

### THEME N°1: LE RESEAU ROUTIER

#### ACTION N°4 : L'avenue de l'Europe

##### CONTEXTE

Cet axe est tout à fait particulier puisqu'il se localise sur 3 pays différents. Historiquement, c'est la partie belge qui a été réalisée en premier essentiellement pour desservir les zones d'activité du PED. Ensuite les tronçons luxembourgeois et français sont venus compléter cet axe transfrontalier.

L'avenue de l'Europe draine tous les types de trafic. Elle permet d'alimenter les différentes entreprises (Glaverbel, Terminal container,...) mais elle constitue également un segment de la liaison entre l'agglomération de Longwy et le Grand Duché.

Cet axe n'est pas homogène. Les différentes configurations se marquent très fortement suivant le pays : configuration d'un boulevard urbain avec berme centrale gazonnée pour le tronçon français, voirie à caractéristiques autoroutières (carrefour dénivelé, pas de tourne-à-gauche en section,...) du côté luxembourgeois et simple voirie (2X1 bande de circulation), avec bande de tourne-à-gauche du côté belge.

Il est toutefois nécessaire de rappeler que le segment belge est composé d'un long viaduc qui ne permet pas d'élargissement de son profil en travers.

Or les trafics que supporte l'avenue de l'Europe commencent à poser quelques problèmes. Le giratoire « Glaverbel » sature aux

différentes périodes de pointe de la circulation et l'accessibilité en « tourne-à-gauche » aux différents sites devient difficile, particulièrement pour le terminal Container.



*Le segment belge*



*Le segment français*



*Le segment luxembourgeois*



## PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

### OBJECTIFS

- Maintenir une bonne accessibilité de la zone du PED
- Sécuriser les différentes insertions
- Renforcer son rôle de contournement sud d'Athus afin de désengorger le centre ville

rôle structurant pour la zone industrielle du PED, mais elle devrait également assumer un rôle de contournement Sud-Est pour la commune d'Aubange.

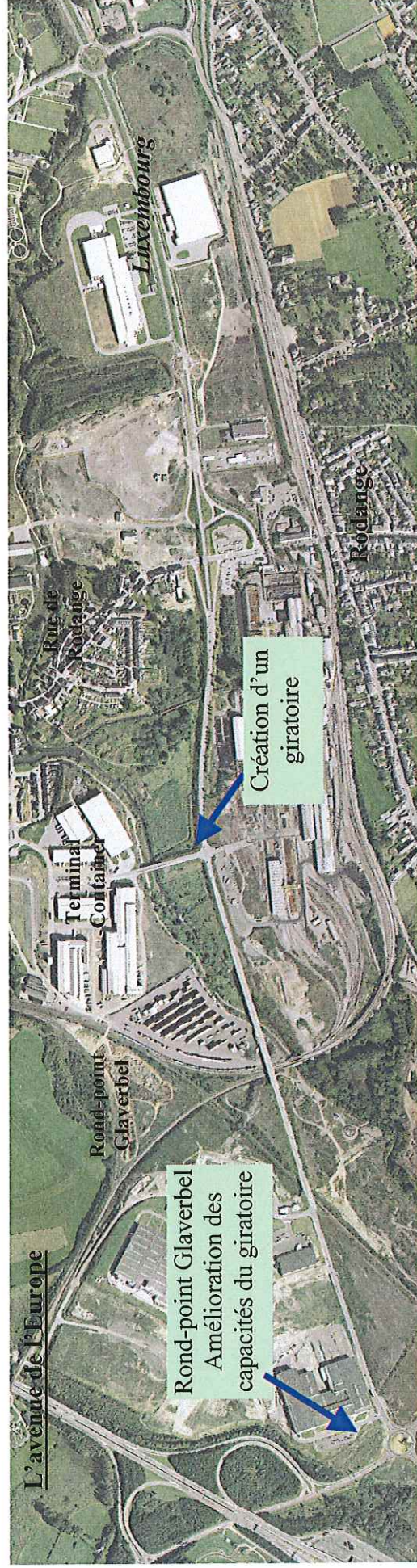
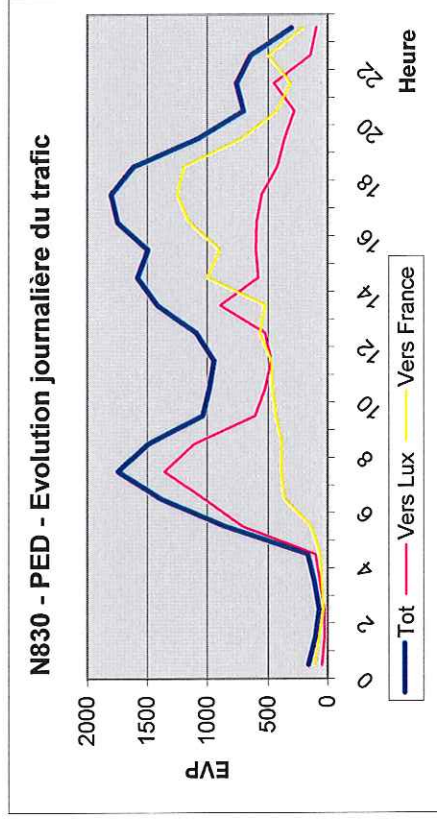
Dès lors, il est fondamental d'adapter sa configuration au rôle qu'on lui assigne.

### DESCRIPTION DE L'ACTION

L'avenue de l'Europe supporte un peu plus de 26 000 véhicules par jour. Sa modulation horaire montre clairement qu'elle sert essentiellement à alimenter les zones d'emplois de Luxembourg puisque la pointe de trafic du matin est celle du sens France - Luxembourg et l'inverse à la pointe du soir.

Près de 20% des usagers de l'axe se dirigent ou proviennent de l'agglomération de Luxembourg-ville. Seulement 10% du volume de trafic qui emprunte cette voirie ont une origine ou une destination dans le PIA.

En terme de prospective, l'avenue de l'Europe continuera à jouer un





## PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

Actuellement, il existe plusieurs points noirs sur ce linéaire :

- une saturation du giratoire « Glaverbel »,
- un manque d'homogénéité entre les différents segments (belges, luxembourgeois et français),
- un problème de sécurité pour la desserte du Terminal Container.

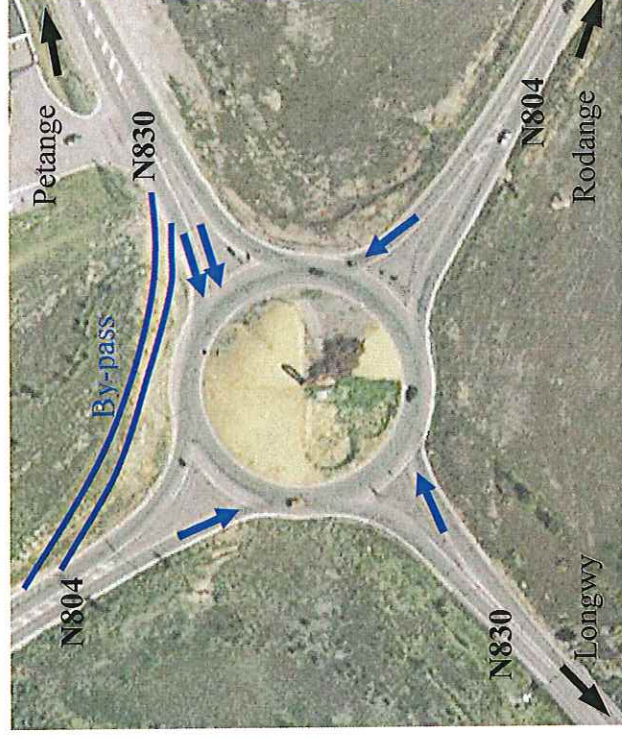
### *La saturation du giratoire*

Au niveau du giratoire, il est important que le mouvement N88a – avenue de l'Europe soit le moins pénalisé, sous risque d'induire un trafic de fuite via le centre d'Athus.

En pointe du matin, ce mouvement est prioritaire sur celui provenant de France et possède encore des réserves de capacité suffisante. Par contre à la pointe du soir, le taux de saturation approche les 90%, ce qui induit des problèmes récurrents de saturation.

Le tableau ci-dessous reprend les taux de saturation des différentes entrées, à la pointe du soir, en fonction de différents aménagements réalisables.

TAUX DE SATURATION DU GIRATOIRE N804-N830					
configuration	ENTREES DU GIRATOIRE				
	N804 Aubange	N830 Longwy	N804 Rodange	N830 Petange	
actuelle	57%	49%	38%	102%	
2ème bande d'entrée	57%	49%	38%	72%	
by-pass N830-N804	55%	49%	38%	82%	
2ème Bande + by-pass	55%	49%	38%	57%	
trémie pour la N830	37%	24%	34%	34%	



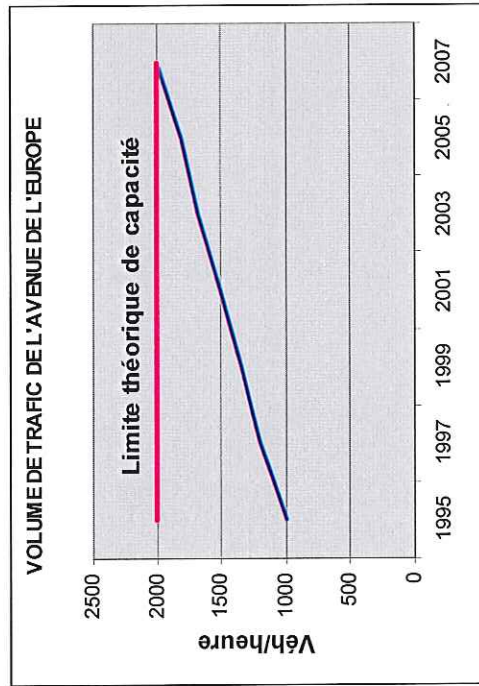
Il en ressort, qu'une des solutions, serait de munir l'entrée de la N830, côté Pétange, d'une deuxième bande d'entrée et d'un by-pass. La solution d'une trémie sous le giratoire permettrait de diminuer très fortement les taux de saturation, mais elle est de loin la plus coûteuse et ne paraît pas nécessaire dans ce cas-ci.

### *Le manque d'homogénéité*

Le manque d'homogénéité est causé par des constructions à des périodes différentes. Il est illusoire de parvenir à une solution à court terme, et ce d'autant plus que la N830 belge est composée, en grande partie d'un viaduc. Les flux actuels correspondent à un taux de saturation de 75% en section. Elle peut donc encore accepter, au maximum, quelques 400 véhicules.

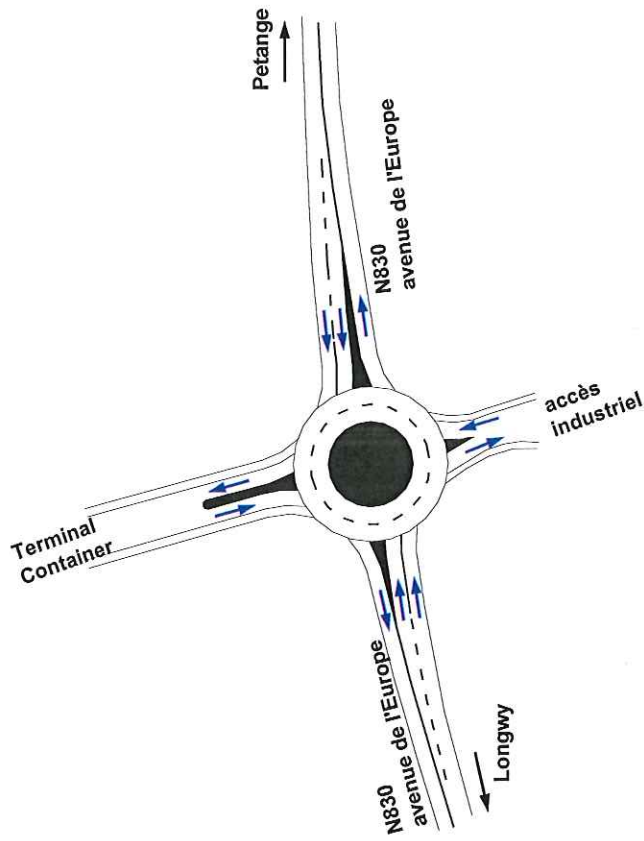
## PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

Si le report du transit a lieu de la N88 (traversée d'Athus) vers la N830, la capacité restante ne sera plus que de 150 à 200 véhicules. En considérant une fourchette de croissance annuelle entre 2 et 3%, on estime que la N830 sera saturée dans 5 à 6 ans. Ce n'est évidemment qu'un calcul théorique mais les conséquences seraient notamment un étalement de la pointe, une recherche d'un itinéraire alternatif,...



### Les échanges vers le Terminal Container

Le carrefour de la N830 qui donne accès au terminal container doit être absolument sécurisé. La solution proposée est un giratoire muni de 2 bandes dans l'anneau et de 2 bandes d'entrée pour la N830.



SATURATION DU GIRATOIRE DU TERMINAL CONTAINER					
configuration	ENTREES DU GIRATOIRE				
	N830 Longwy	accès industriel	N830 Petange	accès container	
Flux entrant	775	45	1180	130	
Capacité	1720	1080	1930	900	
Taux de saturation	45%	4%	61%	12%	



**THEME N°1: LE RESEAU ROUTIER**

**ACTION N°5 : Le centre d'Athus**

**CONTEXTE**

Actuellement, le centre d'Athus s'apparente plus à une « ville-rue » qu'à un véritable centre urbain. Cette problématique est dû en grande partie à la configuration rectiligne de la N88 et à la concentration des activités commerciales dans cette rue.

De plus, le centre ville est victime d'un trafic de transit très important puisqu'un véhicule sur deux ne s'arrête pas dans la zone urbanisée.

**OBJECTIFS**

- Créer un véritable centre ville
- Mieux partager l'espace public disponible
- Dissuader le trafic de transit

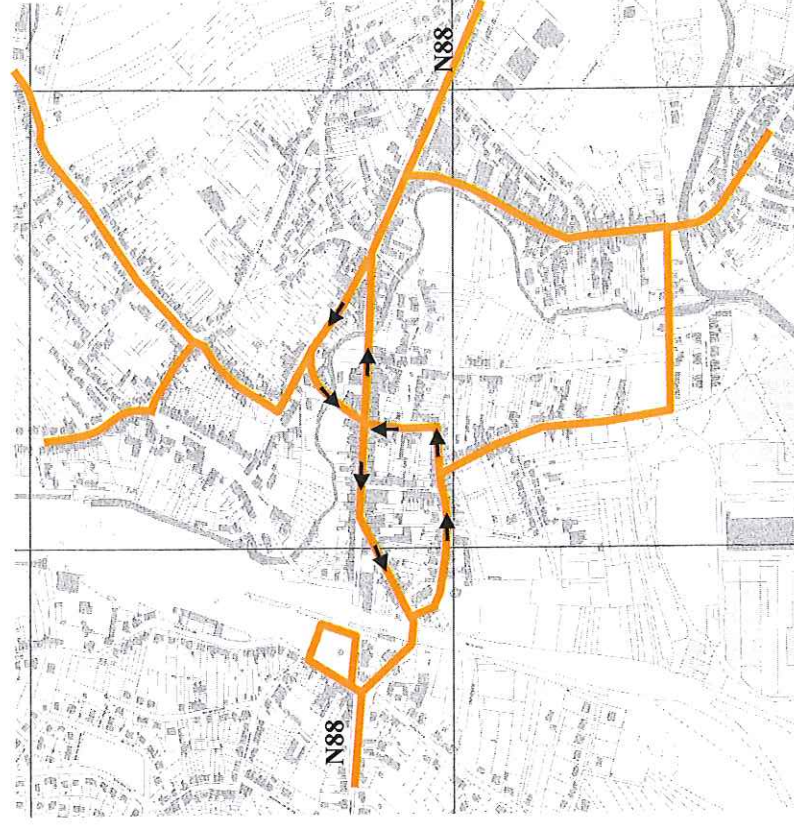
**DESCRIPTION DE L'ACTION**

Cette proposition repose sur une organisation de la circulation en une double boucle, centré sur le carrefour « N88 – rue des Artisans ».

Cette organisation permet d'augmenter les temps de traversée du centre d'Athus pour le trafic de transit et d'étendre les zones circulées du centre ville.

Ce concept nécessite une mise en place de quelques sens uniques. Ceux-ci permettront de récupérer de l'espace public pour les usagers non motorisés et diminuera les largeurs de voirie à traverser.

Cette variante modifiera fortement l'usage des voiries du centre ville. Le schéma ci-dessous détaille les deux boucles proposées.





## PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

Ce concept de circulation s'organise de la manière suivante :

- la N88 est segmentée en deux tronçons avec des sens de circulation opposés afin de « casser » la linéarité de la voirie,
- les rues Haute, du Centre, des Artisans et la Grand rue sont mises à sens unique ce qui permet notamment la suppression du conflit au carrefour rue Haute – N88,
- utilisation de la rue Wagner pour rejoindre le centre ville et le mouvement inverse est assuré par la rue Houillon,
- la rue Arend est transformée en zone 30 résidentielle,
- les flux vers la rue de Guerlange sont absorbés par la rue Houillon,
- la rue Neuve devient une zone 30,
- création d'une régulation qui maîtrise les flux de transit aux deux entrées du centre ville ce qui induira l'implantation de nouveaux feux tricolores sur la N88, au carrefour de la rue de la Promenade. Ces feux fonctionneront en binôme avec les feux de la rue de Rodange,
- simultanément, mise en valeur de certains lieux du centre ville (Place Verte, Maison Communale, Quartier Pesch, itinéraire modes doux entre la gare et la rue de Rodange,...).

### Avantages

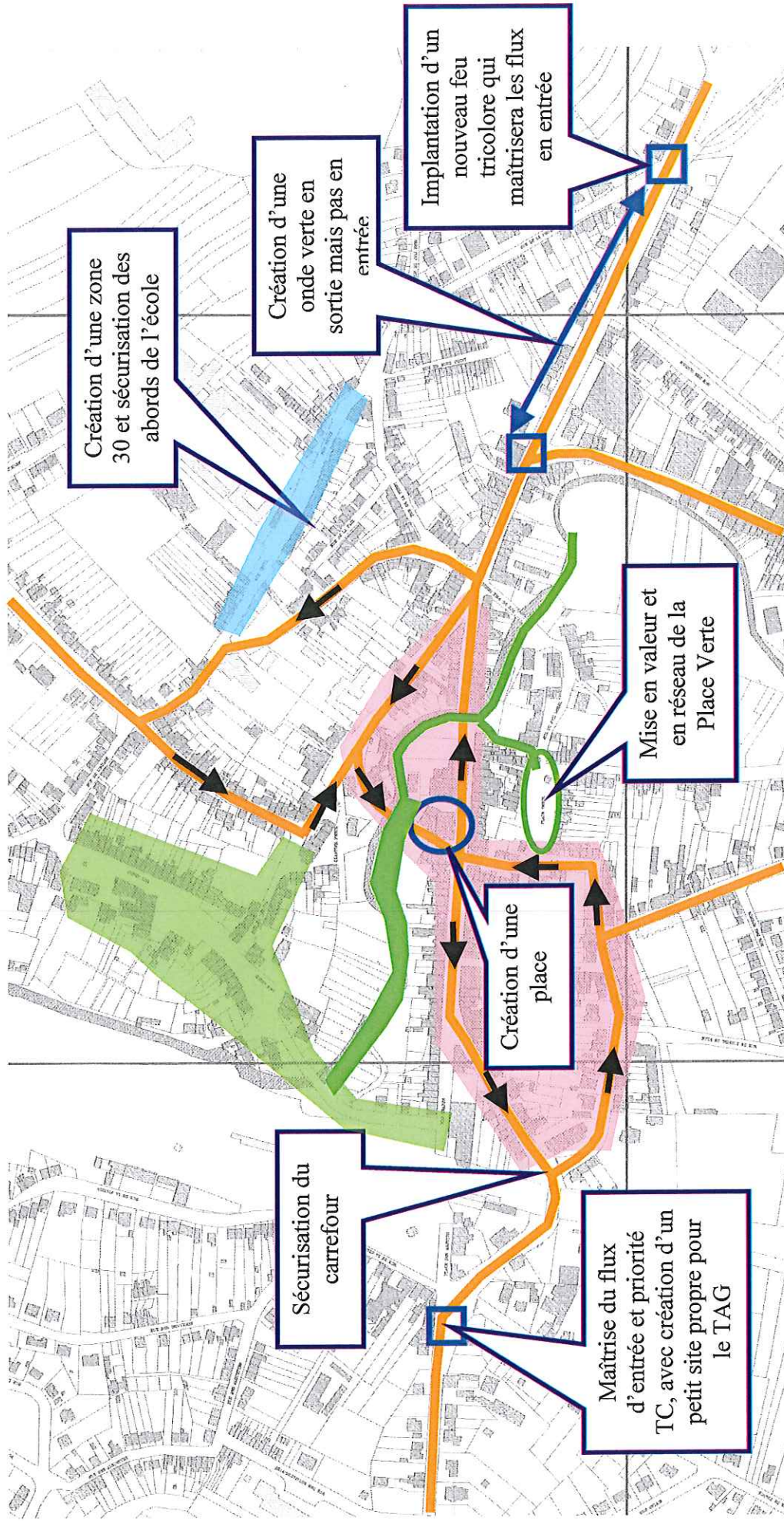
- rupture de la ligne droite de la N88,
- pénalisation pour le trafic de transit,
- sécurisation du carrefour du pont de chemin de fer,
- amélioration du stationnement de la rue commerçante,
- récupération de l'espace public,
- élimination du flux Nord devant l'école de la rue du Centre.

### Inconvénients

- carrefour central un peu serré,
- renvoi du flux de transit Est-Ouest devant l'école,
- utilisation de la rue Houillon pour se rendre vers le nord de la commune.



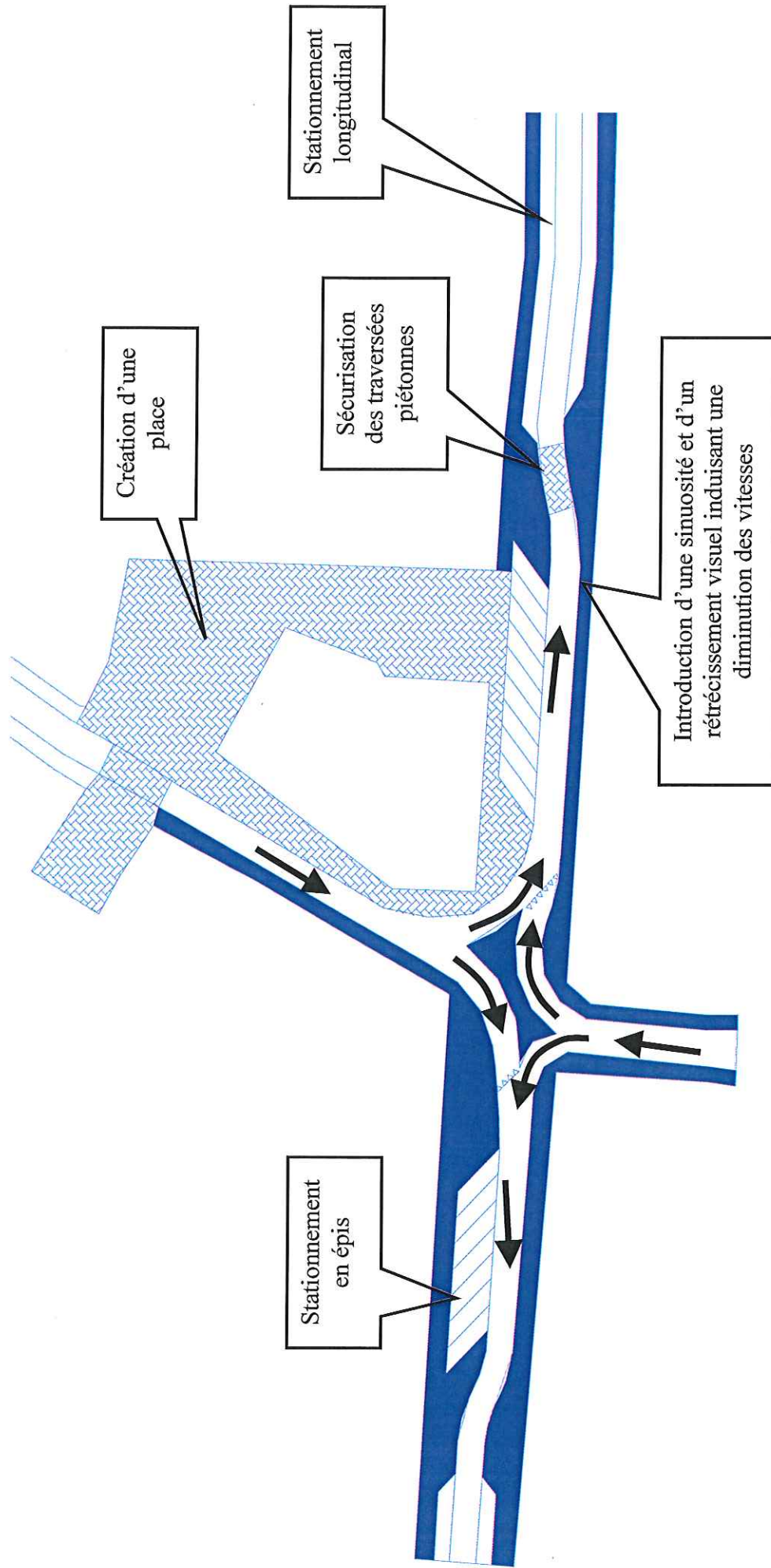
PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE





PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

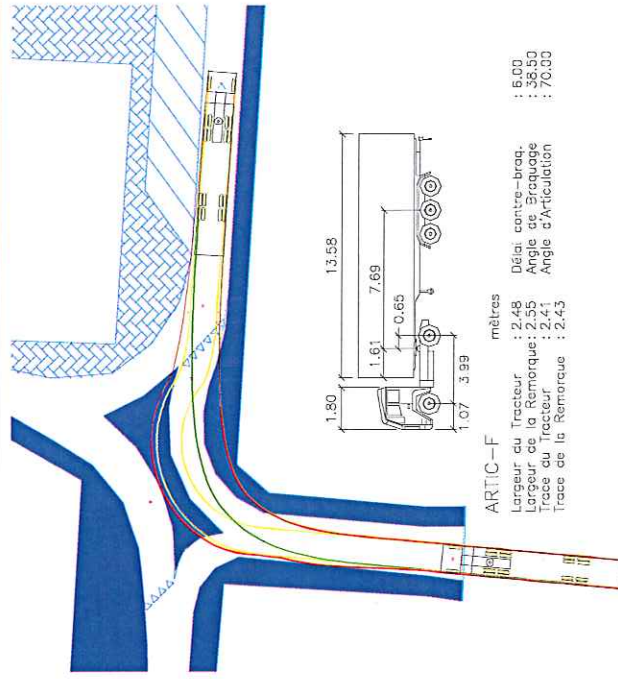
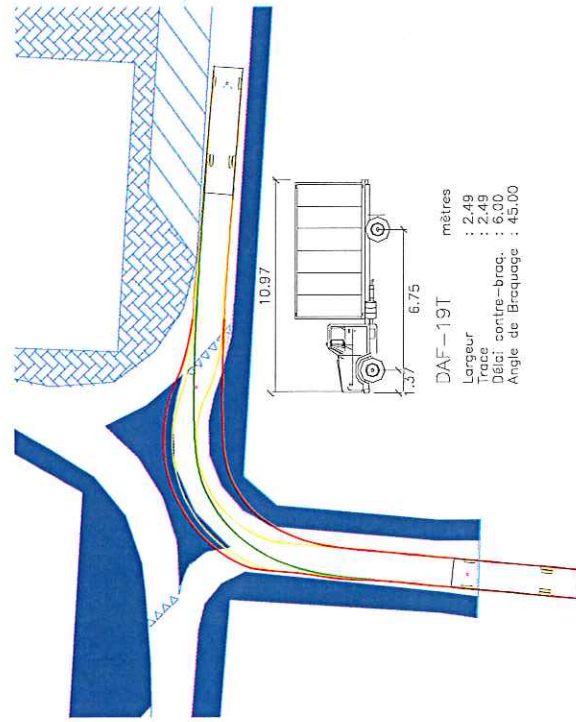
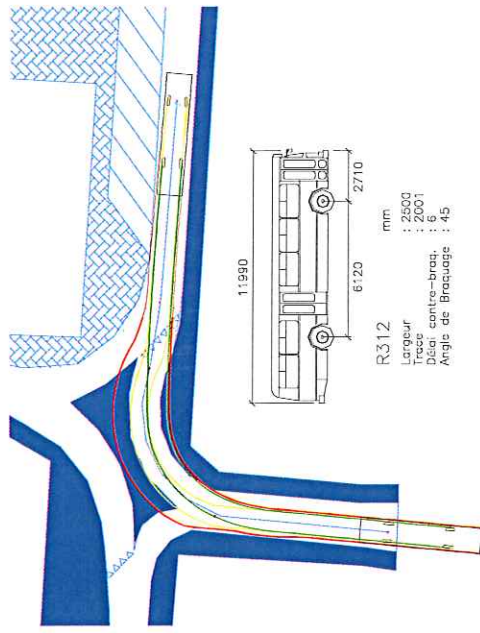
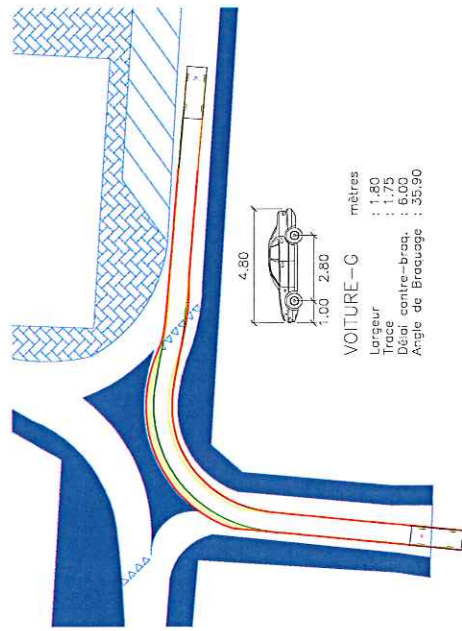
ESQUISSE DE LA PROPOSITION D'AMENAGEMENT  
DE LA N88, AU CENTRE D'ATHUS





# PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

## TEST DES GIRATIONS DES DIFFERENTS TYPES DE VEHICULES SUR LA PROPOSITION D'AMENAGEMENT DU CARREFOUR « N88 – RUE DES ARTISANS »



## THEME N°1: LE RESEAU ROUTIER

### ACTION N°6 : Sécurisation du réseau structurant de la commune

#### CONTEXTE

Des vitesses excessives s'observent, de manière récurrente aux différentes entrées des zones urbanisées de la commune d'Aubange. La simple présence de panneaux de limitation de vitesses ne suffit pas à faire respecter la réglementation en place, si l'infrastructure permet à l'automobiliste de rouler plus vite. Enfin, au-delà des problèmes de sécurité, de tels niveaux de vitesses sont également synonymes de nuisances sonores et environnementales

#### OBJECTIF

L'entrée d'agglomération est un espace qui demande donc un effort particulier d'aménagement pour éviter que les usagers pénétrant dans l'agglomération aient tendance à conserver ses comportements antérieurs, notamment en matière de vitesse. Il est donc nécessaire d'aménager ce que l'on nomme **des effets de porte et des espaces de transition** au niveau des entrées d'agglomération dans le souci de :

- Modérer les vitesses en entrée d'agglomération ;
- Marquer le changement d'environnement, depuis un espace rural à un espace urbain ;
- Inciter les automobilistes à adapter leur conduite lors de leur entrée dans un environnement urbain ;
- Améliorer le cadre de vie des riverains.

#### DESCRIPTION DE L'ACTION

L'implantation isolée d'un aménagement spécifique au cœur d'une zone agglomérée a toutes les chances d'être inefficaces.

C'est dès l'entrée dans l'entité qu'il est nécessaire d'inciter les automobilistes à changer leur comportement.

Une première « porte d'entrée » doit confirmer, dans l'espace réel, les informations fournies par les panneaux ou la modification de l'environnement.

Il existe différents types d'effets de porte mais un des grands principes est de réduire la largeur de la chaussée au niveau de l'effet de porte pour attirer l'attention de l'usager et l'inciter à ralentir.

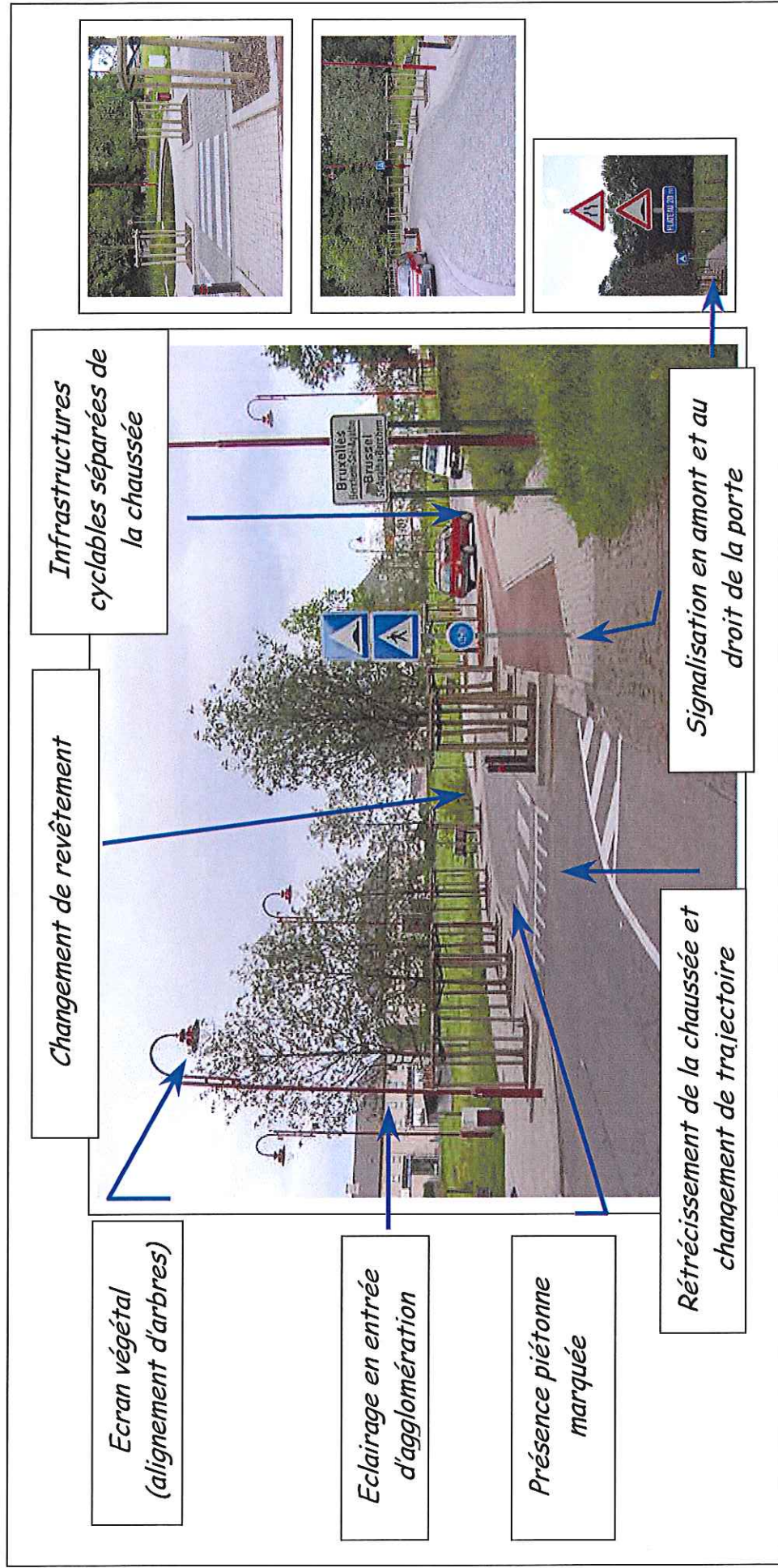
L'effet de porte doit être un aménagement de la chaussée, mais aussi une modification de son l'environnement immédiat. Il peut prendre des formes variées :

- Chicane ou terre-plein central le long de la zone de rétrécissement ;
- Plantations ou mobilier urbain de part et d'autre de la chaussée ;
- Revêtement différencié (pavés, bitume coloré par exemple) ;
- Aménagement d'une traversée piétonne, s'il y a des flux piétons au niveau de l'effet de porte ;
- Recours à un éclairage urbain nuancé au niveau de l'effet de porte (hauteur, couleur, orientation différentes) ;
- Aménagement de bandes cyclables ;
- ...



# PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

Exemple d'aménagement d'un effet de porte





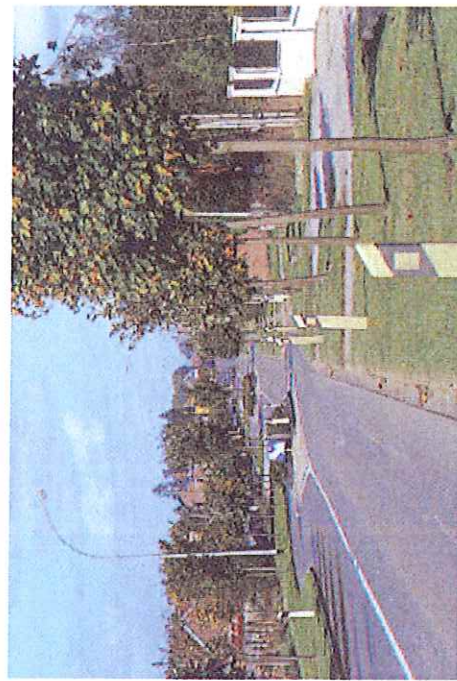
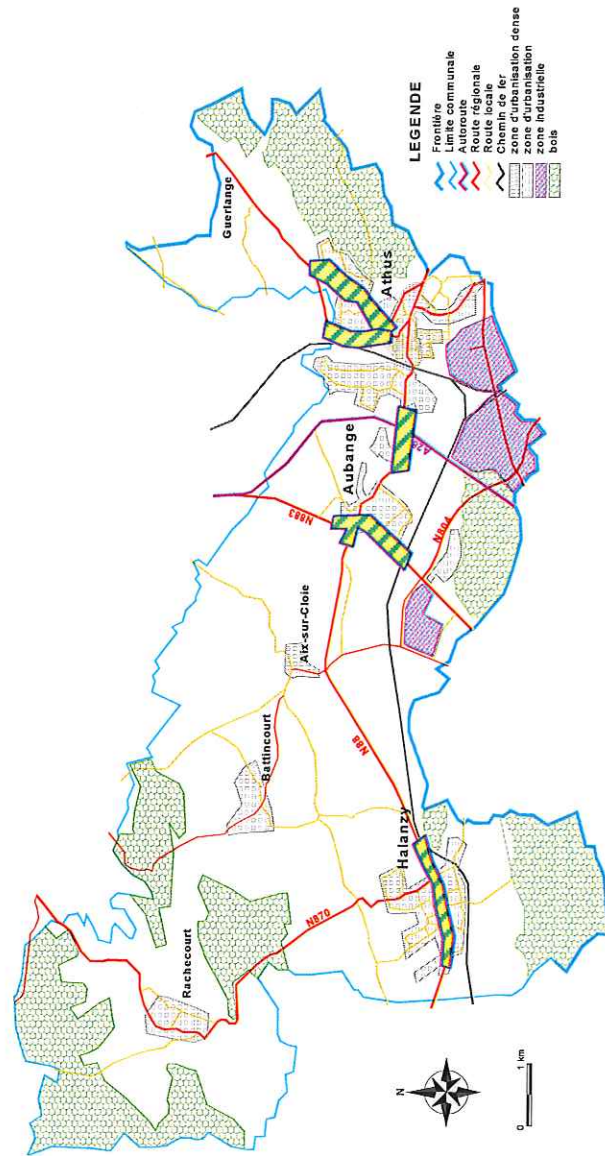
## PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

En amont de cet effet de porte, il convient d'aménager également une **zone « tampon »** ou « zone de transition » entre la rase campagne et l'effet de porte. Au sein de cette zone tampon, la vitesse est limitée à 70km/h et le traitement de l'espace diffère de celui existant en rase campagne en terme de signalisation verticale et d'aménagement de voirie (présence d'accotements en dur, de bordures, d'alignement, d'éclairage).

L'association « effet de porte + espace de transition » est un aménagement qu'il est souhaitable de réaliser sur les axes suivants :

- N88, dans la traversée d'Halanzy
- N88, à la hauteur de l'échangeur autoroutier
- N88 – N883, centre d'Aubange
- L'axe rue de Guerlange – rue de la Montagne
- L'axe de la rue de Longeau

*Exemples de zone de transition  
entre l'espace urbain et l'espace rural.*





## PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

Dans les zones sensibles, les rétrécissements d'axe ne sont pas suffisants, particulièrement aux heures creuses et aux périodes nocturnes où les lignes droites trop « tentantes » génèrent toujours des vitesses qui ne respectent pas l'environnement ambiant. Dès lors, il est nécessaire de créer des points singuliers de ralentissement dont le représentant le plus usité est le rond-point de petite taille (diamètre <28 m.)

Sur des territoires comme celui d'Aubange, les carrefours à feux ne jouent pas de rôles de modération de vitesse. Ils consomment de l'espace public (élargissements pour les voies de stockage), renforçant de la sorte le caractère routier du site et participe à une certaine insécurité lors des phases oranges qui ne sont plus interprétées par l'automobiliste comme un moment de décélération mais plutôt comme un moment d'accélération. Néanmoins, ils peuvent être les éléments d'une régulation volontaire afin de pénaliser ou de favoriser certains usagers.

Par contre, les petits giratoires bénéficient d'avantages intéressants pour les zones urbaines que l'on rencontre à Aubange :

- réduction de vitesse importante à toutes les périodes de la journée
- emprise au sol réduite (pas besoin de bande de tourne-à-gauche)
- demi – tour possible
- diminution des largeurs à traversées
- pas de maintenance nécessaire

Enfin, la démarche de modération des vitesses s'inscrit avant tout dans une démarche « paysagère » qui s'appuie sur les particularités des sites traversés, sur la qualité de l'aménagement mis en place

(tant au niveau de l'aménagement de la voirie que celui de ses abords) et sur une cohérence zonale (et pas ponctuelle).

### *Deux exemples de giratoires de taille modeste implantés en région nantaise*





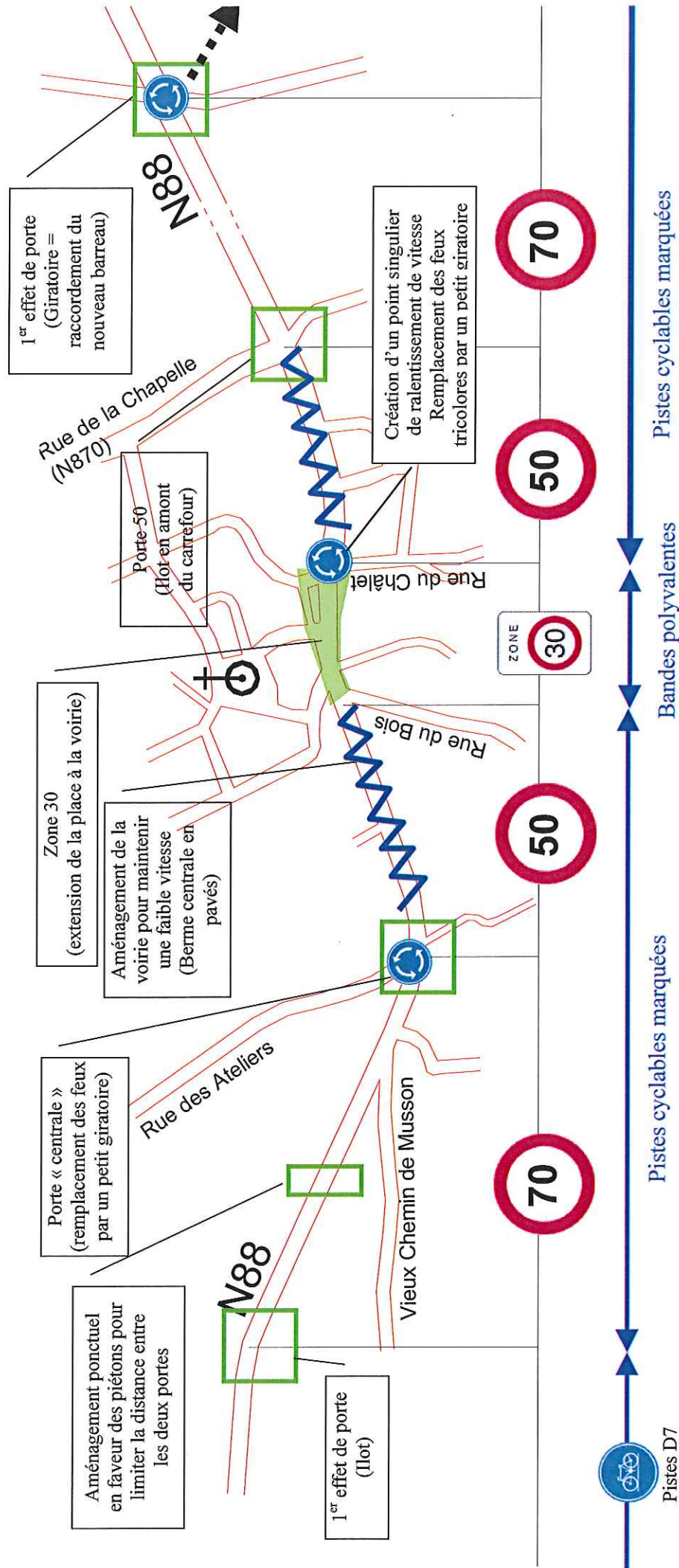
## PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

### La N88, dans la traversée d'Halanzy

Le village d'Halanzy est traversé par la N88 qui supporte à cet endroit quelque 10000 véhicules quotidiens dont près de 10% sont des poids-lourds.

Le réaménagement de la N88 proposé repose sur le principe suivant :

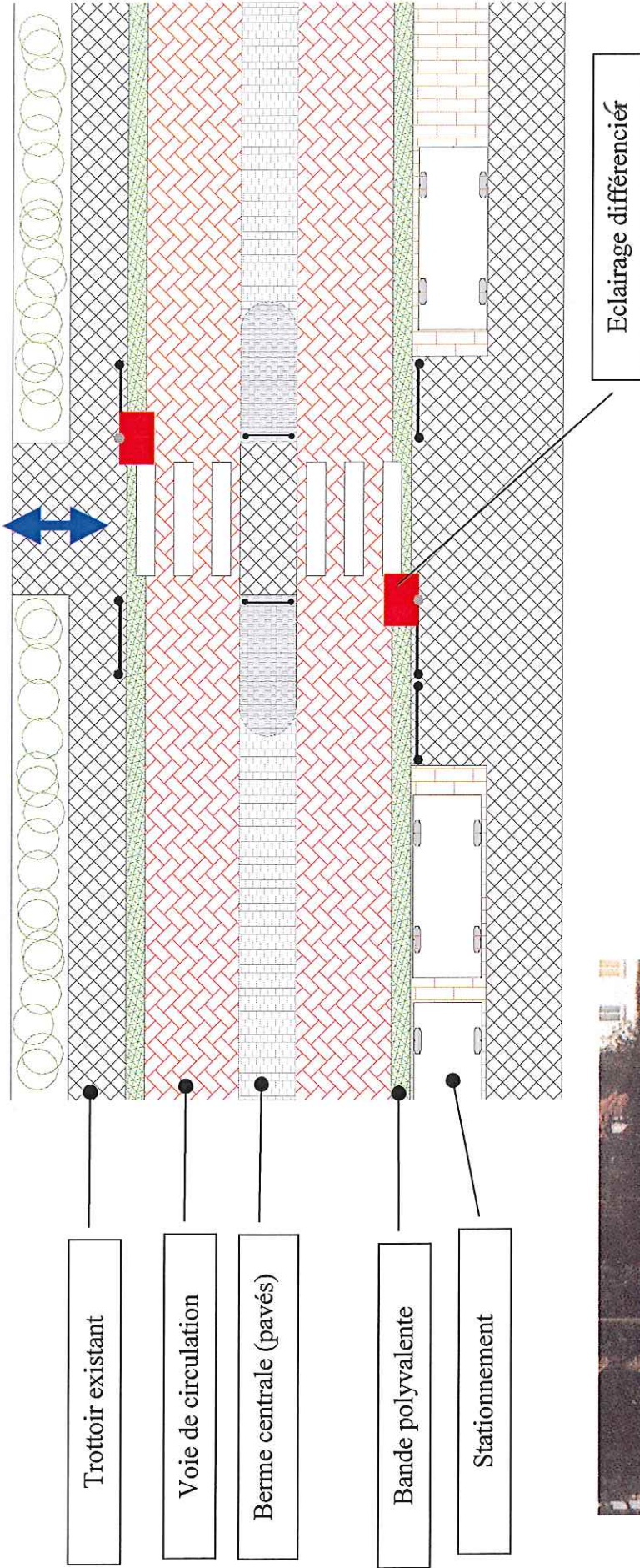
- création de 2 effets de porte aux limites urbanisée du village,
- mise en valeur de 2 portes « centre de village » aux niveaux des rues des Ateliers et de la Chapelle,
- création d'une zone centrale afin de mettre en valeur le centre de vie du village,
- réaménagement de la voirie entre la zone centrale et les portes d'entrée.



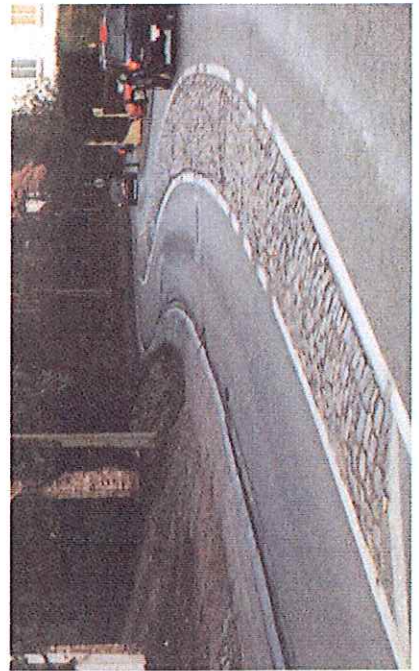


# PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

Augmenter la perméabilité vers la place existante afin de casser l'espace public et la segmentation entre l'espace public et la voirie



*Exemple de création d'une petite berme centrale afin de rétrécir la largeur des voies et de maîtriser les vitesses*





## PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

### La N883 dans sa traversée d'Aubange

L'agglomération d'Aubange est traversée du Nord au Sud par la N883. Cette voie supporte entre 4000 (à la frontière) et 8500 véhicules quotidiens (au Nord de la N88). Les poids-lourds représentent moins de 3% du volume total.

La fonction « ancestrale » de transit de cet axe fut déplacée vers l'A28. Dès lors, cette voirie ne devrait être emprunter que par un trafic local ou de desserte, alimentant les deux écoles ou les quelques commerces.

Par conséquent, le réaménagement de cette voirie doit avoir pour objectifs :

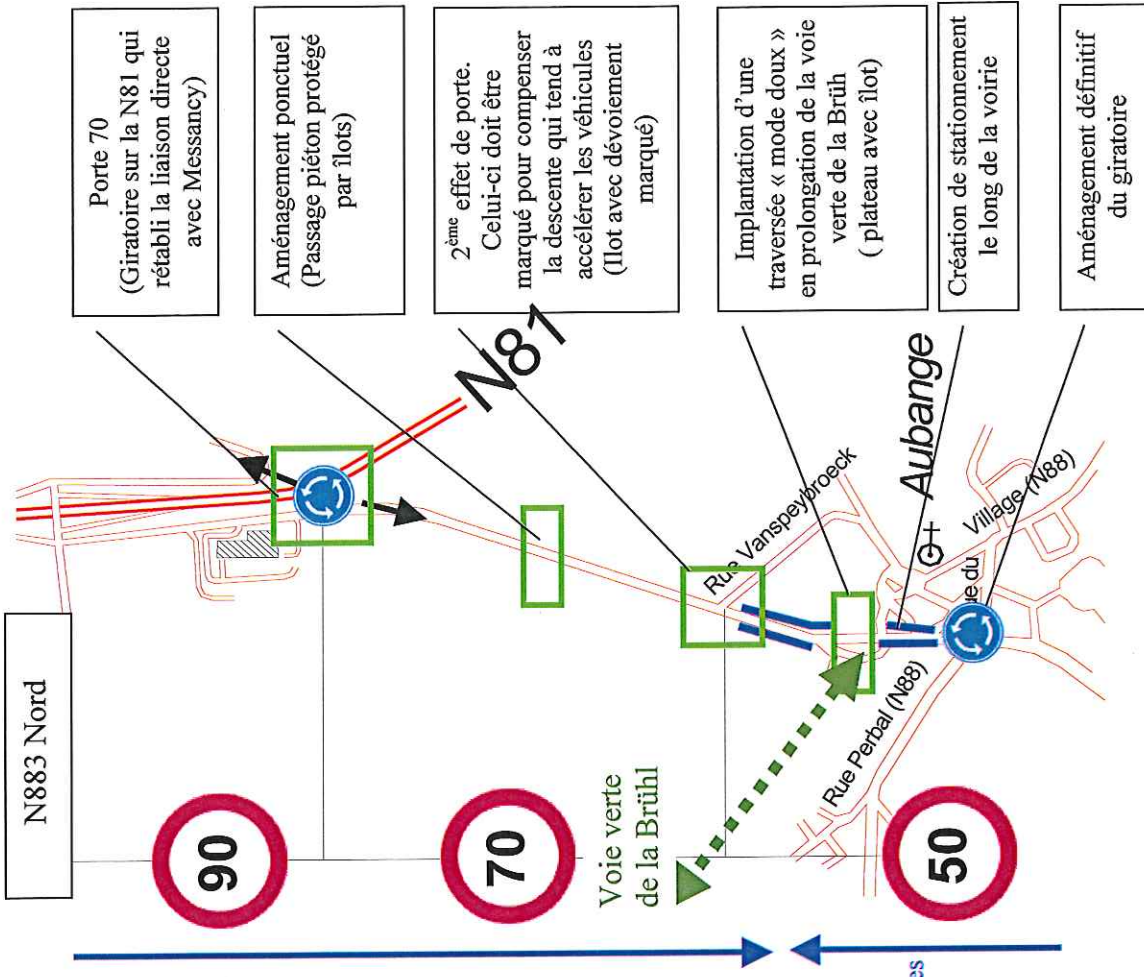
- la sécurisation des zones scolaires
- la transformation de l'espace rue en espace de vie plus convivial
- dissuader tout trafic de transit

### Tronçon Nord

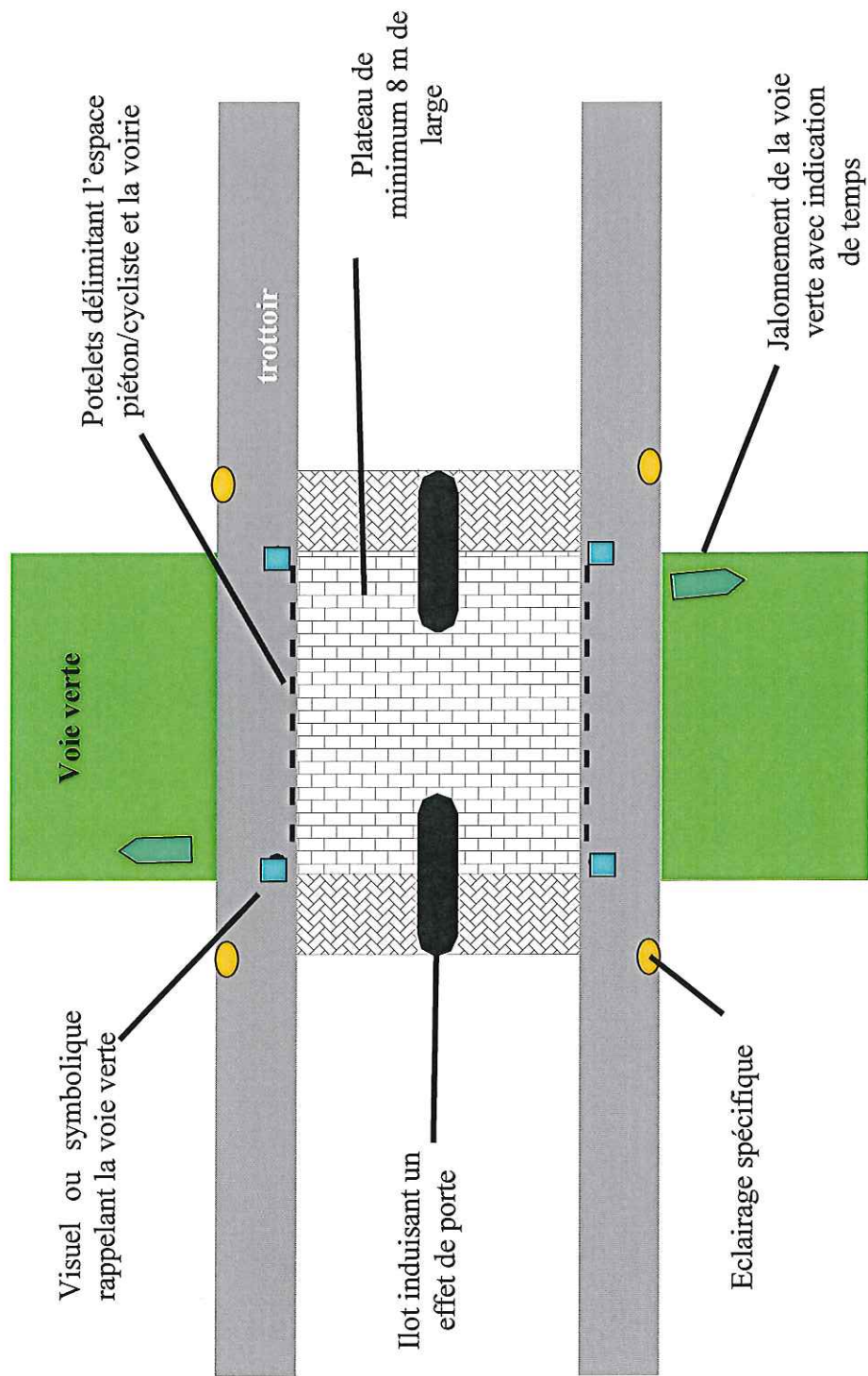
L'aménagement projeté de l'axe Nord de la N883 reprend les principes suivants :

- 1<sup>ère</sup> porte d'entrée : création d'un giratoire sur la N81 afin de recréer une liaison directe avec Messancy. Ce qui éviterait aux usagers et notamment les cyclistes d'effectuer le détournement par l'échangeur dénivelé situé au Nord (près d'1 km).
- Implantation d'un élément ponctuel, avec passage pour piéton afin de limiter la distance entre les deux effets de porte
- 2<sup>ème</sup> effet de porte

- implantation d'un plateau afin de marquer la présence de la voie verte de la Brühl



# PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE





## PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

### Tronçon sud

Cette partie Sud de la N883 comporte deux établissements scolaires qui génère aux différentes heures de pointes un flux de véhicules.

L'aménagement projeté est la création d'un longue « zone 30 » entre le giratoire de la N88 ( qui jouera le rôle de porte d'entrée Nord) et le passage à niveau (porte sud). Entre ces deux éléments déjà existants, il sera nécessaire de retravailler l'ensemble de l'axe en marquant particulièrement les parvis des établissements scolaires.

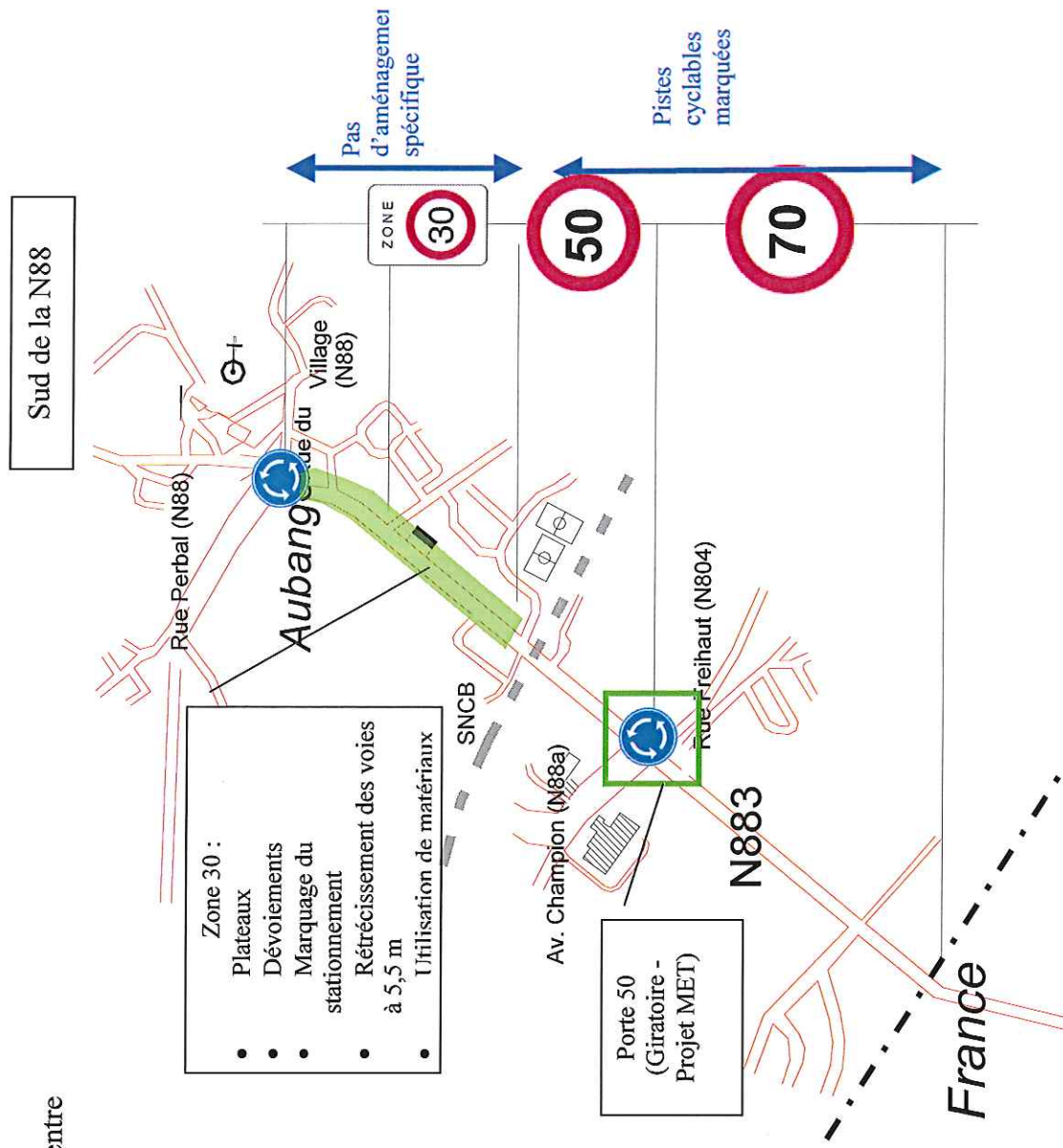
Au niveau des parvis des deux écoles, il est indispensable de supprimer les zones de stationnement pour pouvoir étendre la largeur du trottoir (voir schéma de principe page suivante), côté école. La traversée de la voirie s'effectuerait sur un plateau.

La réduction de la largeur de la voirie permettra de récupérer de l'espace pour planter de véritables trottoirs et créer de véritable continuité piédestre. Le stationnement sera marqué plus clairement et sera segmenté par des plantations.

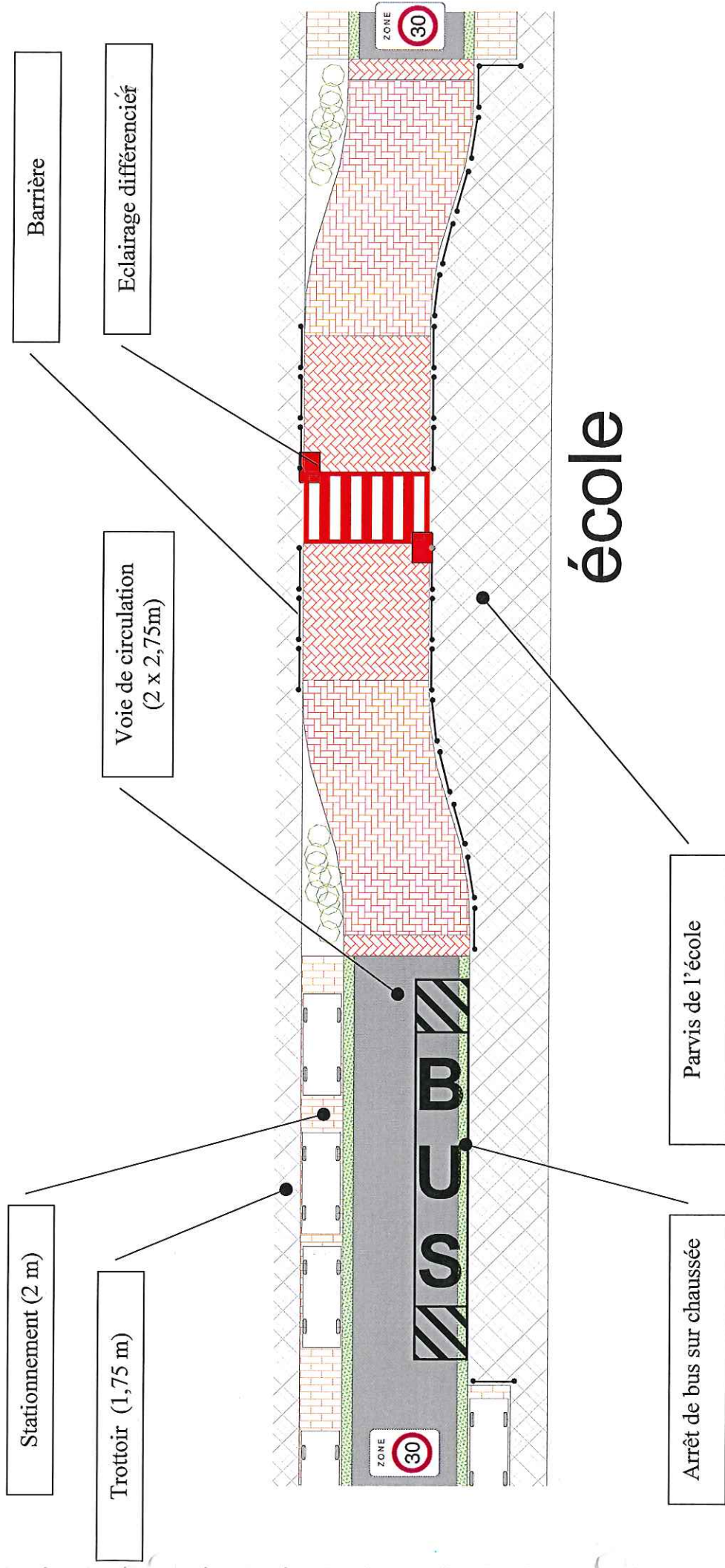
La création de cette zone 30 impliquera un changement de la signalisation. En particulier, il sera nécessaire de supprimer la direction



PED et Longwy sur le panneau situé au nord du giratoire de la N88 et Verdun – Longwy sur celui localisé à l'ouest.



PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE





## PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

### La N88, entre Aubange et Athus

Ce tronçon de la N88 est composé de 4 secteurs :

- le tronçon situé à l'ouest du giratoire
- la partie urbanisée, entre le giratoire et la rue Gillet ; cette zone a déjà fait l'objet d'aménagement
- l'enfilade des deux courbes où la visibilité est loin d'être optimum
- les accès autoroutiers

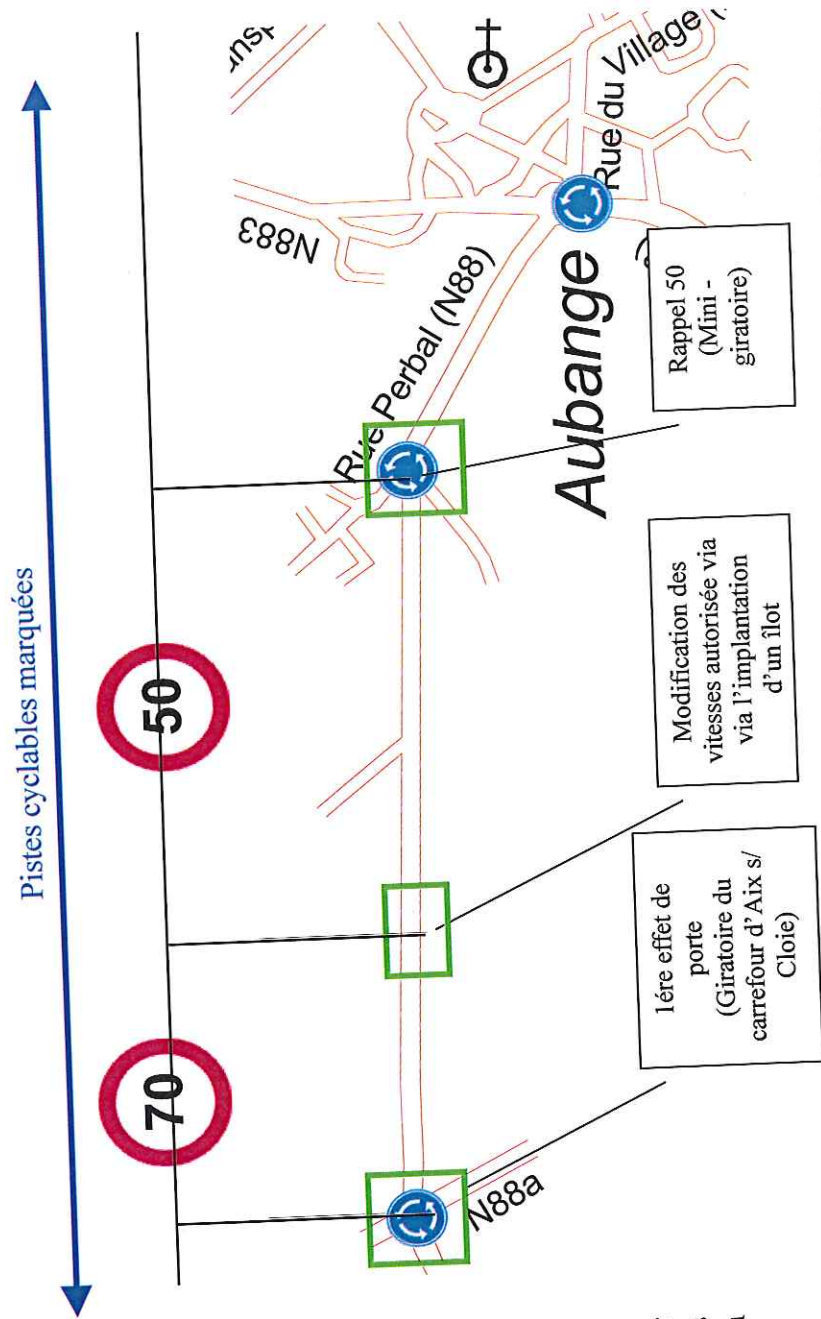
Cette partie de la N88 supporte 12 000 à 13 000 véhicules quotidiens. La création du nouveau barreau de la N88 diminuerait ce flux sensiblement pour atteindre 5000 à 6000 véhicules/jour. En particulier, le charroi lourd devrait quasiment disparaître.

#### Le tronçon ouest

Le premier élément de sécurisation sera le giratoire projeté par le MET au carrefour d'Aix-sur-Cloie.

Le deuxième élément viendrait s'implanter au carrefour de la rue de Clémarais qui faciliterait l'accès à la zone de loisirs et créerait un point singulier de modération de vitesse.

Entre les deux giratoires, il sera nécessaire de créer un effet de porte (création d'un îlot avec des dévoilements) au niveau de la limite d'urbanisation afin de limiter les accélérations.





## PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

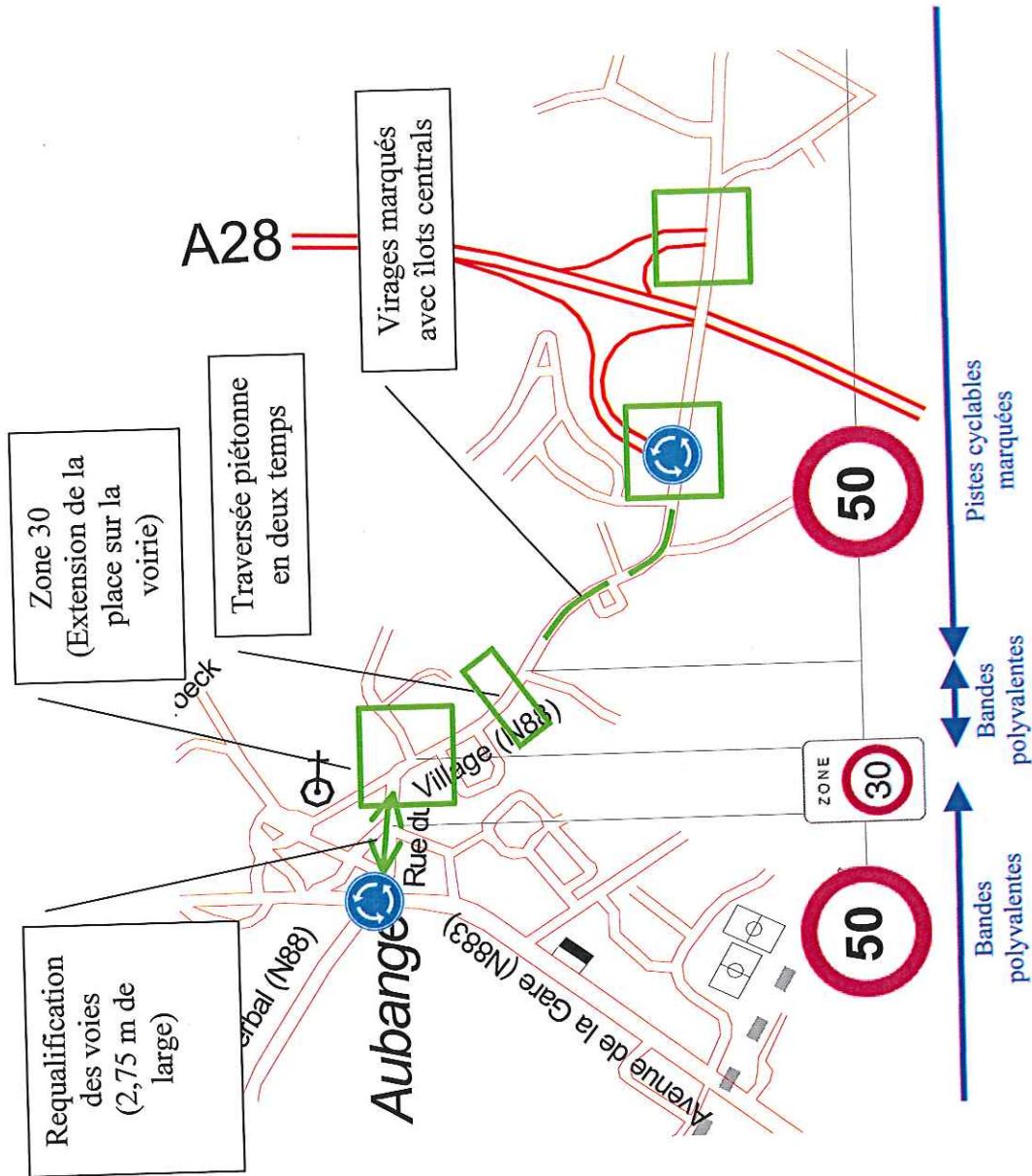
### La partie urbanisée

Le centre du village d'Aubange a fait l'objet d'un aménagement récent. Celui-ci pourra être renforcé par la diminution des largeurs de voiries à 5,5m par l'ajout de bandes cyclables. Comme pour le centre d'Halanz, la place d'Aubange pourrait s'étendre sur la N88 pour ne former qu'un seul espace qui serait transformé en zone 30, où la fonction de transit passerait au second plan.

Simultanément, il sera nécessaire d'implanter une ou deux traversées piétonnes dotées d'un îlot central.

### Les 2 courbes

La création du giratoire au niveau de l'accès autoroutier (voir ci-dessous) créera une première action de modération de vitesse. Celle-ci doit être soutenue dans les deux courbes, notamment en empêchant les véhicules d'empiéter sur la bande du sens opposé. L'aménagement proposé est l'implantation d'une berme centrale en pavé délimitant clairement les bandes de roulement. Ces aménagements permettront également de diminuer la largeur de la voirie, ce qui obligera les usagers à limiter leur vitesse. L'extension de la place sur la chaussée aménagée en zone 30 renforcera le caractère urbain de la traversée d'Aubange.





## PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

### Les accès autoroutiers

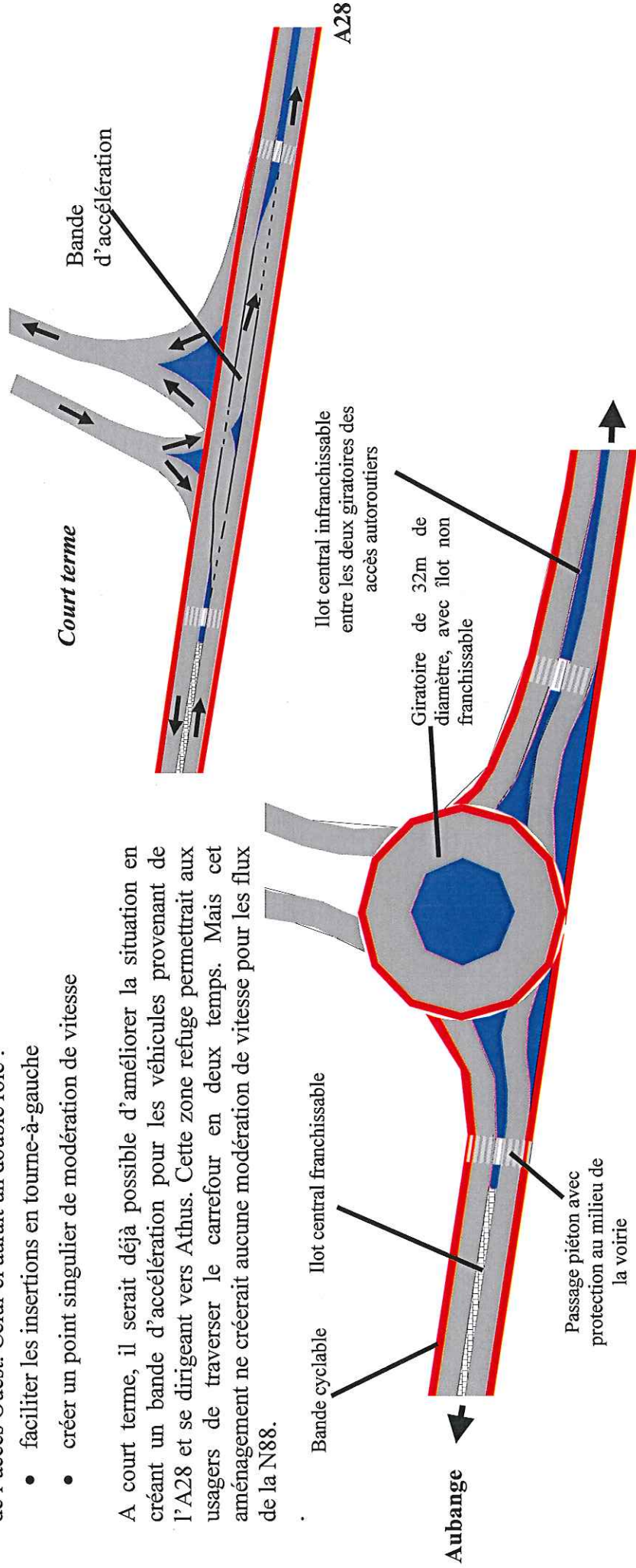
Les deux carrefours des accès de l'A28 ne bénéficient pas d'une bonne visibilité. De plus, la topographie du lieu pénalise fortement les insertions et crée un sentiment d'insécurité important. De plus, ils sont implantés sur un segment où les automobilistes réaccélèrent. L'analyse des accidents a montré qu'un certain nombre de ceux-ci avait eu lieu en période nocturne.

Dès lors, il est primordial de sécuriser le site.

L'aménagement projeté serait l'implantation d'un giratoire au niveau de l'accès Ouest. Celui-ci aurait un double rôle :

- faciliter les insertions en tourne-à-gauche
- créer un point singulier de modération de vitesse

A court terme, il serait déjà possible d'améliorer la situation en créant un bande d'accélération pour les véhicules provenant de l'A28 et se dirigeant vers Athus. Cette zone refuge permettrait aux usagers de traverser le carrefour en deux temps. Mais cet aménagement ne créerait aucune modération de vitesse pour les flux de la N88.





## PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

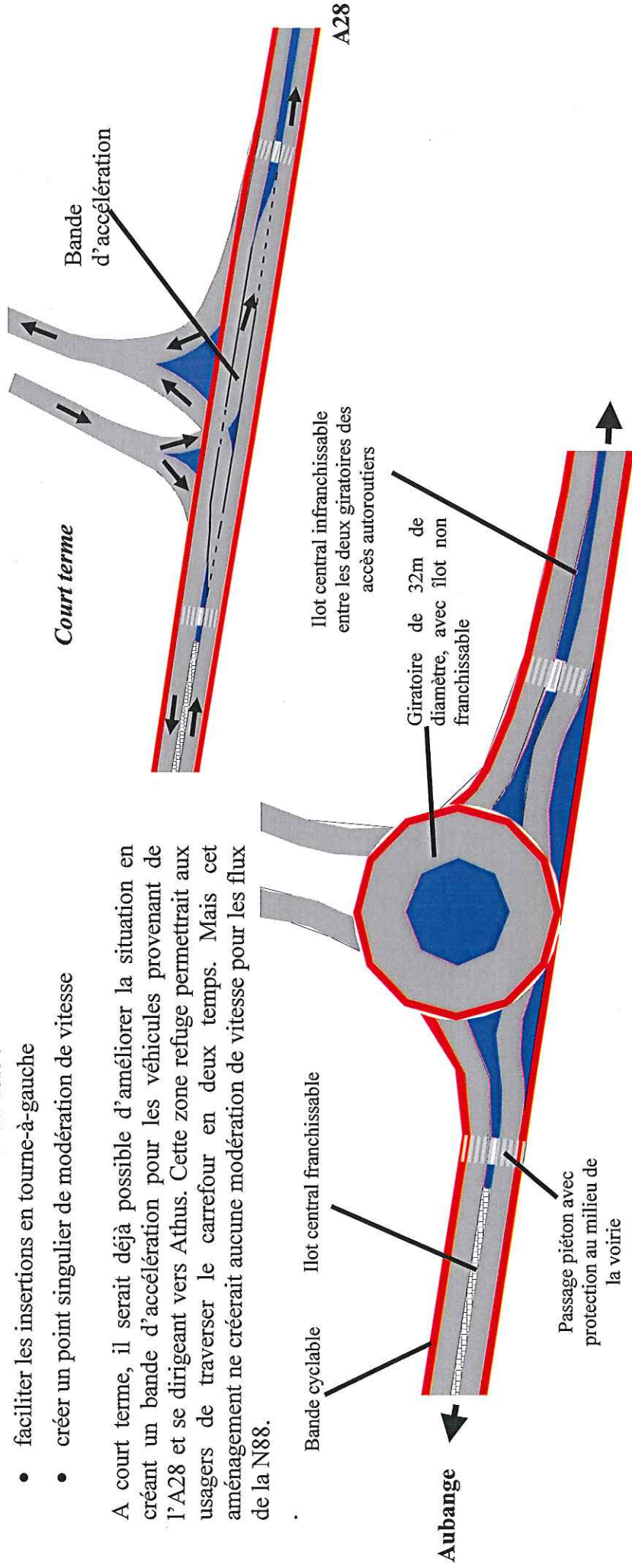
### Les accès autoroutiers

Les deux carrefours des accès de l'A28 ne bénéficient pas d'une bonne visibilité. De plus, la topographie du lieu pénalise fortement les insertions et crée un sentiment d'insécurité important. De plus, ils sont implantés sur un segment où les automobilistes réaccélérent. L'analyse des accidents a montré qu'un certain nombre de ceux-ci avait eu lieu en période nocturne. Dès lors, il est primordial de sécuriser le site.

L'aménagement projeté serait l'implantation d'un giratoire au niveau de l'accès Ouest. Celui-ci aurait un double rôle :

- faciliter les insertions en tourne-à-gauche
- créer un point singulier de modération de vitesse

A court terme, il serait déjà possible d'améliorer la situation en créant un bande d'accélération pour les véhicules provenant de l'A28 et se dirigeant vers Athus. Cette zone refuge permettrait aux usagers de traverser le carrefour en deux temps. Mais cet aménagement ne créerait aucune modération de vitesse pour les flux de la N88.

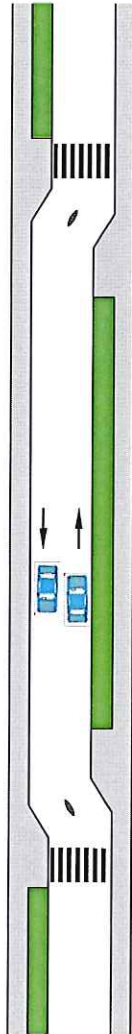






## PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

accès à ce barreau que constitue cette rue. Le stationnement pourrait être utilisé comme élément de modération de vitesses. En effet comme le montre le schéma ci-contre, il est possible en alternant le positionnement du stationnement de « casser » la linéarité de la rue de Longeau. Cette modification de configuration permettra d'introduire plus facilement des passages pour piétons sécurisés.



### N81 # RUE VAN BRABANT

Afin de sécuriser ce carrefour très accidentogène il est proposé d'y prolonger la berme centrale en béton afin d'interdire les manœuvres de tourne-à-gauche et de traversée.



## THEME N°2: LES TRANSPORTS PUBLICS

### INTRODUCTION

Les perspectives de développement du réseau TC que nous présenterons et défendrons seront replacées dans un contexte multiple:

- Être liées à un développement économique, territorial et social à la fois ambitieux et en accord avec les documents stratégiques existants, en particulier relevant du niveau régional wallon ou inter-régional
- S'inscrire dans une stratégie de qualité de services et de concurrence entre modes de transport (accordant des priorités sélectives, faisant référence à l'automobile et à la route compte tenu de son rôle aujourd'hui largement prépondérant), et enfin s'inscrivant dans des perspectives de modalités d'intégration de services
- Faire partie d'une stratégie d'intra- et d'inter-modalité durable
- Favoriser les effets-réseaux (spécialement TC) et s'inscrire dans une stratégie de hiérarchisation et d'intégration de services
- Valoriser des niches de marché, non seulement liés aux déplacements scolaires et de travail, mais également d'achats et de loisirs au sens large

Au niveau du développement territorial, et conformément aux objectifs de l'étude, nous nous placerons dans l'optique suivante:

- Offrir une offre de services voyageurs, à la fois internationale et D/T, de qualité en relation avec le Grand-Duché, non seulement par rapport à Luxembourg-Ville mais aussi à la

perspective annoncée du développement d'un très grand pôle tertiaire nouveau du côté de Belval

- Conforter Arlon dans son rôle de pôle principal, administratif, scolaire, commercial et de loisirs de la sous-région gaumaise (au minimum)
- Conforter Virton et Athus comme pôles urbains complémentaires, relais d'Arlon et exerçant une attractivité propre sous-régionale, au moins dans les domaines administratif, scolaire, commercial et de services, et constituant des plate-formes de transports fortes ouvertes sur le "monde extérieur", dans toutes les directions pour les voyageurs (et les marchandises à Athus)
- Affirmer des relations fortes entre les trois pôles urbains de la commune sous forme d'un axe
- Développer des relations structurantes avec les zones rurales nord

Ces objectifs affirment la prépondérance, actuelle mais surtout potentielle, de l'offre ferroviaire.

S'agissant des marchandises, tout semble aujourd'hui indiquer la pertinence d'un double axe lourd ferroviaire entre l'Athus-Meuse et le centre-sud de l'Europe, moyennant un partage de trafic entre le sillon passant par Luxembourg, Bettembourg et Thionville et celui passant par Longwy et Longuillon. En fonction des besoins, le noeud de raccord au sud d'Athus pourra être mis à double voie (partielle ou totale).

S'agissant de l'offre ferroviaire voyageurs principale, à savoir IC, le cadencement offert aujourd'hui sur le L162 offre un écart temporel important de présence à quai dans les deux sens, et ce dans différentes gares de correspondance privilégiées que sont Arlon,

Libramont et Marloie (contrairement à ce qui prévalait jusqu'il y a peu). Il s'agit d'un point de départ fondamental puisque le principe de noeuds d'échange multidirectionnels justifierait le passage à peu près simultané des trains dans les deux sens (quelques minutes d'intervalle maximum).

La "contrainte" de la voie unique entre Arlon et Athus y trouverait une réponse appropriée, car évitant probablement le problème du croisement des convois par rapport à une offre cadencée.

Comme la SNCB nous l'a très justement fait remarquer, cette contrainte est une donnée très « lourde » de l'offre de services, à replacer dans un cadre national. Deux objections majeures sont formulées à ce sujet par la SNCB :

- La « contrainte » du nœud majeur de Bruxelles
- La « règle des 60' » qui consiste à ce que le passage des trains, cadencés, dans les deux sens, dans une même gare, obéit à la loi que les minutes additionnées (au-delà de l'heure juste) font 60', de manière à offrir des effets-réseaux optimaux

Sans s'opposer à l'idée présentée, la SNCB considère ainsi qu'un tel changement est impraticable sans une remise en cause complète du plan IC/TR de 98, de sorte qu'elle ne pourrait être mise en œuvre à court terme. Par contre, la SNCB nous a confirmé qu'un nouveau plan IC/IR devrait être mis en œuvre dans quelques années, à l'occasion de la mise en service complète du réseau TGV belge de frontière à frontière, qui pourrait être l'occasion que cette donnée de base de l'exploitation puisse être considérée.



**THEME N°2: LES TRANSPORTS PUBLICS**

**ACTION N°1 :LA REMISE EN SERVICE DE LA  
DESSERTTE FERROVIAIRE DE LA  
GAUME'**

capitale grand-ducale, puisqu'il ne subsisterait qu'un service toutes les deux heures et un confort/temps de parcours sensiblement dégradé par la correspondance en gare de Rodange.

Par ailleurs, la SNCB a en projet une rénovation importante de la gare d'Athus, non seulement pour y rationaliser le faisceau de voies mais aussi pour offrir un service de qualité en gare. Ce projet reste toutefois en discussion / à l'étude pour l'instant au sein des services techniques concernés.

***Le « projet » de la SNCB***

Nous avons déjà identifié en phase 1 de l'étude l'optique actuellement élaborée par la SNCB consistant à développer un service « gaumais » nouveau à coût minimum, desservant un minimum d'arrêts et n'offrant, à notre avis, pas des conditions optimales de relations ni avec Luxembourg-ville (correspondance obligée à Rodange, même si elle serait limitée en principe à 5 minutes) ni avec Arlon (temps de rebroussement à Rodange et "détour" à Rodange). Par ailleurs, la SNCB table sur une offre cadencée toutes les deux heures (avec renforcement aux heures de pointe ?), ce qui serait assez faible et ne pourrait à notre avis être très convaincant. Enfin, elle ne prévoit pas de réouverture d'arrêts intermédiaires entre Virton et Athus.

Offre proposée :

- service L bi-horaire Libramont - Virton prolongé jusque Rodange – Athus - Arlon

Si ce projet devait aller de pair avec la limitation, comme elle nous a été confirmée, du service CFL en gare de Rodange, cela signifierait une dégradation notable de l'offre de service en relation avec la

La SNCB négocie également une refonte de la tarification transfrontalière afin de tenir compte de ce qui apparaît de plus en plus comme un héritage, lourd et in conséquent, de l'histoire ferroviaire européenne, dans le contexte de la réalité contemporaine, « sans frontières ».

Le schéma d'exploitation de la SNCB affirmerait à notre avis aussi les conséquences suivantes :

- Polarisation (habitat, emploi) liée à l'accessibilité valorisant principalement Luxembourg-ville et Rodange
- Qualité insuffisante des conditions de correspondance (temps de battement trop long et non-simultanéité des services, en particulier à Arlon)

***Le projet du comité consultatif de la SNCB***

Le comité consultatif des usagers auprès de la SNCB a formulé un avis se rapportant à la réouverture de l'Athus-Meuse pour les voyageurs, et ses modalités concrètes de desserte du territoire. On peut résumer son avis / sa position de la façon suivante :



## PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

- Le potentiel de population concernée est assez élevé, soit 35.000 à 40.000 personnes directement desservies, et plus du double si on considère ceux qui se trouvent dans son champ d'intérêt, mais moyennant une intermodalité dans les gares ;
- Il existe un fort potentiel de demande de déplacements réguliers vers Arlon et de déplacements de pointe vers Luxembourg ;
- L'existence d'une infrastructure lourde peut être aisément valorisée pour les besoins des voyageurs, sauf à réaménager quelques gares/points d'arrêts ;
- Il y a utilité à mettre en place des services cadencés entre la Gaume et Arlon, avec arrêts intermédiaires à Musson, Signeulx (P+R), Halanzy, Aubange, Athus et Messancy, avec cadencement horaire, au moins aux heures de pointe ;
- Il y a utilité à mettre en place des services de pointe entre la Gaume et Luxembourg-ville ;
- Il y a utilité à développer des gares de correspondance train – train, à Virton, Arlon et Athus (et peut-être Rodange) ;
- Afin d'offrir une bonne correspondance à Arlon, en fonction des cadences actuelles sur l'axe 161-162, il y aurait utilité à découpler les services, Libramont – Virton d'une part et Arlon – Virton d'autre part.

### Offre proposée :

- service L horaire (au moins aux heures de pointe) Virton – Athus – Arlon avec arrêts intermédiaires supplémentaires (cfr ci-dessus)
- service L bi-horaire, inchangé, Libramont – Virton
- services de pointe directs entre Virton et Luxembourg-Ville

Le schéma d'exploitation du comité consultatif de la SNCB affirmerait à notre avis les principes suivants :

- Polarisation (habitat, activités multiples) liée à l'accessibilité valorisant principalement Arlon et Athus
- Polarisation liée à l'emploi valorisant, outre ces deux pôles, Luxembourg-ville voire le sud du Grand-Duché

### *La position du Grand-Duché*

Le Grand-Duché, que nous avons rencontré au travers du Ministère des Transports, plaide pour le développement d'un service le plus direct possible entre Luxembourg-Ville et Virton (sans passer par Athus) et positionnant de fait Rodange comme noeud d'échange par rapport à l'étoile ferroviaire à 5 branches qui la caractérise. Les services y seraient organisés sous forme probablement de 2 axes qui ne feraient que s'y croiser (la 3ème branche ouest constituant une seconde ligne en relation directe avec Luxembourg-Ville).

Implicitement, faute d'avoir été exprimé explicitement, ce schéma de pensée va dans le sens de développer l'offre de services cadencés horaires suivants :

1. Virton – Rodange – Luxembourg
2. Longwy – Rodange – Luxembourg
3. Arlon - Athus – Rodange – Esch-sur-Alzette

ou :

1. Virton – Rodange – Luxembourg
2. Arlon - Athus – Rodange – Luxembourg
3. Longwy – Rodange – Esch-sur-Alzette



## PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

Le Grand-Duché plaide aussi pour le développement d'une fonction de rabattement de type P+R le plus près possible du domicile des gens, dans des points d'arrêt spécialement aménagés (c'est-à-dire en particulier en Belgique et en France).

Les principes soutenus par le Grand-Duché affirmeraient à notre avis le principe de polarisation liée à l'accessibilité valorisant principalement Luxembourg-ville (et Belval et Rodange) au niveau des activités économiques et la fonction résidentielle et scolaire en Gaume

### OBJECTIFS

Il est bien évident que ce n'est pas un plan communal de mobilité qui va pouvoir établir une proposition la mieux adaptée par rapport à un contexte de mise en œuvre de projets (SNCB et TEC) dont l'intérêt est nécessairement beaucoup plus large. Néanmoins, nous ne pouvons pas non plus ignorer ce débat, et proposons deux angles d'approche complémentaires :

1. inscrire les enjeux locaux par rapport à ce projet plus vaste afin d'en établir des éléments utiles par les acteurs compétents (bottom → up)
2. établir une hypothèse de travail, la plus claire possible, tentant d'être cohérente avec les enjeux plus globaux mais permettant en tout cas de traiter des points plus locaux de façon la plus circonstanciée possible (top → down)

### DESCRIPTION DE L'ACTION

Nous avons la chance, dans le contexte du projet SNCB de remise en service voyageurs de l'Athus-Meuse, de bénéficier à la fois d'approches déjà très élaborées, de débats déjà bien engagés et de positionnements de la part de différents acteurs, même s'il est clair que la mise en œuvre concrète va encore nécessiter pas mal de discussions / négociations ultérieures pouvant faire évoluer sensiblement ce projet.

Il nous semble que les éléments d'offre suivants peuvent être pris en compte / présentés / proposés pour ce qui concerne la desserte SNCB, à la fois dans l'espace et le temps, de manière hiérarchisée (ordre décroissant d'importance) (carte TC) :

1. Remettre en vigueur une offre IC avec passage à peu près simultanément des trains dans les deux sens en gare d'Arlon (mais aussi, du coup, à Libramont et Marloie, compte tenu des temps de parcours requis entre ces gares). Cela offrirait des conditions optimales pour dégager des « effets-réseaux », entre services SNCB IC/L mais aussi IC/rapido. Ce principe d'exploitation serait aussi favorable à la bonne exploitation de la L167 entre Autehaut et Athus, car évitant à coup sûr des croisements par rapport à la voie unique disponible (graphique d'exploitation). La SNCB considère que ce principe d'exploitation pourrait être considéré, mais seulement à l'occasion d'une refonte complète du plan IC/IR
2. Remettre en service aussi rapidement que possible une offre cadencée à l'heure entre Arlon et Athus (au moins toutes les 2 heures le week-end), avec correspondance en gare d'Arlon qui serait confortée dans son rôle de pôle d'échange train-

## Correspondances IC - Services Arlon - Athus

train, train-TEC (tous types de services) et train-VP, en plus de son rôle urbain fondamental

- Maintenir et cadencer encore plus clairement qu'aujourd'hui les relations ferroviaires directes CFL de Athus à Luxembourg, avec correspondances rapides (5') train-TEC et Athus, ainsi que train-TEC et train-VP (capacité modérée), voire même TEC-TEC (ou services équivalents, français ou luxembourgeois)
- Une offre cadencée, au moins toutes les deux heures entre Virton et Athus (prolongement de 1 service sur deux Arlon - Athus), avec arrêt au moins à Halanzy, et renforcement à 1 service par heure au moins aux heures de pointe (ou renforcement sous forme de services spécifiques, liés notamment à la desserte scolaire du territoire). Ce mode d'exploitation consisterait donc à ne pas prolonger l'offre cadencée actuelle entre Libramont et Virton (qui resterait donc inchangée par rapport à la situation actuelle, mais bénéficierait de meilleures

	Correspondances IC - Rapido	Correspondances IC - L
Projets SNCB / TEC		
PCM		

Remarque : voie unique non-problématique entre Autebas et Athus



## PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

conditions grâce au passage simultané des IC dans les deux sens à Libramont; cfr supra) et à développer ainsi une offre dissociée pour la Gaume, avec terminus également à Virton

5. Une offre de pointe, unidirectionnelle, directe entre Virton et Luxembourg-ville, avec arrêts au moins à Halanzy (intermodalité privilégiée avec VP et Telbus) et Rodange (correspondances train-train en direction du sud-Luxembourg)

Par ailleurs, l'offre IC devrait bénéficier de l'un ou l'autre service de renforcement (type P) les dimanches soirs, compte tenu d'une demande spécifique qui est très bien ressortie des chiffres fournis par la SNCB (cfr phase 1 de l'étude).

Ce schéma d'exploitation serait très profitable à Athus, à la fois dans ses relations multiples avec le monde extérieur et comme pôle d'interface sous-régional avec lequel il faudra compter au niveau des effets induits sur le développement économique (e.a. des activités directement liées à l'importance des échanges qui devraient y trouver place).

Complémentairement, l'arrêt de Halanzy desservirait ainsi un noyau urbain important, le connectant de manière structurale tant avec Athus, qu'Arlon, Virton et Luxembourg. Spécialement vis-à-vis de l'attraction de Luxembourg, cela offrirait un rôle de collecte vis-à-vis de toute la zone englobant Musson et Signeulx et les noyaux villageois sis au nord de l'axe Virton - Athus (y compris Rachecourt). On a vu dans la phase 1 de l'étude que ce secteur est affecté par une demande de type D/T et D/E forte tant vis-à-vis d'Athus que d'Arlon et de Luxembourg.

A moyen-long terme, le schéma d'exploitation ici proposé, basé sur des correspondances rapides et multidirectionnelles en gare d'Arlon, en particulier avec les services IC, pourrait être modifié de telle façon que la desserte de la Gaume soit même directe avec le Luxembourg, Namur et Bruxelles, grâce à l'accouplement / désaccouplement des convois en gare d'Arlon. Cela supposerait « seulement » que le matériel roulant soit de type bi-courant, dont la SNCB dispose déjà mais qui est affecté aujourd'hui sur les relations directes avec Lille. Il faudrait donc, sauf à démanteler ces liens forts, à attendre / soutenir l'acquisition de matériel complémentaire de ce type, dans le cadre des futures commandes de la SNCB.

Un autre point important mériterait sans doute d'être spécialement examiné sur le plan technique, à savoir les modalités de reconditionnement physique des voies en gare d'Athus, prévu dans les toutes prochaines années.

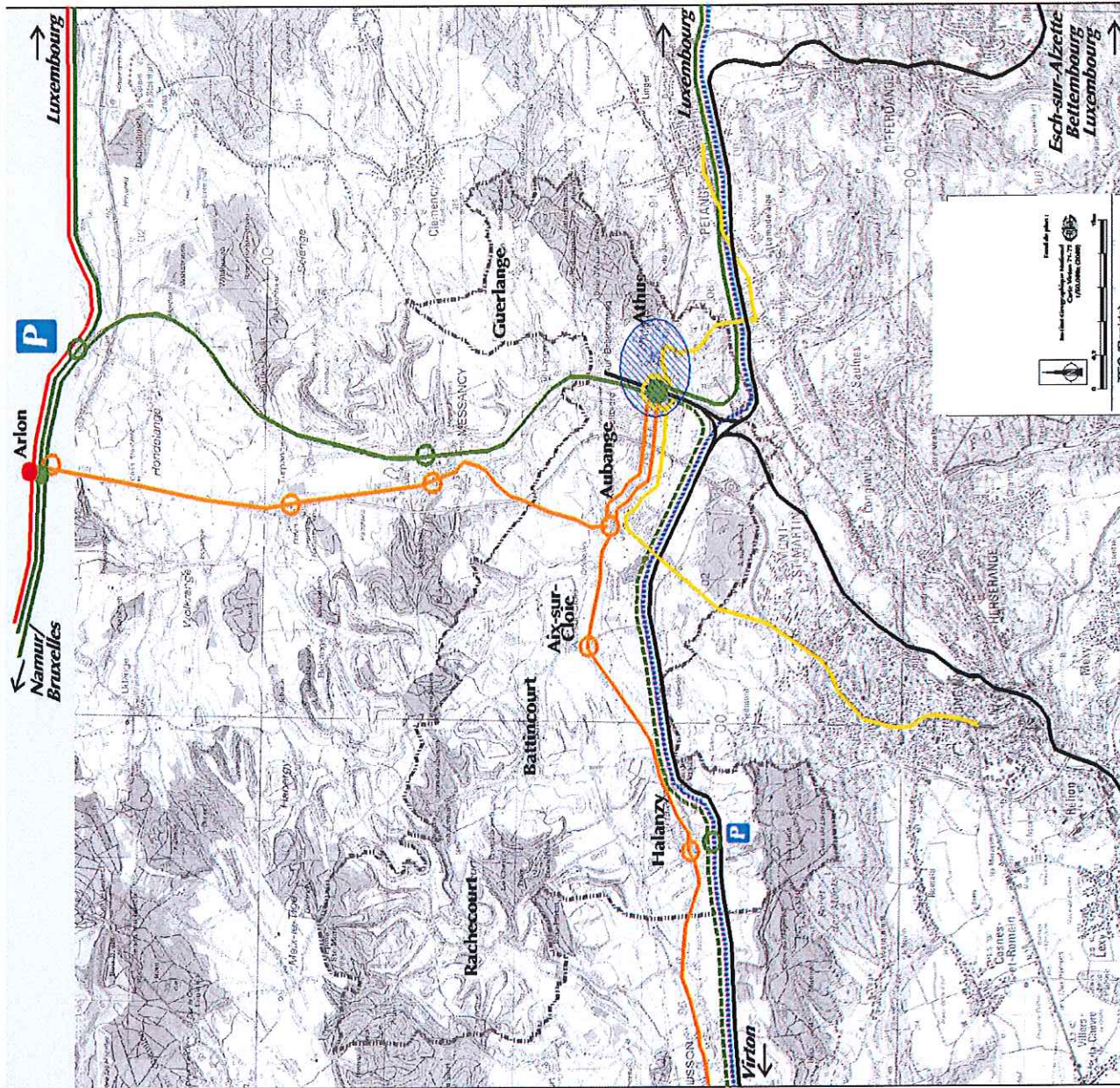
La SNCB est fort préoccupée par la question, en particulier compte tenu de l'expansion importante en cours, à la fois du terminal conteneurs et du trafic marchandises sur l'Athus-Meuse. Il paraît toutefois clair que l'hypothèse (éventuellement évolutive dans le temps) d'exploitation des services pour les voyageurs pourrait également interférer de manière plus ou moins importante dans le futur plan de voies.

Si le schéma d'exploitation que nous avons défendu devait être privilégié, la gare d'Athus deviendrait une gare de correspondances, avec terminus des services CFL (comme aujourd'hui). Mais cette « superposition » de services nécessiterait sans doute que les trains de voyageurs en terminus (attente de près de 1/2h aujourd'hui !) stationnent à l'écart de la circulation passante, justifiant donc peut-être la réservation d'au moins une voie pour leur attente dans les



## PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

grills au nord des quais ? Si ce ne devait pas être prévu, cela pourrait compromettre un schéma d'exploitation s'approchant de ce que nous avons développé ? Il s'agit donc d'une question importante pour le devenir de la commune, dans un développement général (grâce à ses conditions réelles d'accessibilité).



**SNCB / TEC :  
Desserte future**

Athus - Meuse	—
IC	—
L	—
P	—
TEC (Rapido)	—
Autres bus transfrontaliers	—
Arrêts existants	●
Arrêts futurs	○
Gestion du stationnement	●
Parcs - relais	P



**Correspondances CFL – SNCB à Athus / Rodange**

**Projet SNCB**

- IC horaire non-simultané à Libramont et Arlon
- L bi-horaire Libramont – Virton – Rodange – Athus – Arlon
- IR horaire Luxembourg – Rodange

*Correspondances en gare de Rodange (battement de 5')*

**PCM**

- IC horaire **simultané** à Libramont et Arlon
- L bi-horaire Libramont – Virton
- IR horaire Luxembourg – Rodange – **Athus**
- L **horaire** Arlon – Athus – (bi-horaire) **Halanzky – Virton**
- P **Virton – Halanzky – Rodange – Luxembourg**

*Correspondances en gare **d'Athus***

**Correspondances L – Rapido à Virton**

**Projet SNCB / TEC**

- L bi-horaire Libramont – Virton – Rodange – Athus – Arlon
- Pas de correspondances L – Rapido*

**Proposition PCM**

- L bi-horaire Libramont – Virton
  - L horaire Arlon – Athus – (bi-horaire) – Halanzky – Virton
- Pas de correspondances L - L*
- Pas de correspondances L – Rapido*
- Rapido Athus – Virton alterné avec le Rapido Athus – Arlon pour offrir un intervalle de 30' entre Athus et Aubange**

**THEME N°2: LES TRANSPORTS PUBLICS**

**ACTION N°2 :LA RESTRUCTURATION DU RESEAU TEC**

**CONTEXTE**

L'offre TEC fait l'objet d'un vaste projet de restructuration, ambitieux, volontariste et assez original, que nous intégrons comme "coup parti" dans le PCM, à la fois parce qu'il semble aujourd'hui décidé par le Gouvernement wallon, et parce qu'il participe d'une dynamique qui paraît à la fois cohérente et bien adaptée aux spécificités sous-régionales.

Ce projet est de nature à répondre à un certain nombre d'objections que nous avons formulées dans le diagnostic de l'étude et de réponses aux objectifs énoncés. Il consiste à modifier totalement la structure de l'offre sur base des composantes suivantes :

- Lignes rapides (directes et offrant un nombre réduit d'arrêts, en général un seul au centre de chaque noyau d'habitat) entre les principaux noyaux urbains ou gares ferroviaires (et quelques fois gares d'échange TEC), cadencées à l'heure, au mois en semaine, et d'une amplitude, variable, mais minimale de 6 à 18 heures. Cela concernerait concrètement les relations Arlon – Athus (gare) et Virton – Athus (gare)
- Services à la demande pour la desserte des territoires plus ruraux, assurant un rabattement soit avec les lignes TEC rapides, soit avec les gares ferroviaires (en l'occurrence Halanzy et Athus)

- Services scolaires ou autres services spécialisés pour des besoins spécifiques, notamment pour les échanges avec le Grand-Duché
- Maintien de l'offre spécifique "105"
- Structure tarifaire identique à celle existante, mais dont le zonage géographique pourrait être revu. Le TEC estime aussi que les Telbus ne devraient pas être accessibles aux porteurs d'abonnements scolaires, au profit de la desserte spécifique qui leur resterait organisée. Par ailleurs, le TEC nous a fait savoir que les négociations sont bien avancées, avec le Grand-Duché tout particulièrement, pour offrir une intégration tarifaire aux usagers, au moins sur les réseaux de bus.

Quand bien même ces lignes sont relativement proches et parallèles à une ligne de chemin de fer, elles assureraient un plus grand nombre d'arrêts, au moins un dans chaque agglomération (par exemple Aubange et la place de Halanzy dans le cas qui nous occupe).

Le week-end, le TEC table pour l'instant sur le maintien de l'offre existante, faible, disparate et peu lisible comme nous l'avons vu.

Nous n'avons pas d'indications probantes selon lesquelles les services de bus en relation avec Longwy et Rodange subiraient des adaptations sensibles. Il serait néanmoins souhaitable qu'ils s'inscrivent eux aussi au maximum dans la logique de réorganisation des TEC, avec pôle d'échange privilégié en gare d'Athus et desserte de toute la colonne vertébrale de cette agglomération (Rue Grande et rue de Rodange).



**DESCRIPTION DE L'ACTION**

Athus bénéficiera à l'avenir de deux axes rapides TEC que seront :

1. Athus – Aubange – Halanzy – Virton
2. Athus – Aubange – Messancy – Arlon

cadencés tous deux à l'heure en journée la semaine.

Remarques particulières sur le projet du TEC :

1. Il nous paraîtrait important de "superposer" au mieux les deux services prévus entre Athus et Aubange, en les alternant afin d'offrir un service cadencé toutes les demi-heures entre ces deux noyaux urbains. Le TEC n'a pas caché ses réserves à cet égard, considérant que la relation concernée sera aussi desservie par les Telbus.
2. Cet objectif pourrait peut-être être rencontré avec le service Athus – Mont-St-Martin, s'il bénéficierait également d'une offre cadencée ; mais les acteurs locaux de la mobilité n'ont pratiquement aucune maîtrise de la situation de ce service, de sorte que cela paraît bien hypothétique (nous ne l'avons ainsi pas retenu dans nos hypothèses locales).

3. Il semblerait intéressant (en tout cas tant qu'il n'y a pas d'intégration tarifaire complète entre services SNCB et TEC) d'examiner la possibilité d'offrir une correspondance immédiate entre les deux lignes rapido à Aubange-carrefour, (donc entre Virton/Halanzy d'une part et Arlon/Messancy d'autre part). Le TEC n'a pas caché non plus son scepticisme à cet égard, pour les mêmes raisons que au point 1

Il est, pour nous également, bien évident que tout n'est pas possible de manière optimale quand il s'agit de combiner tout

un réseau TC devant offrir des correspondances en plusieurs lieux, y compris avec le réseau ferroviaire. Les idées présentées ci-dessus ne pourraient donc de toutes façons être « validées » ici par les instances compétentes (SNCB et TEC), le réseau dépendant en particulier des conditions d'exploitation des services IC sur la L162 (cfr supra).

4. S'agissant des modalités de desserte du territoire, nous recommanderions deux choses :

- qu'un arrêt reste offert au croisement de la N88 et de la N88a afin que les habitants de Aix-sur-Cloie bénéficient directement de la desserte forte Rapido
- que les services TEC (entre autres) bénéficient de l'aménagement d'un carrefour giratoire au croisement de la N81 et de la N883, réduisant ainsi de 1 à 2 minutes leur temps de parcours entre Arlon et Aubange

5. La dynamique en cours des TEC devrait aussi, si possible, être quelque peu complétée pour offrir des services structurants aux périodes creuses que sont la soirée et les week-ends. En effet, le maintien d'une offre de services aussi peu lisible que celle existante à ces périodes nous paraît de toutes façons inopérante (cfr les chiffres de fréquentation actuelle ; phase 1) et porter atteinte à l'image associée au projet ambitieux de redéfinition de l'offre. De deux choses l'une à notre avis :

- Soit on offre une base de services fondée sur les mêmes principes que durant les journées de la semaine, même si les cadences peuvent être réduites (1/2h par exemple sur les lignes rapides) ;

## PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

- Soit on supprime à ces périodes toute offre régulière, assurant un service Telbus généralisé.

Le TEC a indiqué être également préoccupé par cette question, mais mettre l'accent, pour l'instant, sur la mise en œuvre de son projet actuel, quitte à le compléter / l'améliorer encore dans le futur, notamment en fonction de cette préoccupation.

C'est la dernière hypothèse présentée que nous « choisis » dans le cadre de cette mission, associée à une desserte SNCB cadencée au moins toutes les 2 heures, desservant correctement les noyaux urbains principaux de l'entité communale d'Aubange.

6. Compte tenu du développement d'une offre de services Telbus, ne pourrait-on fusionner le 105 avec ce service à la demande, moyennant une adaptation des véhicules dans ce but ?

*+ des conducteurs.*

7. Il nous semble aussi que l'on pourrait réfléchir à maintenir l'accès des Telbus aux abonnés scolaires, mais seulement en dehors des heures de pointe scolaires (afin de répondre malgré tout à des besoins particuliers).

8. Enfin, la question de l'intégration tarifaire et billettique est fondamentale mais aussi difficile à réaliser, surtout dans le contexte transfrontalier. Des avancées sont en cours, mais semble-t-il essentiellement entre la Wallonie / la SNCB et le Grand-Duché, moins semble-t-il entre la SNCB et le TEC (pour lequel des produits intégrés tels que les abonnements existent néanmoins de longue date).



PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

**Offre TEC : nature de services offerts**

	Situation actuelle	Projet TEC	Proposition PCM
	Généraliste Ramassage scolaire PMR Navetteurs Rapido	Rapido Ramassage scolaire Telbus PMR Navetteurs	Rapido Ramassage scolaire Telbus Navetteurs
Semaine v 19 h	Généraliste	Nulle	L SNCB Telbus / teltaxi
Week-end	Généraliste	Généraliste	SNCB Telbus / teltaxi

## THEME N°2: LES TRANSPORTS PUBLICS

### ACTION N°3 :IMPLANTATION DES POLES D'ECHANGES

- rapido-Telbus
  - tous TC-VP (capacité limitée)
3. Halanzy-gare :
- trains L-VP (capacité moyenne)
  - trains L-Telbus

#### ➤ Au niveau local

1. Halanzy-centre : rapido-Telbus
2. Carrefour Aubange : rapido-rapido?

Cela affirmerait donc des conditions d'accessibilité - et donc de polarisation territoriale - valorisant les centres suivants, par ordre hiérarchique :

1. Arlon
2. Athus
3. Halanzy
4. Aubange

#### CONTEXTE

Les schémas d'exploitation que nous avons présentés, à la fois pour la SNCB et le TEC, affirmeraient donc le principe de la hiérarchisation et de l'intégration du réseau TC, appuyé par un réseau de noeuds, sous forme de pôles d'échange, eux aussi hiérarchisés / plus ou moins spécialisés.

#### OBJECTIF

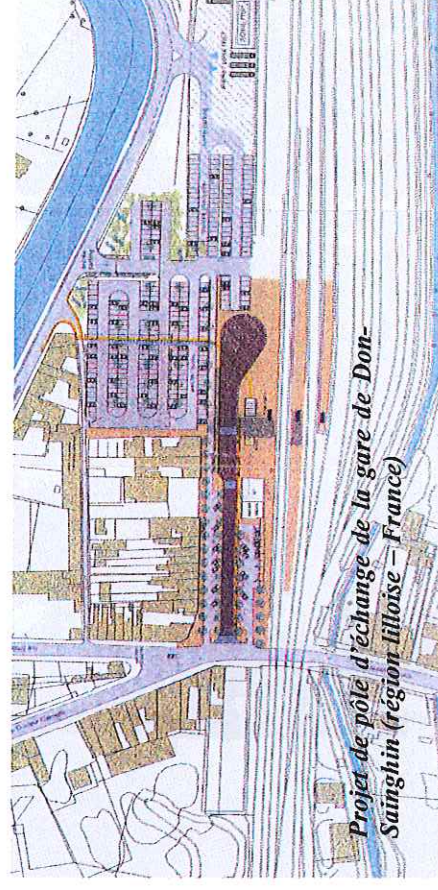
- Améliorer les points de connexion entre les réseaux
- Améliorer la lisibilité géographique des points d'entrée des réseaux TC

#### DESCRIPTION DE L'ACTION

Les pôles d'échanges peuvent être hiérarchisés de la façon suivante :

#### ➤ Au niveau régional

1. Arlon :
  - trains IC-L
  - trains IC-TEC (en tous cas rapido)
2. Athus-gare :
  - trains L-L,
  - trains L-rapido,
  - rapido-autres bus transfrontaliers





PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE

<b>Terminus / Correspondances TEC</b>	
<b>Situation actuelle</b>	
Athus écoles	
Athus - gare	
Athus rue de Rodange	
Carrefour d'Aubange	
<b>Projet TEC / Proposition PCM</b>	
<u>Localisation</u>	<u>Nature des services</u>
Athus - gare	Tous
Athus écoles	Ramassage scolaire
Halanzy centre	Rapido - Telbus
Carrefour d'Aubange	Rapido – Rapido?

<b>Proposition PCM : Pôles d'échange avec les TC</b>	
<b>Arlon - gare</b>	
<b>IC / L</b>	
<b>IC / Rapido</b>	
<b>Athus - gare</b>	
<b>L / L</b>	(3 branches)
<b>L / Rapido</b>	(4 branches)
<b>L / Telbus</b>	
<b>P + R</b>	modeste / gestion du stationnement en faveur des activités locales
<b>Halanzey - gare</b>	
<b>L / Telbus</b>	
<b>P + R</b>	de taille moyenne
<b>Carrefour d'Aubange</b>	
<b>Rapido / Rapido ?</b>	