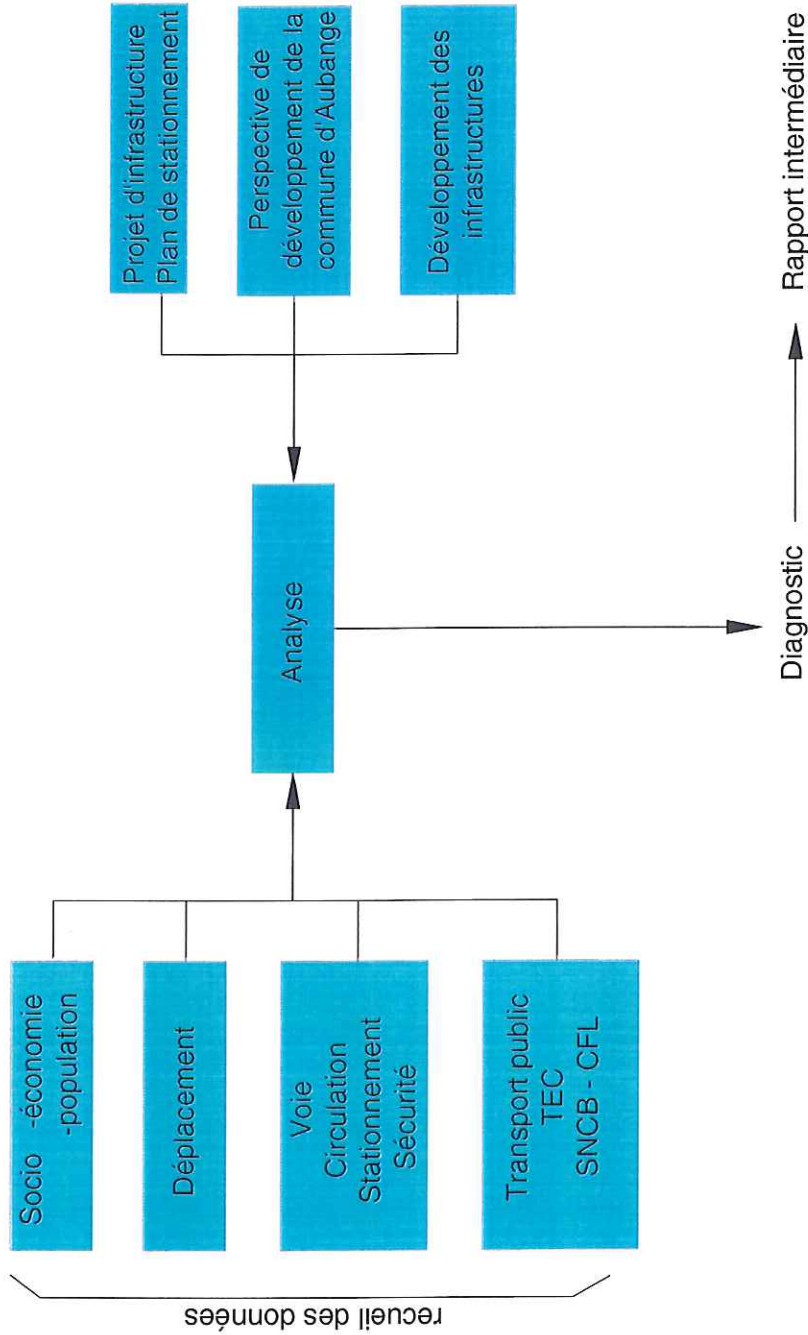
Cette étude, d'une durée de 8 mois (hors vacances scolaires), est décomposée en 3 phases :



## PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE – DIAGNOSTIC

Le présent rapport clôture l'étape 1 de la phase "Analyse et diagnostic". Celle-ci consistait à mettre en évidence les points forts et les dysfonctionnements des modes de déplacement, de leur complémentarité et de la cohérence d'ensemble. Elle établit une synthèse des problèmes, de leur gravité et de leurs origines, en rendant lisibles et compréhensibles les résultats et données des analyses

Ce diagnostic s'appuie sur les études déjà menées sur la commune



L'élaboration de ce diagnostic fut menée de la manière suivante :

d'Aubange dans le cadre de l'Agglomération Transfrontalière, sur des observations et enquêtes réalisées directement par le bureau d'études et sur de multiples entretiens des acteurs locaux.

L'analyse, dont le point de départ fut l'examen des données socio-économiques disponibles, porte sur les influences du développement urbain sur les déplacements mais également sur la relation inverse du système de déplacement sur l'urbanisation.

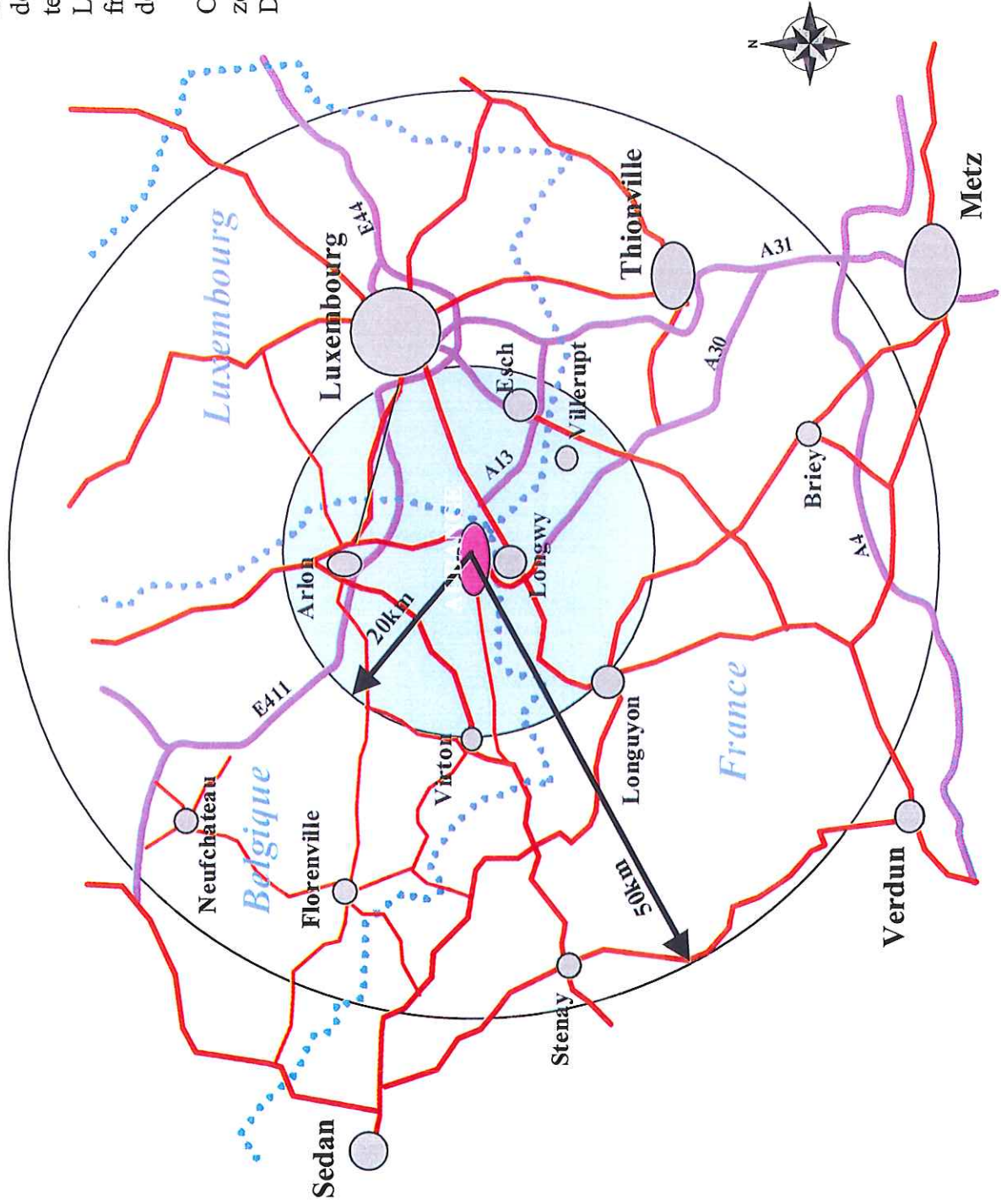


## PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE – DIAGNOSTIC

### AUBANGE DANS SON CONTEXTE REGIONAL

Aubange se localise à l'extrémité sud-ouest de la Belgique. Elle fait partie d'un territoire transfrontalier comprenant le Luxembourg et la Lorraine. Cet espace frontalier est polycentrique, néanmoins dominé par la ville de Luxembourg.

Ce territoire comprend également l'ancienne zone sidérurgique Athus – Longwy – Differdange



## LES DIFFERENTS ESPACES DE LA COLLABORATION TRANSFRONTALIERE

La commune d'Aubange fait partie intégrante de plusieurs « groupement de territoires transfrontaliers » dont le plus étendu est sans contexte l'Espace SaarLorLux.

Ce concept spatial existe depuis les années 60. Il a vu le jour par la volonté de recherches de solutions communes à plusieurs régions voisines aux mêmes problèmes économiques.

Historiquement, les premiers schémas de développement regroupaient sous le nom « **Triangle industriel SaarLorLux** », les territoires de la Lorraine française, de la Sarre et du Grand Duché du Luxembourg.

Par la suite, dans les années 70, d'autres régions sont venues compléter la coopération transfrontalière : le Rheinland-Pfalz, la Région Wallonne et la Région Bruxelloise. Ce regroupement est repris sous le nom de « **Grande Région** ».

Pour cette nouvelle entité, l'objectif principal est resté de « créer les conditions réglementaires et infrastructurelles pour permettre un développement durable des activités économiques »<sup>1</sup>.

Depuis, la définition du territoire est à géométrie variable en fonction des différentes instances politiques ou socio-économique de coopération.

Actuellement, une démarche de schéma de développement est menée sur l'Espace SaarLorLux+ dont le territoire est plus restreint que celui de la Grande Région car il ne comprend que la province du Luxembourg, le Grand Duché du Luxembourg, la Lorraine française, les lands allemand du Palatinat occidental, de la Sarre, du Kreis Birkenfeld et la Région de Trêves.

Cet Espace couvre près de 42.000 km<sup>2</sup> et compte un peu plus de 5,2 millions de résidents. Il est polycentrique et possède de fort contraste de croissance démographique et économique.

Cette démarche tend d'une part à renforcer les échanges, tant physiques qu'intellectuels, entre les différents territoires de l'Espace et d'autre part à améliorer son accessibilité par rapport aux régions voisines.

Les 3 objectifs principaux repris dans ce schéma de développement sont :

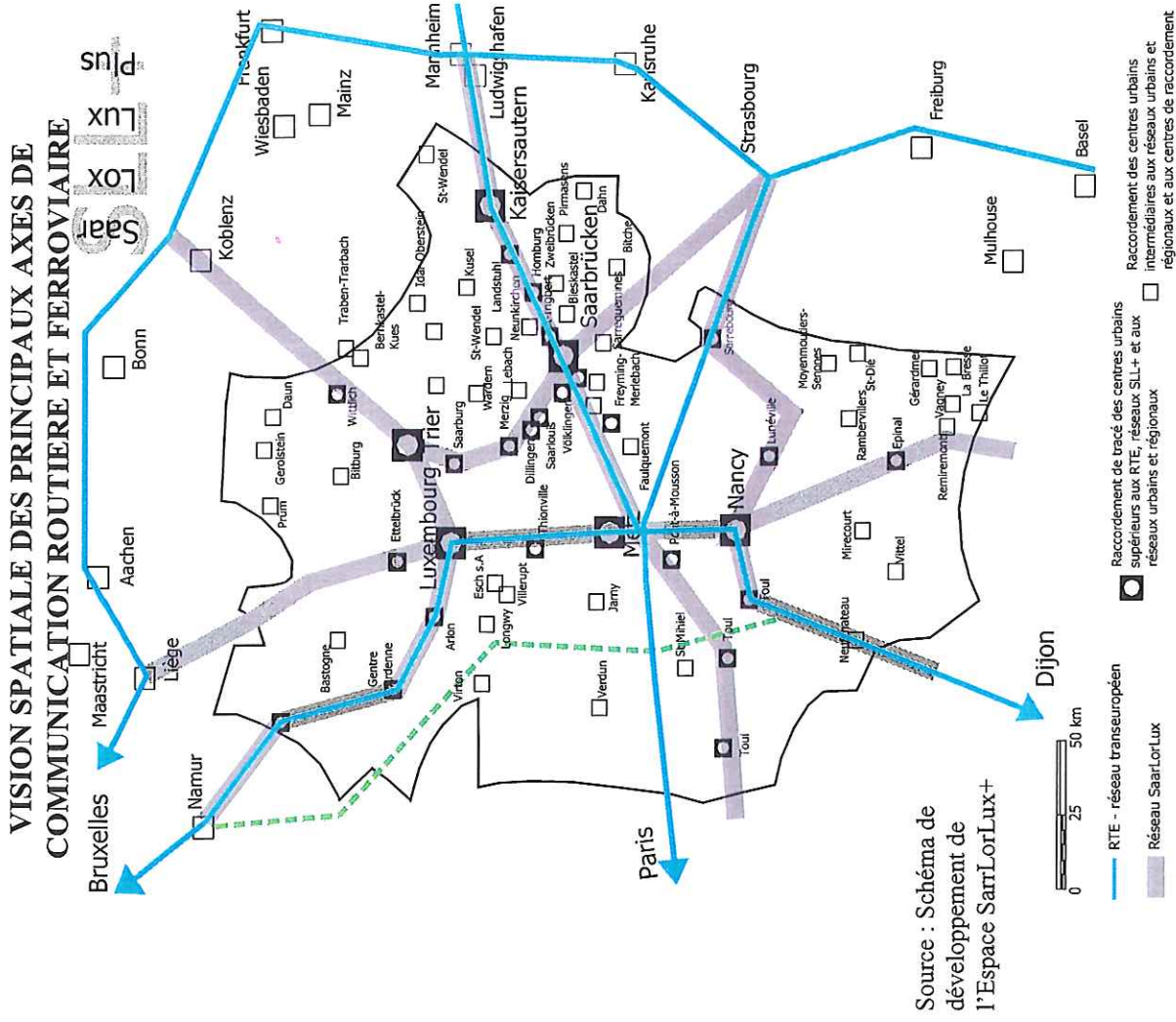
1. Promouvoir un développement spatial polycentrique évitant une concentration supplémentaire dans les centres existants, une marginalisation des espaces périphériques et créant de nouvelles relations ville-campagne.
2. Assurer un accès équivalent au savoir et aux infrastructures avec la constitution de réseaux performants et tournés vers le futur pour la diffusion des connaissances et la recherches, favoriser aussi un réseau de transports intégré et multimodal, respectueux de l'environnement et à grande capacité pour créer les conditions d'un développement urbain polycentrique
3. Gérer prudemment la nature et le patrimoine culturel, avec notamment la constitution d'un système européen continu

<sup>1</sup> Voir Schéma de développement de l'Espace Saarlorlux+ ; novembre 2001

d'espaces naturels libres avec des zones de protection échelonnées et vouées à différentes fonctions ainsi que la mise en valeur des témoignages culturels spécifiques de l'Espace SLL+

Il est important de noter que ce schéma de développement est le premier concept de développement spatial commun défini sur un espace transfrontalier de plus de 5 millions d'habitants comprenant une partie ou la totalité de 4 Etats membres

La commune d'Aubange est évidemment directement impliquée par ce schéma de développement. Par conséquent le Plan Communal de Mobilité s'appuiera sur les orientations et les actions reprises dans le document du schéma de développement de l'Espace SaarLorLux+.





L'AGGLOMERATION TRANSFRONTALIERE

Cette agglomération fut créée en 1993 à la suite d'un constat de fuite des centres d'activités vers des axes extérieurs à l'ancien bassin sidérurgique. Afin de ne pas hypothéquer les efforts de reconversion économique initiés dans les années 80, les acteurs locaux ont manifesté le désir de se regrouper pour rassembler leur force et acquérir une «taille critique» au niveau régional.

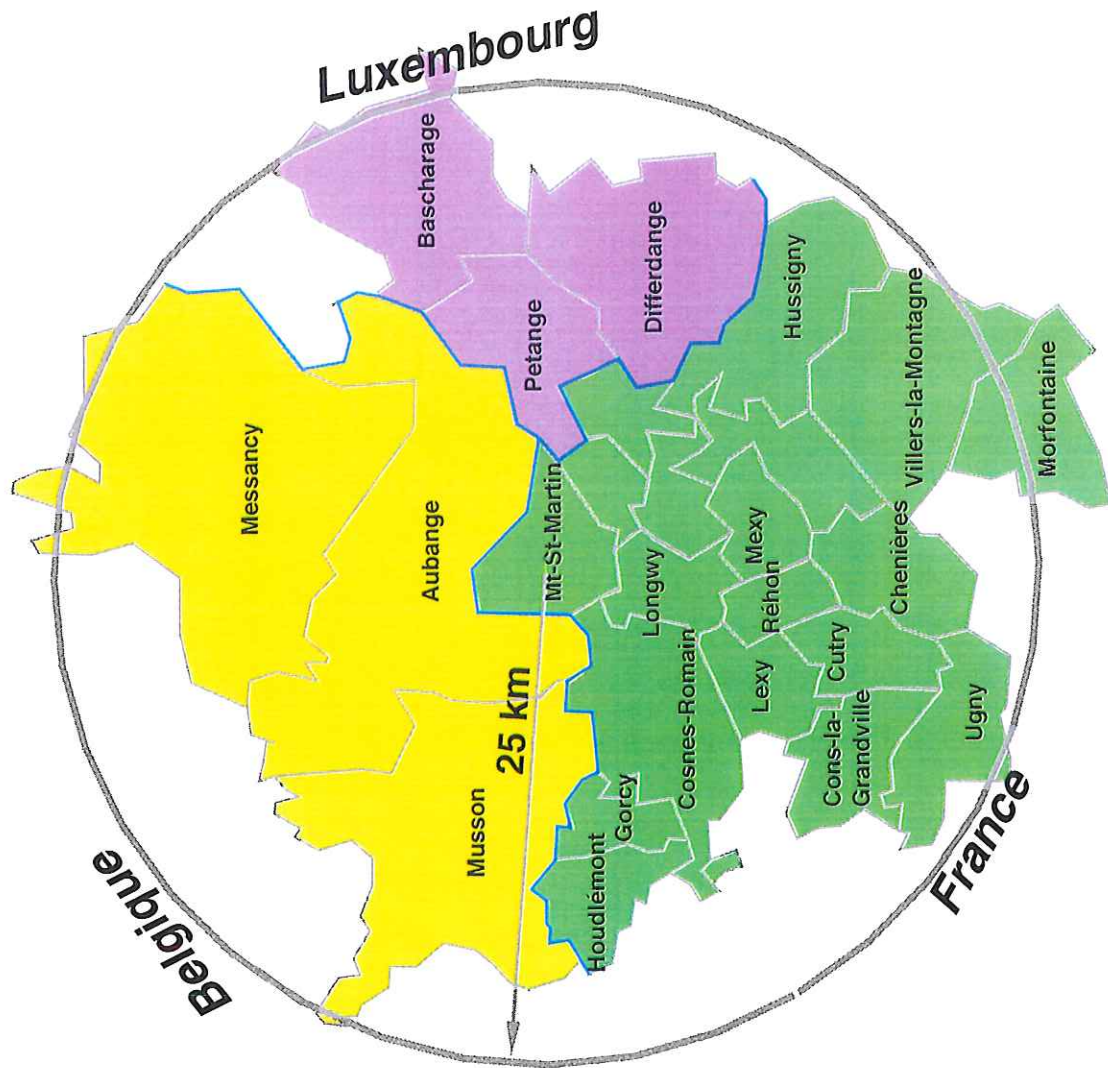
Une des premières réalisations fut la création en 1996 de l'Association de l'Agglomération du PED qui initia un diagnostic d'ensemble sur la base duquel elle a adopté une Charte d'Agglomération où sont définies les grandes orientations d'une politique commune d'aménagement du territoire et encourageant l'emploi.

Progressivement, l'Agglomération se dote d'outil d'aide à la décision pour améliorer la compétitivité et d'homogénéiser ses différents territoires.

La problématique de la mobilité sera un des axes à traiter assez rapidement afin que le territoire devienne isotrope et que ses résidents optimisent ses différents réseaux.

Ce PCM d'Aubange devrait être un des points de départ (avec l'étude de trafic du PIA) d'une étude plus globale intégrant aussi bien les liaisons avec l'extérieur, et principalement avec Luxembourg Ville, mais aussi interne afin de réellement faire disparaître quelques « effets frontières » qui ont la vie dure (tarification, réseau bus, réseau mode doux, réseau ferré,...)

Un des autres axes à développer est la consolidation de la conscience collective d'appartenance à une même agglomération. La constitution de réseau commun permettra d'accélérer ce processus.

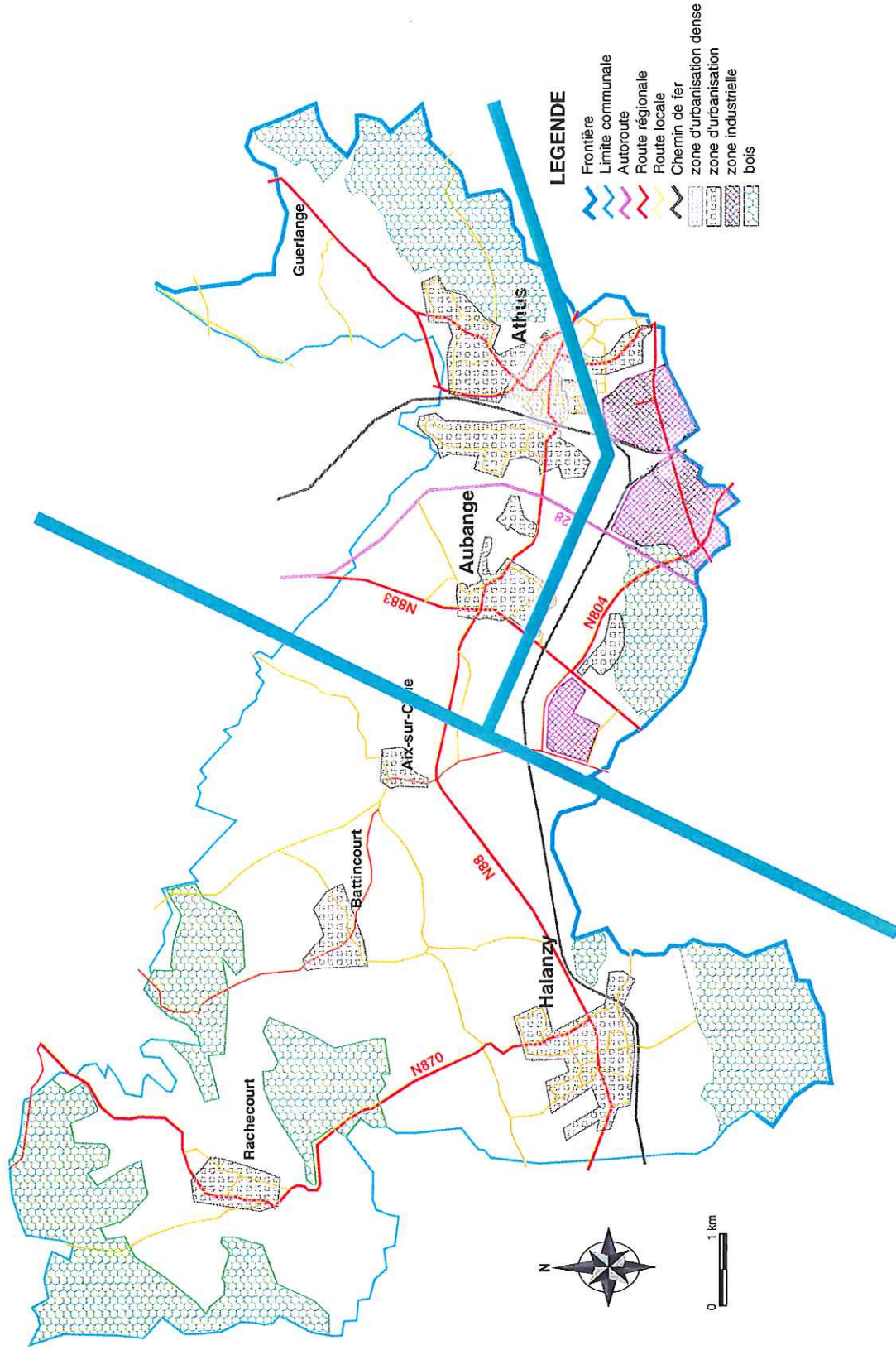




## LA COMMUNE

Le territoire communal se compose de 3 grands types de paysage :

- Une partie Nord Est possédant un tissu urbain dense regroupant les principales fonctions de la commune
- L'ancien bassin siderurgique reconverti en zone d'activité regroupant les principales entreprises
- L'ouest de la commune composé de petits bourgs champêtres et de grandes surfaces boisées.



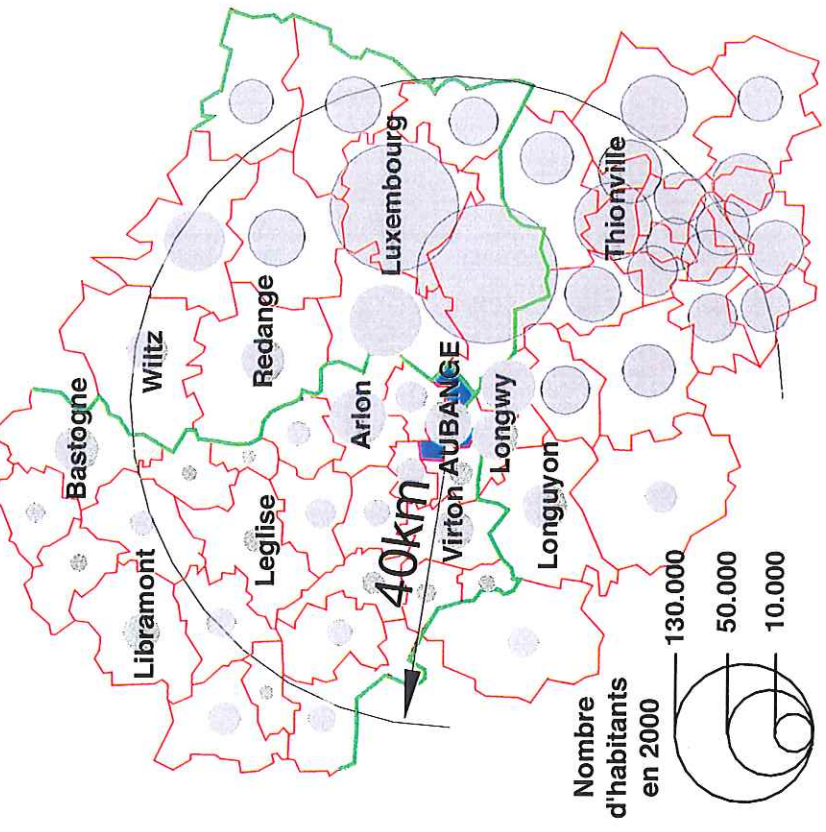
# **LES DONNEES SOCIO-ECONOMIQUES**

**LA POPULATION REGIONALE**

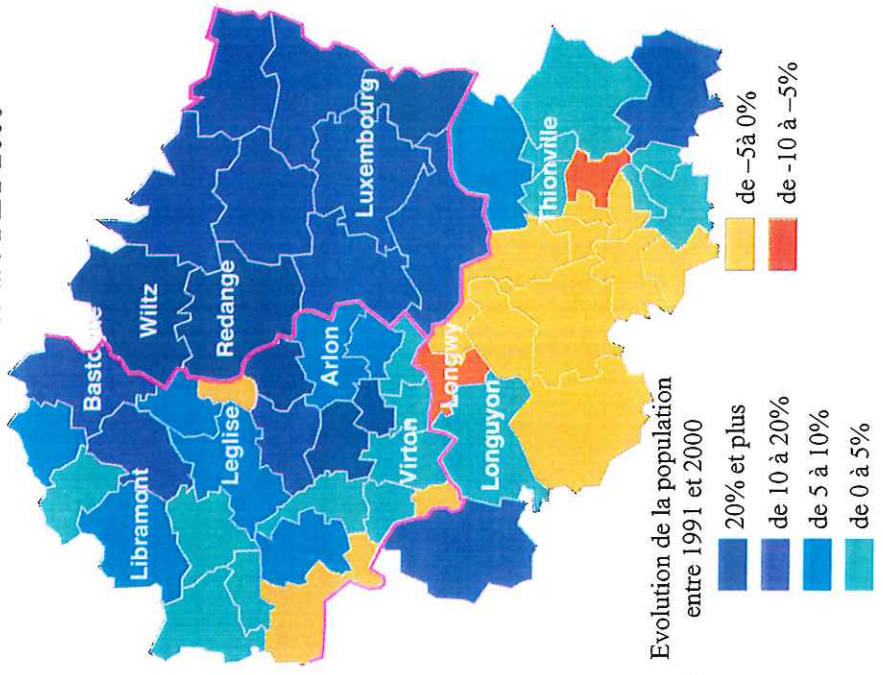
Dans un rayon de 40 km autour d'Aubange, résident près de 800.000 habitants. Les deux grandes concentrations urbaines de ce territoire sont Luxembourg ville et l'agglomération thionvilloise.

Du côté wallon, les communes sont de petite taille, en moyenne moins de 10.000 habitants. Les plus peuplées se situent le long de la frontière (Arlon, Aubange, Virton).

**LA POPULATION REGIONALE EN 2000**



**EVOLUTION DE LA POPULATION REGIONALE ENTRE 1991 ET 2000**



En terme d'évolution, un contraste Nord-Sud se marque clairement. En effet, les populations françaises marquent un certain recul, par contre aussi bien du côté belge que du côté luxembourgeois, les territoires communaux sont en pleine croissance.

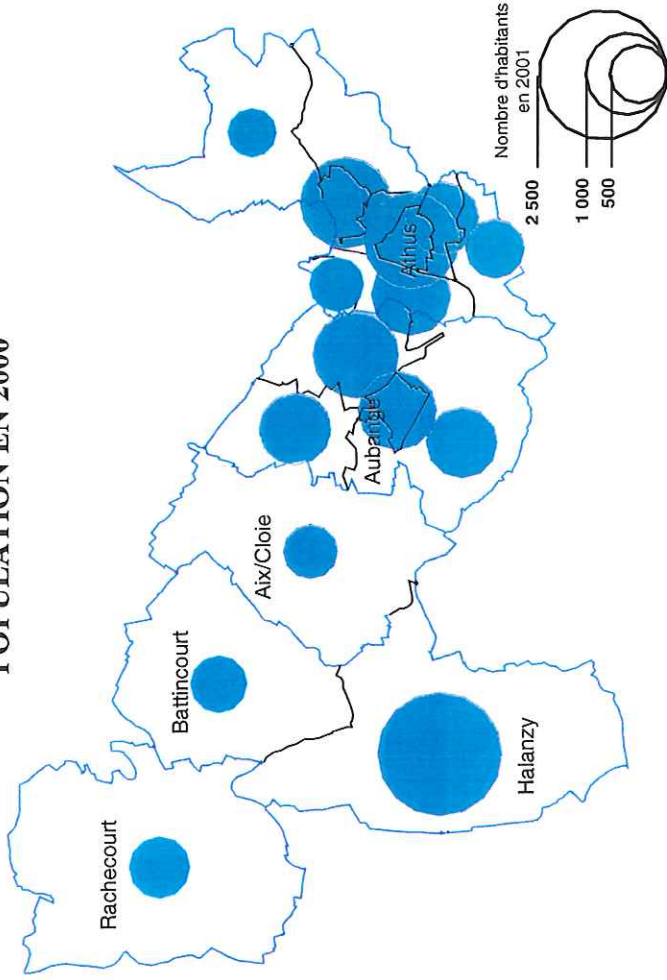


### LA POPULATION COMMUNALE

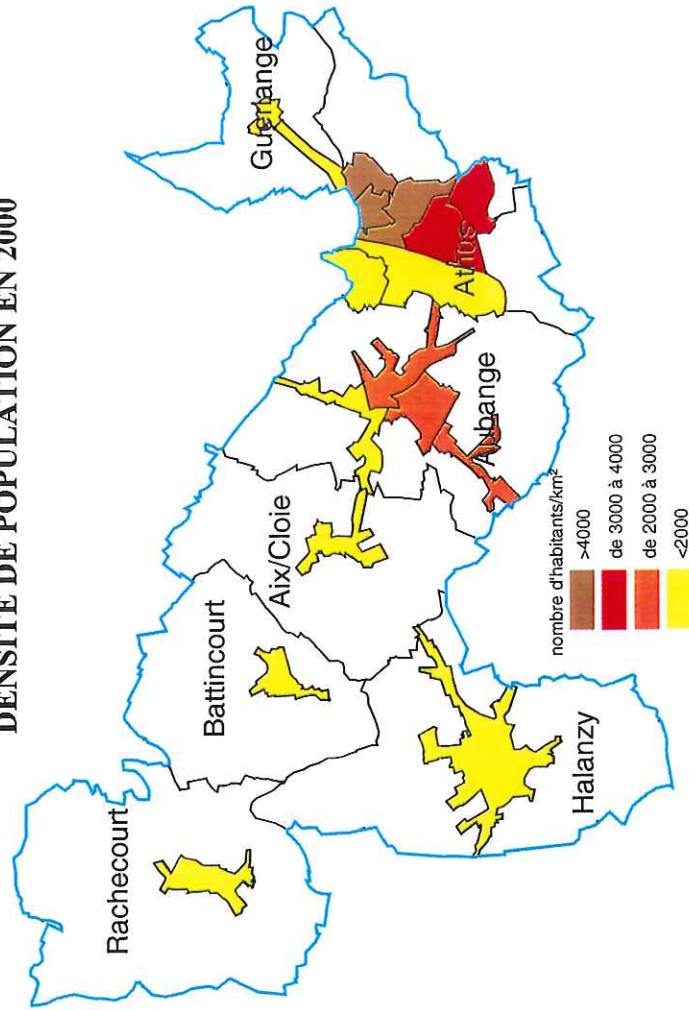
La commune d'Aubange compte près de 14.800 habitants dont un peu moins de la moitié (7080 hab.) sur l'ancienne commune d'Athus. La carte montre clairement une prédominance Est de la localisation de la population d'Aubange.

Cette concentration est encore plus marquée sur la carte des densités où seul le centre d'Athus possède des densités de centre urbain. Cette carte met également en évidence le développement en étoile, le long des voiries, des villages

### POPULATION EN 2000



### DENSITE DE POPULATION EN 2000



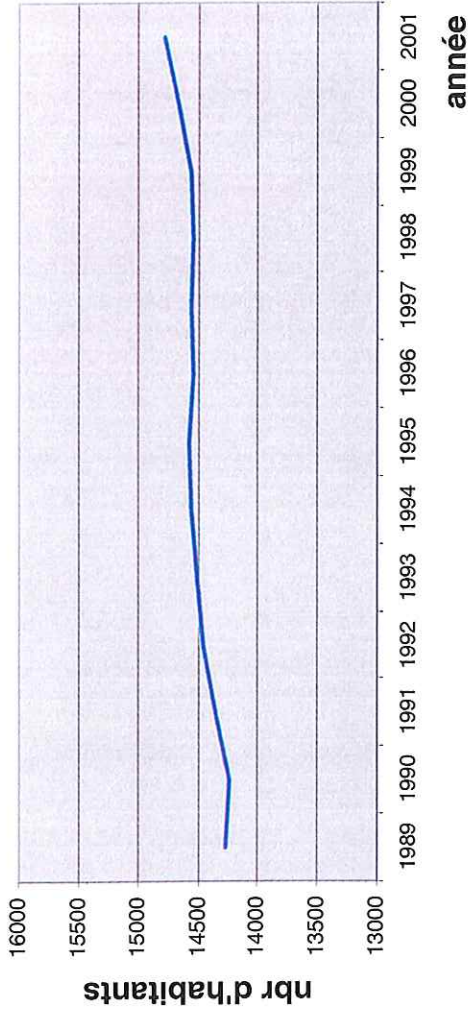
En terme d'évolution, la commune connaît un accroissement constant depuis plus de 10 ans. En effet, entre 1990 et 2000, la population aubangeoise est passée de 14240 habitants à un peu moins de 14.800, soit une progression d'un peu moins de 4%.

La carte ci-dessous montre les contrastes à l'intérieur même de la commune, à savoir :

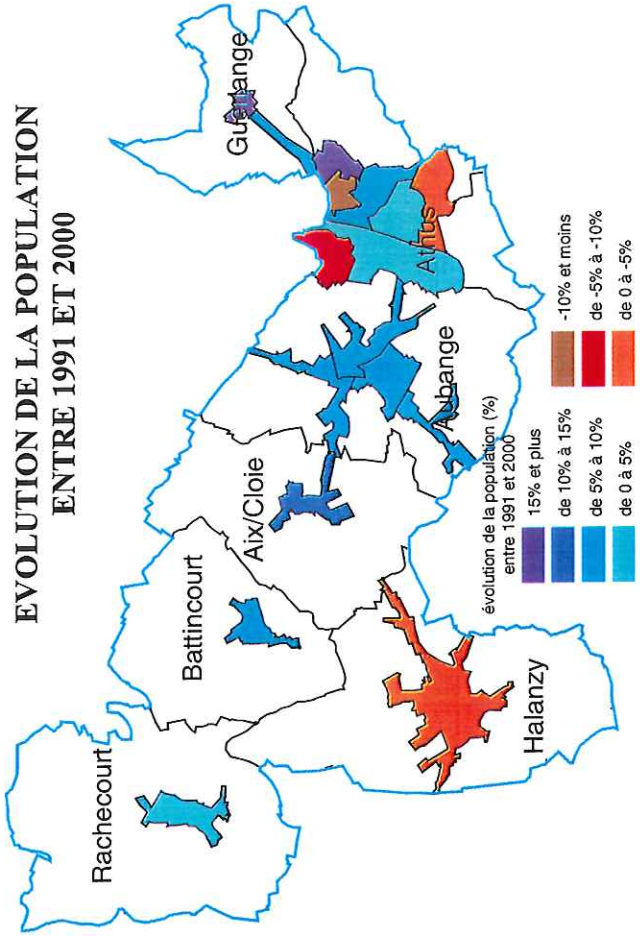
- Une diminution dans le centre d'Athus et d'Halanzy
- Une progression moyenne dans les centres des villages
- Une forte progression dans les quartiers nord Est de la commune

Au niveau de la démographie, il est important de signaler que certains quartiers «vieillissent» plus que d'autres, ce qui, à court et moyen terme posera des problèmes de déplacements vers les différents pôles de la commune.

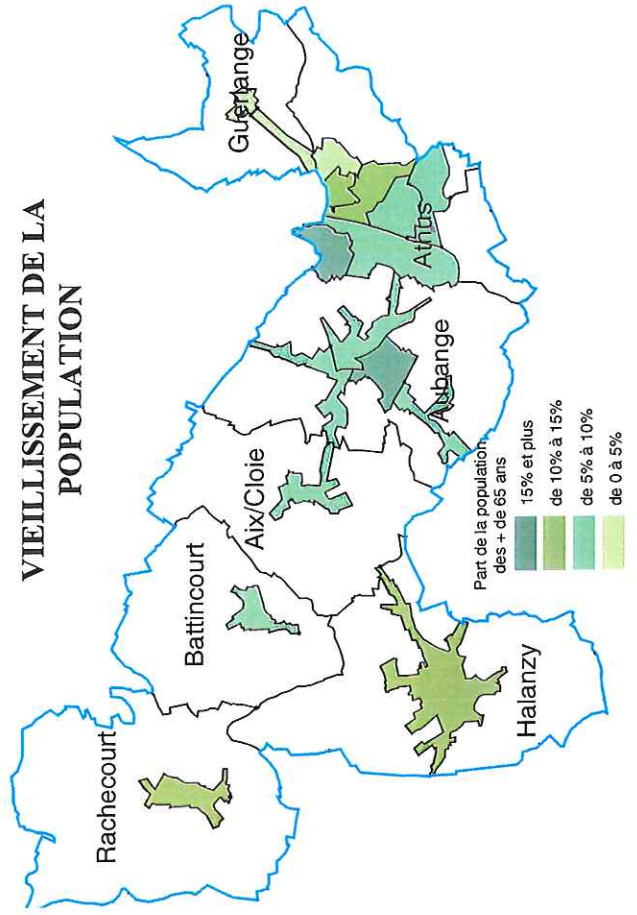
**EVOLUTION DE LA POPULATION DE LA COMMUNE D'AUBANGE**



**EVOLUTION DE LA POPULATION ENTRE 1991 ET 2000**



**VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION**





## LES ACTIVITES ET LES EMPLOIS

En 2000, la commune regroupait près de 3 250 emplois.

VENTILATION DES EMPLOIS EN 2000		
Salariés	2786	100%
dont	866	31%
industriel	472	17%
service	387	14%
enseignement	268	10%
administration	270	10%
commerce	523	19%
autre	439	
Indépendant		
<b>Total</b>	<b>3225</b>	

L'emploi dans la commune d'Aubange est clairement tourné vers le secteur industriel (près du tiers des emplois), avec plusieurs gros employeurs que sont Federal Mogul (500 emplois), Glaverbel, BISP et EMI (100 emplois chacun).

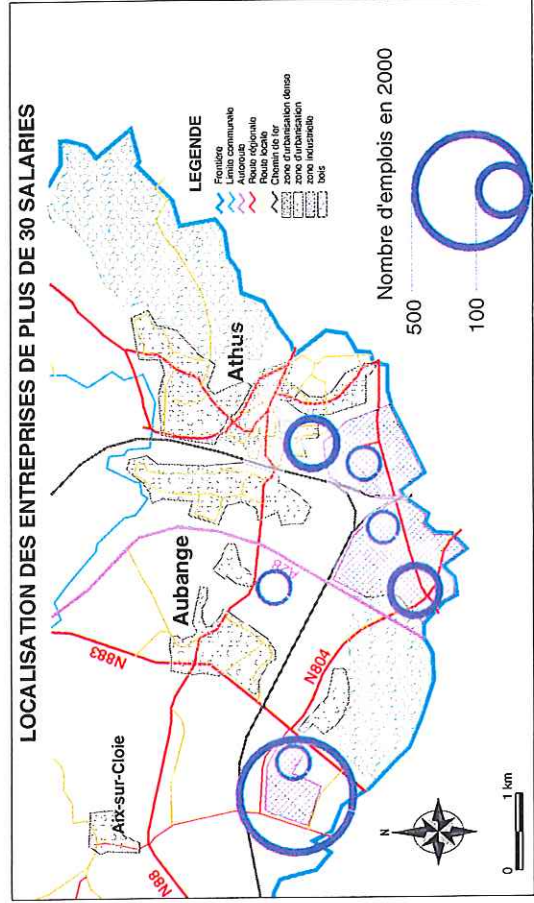
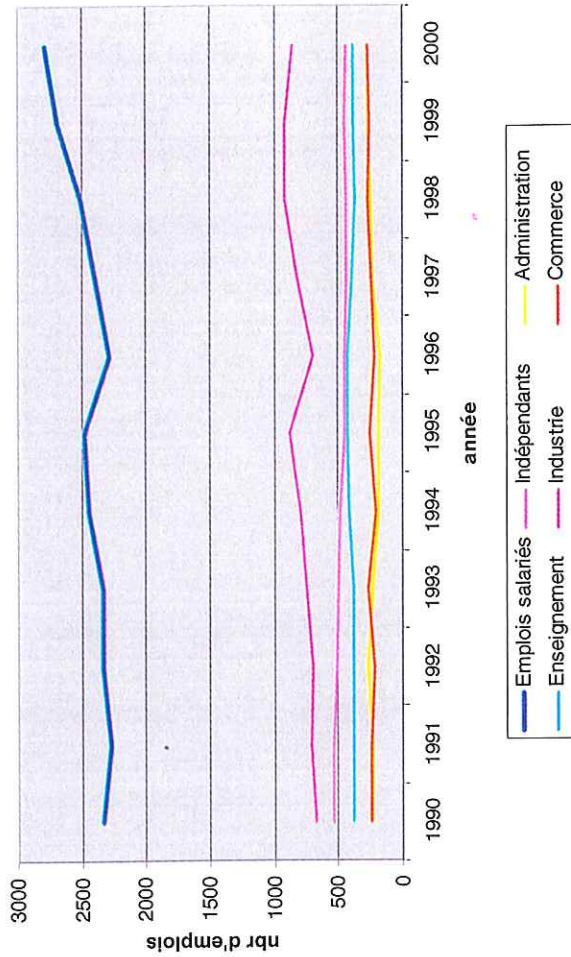
Par contre, la fonction administrative est peu représentée (10% contre 30% à Arlon).

En terme d'évolution, l'emploi sur le territoire progresse régulièrement. Entre 1991 et 2000, la croissance dépasse les 22%. Depuis 1996, la croissance fut continue.

Les lieux d'emplois se localisent dans un croissant sud-est qui comprend :

- le Parc International d'Activité, réparti sur les trois pays,
- la zone d'activité d'Aubange,
- le centre ville d'Athus qui concentre les fonctions administrative, scolaire et commerciale.

## EVOLUTION DU VOLUME DE L'EMPLOI DANS LA COMMUNE D'AUBANGE





## PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE – DIAGNOSTIC

Mais les emplois salariés sont peu occupés par les Aubangeois. En effet, une enquête menée auprès des principales entreprises de la commune montre que seulement 15% des emplois de la commune sont occupés par des résidents.

L'enquête a porté sur près de 1380 emplois en entreprises. Le tableau ci-contre met en évidence la part élevée des ressortissants français (50%) et des Belges (30%) habitant hors de l'Agglomération Transfrontalière.

Ce faible taux d'actifs aubangeois occupé dans leur commune de résidence est confirmé par le Recensement de 1991 (les données 2001 ne sont pas encore disponibles !). En effet sur 5054 actifs ayant un emploi, seulement 1591 sont occupés dans la commune, soit un peu plus de 31%

Les actifs sortants se dirigent en grande majorité vers le Grand Duché du Luxembourg, qui exerce une polarité extrêmement forte sur les populations belges et françaises.

Cette attraction est une des grandes particularités du sud de la Province du Luxembourg. Les statistiques récentes renseignent que plus de 26.000 Wallons et près de 38.000 Français vont travailler quotidiennement au Grand Duché du Luxembourg

Le graphique ci-contre montre clairement que le mouvement ne fait que s'accroître. Cette attractivité Grand Ducal existe depuis plus de vingt ans et rien ne laisse présager un ralentissement du phénomène. Ceci s'explique par l'éroitesse de la main-d'œuvre locale et par une fiscalité attractive qui ne cesse d'attirer un grand nombre de sociétés internationales de services.

ORIGINE DES SALARIES DES ENTREPRISES SITUÉES SUR LE TERRITOIRE D'AUBANGE			
	agglomération transfrontalière	autre	total
Aubange	151	11%	151
autre Belgique	114	8%	529
France	365	26%	691
Luxembourg	4	0%	8
<b>Total</b>	<b>634</b>	<b>46%</b>	<b>1379</b>

EVOLUTION DE TRANSFRONTALIERS BELGES TRAVAILLANT AU GRAND DUCHE

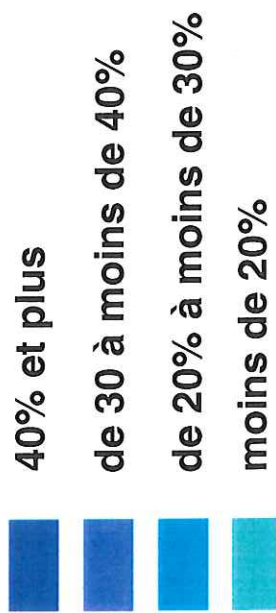
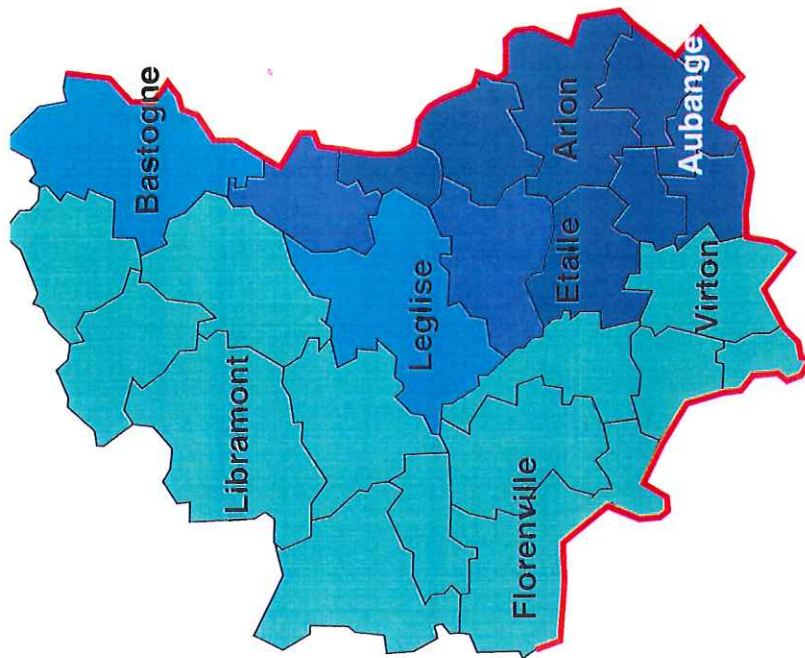


La carte ci-après montre la part importante de la population active des différentes communes, travaillant au Grand Duché :

**PART DE LA POPULATION ACTIVE COMMUNALE TRAVAILLANT AU LUXEMBOURG**

EVOLUTION DES TRANSFRONTALIERS			
	Nombre de frontaliers 1999	2001	Evolution
Aubange	2647	2963	12%
Arlon	4069	4672	15%
Messancy	1496	1629	9%
Bastogne	1149	1365	19%
Habay	818	976	19%
Attert	794	896	13%
Virton	664	818	23%
Etalle	628	772	23%
Musson	590	642	9%
St Léger	468	558	19%

Source : Statec - EURES



Une telle situation est unique dans la région, seuls certains cantons limitrophes français présentent des caractéristiques comparables.

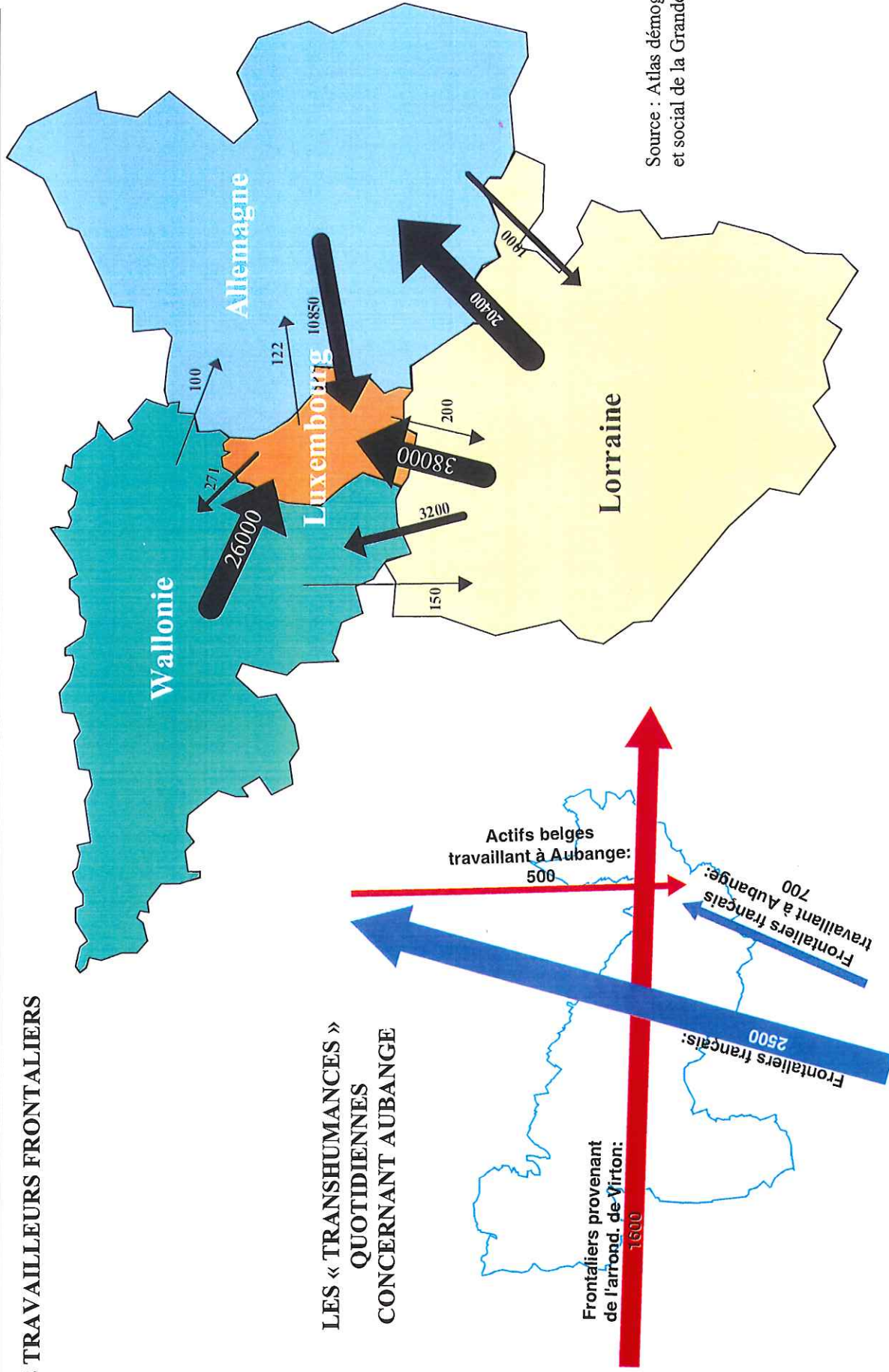
De telles proportions ne vont pas sans créer des dépendances et des effets induits :

- Niveau de vie élevé
- Taux de chômage inférieur à la moyenne régionale
- Surmotorisation
- Spéculation foncière
- Moindre contribution communale car imposition au lieu de travail
- Mobilité très importante
- Demande de services (crèche, soins de santé, scolarité,...) sans contribution du travailleur frontalier
- ...



PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE – DIAGNOSTIC

LES TRAVAILLEURS FRONTALIERS



LES « TRANSHUMANES » QUOTIDIENNES CONCERNANT AUBANGE



## L'ENSEIGNEMENT

La commune possède une offre scolaire en adéquation avec la taille de la commune. Aucun établissement d'enseignement supérieur n'est présent à Aubange.

LES NIVEAUX DE SCOLARITE			
Réseau	primaire maternelle	secondaire	Total
Communauté Française	726	704	1430
Communal	406		406
Libre	864	589	1453
<b>Total</b>	<b>1996</b>	<b>1293</b>	<b>3289</b>

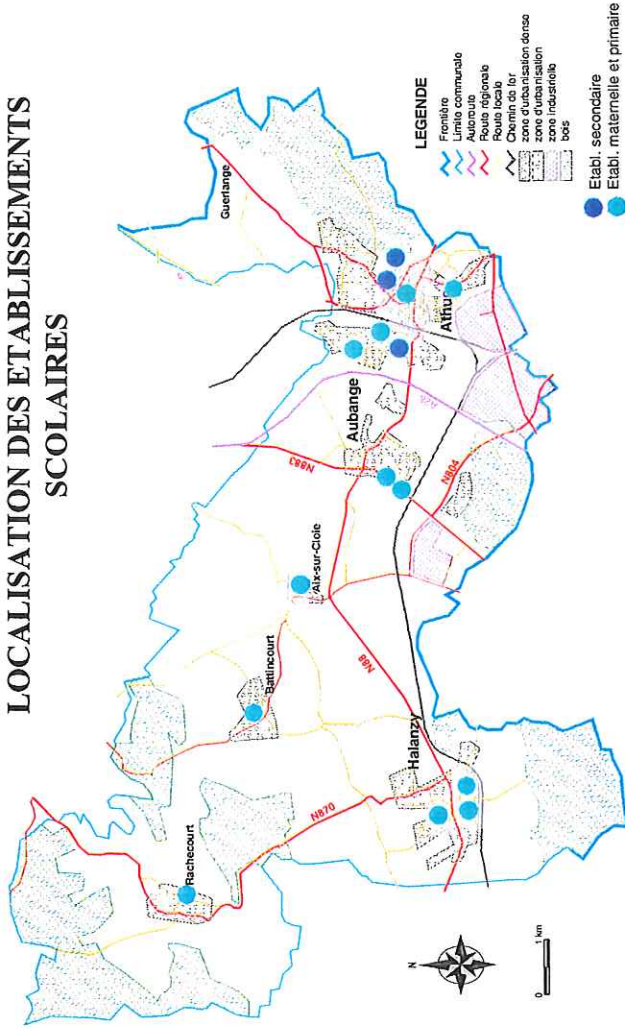
Les cycles maternel et primaire sont bien répartis sur l'ensemble du territoire communal. Par contre le cycle secondaire se concentre sur Athus.

Les principaux établissements sont :

- l'athénée avec 705 élèves ;
- l'IMMA avec 594 élèves ;
- l'Institut Cardijn avec 591 élèves

L'origine des étudiants suivant le niveau est reprise dans le tableau ci-contre. Il met en évidence la prépondérance de la fréquentation communale et dans une aire d'attractivité restreinte puisqu'elle ne dépasse pas les communes limitrophes.

## LOCALISATION DES ETABLISSEMENTS SCOLAIRES



### ORIGINE DES SCOLAIRES FREQUENTANT UN ETABLISSEMENT SITUÉ A AUBANGE

commune de résidence	Cycle maternel et primaire		cycle secondaire		Total
	et primaire	secondaire	secondaire	secondaire	
Aubange	1571	79%	802	62%	2373
Messancy	92	5%	194	15%	286
Musson	78	4%	107	8%	185
Arlon	11	1%	11	1%	22
Etalle	2	0%	1	0%	3
St-Leger	2	0%	43	3%	45
Virton	12	1%	12	1%	24
Autre belge	2	0%	2	0%	4
France	88	4%	39	3%	127
GD	138	7%	82	6%	220
<b>Total</b>	<b>1996</b>	<b>100%</b>	<b>1293</b>	<b>100%</b>	<b>3289</b>

## LA FONCTION COMMERCIALE

### LA CONCURRENCE REGIONALE

Aubange se localise dans une région à forte densité commerciale. En effet la proximité de plusieurs zones frontalières et de zones de reconversion économique a favorisé l'implantation de nombreux centres à vocation commerciale.

La carte ci-après localise l'offre commerciale en deux segments:

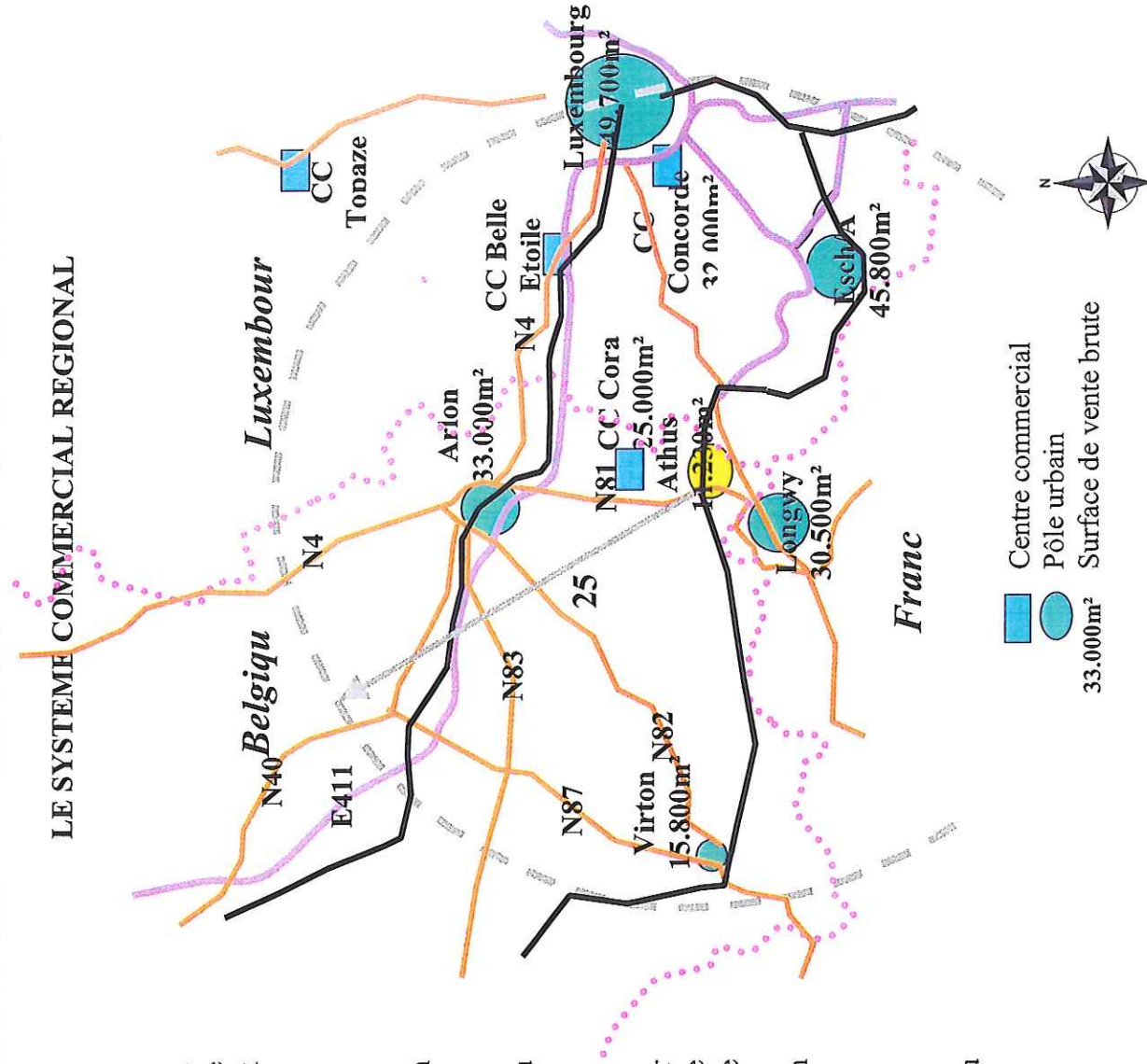
- les pôles urbains comme Luxembourg ville, Arlon, Esch et Longwy;
- les centres commerciaux comme Cora à Messancy ou Belle Etoile à Bertrange.

Il faut ajouter à cette offre existante :

- la possibilité d'implantation d'un Outlet-mall<sup>2</sup> sur Messancy, à proximité du Cora. Ce projet aurait une surface brute de 18.000m<sup>2</sup> (39 cellules) et un parking de 1.000 emplacements.
- le Cactus de Bascharage au Luxembourg qui est en construction;
- l'Auchan à Longwy qui devrait être en activité en 2002 – 2003.

Cette concurrence exacerbée limitera la zone de chalandises du système commercial aubangeois.

<sup>2</sup> Ensemble de magasins d'usines



Source : Statec, SEGIFA



## PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE -- DIAGNOSTIC

---

Néanmoins, malgré cette concurrence effrénée, une étude sur le comportement d'achats des ménages menée par l'Association transfrontalière de l'Agglomération du PED en novembre 2001, donne des résultats qui vont à l'encontre de certaines idées reçues :

- *tous produits confondus, le territoire belge se caractérise par une prédominance de la fréquentation du petit commerce, contrairement au territoire français, où la part de la grande distribution est prédominante*
- *l'évasion du territoire belge est deux fois moins importante que celle du territoire français. Celle-ci se fait principalement vers le Grand Duché*

### LA COMMUNE D'AUBANGE

Athus a une tradition commerciale datant de son apogée industriel qui se maintient, malgré la fermeture de quelques établissements. Grâce au maintien d'une structure diversifiée et de nombreux services, le centre d'Athus est encore considéré comme un pôle sous-régional et certainement communal.

Le système commercial de la commune d'Aubange compte quelques 311 implantations commerciales (555 à Arlon, 273 à Virton). Il se caractérise par une concentration de son commerce de détail dans le centre d'Athus et dans le zoning commercial du PIA. Ce dernier est composé de petites et moyennes surfaces. Aucun hypermarché n'est présent sur la commune.

Il faut signaler la présence d'un marché hebdomadaire qui draine une importante population sur le centre d'Athus.

Le taux d'attraction interne (achat des résidents dans leur commune) de la commune oscille entre 15 et 30%. L'attraction du CORA est relativement forte.

## LES PROJETS URBANISTIQUES

Avant de décrire les différents projets de la commune, il est important de signaler un projet urbanistique qui aura une influence importante sur l'Agglomération transfrontalière et par conséquent sur la commune d'Aubange : le site de Belval.

Le projet consiste à établir une ville nouvelle sur un ancien site de l'Arbed comprenant une cité des Sciences, des immeubles de bureaux, des équipements culturels, les Archives nationales,...

Ce site devrait abriter quelques 6.000 habitants et environ 20.000 emplois. Avec de tels volumes d'emplois, il sera nécessaire de développer des liaisons de transport public décentes, sous peine de saturer le réseau du sud Luxembourg.

### Au niveau communal

La commune d'Aubange possède diverses réserves foncières qui se présentent sous la forme de lotissements sociaux ou schéma directeur existant et de projets de PCA. L'ensemble des projets est repris sur la carte de la page suivante.

Les cités de logements sociaux existantes où il reste des possibilités de construction :

- 1 Cité Wosweiler : réserve pour 15 logements ;
- 2 Cité Dolberg : réserve pour 10 logements ;
- 3 Cité SRWL Halanzy : réserve pour 100 logements ;
- 4 Cité Bikini : réserve pour 10 logements.

Les zones d'extension de l'habitat :

Les futurs PCA (Plan Communal d'Aménagement)

- 5 Halanzy : rue du Buisson/ rue de la résistance

réserve pour 30 logements ;

- 6 Athus : Athénée (réserve pour 35 logements) ;
- 7 Athus : rue de France (réserve pour 110 logements) ;
- 8 Athus : extension cité Dolberg (réserve pour 50 logements) ;
- 9 Athus : zone comprise entre la rue de Lorraine, la rue Altzinger et la rue Longeau
- 10 Aubange : rue van Brabant (réserve pour 40 logements)

Un **PCAD** (dérogatoire au plan de secteur) à la demande d'IDELUX  
11 conversion des terrains situés aux « trois frontières » en zone d'activité économique mixte (zone artisanale, de moyennes et petites infrastructures)

Un **schéma directeur** existant à Aubange aux abords de la rue de la Gendarmerie (12), concernant 15 logements ;

**Les possibilités d'extension de l'habitat sur la commune sont donc évaluées à un peu plus de 500 logements, soit une population potentielle évaluée à 1200 à 1500 personnes<sup>3</sup>.**

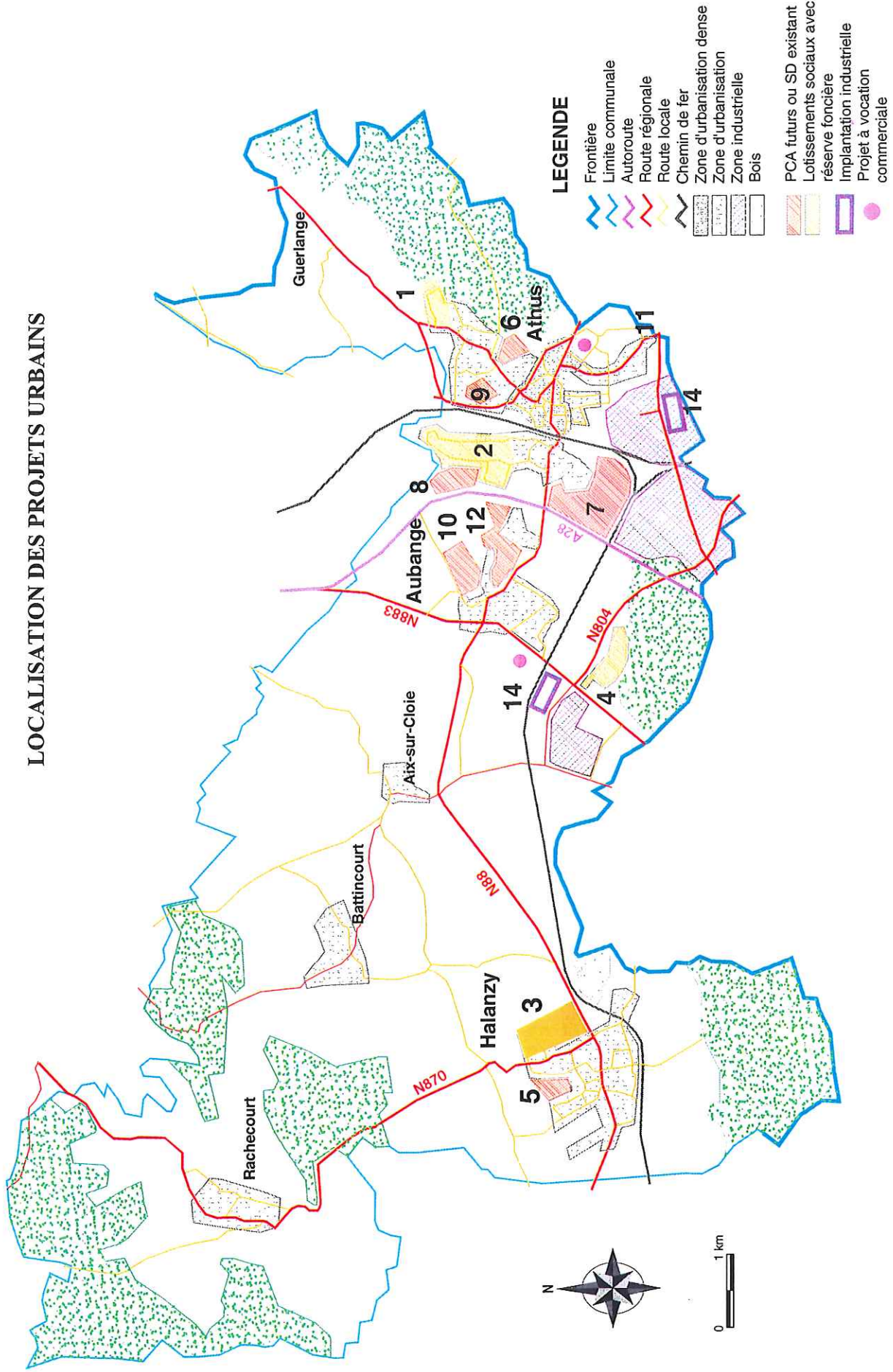
Au niveau industriel, 2 projets sont identifiés, à savoir l'implantation du hall de stockage Mobil Europe (13) et l'implantation de hall industriel sur le site de ARES (14)

Au niveau commercial, deux implantations de supermarché sont prévues, l'une à Athus aux abords de la rue du Commerce et l'autre à Aubange

3 Le schéma de structure en cours déterminera plus précisément l'ensemble des extensions et des rénovations de logements.



LOCALISATION DES PROJETS URBAINS



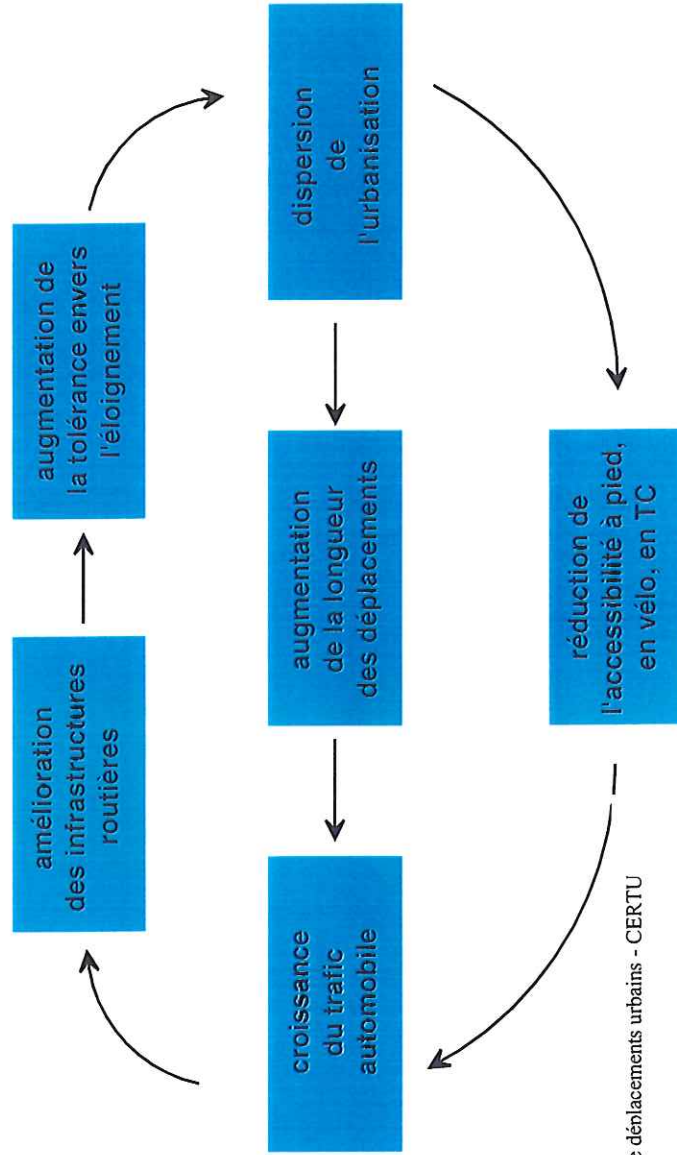
## LES EFFETS DE LA PERIURBANISATION

Depuis le début des années 70, un exode rural de grande ampleur s'est produit. Grâce aux progrès dans le domaine de l'automobile et aux améliorations des infrastructures de transports, le territoire "accessible" s'est très fortement étendu. Mais ce phénomène d'extension urbaine ne résulte pas seulement du développement de la mobilité mais répond aussi à des besoins d'espaces pour les habitants, et pour les activités économiques et socio-culturelles.

Cette périurbanisation augmente considérablement la dépendance envers l'automobile, car dans une telle structure les transports

publics ne peuvent plus assurer un service de qualité sans des coûts très importants qui sont rarement justifiables pour une clientèle peu abondante. De plus, cet « émiettement » de l'habitat tend à faire disparaître les services de proximité des anciens centres ruraux et oblige à parcourir des distances plus élevées pour lesquelles la marche à pied et le vélo deviennent caduques. **En bref, cette périurbanisation tend à faire disparaître la notion de quartier.**

## LE PRINCIPE D'AUTOGENERATION DU TRAFIC



Source : plans de déplacements urbains - CERTU

## CONCLUSION

### LES POINTS FORTS

- commune qui fait partie d'une structure transfrontalière alimentée par les fonds européens
- population en croissance
- centre industriel important
- croissance régulière de l'emploi
- bénéficie des retombées de l'attractivité de Luxembourg
- quelques projets urbanistiques

### LES POINTS FAIBLES

- Image d'Athus difficile à reconverter
- La commune se trouve dans un territoire multipolaire dominé par le Luxembourg ;
- périurbanisation de l'habitat
- commune dortoir pour de nombreux transfrontaliers qui ont coutume d'utiliser leur voiture
- concurrence commerciale exacerbée dans un rayon de moins de 25 km
- peu de réserves foncières



# **LE TRANSPORT PUBLIC**

## PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE – DIAGNOSTIC

### LE RESEAU TEC

#### OFFRE DE SERVICES

Compte tenu de son étendue et de la diversité de son territoire, il n'est a priori pas tellement étonnant que la commune d'Aubange bénéficie d'une quinzaine de lignes TEC, dont la finalité mais aussi la qualité de service est toutefois très variable.

La cartographie réalisée permet tout d'abord de visualiser que la plus grande partie du territoire est desservie, tout au moins les jours ouvrables aux heures de pointe. L'offre est beaucoup plus réduite aux autres périodes-types que sont les « heures creuses », mais plus encore les samedis et les dimanches où ne subsiste qu'un nombre très réduit de services sur les seuls axes principaux. L'offre de service permet aussi de relier correctement l'ensemble des noyaux d'habitat aux deux pôles urbains principaux de la commune, mais également au « monde extérieur », le cas échéant moyennant une correspondance.

#### Typologie des services offerts

Nous avons tenté de dresser une typologie des différentes lignes desservant le territoire communal, au travers de la combinaison de différents critères que sont :

1. les périodes de desserte
2. la polarisation principale de la ligne
3. le(s) motif(s) de cette ligne
4. la nature des trajets parcourus sur le territoire
5. la qualité et la nature des correspondances (bus et trains)

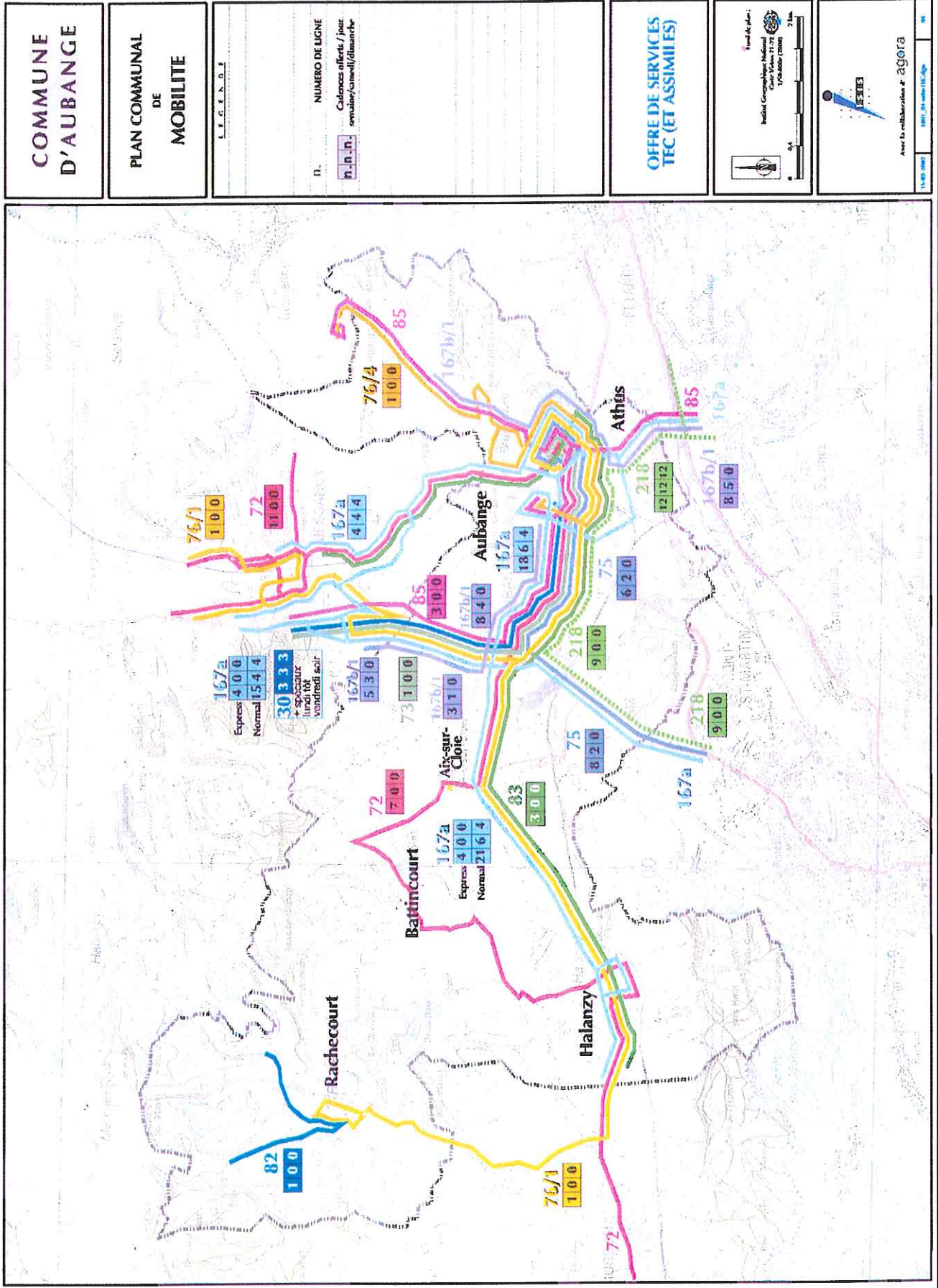
Nous proposons ainsi 7 types de lignes, que nous classons comme suit :

Type de ligne	N° de lignes (depuis quel pays)
Généraliste	20 167A (hors express)
Ramassage scolaire	72 (B) 73 (B) 75 (FR) 76/1 (B) 76/4 (B) 85 (L)
Rapide, destinée aux navetteurs quotidiens ou hebdomadaires	30 86 167A (part)
Navetteurs vers le Grand-Duché	82 167B 218
Navetteurs vers le Grand-Duché / scolaires luxembourgeois vers la Belgique	83 330 (Fr, L) (part)
« Urbaines »	330 (L) (part)
PMR	105

L'offre de service TEC est, quantitativement parlant (véh.km), de loin la plus forte le long de la L167A, parce qu'ayant un itinéraire très long et étant exploitée de manière beaucoup plus intensive / régulière que l'ensemble des autres services sur le territoire communal. Elle représente en effet à elle seule plus de la moitié de l'offre de service totale concernant la commune (englobant donc des parties de lignes hors territoire communal).

Cette offre de service est assez particulière, étant caractéristique de la situation de la commune dans le territoire :

# PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE – DIAGNOSTIC





## PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE – DIAGNOSTIC

- absence de desserte/gare ferroviaire significative, que ce soit sur le territoire communal ou en dehors, mais offrant une qualité de services combinés attrayants ;
- situation frontalière qui voit se développer depuis quelques années des mouvements liés aux caractéristiques très particulières de l'emploi (attraction forte du Grand-Duché, non seulement de Luxembourg-Ville mais également des entreprises industrielles importantes qui subsistent dans la conurbation sud-grand-ducale), ainsi que des mouvements scolaires vers la Belgique, en fonction de la diversité de ses structures d'enseignement, en provenance tant de la France que du Grand-Duché. Par ailleurs, on note aussi que Athus fait partie de la conurbation sud-grand-ducale, des services relativement fréquents et réguliers débordant du territoire grand-ducal (Rodange et Pétange) pour desservir complémentairement Athus ;
- dispersion de l'habitat et des pôles d'attraction, spécialement scolaires, qui engendrent une forte spécialisation de services mais aussi une diversité géographique, si ce n'est de pôles, d'itinéraires suivis et de terminus/lieux de correspondance ;
- les distances importantes de la commune par rapport au territoire wallon, qui a favorisé la mise en place de certains services express ;
- une faible lisibilité du réseau et même de certaines lignes, leurs modalités de desserte changeant de manière plus ou moins importante en fonction de besoins spécifiques ; cette situation est caractéristique de services « généralistes » auxquels on tend à attribuer un rôle très large, mais qui constitue en fait un rôle plus ou moins spécifique et différent dans le temps. De telle sorte que ces services sont peu « structurants », mais aussi qu'ils ne peuvent répondre

valablement, comme tels, à certains créneaux de clientèle (actuelle mais plus encore sans doute potentielle) ;

- des « axes forts » qui sont desservis par un assez grand nombre de services, mais dont la « superposition » est peu convaincante, puisque les modalités horaires en sont très spécifiques, ainsi que les itinéraires suivis.

Seule la desserte scolaire paraît plus ou moins bien assurée, tenant bien compte de la grande diversité des besoins qui s'y rapportent (diversité d'établissements dans l'ensemble de la Gaume, diversité de provenances géographiques).

L'offre de services « navetteurs » vers le Grand-Duché et Arlon est relativement bien assurée, mais avec des réserves en termes de fréquences (Grand-Duché) ou de régularité / amplitude horaire (Arlon).

La ligne 167A est composée, en semaine exclusivement, d'une fréquence de 4 services express qui n'assurent que les arrêts principaux, suivant les seules N88 et N812 entre Virton, Aubange (et pas Athus) et Arlon, « remplaçant » l'ancienne desserte ferroviaire, mais sans en offrir les mêmes conditions d'attractivité, même si ces services présentent l'atout spécifique de mieux desservir le cœur des villages traversés.

La ligne 86 est spécialement organisée pour assurer de bonnes correspondances avec le chemin de fer (à la fois par rapport à Arlon et Rodange), mais son offre est réduite. C'est aussi le cas des

## PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE – DIAGNOSTIC

services express qui fonctionnent en semaine sur la L167A entre Virton – Arhus et Arlon.

S'agissant des correspondances bus / bus (TEC en Belgique), une dizaine de services par jour ouvrable sont organisés dans ce but. Si leurs modalités sont certainement appropriées à une demande bien spécifique, cela n'offre pas beaucoup de caractère structurant (vu du point de vue des usagers, mais également, plus globalement, par rapport au territoire) :

- 3 lieux de correspondance (3 ou 4 services chaque fois par jour), 1 au centre d'Aubange et 2 à Athus (gare et écoles) ;



- ces correspondances concernant en fait la ligne 167A, cette situation résultant en bonne partie de la « rationalisation » qui l'a caractérisée ces dernières années.

S'agissant du bus 105, il est exploité dans la sous-région au moyen d'un seul véhicule, prenant en charge les usagers dans les communes sises le long d'un axe nord-sud entre Attert et Athus, tout en offrant la desserte dans les communes sises à l'ouest, représentant donc la plus grande partie de la Gaume.

### Offre modulée dans l'espace

Remarquons spécialement le cas de la ligne 167A qui est censée offrir les caractéristiques d'un axe « lourd » unissant les principales agglomérations de la Gaume (depuis la disparition du trafic ferroviaire, dans les années 80), mais qui n'offre pas ce caractère différent en fonction de la recherche de « rationalisation » qui semble l'avoir affectée, signifiant une perte de lisibilité, notamment d'itinéraire / desserte d'arrêts. Cette situation résulte néanmoins entre autres de la recherche d'une desserte la mieux adaptée possible aux conditions locales / du moment, en particulier la desserte scolaire, les services quittant alors leur itinéraire habituel pour se rapprocher au plus des établissements eux-mêmes, ce que nous considérons comme positif, notamment au niveau de la sécurité, même si cela confirme, fondamentalement, des aspects plutôt négatifs mentionnés ci-dessus.

Cette ligne n'offre également pas des caractéristiques intéressantes de combinaison avec les services ferroviaires (cadencés en dehors des heures de pointe), ses horaires et parcours étant spécifiques (sauf



## PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE – DIAGNOSTIC

les 4 services express, mais dont la fréquence n'est pas très attractive).

Les autres lignes ayant en général des rôles très spécifiques, l'on ne s'étonnera pas que les tracés le sont tout autant.

### Offre modulée dans le temps

S'agissant des modalités horaires, la plupart des lignes ont des horaires de fonctionnement essentiellement / exclusivement liés aux navettes, soit scolaires (principalement alors en période scolaire) soit professionnelles, parfois en relation avec des besoins très particuliers (horaires « industriels » de grandes entreprises grand-ducales).

Les lignes offrant des cadences plus ou moins attrayantes en semaine en dehors des heures de pointe sont comptées, puisque seules peuvent être considérées à ce titre les lignes :

- 167A entre Virton, Aubange, Athus et Arlon (même si elles diffèrent par grands tronçons, notamment en fonction des services express dont question plus haut) ;
- 330 (luxembourgeoise) qui offre pas moins d'une vingtaine de services par jour et par sens entre Athus et Pétange.

Quelques lignes seulement restent exploitées le samedi, à savoir :

- les services « urbains » de Pétange – Athus (12 services par jour et par sens) ;

- l'axe principal Virton – Athus – Arlon (6 services entre Virton et Athus, mais seulement 4 entre Athus et Arlon, renforcés il est vrai par 3 autres services de la L167B) ;
- 1 service par jour et par sens reliant les noyaux villageois de Battincourt et Aix à Aubange et Athus..

Le dimanche, seule reste exploitée la ligne Virton – Arhus – Arlon, mais où ne subsistent en tout et pour tout que 4 services par sens, en plus de la ligne luxembourgeoise beaucoup plus régulière reliant Athus à Pétange (12 services par sens).

Quant au bus 105, il circule à la demande, de 6h30 à 19h30 du lundi au vendredi, pouvant être réservé de 8h à 18h, grâce à la collaboration de la Croix-Rouge, la réservation devant être effectuée au moins 3 jours à l'avance.

### Conclusions

La liaison Athus - Pétange peut donc être considérée comme la seule qui offre un caractère « structurant », c'est-à-dire dont la qualité de service est assez forte et régulière, et ce tout le temps (au même titre que l'offre CFL vers/depuis la gare d'Athus).

En ce qui concerne les services TEC, la seule ligne un peu « forte » relie les noyaux urbanisés les plus importants de la Gaume, mais elle n'offre pas un caractère très structurant en fonction de deux aspects essentiels que sont :

- une forte diversité de l'offre dans l'espace ;
- une forte diversité de l'offre dans le temps.

## PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE – DIAGNOSTIC

---

La plupart des autres services sont plus ou moins bien adaptées à des besoins de navettes quotidiennes, principalement pour les scolaires, mais également pour les « navetteurs », principalement par rapport au très fort développement de l'emploi au Grand-Duché.



**PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE – DIAGNOSTIC**

**LA DEMANDE**

**Billets et cartes ordinaires**

S'agissant de la demande, différentes sources d'informations ont été utilisées, grâce à la collaboration des services du TEC-Luxembourg.

En ce qui concerne les billets (simples ou multiples), les données complètes se rapportant à la commune sont les suivantes (chiffres arrondis)

		Billets simples	Cartes multiples	Total
<b>Lundi au vendredi</b>	<b>Période scolaire</b>	100	170	270
	<b>Vacances scolaires</b>	65	110	175
<b>Samedi</b>	<b>Période scolaire</b>	20	35	55
	<b>Vacances scolaires</b>	20	35	55
<b>Dimanche</b>	<b>Période scolaire</b>	10	15	30
	<b>Vacances scolaires</b>	10	15	30

Les données équivalentes se rapportant à la seule zone 4615 (Athus / Aubange) présentent les résultats suivants :

		Billets simples	Cartes multiples	Total
<b>Lundi au vendredi</b>	<b>Période scolaire</b>	80	130	210
	<b>Vacances scolaires</b>	55	85	140
<b>Samedi</b>	<b>Période scolaire</b>	20	30	50
	<b>Vacances scolaires</b>	20	30	50
<b>Dimanche</b>	<b>Période scolaire</b>	10	15	25
	<b>Vacances scolaires</b>	10	15	25

## PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE – DIAGNOSTIC

Au total, les chiffres se rapportant à ce dernier tableau signifient que, les jours ouvrables scolaires, environ 100 usagers se déplacent au sein du duo de noyaux urbains que forment Aubange et Athus, que 100 autres en sortent et que 100 autres encore s'y rendent.

On voit que la zone englobant Aubange et Athus représente :

- près de 100% de la demande (très faible) les week-ends (compte tenu d'une offre que l'on a vue ailleurs être très faible) ;
- 90% le samedi ;
- de l'ordre de 70 – 80% les jours ouvrables.

La zone de Halanzy représente 10% de la demande communale totale en semaine (et 50% de ce qui est en dehors de la zone principale), les deux zones rurales de Rachecourt d'une part et de Battincourt / Aix générant une demande très faible de la part d'usagers occasionnels, en relation avec une offre également très faible.

S'agissant des seuls trajets limités à 2 zones maximum, ils représentent à peu près la moitié de ces quantités, signifiant donc qu'une partie non-négligeable de la demande plus ou moins occasionnelle (compte tenu du type de paiement choisi) se déplace à une échelle supra-communale et même sous-régionale, en fonction de la localisation des principaux pôles d'attraction et de la localisation de la commune.

En dehors des périodes scolaires, les chiffres sont sensiblement réduits, ne représentant plus que l'ordre des deux tiers de ce qu'ils

sont aux périodes scolaires. Donc, même les usagers occasionnels sont plus ou moins fortement liés à la périodicité scolaire.

### Abonnements et demande localisée

Les oblitérations ne permettent pas de connaître les origines-destinations de ces usagers, critère qui apparaît bien au contraire pour les abonnements au sujet desquels le TEC nous a également fourni des données utiles détaillées.

Au total, quelques 1.700 abonnements concernent directement le territoire communal. Considérant que la majorité des abonnés se déplacent tous les jours ouvrables scolaires, ils sont donc de l'ordre de 5 fois plus nombreux que les usagers occasionnels, étant par ailleurs beaucoup plus concentrés aux heures de pointe.

Parmi ceux-ci, près de 270 concernent le seul territoire communal, dont une petite moitié s'effectue au sein de la zone englobant Aubange et Athus (concernant donc vraisemblablement les liaisons entre ces deux noyaux urbains éloignés de 2 Km environ), une autre petite moitié concernant des mouvements depuis Halanzy (troisième gros noyau d'habitat de la commune), selon toute vraisemblance principalement vers les écoles de Aubange / Athus. On voit donc que la zone principale (Aubange / Athus) a un « poids » relatif sensiblement moindre qu'avec les cartes / billets, en raison d'une offre beaucoup mieux répartie aux heures de pointe en fonction des besoins des usagers réguliers. On peut dire que les abonnés sont en nombre plus ou moins proportionnels aux poids de population des différents noyaux urbanisés de la commune, l'offre ne constituant à

## PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE – DIAGNOSTIC

ce moment pas vraiment un facteur limitant (comme il l'est, de fait, tout le reste du temps).

Près de 900 abonnés ont pour origine la commune, et près de 500 l'ont pour destination, s'agissant dans le premier cas vraisemblablement à la fois d'actifs et de scolaires, dans le second de manière plus nette de scolaires, compte tenu de la spécificité des activités offertes par la commune. En effet, si l'on ne tient pas compte des mouvements internes à la commune, ce sont donc plus de 600 abonnés qui sortent de la commune, contre un peu plus de 200 à l'entrée, traduisant bien la situation de la commune, qui, si elle offre encore une attractivité certaine, notamment en matière scolaire, l'est beaucoup moins en matière d'emploi, sans négliger toutefois la dynamique qui l'anime en la matière, mais qui est moins forte que l'attractivité croissante du Grand-Duché dans ce domaine.

350 autres abonnés ne répondent pas à cette répartition, notamment parce que leur lieu de résidence officiel ne correspond pas à leur résidence principale de fait (cas de nombreux scolaires).

En dehors des mouvements strictement internes à la commune, d'autres mouvements importants sont à relever :

- Plus de 400 abonnés ont pour destination Arlon (contre seulement 34 en sens inverse), indiquant bien le poids régional de la ville, notamment d'un point de vue scolaire et d'emplois administratifs qui forment la moitié des actifs au lieu de travail). Le poids de cette ville régionale est encore plus fort si l'on prend en compte le nombre appréciable de Français qui s'y rendent également journellement (probablement en majorité des scolaires), soit plus de 50.

- Les échanges avec la commune de Messancy sont également importants, dans les 2 sens (plus de 100 chaque fois), en toute hypothèse essentiellement en fonction de leur offre scolaire respective, forte et complémentaire.
- Le duo Musson / Signeulx présente également des mouvements assez nombreux vers Aubange / Athus, mais essentiellement dans un sens, soit vers les écoles de l'entité communale qui nous occupe, confortant ainsi une situation très caractéristique de l'ensemble de la zone à dominante rurale sise entre Aubange / Athus et Virton (y compris donc Halanzy et Rachecourt / Aix).
- Au contraire, Virton (ainsi que Ethe) apparaît bien attractive par rapport à la commune, spécialement par rapport à Aubange / Athus, à la fois certainement pour des raisons scolaires mais également d'emplois.
- Les autres mouvements sont moins intenses, mais on voit quand même bien apparaître le phénomène des Français qui se rendent dans la commune (plus de 30) (ainsi qu'à Arlon ou Virton), et celui des navetteurs « Belges » qui se rendent journellement au Grand-Duché, qu'il s'agisse de Luxembourg-Ville ou des villes industrielles du sud.

Sans surprise, cette analyse fait assez bien ressortir deux grands axes de demande de déplacements TEC :

1. L'axe le plus important est nord-sud, correspondant aux échanges avec Arlon mais aussi Messancy / Hondelange, et, de plus en plus, Longwy et d'autres communes voisines en France ; plus de 500 abonnés se déplacent le matin dans le sens sud – nord, mais il y en a quand même également 150 dans l'autre sens.



Ces mouvements sont le fait de scolaires dans les 2 sens, auxquels s'ajoutent des actifs vers Arlon.

2. L'autre axe important est est-ouest, reliant Virton à Athus, et se prolongeant également de plus en plus vers le Grand-Duché, d'une part vers les communes industrielles voisines d'Athus, mais également vers Luxembourg-Ville ; près de 300 abonnés effectuent une navette dans le sens Virton - Athus, tandis que plus de 150 l'effectuent dans l'autre sens. Selon toute vraisemblance, ces mouvements sont essentiellement dus aux scolaires, mais il n'est pas interdit de penser que la part d'actifs n'est pas négligeable compte tenu de l'importance des pôles d'emplois concernés.

Notons qu'il y a relativement peu d'abonnés en relation avec Liège (une bonne dizaine seulement), ce qui est dû au fait que les étudiants de l'ULg, nombreux à faire cette transhumance, ne la font généralement qu'une fois par semaine (ils disposent d'un « kot » dans la cité ardente) et ont tout intérêt à disposer d'un titre de transport sous forme de carte, le prix maximum étant limité, sur les services TEC, à 6 zones.

S'agissant du service 105 qui concerne la sous-région, une récente étude spécifique réalisée par ISIS pour le MET en fournit quelques renseignements utiles :

- le service dessert environ 50.000 usagers potentiels ;
- environ 4.000 demandes ont été enregistrées en 2.000, satisfaites en quasi-totalité par le seul bus destiné à cette fin ;
- la demande est à peu près stable dans le temps (création du service en 1997) ;

- chaque voyageur effectue un trajet de l'ordre de 20 Km, soit significativement plus que dans les autres régions desservies, correspondant en fait aux caractéristiques de la zone concernée, fort polarisée par Arlon et de forme très allongée ;
- le bus est, en moyenne, occupé à peu près exactement pas 1 voyageur (y compris les kilomètres « morts »).

### Fréquentation

Mentionnons le fait que nous ne disposons pas de la demande correspondante - que ce soit par abonnements ou billets ordinaires - sur les services grands-ducaux, notamment sur la ligne « forte » entre Athus et Pétange dont nous avons relevé les intéressantes caractéristiques en termes d'offre.

Le TEC nous a également fourni des indications intéressantes se rapportant aux charges à bord des véhicules, en fonction de contrôles qu'ils opèrent eux-mêmes régulièrement.

Les chiffres reçus n'en sont toutefois pas aisément exploitables, pour différentes raisons :

- la faiblesse de l'offre sur de nombreux parcours (cfr supra) ;
- le faible nombre de passages contrôlés ;
- le caractère pas toujours très représentatif des services contrôlés, par rapport à l'offre. C'est ainsi qu'à différents endroits, nous avons identifié le poids relatif d'un seul service dans le total qui a été mesuré, correspondant alors en général à un service scolaire.

Quelques observations utiles peuvent néanmoins être tirées de ces données :

## PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE – DIAGNOSTIC

---

- les villages de Battincourt, Rachecourt et Aix ont des charges faibles ;
- Halanzy voit transiter des flux non-négligeables de voyageurs le long de l'axe Virton – Athus ;
- Aubange voit un nombre de voyageurs assez important aux deux arrêts centraux de Perbal et de l'ancienne maison communale ;
- Athus voit passer un trafic journalier assez important sur tout l'axe est-ouest qui la traverse, depuis l'ancienne limite d'Aubange jusqu'aux écoles sises rue Neuve.

Nous ne disposons pas d'indices probants tendant à montrer que, pour l'instant, les services TEC se rendant au Grand-Duché sont bien utilisés par les « Belges ».

## PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE – DIAGNOSTIC

illusoire de poser que, sans cela, il serait difficilement imaginable de développer sensiblement l'offre ferroviaire entre les deux pays le long de ce corridor.

De son côté, sous l'impulsion du nouveau contrat de gestion de la SNCB, celle-ci a réalisé une étude relative à l'opportunité de redévelopper des services voyageurs en Gaume, en connexion avec les gares encore exploitées de Arlon, Rodange et Virton. Elle nous en a communiqué les principaux éléments de mise en œuvre potentiels :

- Prolongement des services L Libramont – Bertrix – Virton jusque Athus, et ensuite demi-tour jusque Rodange, où une correspondance quai à quai serait offerte aux usagers poursuivant jusque Luxembourg, sans arrêt intermédiaire entre Virton et Athus.
- Mise en œuvre, moyennant nouveau rebroussement des automotrices, de services Rodange – Athus – Messancy – Arlon.

Ces services fonctionneraient sur base des cadences offertes sur l'Athus-Meuse, soit 1 service toutes les deux heures, avec renforcement aux heures de pointe.

La SNCB ne se dit toutefois pas prête à en assurer l'exploitation, sauf à recevoir pour la circonstance des moyens financiers complémentaires de la part des autorités de tutelle.

La SNCB nous a par ailleurs indiqué que ce plan avait suscité des réactions de la part des acteurs locaux, qui plaideraient plutôt pour une exploitation du type :

- Prolongement des services Libramont – Bertrix – Virton jusque Rodange, où une correspondance quai à quai serait offerte aux usagers poursuivant en territoire grand-ducal, mais avec arrêts intermédiaires à Halanzy et Aubange.
- Mise en œuvre, moyennant demi-tour des automotrices, de services Rodange – Athus – Messancy – Arlon.





La commune d'Aubange nous a confirmé son intérêt pour la dernière solution présentée, sans toutefois relever spontanément l'intérêt de remettre en service le point d'arrêt de Aubange. Par contre, elle veut accorder une grande importance au point d'arrêt de Halanzy qui acquerrait, dans son esprit, un rôle de plate-forme d'échange entre trains, bus TEC et voitures particulières, moyennant l'aménagement des vastes terrains voisins de la (ex-)gare, auquel elle se dit prête à contribuer.



Ce point de vue nous a été confirmé par le TEC-Luxembourg qui affirme par ailleurs vouloir adapter son offre en fonction de la remise

en service potentielle de cette ligne, selon ses modalités précises d'exploitation ; le TEC considère qu'il garderait, en toute hypothèse, une attractivité prépondérante pour le ramassage scolaire, mais qu'il pourrait céder des niches de marchés à d'autres besoins (domicile/travail et domicile/autres), moyennant une fonction de rabattement depuis les différents noyaux habités concernés.

De nombreuses questions restent néanmoins à ce stade ouvertes, notamment :

- Mieux identifier la demande globale, actuelle, mais surtout potentielle, par rapport à la remise en service de ces lignes (dépassant le cadre de cette étude) ;
- Mieux identifier les modalités de correspondances avec d'autres services, non seulement à Rodange (5' de battement annoncé), mais aussi et peut-être surtout à Arlon (en fonction des services cadencés aujourd'hui opérationnels) ;
- Mieux apprécier les modalités d'une intégration billettique et tarifaire entre les réseaux, visant notamment à supprimer l'effet-frontière qui devient de plus en plus un non-sens commercial ;
- Mieux apprécier les modalités d'une complémentarité avec les services TEC ;
- Apprécier le point de vue grand-ducal, à tous égards ;
- Apprécier les conséquences concrètes, pour les usagers, d'un changement de convoi en gare de Rodange, que ce soit vers Luxembourg-Ville ou Esch-sur-Alzette ;

Apprécier l'interopérabilité du matériel roulant CFL sur territoire belge (et vice-versa).

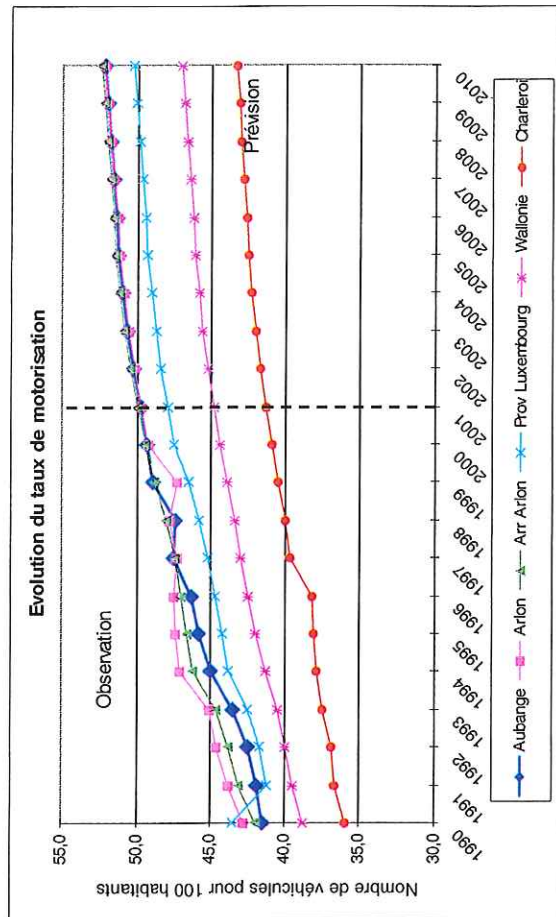
# **LE TRANSPORT PRIVE**

EVOLUTION DU TAUX DE MOTORISATION

Le taux de motorisation est le nombre de véhicules légers et de motos ramené au nombre d'habitants. Pour la commune d'Aubange, ce taux, qui avoisine celui de son arrondissement, est supérieur à la moyenne wallonne, tout comme celui de la province. En 2000, il y avait à Aubange 49 véhicules pour 100 habitants.

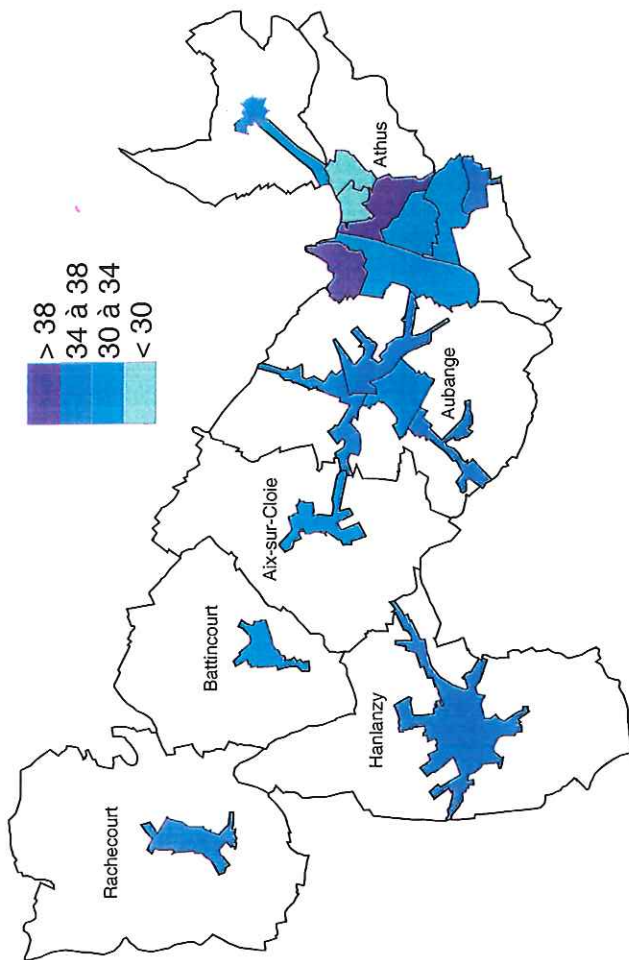
Nombre de véhicules pour 100 habitants :

	1990	1995	2000
Aubange	41,4	45,8	49,3
Arlon	42,8	47,4	49,3
Arr Arlon	42,0	46,6	49,5
Prov Lux	43,5	44,2	47,5
Wallonie	38,8	42,0	44,4
Charleroi	35,9	38,1	40,9



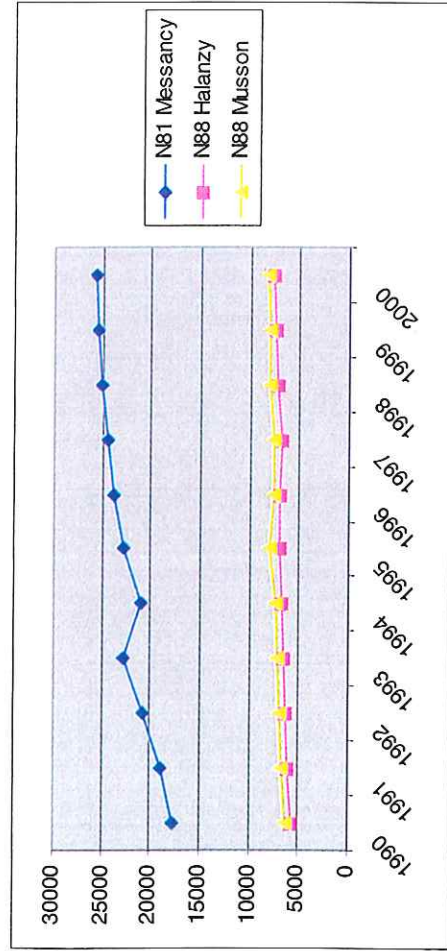
En fonction de la courbe d'évolution présentée ci-contre, le taux de motorisation de la commune d'Aubange devrait croître entre 2002 et 2010 de 4% pour atteindre les 52 véhicules pour 100 habitants.

Le recensement de 1991 permet de déterminer les variations du taux de motorisation à l'intérieur de la commune (seules les voitures sont prises en considération).





EVOLUTION DES VOLUMES DE TRAFIC



Le graphique suivant donne l'évolution du trafic routier sur les dix dernières années sur deux axes principaux menant à Aubange.

L'évolution la plus conséquente est celle de la N81 sur laquelle le trafic journalier moyen a augmenté de 45 % en dix ans. Une telle croissance amènerait des flux de près de 35000 véh/j en 2002.

La N88 a vu son trafic augmenter de près de 30% en 10 ans.