

G E O D E

SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DU PED

Thème n°3 : Transports Diagnostic et recommandations

Géographie et Développement

Christian LAMOUR
avec la collaboration de
Patrick BOUSCH
et
collectif PED

Cahier GEODE n°05

Differdange, juillet 2003



E O D E





SCHEMA DE DEVELOPPEMENT

Thème n°3 : Transports

- DIAGNOSTIC ET RECOMMANDATIONS -

Juillet 2003



L'Association a été cofinancée par la Communauté Européenne (FEDER)

HICI - 2, rue de Lexy
CS 11432 Réhon
F-54414 LONGWY Cedex
Tél : (+33) 03 82 26 03 20
Fax : (+33) 03 82 26 03 21
site : www.agglo-ped.org
e-mail : contact@agglo-ped.org

Diagnostic validé par le Conseil d'Administration du 3 avril 2003
Recommandations validées par le Conseil d'Administration du 22 juillet 2003

Schéma de développement – Thème n°3 : Transports



Association Transfrontalière de l'Agglomération du Pôle Européen de Développement

Sommaire

A. DIAGNOSTIC	3
Introduction	3
I. Les équipements et les services de transport en présence sur l'Agglomération du Pôle Européen de Développement (PED)	4
1. Les infrastructures routières	4
2. Les services de transport collectif public routiers	10
3. Le réseau ferré et son trafic	13
4. L'approche multimodale des transports sur l'Agglomération	16
5- Le réseau de pistes cyclables	19
6- Le réseau aérien proche	19
II. Les stratégies d'équipement de transport et les aménagements projetés sur l'Agglomération Transfrontalière	20
1. Les stratégies d'équipement et de services de transport	20
2- Les aménagements concernant l'Agglomération du PED	22
Conclusion	26
B. RECOMMANDATIONS	28
I. Améliorer les infrastructures routières de l'Agglomération	28
1. L'aménagement progressif du bouclage autoroutier E411/A28/A30 entre la Belgique et la France	28
2. La constitution d'un « ZukunftsRing » A30/Collectrice du Sud/A4 et traversant les Parcs d'Activité locaux (PIA – Parc d'Esch/Belval)	30
3. L'aménagement du contournement de Bascharage et la sécurisation de la N88 belge	31
II. Favoriser le développement des services de transports collectifs et des déplacements multimodaux	31
1. Un développement de l'offre ferroviaire transfrontalière	32
2. Un dialogue transfrontalier accru entre les différents acteurs publics et privés des transports collectifs voyageurs	32
3. Un Plan de Déplacement des Salariés (PDS) pour l'Agglomération Transfrontalière en cas de potentialité avérée	33
4. La constitution d'un réseau transfrontalier de pistes cyclables	33
III. Mettre en place un système de communication et d'écoute des populations locales afin de faciliter le développement du transport multimodal	33
1. Un service d'information local sur la mobilité	34
2. Un suivi des demandes et des problèmes vécus au quotidien par les usagers des transports	34
Annexes	35





A. DIAGNOSTIC

Introduction

L'importance du thème de la mobilité est soulignée au sein de la Charte d'Agglomération du Pôle Européen de Développement. Il est signalé dans cette déclaration d'intention politique en date de 1999 que l'accessibilité du territoire transfrontalier doit être améliorée et que les infrastructures existantes soient utilisées plus efficacement dans une optique de développement soutenable. En effet, les problèmes de mobilité rencontrés ne peuvent pas être seulement résolus par la construction de nouvelles infrastructures. Un développement de la multimodalité¹, une complémentarité entre les infrastructures et une coordination entre les services de transport doivent être recherchés. La présence d'un volet « Transports » dans le Schéma de Développement Transfrontalier apparaît donc naturellement indispensable.

L'analyse des problématiques liées au logement et au développement économique au sein du Schéma de Développement a montré l'importance des équipements de transport dans la localisation des espaces résidentiels et économiques. Les nouveaux établissements économiques s'installent à proximité des axes routiers majeurs afin d'écouler plus facilement leur production ou d'être accessibles au plus grand nombre de clients. Les frontaliers français et belges travaillant au Luxembourg ont une implantation résidentielle corrélée à la proximité en espace temps du Grand-Duché.

L'Agglomération du Pôle Européen de Développement est traversée actuellement par 7 km d'autoroute et presque 60 km de route nationale. Il y a également environ 40 km de voie ferrée et 8 haltes ferroviaires. On dénombre aussi 4 réseaux de bus couvrant assez bien le territoire et plusieurs lignes transfrontalières. Il y a donc un équipement de transport assez bien diversifié.

Cependant des aménagements sont indispensables étant donné la croissance forte du trafic routier lié en grande partie au travail frontalier. Ces améliorations sont d'autant plus souhaitables que les flux vont encore se développer avec l'émergence de projets au cœur du PED ou à sa périphérie comme par exemple le pôle d'Esch/Belval. C'est pourquoi les autorités responsables des équipements et des services de transport dans les 3 pays mettent en place des stratégies visant à répondre aux enjeux des déplacements de demain. La vision transfrontalière des enjeux est nécessaire et les politiques développées doivent dépasser le cadre national des 3 pays afin d'être efficaces. Cela a donc motivé une démarche récente visant à établir des recommandations en matière de mobilité autour du PED.

¹ La multimodalité consiste à utiliser différents modes de transport (fer, air, route, voie d'eau) sur un même parcours



I. Les équipements et les services de transport en présence sur l'Agglomération du Pôle Européen de Développement (PED)

1. Les infrastructures routières

a- Des infrastructures nécessitant des aménagements

Un territoire caractérisé par une bonne desserte

Le territoire se caractérise par une bonne desserte routière permettant d'accéder aux grands axes de communication situés à proximité. C'est-à-dire les autoroutes A31 (sillon mosellan), A4 (Paris-Metz-Strasbourg) et E25/411 (Luxembourg-La Haye). Les routes nationales irriguent bien l'Agglomération d'ouest en est avec la N88 belge, la N18 française et les N5 et N31 luxembourgeoises auxquelles il faut rajouter la Collectrice du Sud. L'accessibilité Nord/Sud est assurée grâce à la N81 suivi du tronçon autoroutier A28 belge et à la N52 française (Cf. *Le réseau et les projets routiers p.5*).

Des ralentissements liés à des changements de gabarit de route...

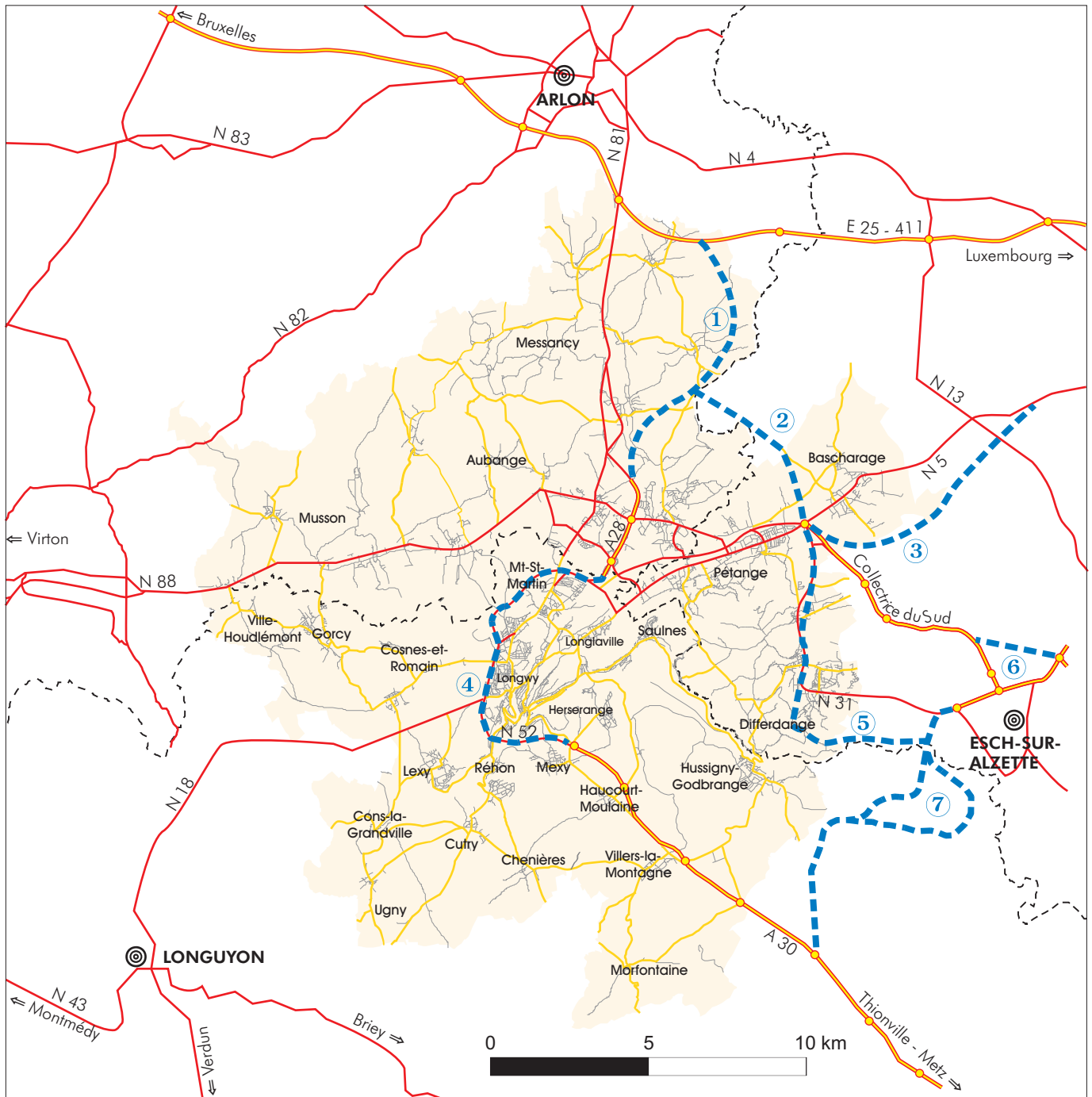
Cependant quelques problèmes apparaissent au niveau du réseau actuel. Tout d'abord, au niveau de certains axes principaux, il y a des changements de gabarit de routes induisant des ralentissements. L'autoroute belge A28 dont le tronçon est pour l'instant limité à quelques kilomètres sur la commune d'Aubange aboutit à la N81 belge et à la N52 en France d'où une décélération du trafic. Le passage entre l'A28 belge et la N830 qui traverse le Parc International d'Activité se fait par une route secondaire, la N804. La Collectrice du Sud (ou encore A13) qui est une chaussée à 2 x 2 voies débouche sur la N31 luxembourgeoise puis la N830 belge et les D46B et N18 françaises, qui ont des tronçons de chaussées à 2 x 1 voie, au cœur du Parc International d'Activité sur l'Avenue de l'Europe. La N52 française a des tronçons alternés en 2 x 1 voie et 2 x 2 voies le long de son tracé.

...à des passages de routes nationales dans des zones d'activités et des aires résidentielles...

Il y a ensuite un ralentissement des flux lié au passage de certaines routes nationales dans des zones d'activité et des zones résidentielles. L'axe traversant le Parc Industriel d'Activité, l'Avenue de l'Europe, est composé de routes nationales ou départementales sur lesquelles la vitesse autorisée est limitée souvent à 70 et 50 km/h. La N5 luxembourgeoise passe dans Bascharage, la N31 dans Niederkorn, Differdange et Oberkorn. La N88 suivie de la N5b belge traverse également les villages de Signeulx, Baranzky, Musson et Halanzky ainsi qu'Aubange et Athus pour arriver finalement sur un rond-point de l'Avenue de l'Europe. Outre les problèmes d'accessibilité, des problèmes de sécurité et de nuisance se posent pour les populations résidentes dans les aires urbaines traversées par ces routes nationales.



Le réseau et les projets routiers



Statut des routes

- Autoroute*
- Nationale
- Régionale (B) / Départementale (F) / Chemin repris (L)
- Communale
- Echangeur autoroutier
- Frontière



Projets routiers à l'étude :

- 1 Prolongement autoroutier A 28
- 2 Jonction Sélange - Biff
- 3 Contournante Bascharage - Dippach
- 4 Aménagement autoroutier de la RN 52
- 5 Collectrice Sud-Bis
- 6 Jonction A4 - Collectrice Sud
- 7 Désenclavement de Belval

* Le tronçon autoroutier A30 entre Villers-la-Montagne et Mexy sera achevé fin 2004.



...ainsi qu'à une densification du trafic domicile-travail aux frontières

Il y a également une densification de la circulation due surtout au trafic domicile-travail qui connaît une forte croissance, à la frontière luxembourgeoise. L'emploi frontalier a progressé fortement au cours de la dernière décennie. En 1999, 10 522 actifs² résidant dans les parties belge et française de l'Agglomération travaillent au Luxembourg (+ 66 % en 10 ans). Il y a également une croissance de l'emploi frontalier entre la France et la Belgique. En 1999, 1 565 actifs résidant en France travaillent en Belgique³ (+ 156 % en 9 ans). Au total, 51 % des actifs occupés résidant dans les 3 communes belges du PED et 36 % des actifs occupés résidant dans la partie française de l'Agglomération Transfrontalière travaillent au Luxembourg. Au flux frontalier d'actifs résidant sur l'Agglomération, il faut rajouter celui des frontaliers n'y résidant pas, un trafic non négligeable étant donné la structuration du réseau routier régional qui oblige les actifs frontaliers de la zone de Virton et de Longuyon à emprunter les mêmes axes. Il y a également le trafic local qu'il faut rajouter à ceux précédemment cités.

b- Un trafic routier important et en croissance

Des flux conséquents au cœur de l'Agglomération et plus particulièrement sur l'Avenue de l'Europe qui enregistre un trafic quotidien de 26 000 équivalents véhicules privés

En 2002, le trafic journalier moyen de véhicules (dans les 2 sens) sur les points de comptage luxembourgeois situés dans l'Agglomération varie entre 4 800 et 23 800 véhicules par jour. C'est le point de comptage « Biff/Bascharage » qui enregistre le trafic le plus intense (23 800 véhicules/jour) étant donné qu'il se trouve au point de convergence des flux frontaliers majoritaires (en direction de la Collectrice Sud et de la N5) et d'une partie importante du trafic local luxembourgeois. Le point de comptage de Rodange est celui venant en deuxième position avec près de 15 000 véhicules/jour. Les autres points ont un trafic situé entre 4 800 et 7 200 véhicules/jour. On constate également que sur les axes de grande voirie situés à la périphérie des 3 communes luxembourgeoises, le trafic est très important. 38 000 véhicules sont enregistrés chaque jour au poste frontière de Sterpenich sur l'autoroute E25 et 31 000 sur la Collectrice du Sud à Ehlerange (Cf. *Le trafic sur les points de comptage routiers p. 7*)⁴.

Les comptages réalisés sur le versant belge en 2002, dans le cadre du diagnostic du Plan de Mobilité de la Commune d'Aubange, montrent que c'est le tronçon N830 (l'Avenue de l'Europe) qui enregistre les plus importants volumes de véhicules (26 000 équivalents véhicules privés/jour dans sa partie centrale), viennent ensuite le tronçon autoroutier A28 (18 600) et celui de la N88 passant par la localité d'Athus (18 200). En 2000, le trafic journalier sur la N81 à Messancy était pour sa part de 23 700 véhicules/jour⁵.

² Source : IGSS

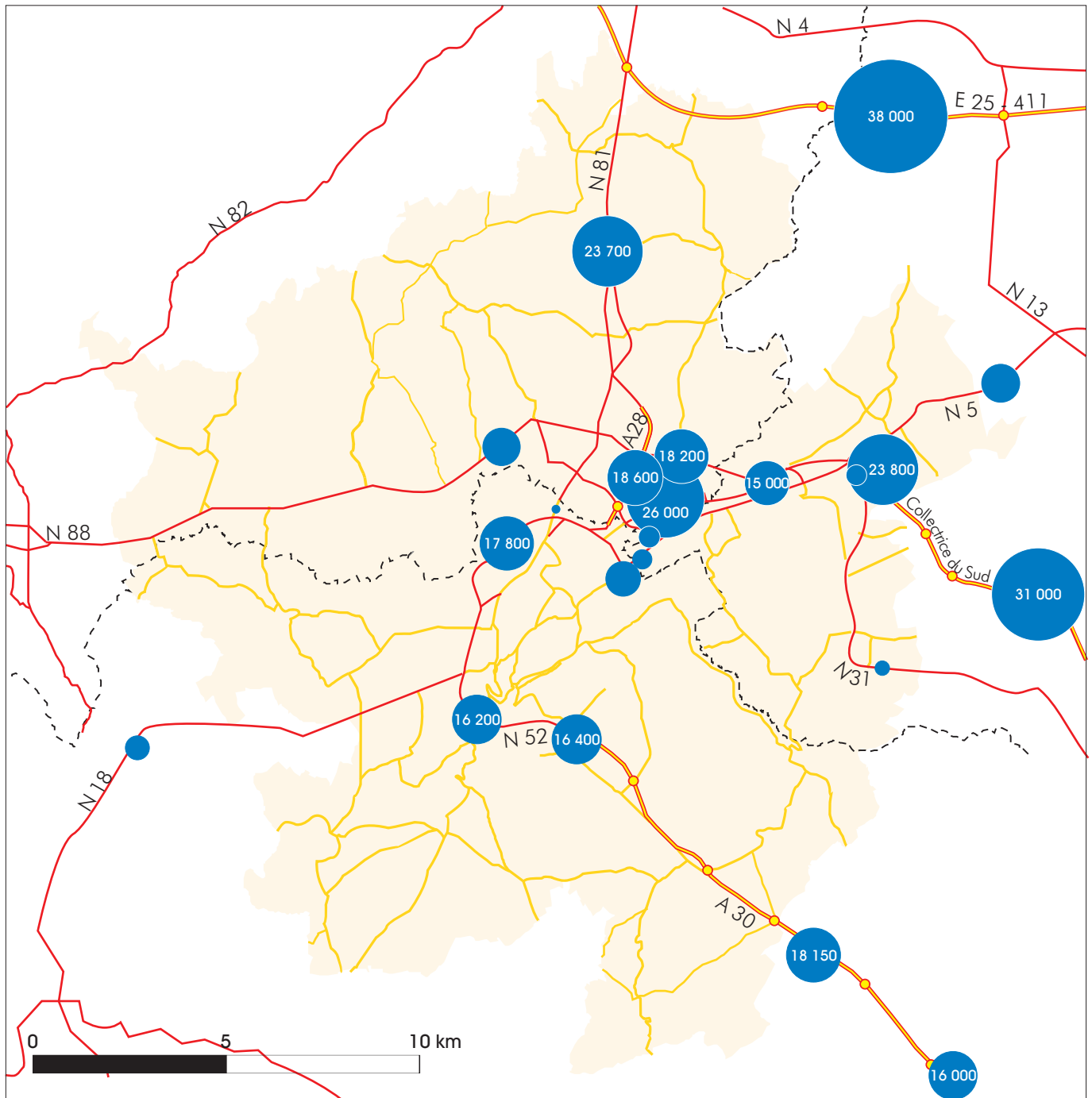
³ Source : INSEE

⁴ Source : Cellule de Trafics - Service des Ponts et Chaussées luxembourgeois – 2002

⁵ Source : Plan de Mobilité de la Commune d'Aubange – Diagnostic – Avril 2002



Le trafic sur les points de comptage routier



Sources : Belgique - Plan de Mobilité de la Commune d'Aubange - Diagnostic - Avril 2002
 France - DDE de Meurthe-et-Moselle 1999 (RN52/A30), 2002 (Viaduc de Piedmont RN52), 2000 (autres points)
 Luxembourg - Cellule de Trafics - Service des Ponts et Chaussées luxembourgeois - 2002

Schéma de développement - Thème n°3 : Transports

Un trafic de poids lourds très important, caractérisé par le passage de 3 000 camions/jour au cœur du Parc Industriel d'Activité (PIA)

Les données de comptage françaises montrent que l'axe N52 est celui enregistrant les flux les plus importants⁶. Ces derniers varient entre 16 000 et 18 000 véhicules/jour (flux maximal au niveau du Viaduc de Piémont et du point de comptage de Tiercelet). Cela est logique étant donné que cet axe, connecté à l'autoroute française A30, débouche sur l'autoroute belge A28 et l'Avenue de l'Europe qui sont les artères enregistrant les trafics routiers les plus élevés sur l'Agglomération. Au point frontière de Longlaville/Rodange, ce sont 11 500 véhicules qui sont enregistrés quotidiennement en 2000. Enfin, 8 000 véhicules/jour sont comptabilisés en 2000 sur la N18 à Tellancourt.

Ces données quotidiennes cachent des disparités selon l'heure de la journée. Les points de comptage luxembourgeois enregistrent une croissance constante du trafic jusqu'à 18h00 avec parfois un pic à 8h00 du matin. Les relevés réalisés sur le secteur d'Aubange sont identiques sauf sur la N830 à hauteur du PED où le pic de 8h00 est aussi important que celui de 18h00 (Cf. *Annexe 1 p.36*). Étant donné l'organisation des flux de frontaliers, les pics d'affluence se situent le matin dans le sens France-Belgique/Luxembourg et le soir dans le sens Luxembourg/France-Belgique.

Le trafic de voitures est très majoritaire. Cependant, il ne faut pas occulter l'existence d'un trafic de camions important au sein du territoire. L'Agglomération du Pôle Européen de Développement dispose en effet de 21 zones d'activités (Cf. *Les espaces de l'économie p. 9*). Cela induit un flux de transport fret conséquent notamment au cœur de l'Agglomération où le Parc Industriel d'Activité (PIA) ne compte pas moins de 111 établissements privés en 2001.

L'existence de la plateforme bimodale fer/route d'Athus (l'Athus Terminal Container – ATC) qui a connu un fort développement au cours de ces 10 dernières années (32 000 containers en 1992, 65 000 en 2001) implique également un flux de poids lourds. En 2001, en moyenne, 120 camions par jour sortent de la plateforme bimodale. Ces containers provenant par rail des ports de la Manche et de la Mer du Nord (Zeebrugge, Anvers, Rotterdam et Dunkerque) sont répartis ensuite par camion sur une zone de 250 km à l'est. La desserte par camion se fait à 55 % en direction de la France, à 30 % vers l'Allemagne, à 10 % en direction du Luxembourg et à 5 % en direction de la Province du Luxembourg⁷.

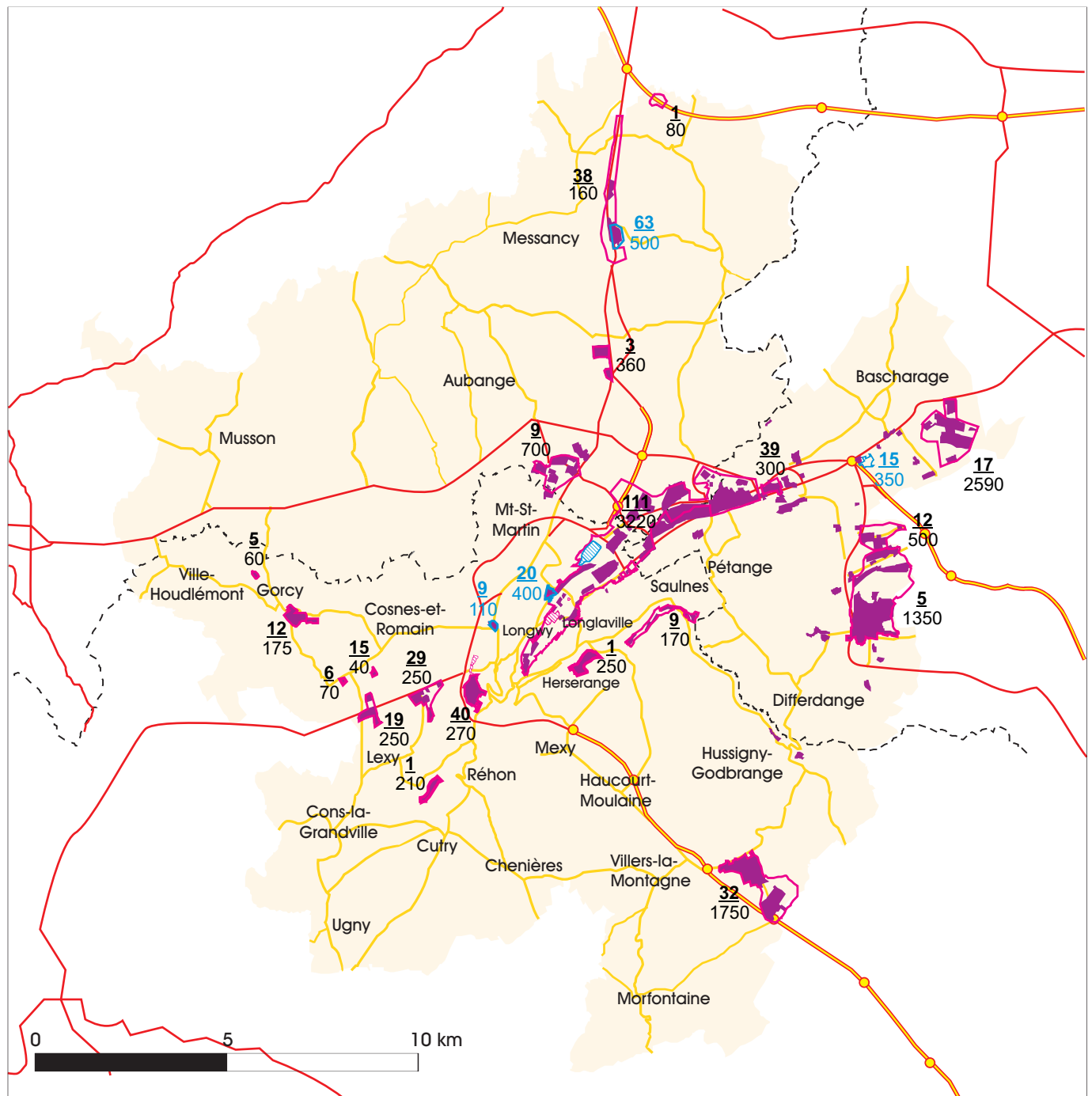
La présence de centres commerciaux sur l'Agglomération (Cactus de Bascharage, Cora de Messancy, Centre Vauban de Longwy, Auchan de Mont-Saint-Martin) suscite également des flux de poids lourds.

⁶ Source : DDE de Meurthe-et-Moselle 1999 (point de comptage RN52/A30), 2002 (point Viaduc de Piedmont RN52), 2000 (autres points de comptage)

⁷ Source : Plan de Mobilité de la Commune d'Aubange – Diagnostic – Avril 2002



Les espaces de l'économie



	Nombre d'établissements	Nombre de salariés	Surface
Zone d'activité (industrielles, artisanales et commerciales) . . .	<u>404</u>	12 755	1 579 ha
Zone d'activité en projet			13 ha
Zone réellement en activité			815 ha
Centre commercial	<u>107</u>	1 360	30 ha
Centre commercial en projet			16 ha

Source : CAG. Lor, 2001

Schéma de développement - Thème n°3 : Transports



Association Transfrontalière de l'Agglomération du Pôle Européen de Développement

A cela, il faut rajouter le flux commercial de transit passant sur les axes de l'Agglomération en direction ou en provenance des autoroutes A31 (sillon mosellan), A4 (Paris-Metz-Strasbourg) et E25/411 (Luxembourg-La Haye). Un comptage réalisé dans le cadre du diagnostic du Plan de Mobilité de la Commune d'Aubange en date de 2002, signale le passage de 3 000 poids lourds par jour sur l'Avenue de l'Europe traversant le PIA, 1 500 sur l'A28 et entre 800/900 sur la N81 entre Virton et l'A28. Au poste de comptage luxembourgeois enregistrant le flux quotidien le plus important de véhicules (« Biff/Bascharage » - 23 800), ce sont presque 2 900 véhicules utilitaires qui empruntent cet axe actuellement. Ce trafic est entre 700 et 800 au niveau des autres points de comptage du Grand-Duché à l'exception de celui de Rodange (1 500 véhicules utilitaires)⁸. Le flux de poids lourd enregistré en Mars 2002 sur le viaduc du Piedmont du côté français est du même ordre (1 650). La Collectrice Sud a pour sa part un trafic journalier de près de 4 000 véhicules utilitaires/jour au point de comptage d'Ehlerange.

Un développement potentiel des flux lié à l'aménagement au niveau local d'équipements publics et commerciaux....

Plusieurs projets d'aménagement locaux laissent présager un accroissement des flux sur l'Agglomération. C'est-à-dire l'ouverture du nouveau centre commercial Auchan de Mont-Saint-Martin, la création programmée d'un lycée à Pétange et le développement de la plateforme container d'Athus (projet d'étendre la capacité du parc à 150 000 containers à l'horizon 2005, soit 3 fois plus qu'en 1999⁹). Ces projets posent le problème de la saturation de l'Avenue de l'Europe et de la voirie périphérique à cette artère. Des aménagements supplémentaires dans la zone commerciale de Messancy contribueront également à une croissance du trafic routier.

...et à la structuration du réseau routier qui impliquera le passage sur l'Agglomération d'une partie non négligeable du trafic lié à Esch/Belval

La fluidité du trafic risque également de se réduire avec l'aménagement du Pôle d'Esch/Belval dont le démarrage des travaux entraînera un flux de poids de lourd en transit par l'Agglomération étant donné la structuration du réseau routier régional. A terme, ce flux de camions sera remplacé progressivement par un flux de frontaliers puisque cette zone doit employer 25 000 actifs dont une partie sera constituée de résidents français et belges.

2. Les services de transport collectif public routiers

a- Des réseaux de transport urbain non organisés en transfrontalier

4 réseaux de transports en commun non connectés

L'Agglomération dispose de 4 réseaux de transport en commun pour assurer le déplacement des usagers. Du côté belge, le TEC (Transports En Commun) Namur-Luxembourg dessert les 82 communes des provinces de Namur et de Luxembourg. Le réseau actuel devrait connaître une évolution prochainement car le nouveau plan de développement du TEC est axé sur des liaisons directes et des Telbus ou bus dits « à la demande »¹⁰.

⁸ Source : Cellule de Trafics - Service des Ponts et Chaussées luxembourgeois

⁹ Source : Plan de Mobilité de la Commune d'Aubange – Diagnostic – Avril 2002

¹⁰ Source : TEC - 2003



Du côté français, la SEMITUL (Société d'Economie Mixte des Transports Urbains du Bassin de Longwy) exploite le réseau public du SITRAL (Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs du Bassin de Longwy) composé de 14 communes françaises réparties entre l'Agglomération de Longwy et celle de Villerupt. En 2003, le réseau comprend 3 lignes régulières. La SEMITUL exploite également la ligne Gorcy-Longwy dans le cadre d'un contrat avec le Département de Meurthe-et-Moselle.

Du côté luxembourgeois, 2 réseaux couvrent le territoire. Le TICE (Syndicat des Tramways Intercommunaux du Canton d'Esch) exploite un réseau régional desservant les communes de la Région Sud de Bascharage à Dudelange ; un réseau comprenant 8 lignes. Le RGTR (Régime Général des Transports Routiers) est le deuxième réseau concernant les communes de l'Agglomération. C'est un réseau national desservant 640 localités grand-ducales.

En matière de transport public urbain et régional, les 4 réseaux en présence ne sont pas connectés. Ils s'arrêtent à la frontière. Mais, il y a parallèlement à cela des lignes transfrontalières mises en place pour les salariés.

b- Des lignes transfrontalières nombreuses

Des lignes d'autobus transfrontalières essentiellement en direction du Luxembourg

Il y a tout d'abord, les 2 lignes franco-luxembourgeoises de la « Transfrontalière » (Les lignes 398¹¹ et 399¹²). Au total, ce sont 25 points de passage et 20 allers-retours sur chacune des lignes de 5h00 du matin à 21h30 du lundi au samedi inclus suivant un horaire cadencé toutes les heures. Quelques services assurés sur ces 2 lignes de bus sont prolongés jusqu'à Luxembourg-Ville. Les parcours Saulnes-Luxembourg et Saint-Charles-Luxembourg sont réalisés en un peu plus d'une heure par route (Cf. *Les lignes de bus transfrontalières p. 12*).

Ces 2 lignes exploitées par un transporteur français (la SEMITUL) et 2 transporteurs luxembourgeois (les sociétés Huberty et Salès-Lentz) sont financées par le Grand-Duché du Luxembourg (Ministère des Transports). Cette initiative s'inscrit dans la politique de l'Etat luxembourgeois visant à limiter le trafic automobile lié aux frontaliers. Le dédoublement de la « Transfrontalière » depuis mai 2002 est lié au succès de cette ligne empruntée par les actifs frontaliers français. Une première ligne avait été ouverte en 1992¹³. Elle accueillait 500 passagers par jour. Actuellement, les 2 lignes sont sur le point d'accueillir 1 000 passagers par jour (nombre total des allers retours). Le dédoublement a permis de réduire le temps de parcours pour les clients et de toucher une clientèle plus importante¹⁴.

¹¹ La ligne 398 relie Haucourt-Saint Charles à la gare CFL de Rodange via Mexy, Longwy-bas, Longwy-Haut et Mont-Saint-Martin

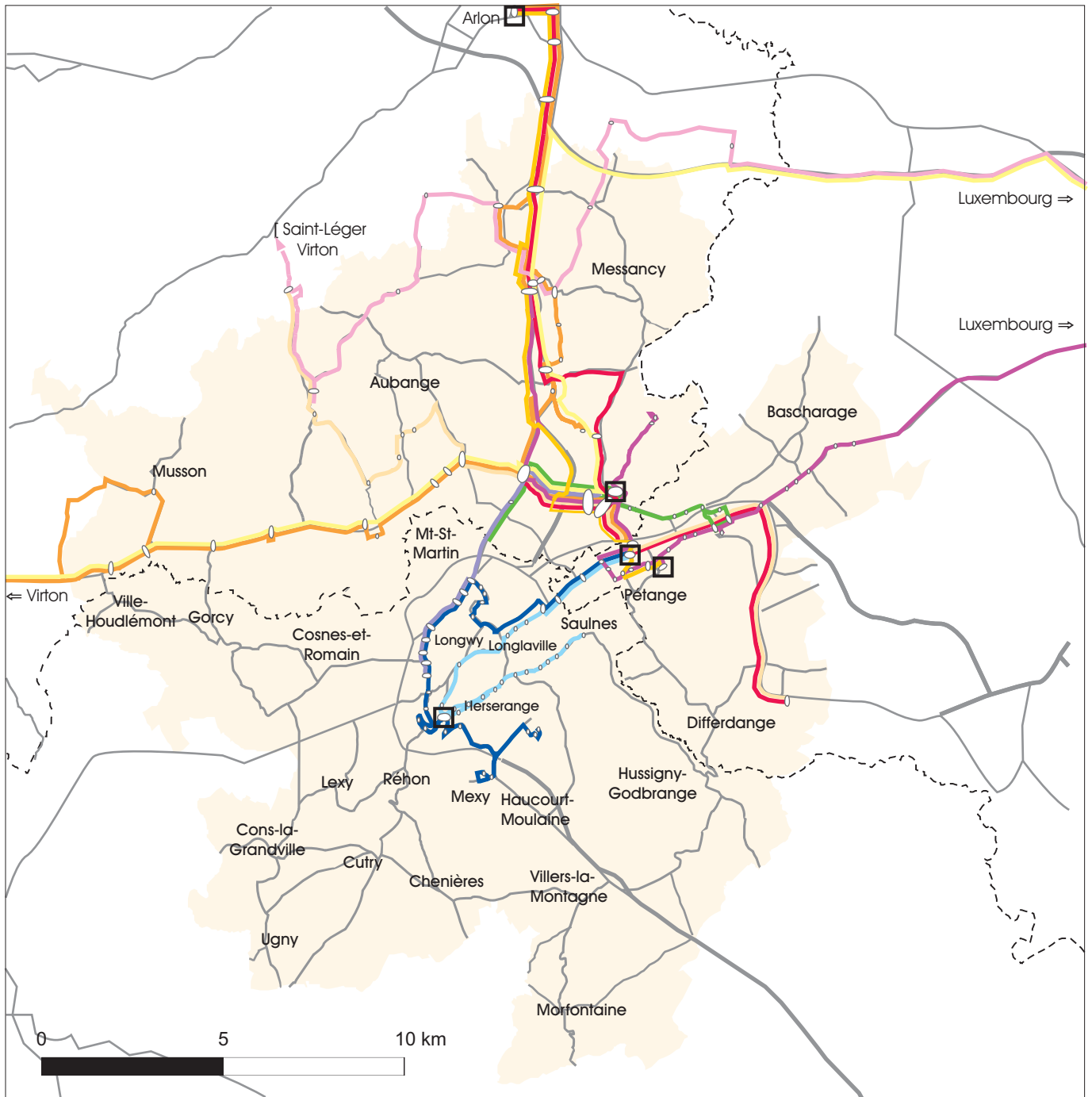
¹² La ligne 399 relie Saulnes à la gare CFL de Rodange via Herserange, Longwy-Bas, Gouraincourt et Longlaville

¹³ Ligne assurant la liaison Mont-Saint-Martin, Longwy-Haut, Longwy-Bas, Herserange, Longlaville et Rodange

¹⁴ Sources : Les transports transfrontaliers dans les agglomérations transfrontalières – la MOT – Juillet 2002 / SEMITUL - 2003



Les lignes de bus transfrontalières



- | | | | |
|--------------------|---|--|-------------------------------|
| — Ligne TEC 75 | Athus / Longwy | — Ligne transfrontalière 398 | Haucourt-St-Charles / Rodange |
| — Ligne TEC 82 | Saint-Mard / Luxembourg | — Ligne transfrontalière 399 | Saulnes / Rodange |
| — Ligne TEC 83 | Saint-Mard / Luxembourg | — Ligne RGTR 330 | Pétange / Athus / Aubange |
| — Ligne TEC 85 | Aubange / Luxembourg | ○ Arrêt de bus et correspondance | |
| — Ligne TEC 86 | Arlon / Lamadelaine-Rodange | □ Gare desservie par des lignes de bus transfrontalières | |
| — Ligne TEC 167a | Arlon / Athus - Rodange / Saint-Mard | — Réseau routier (non utilisé par des lignes de bus transfrontalières) | |
| — Ligne TEC 167b/1 | Neufchâteau / Arlon / Rodange / Differdange | | |
| — Ligne TEC 167b/2 | Saint-Vincent / Rodange / Differdange | | |

Sources : TEC, SEMITUL, RGTR

Il y a également une ligne transfrontalière belgo-française (la ligne 75¹⁵). Cette ligne existe en transport public depuis 2000. L'initiative de sa création est du fait du transporteur belge TEC. Contrairement aux lignes 398 et 399 servant surtout aux actifs frontaliers, celle-ci est utilisée majoritairement par des scolaires. C'est-à-dire les étudiants d'Athus et de Differt¹⁶. On comptabilise en 2001 sur cette ligne, un trafic quotidien en semaine d'environ 80 voyageurs¹⁷.

Les lignes transfrontalières belgo-luxembourgeoises contrairement aux lignes franco-luxembourgeoises, ont des arrêts sur les communes luxembourgeoises de l'Agglomération hors gare de Rodange. Elles sont également plus nombreuses. Il y a des lignes pour les salariés en direction de Luxembourg-Ville avec en moyenne un aller-retour par jour (la ligne 82¹⁸, la ligne 83¹⁹), des lignes pour les salariés travaillant dans les établissements sidérurgiques luxembourgeois locaux (Pétange/Differdange/Belval) et avec des horaires établis en fonction des 3 pauses (les lignes 167a²⁰, 167b/1²¹, 167b/2²²), une ligne mixte (scolaires/salariés) reliant des communes belges à Rodange Usine ainsi qu'à la gare de Rodange (la ligne 86²³) et une ligne scolaire pour les étudiants d'Athus et de Differt (la ligne 85²⁴). Toutes ces lignes transfrontalières sont mises en place par le transporteur TEC. En 2001, il y a en moyenne entre 60 et 70 voyageurs en jour de semaine sur chaque ligne à l'exception des lignes 167b/1 (200 voyageurs/jour) 167a (110 voyageurs/jour) et 167b/2 (15 voyageurs/jour)²⁵. Le réseau luxembourgeois RGTR assure également un service transfrontalier, la ligne 330 Aubange-Athus-Pétange/Gare à cadence horaire qui est le pendant des services de la « Transfrontalière » franco-luxembourgeoise. Les comptages réalisés en Octobre 2002 montrent qu'il y a une moyenne de 110 passagers sur cette ligne en jour de semaine²⁶. Ce transport par bus est une alternative au déplacement individuel au même titre que le transport ferroviaire.

3. Le réseau ferré et son trafic

a- Un réseau relié aux grandes lignes européennes

Une desserte ferroviaire en amélioration en direction du Luxembourg

L'Agglomération Transfrontalière est reliée aux grandes lignes européennes de transport des voyageurs via Luxembourg-Ville et Longwy. Elle se positionne également dans le corridor fret Anvers-Lyon-Italie via les plates-formes multimodales d'Athus en Belgique et de Bettembourg au Luxembourg. Elle dispose actuellement de 36,5 km de réseau pour les passagers et de 41,5 km pour le fret.

¹⁵ La ligne 75 Athus-Longwy via Aubange et Mont-Saint-Martin

¹⁶ Source : Les transports transfrontaliers dans les agglomérations transfrontalières – la MOT – Juillet 2002

¹⁷ Source : TEC Namur Luxembourg (nombre de voyageurs total à partir des ventes de titres de transport - Il est important de signaler que le flux sur certaines lignes n'est pas exclusivement transfrontalier car certains services des TEC ont pour but également de faciliter la mobilité au sein du territoire belge. De plus les lignes 167a/b initialement prévues pour les salariés de l'industrie sont utilisées également par les scolaires) - 2001

¹⁸ La ligne 82 Virton-Luxembourg Ville via la commune de Messancy

¹⁹ La ligne 83 Saint-Mard-Luxembourg Ville via les communes de Musson et Aubange

²⁰ La ligne 167a Arlon-Athus-Virton via Aubange et Musson à destination de Rodange Usine et Belval Usine

²¹ La ligne 167b/1 Neufchâteau-Differdange via les communes d'Aubange et Messancy à destination de Profil Arbed de Differdange

²² La ligne 167b/2 Differdange-Saint Vincent via les communes d'Aubange et Musson à destination de Profil Arbed de Differdange

²³ La ligne 86 Arlon-Rodange via les communes de Messancy et Aubange

²⁴ La ligne 85 Differt-Luxembourg-Ville via les communes d'Aubange, de Pétange et Bascharage

²⁵ Source : TEC Namur-Luxembourg

²⁶ Source : Ministère des Transports du Grand-Duché de Luxembourg



Le réseau français est à voie unique entre Longuyon et Longwy et à voie double entre Longwy et Mont-Saint-Martin et en direction du point frontière de Rodange. Le tronçon Rodange/Differdange est à voie double alors que le tronçon Pétange/Bascharage est à voie simple. Le réseau luxembourgeois se caractérise également par une voie privée réservée au trafic fret de l'Arbed. Le réseau belge est, quant à lui, à voie double sur l'Athus-Meuse et à voie simple entre Arlon et Athus.

Il y a au total 8 gares/haltes voyageurs dans l'Agglomération (Athus, Bascharage, Differdange, Longwy, Niederkorn, Oberkorn, Pétange, Rodange). On constate un fort déficit de gares voyageurs sur les parties belge et française du territoire. En effet, 6 des 8 gares locales sont au Luxembourg. Parallèlement à cela, 5 des 8 gares ont une fonction de triage fret (Athus, Differdange, Longwy, Pétange, Rodange).

b- Un service passager en développement aux frontières

On comptabilise sur la section de ligne entre Longwy et les gares françaises situées en amont (Longuyon-Metz-Nancy) 17 trains voyageurs en jour de semaine. Il y a également sur la section entre Longwy et Luxembourg via Rodange, 6 allers (dont 5 entre 6h00 et 9h00) et 10 retours (dont 8 entre 16h00 et 19h00) assurés quotidiennement contre seulement 3 allers-retours avant Octobre 2000. Le temps de parcours entre Longwy et Luxembourg-Ville varie entre 35 et 40 minutes²⁷. 300 voyageurs montent en gare de Longwy quotidiennement en direction du Luxembourg (soit 50% des voyageurs en partance de la gare de Longwy)²⁸. Avant la multiplication du nombre de services sur ce tronçon, il n'y avait que 50 voyageurs en partance de Longwy vers le Grand-Duché. Un fort potentiel de développement existe étant donné la présence de 10 000 actifs du bassin de vie de Longwy exerçant une activité au Luxembourg²⁹.

Entre Athus et Luxembourg via Rodange, il y a 15 services par jour et par sens aussi bien la semaine que le week-end, soit un service cadencé horaire avec un renforcement aux heures de pointe. Le temps de parcours jusque Luxembourg avoisine 40 minutes³⁰. On dénombre en moyenne 140 personnes utilisant en jour de semaine le transport ferroviaire en gare d'Athus, un trafic stable depuis 2000³¹.

Au Luxembourg, la gare de Rodange offre une bonne desserte en direction de Luxembourg-Ville via Bascharage (un train toutes les demi-heures aux heures de pointe et toutes les heures le restant de la journée). Il y a également une offre de services importante en direction d'Esch-sur-Alzette (un service toutes les demi-heures). Le temps de parcours pour atteindre ces 2 villes à partir de Rodange est d'environ 25 minutes.

²⁷ Source : SNCF Longwy - 2003

²⁸ Source : Longwy-Luxembourg : Terminus pour 300 frontaliers - Le Républicain Lorrain – Edition de Longwy – 20 Janvier 2002

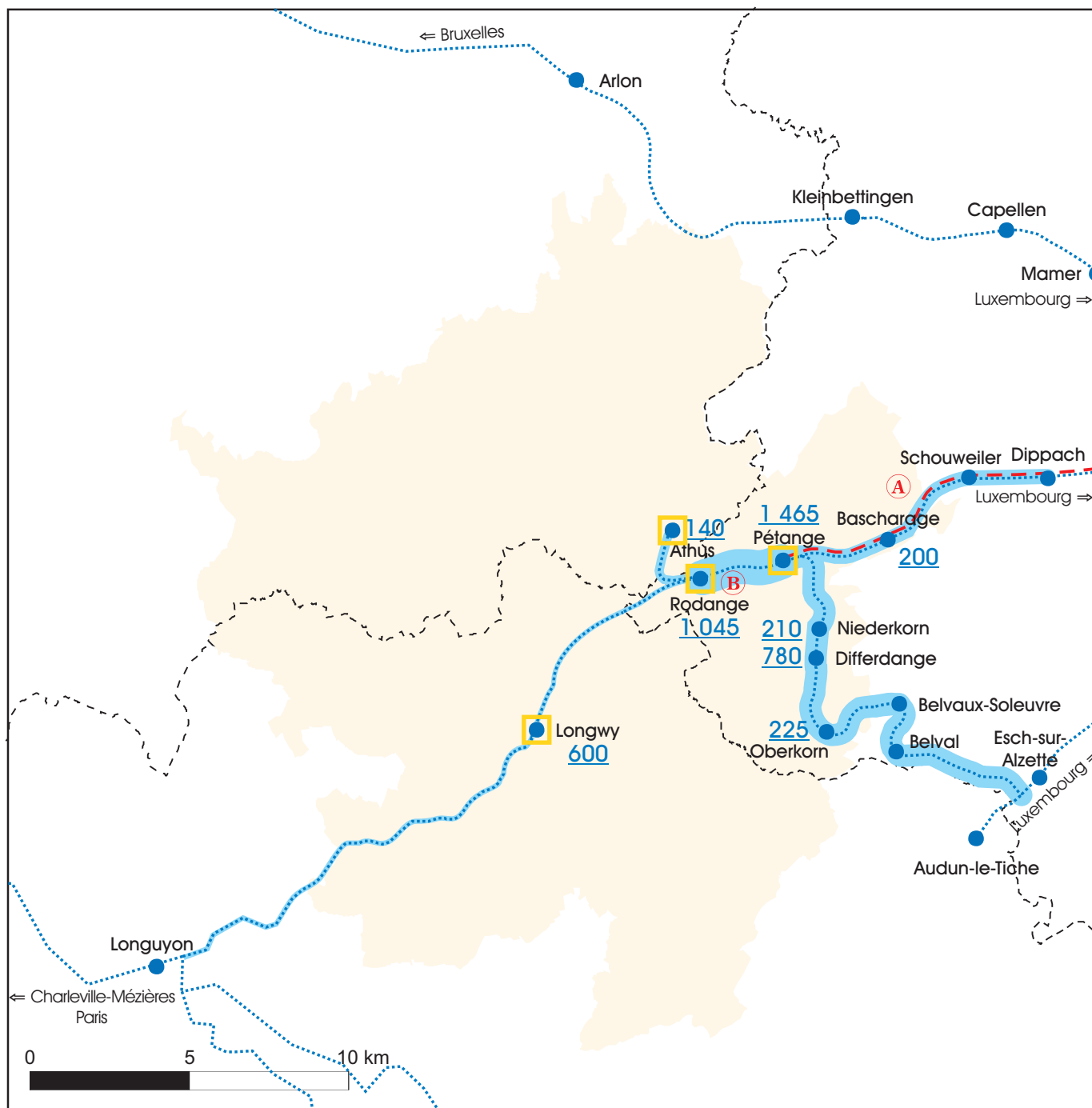
²⁹ Source : La Lorraine, Une Région Transfrontalière – Conseil Régional de Lorraine – Juillet 2002

³⁰ Source : CFL - 2003

³¹ Source : CFL –Moyenne des montées et des descentes de voyageurs en gare d'Athus en jour de semaine– sondage Ilres - 2002



Le réseau et le trafic ferroviaires voyageurs



- Ligne ferroviaire voyageurs
- Gare - halte voyageurs
- Gare desservie par des lignes de bus transfrontalières
- Nombre moyen de voyageurs par jour en semaine en 2002*
- Nombre de trains voyageurs par jour en semaine en 2003*
- Projets ferroviaires:
- Dédouplement de la voie Luxembourg-Pétange via Bascharage
- Park-and-Rail de Rodange

*Sources : CFL, SNCF, 2002 et 2003

En 2002, on enregistre chaque jour de semaine et en moyenne dans les gares de Rodange et de Pétange respectivement 1045 et 1465 voyageurs³². Ce trafic voyageur a augmenté de 14 % à Rodange et 9 % à Pétange depuis 2000. L'arrivée des lignes de bus transfrontalières et la présence de park-and-rail permettant le mode bimodal voiture/train dans ces 2 gares expliquent en partie ce flux important. La gare de Differdange vient en troisième position avec 780 passagers/jour (Cf Le réseau et le trafic ferroviaires voyageurs p.15).

c- Un trafic fret en partie transfrontalier

Un trafic fret maximal sur l'Athus-Meuse et l'axe Rodange-Oberkorn

Le groupe sidérurgique Arcélor de par son activité locale génère un trafic fret important (en 2002, on totalise un fret de 2 350 000 T sur les tronçons traversant les communes de Bascharage, Differdange et Pétange, soit plus ou moins 17 trains fret /jour³³). Il y a parallèlement à cela un trafic de transit sur l'eurocorridor fret. Chaque jour, il y a en moyenne 30 trains fret sur l'Athus-Meuse. Le trafic sur le tronçon belge entre Athus et Arlon est quant à lui de 12 trains/jour³⁴. Certains de ces trains belges alimentent la plate-forme bimodale d'Athus qui génère actuellement un trafic de 3,5 trains-blocs/jour en provenance des ports de la Manche et de la Mer du Nord. Une autre partie du trafic fret belge continue en direction de Bettembourg au Grand-Duché.

On enregistre en moyenne 28 trains/jour entre Rodange et les gares belges d'Aubange et d'Athus. Le trafic s'accroît ensuite entre Rodange et Pétange (43 trains/jours) puis sur l'axe Pétange-Differdange-Oberkorn avec un maximum de 59 trains/jours sur le tronçon Differdange/Oberkorn. Cette augmentation est liée en partie au fret des établissements locaux d'Arcélor. L'axe Pétange-Bascharage est quant à lui peu utilisé (3 trains/jour)³⁵.

Enfin, il y a chaque jour un trafic de 8 trains sur le tronçon Longwy-Rodange et 4 trains entre Longwy et les gares françaises situées sur le réseau en amont³⁶ (Cf. Le réseau et le trafic ferroviaires fret p.17).

4. L'approche multimodale des transports sur l'Agglomération

a- Le transport bimodal fret fer/route

Un transport bimodal au niveau du fret et multimodal pour le trafic voyageur.

Au niveau de l'Agglomération, un transport bimodal fret fer/route est organisé sur l'Athus Terminal Container. Les 65 000 containers traités annuellement sur cette plate-forme bimodale proviennent par voie ferrée des ports de la Manche et de la Mer du Nord et sont transférés ensuite sur des camions pour desservir une zone sur un rayon de 250 km à l'est et inversement.

³² Source : CFL – Moyenne des montées et des descentes de voyageurs dans les gares en jour de semaine – sondage Ilres - 2002

³³ Source : Estimation CFL - 2003

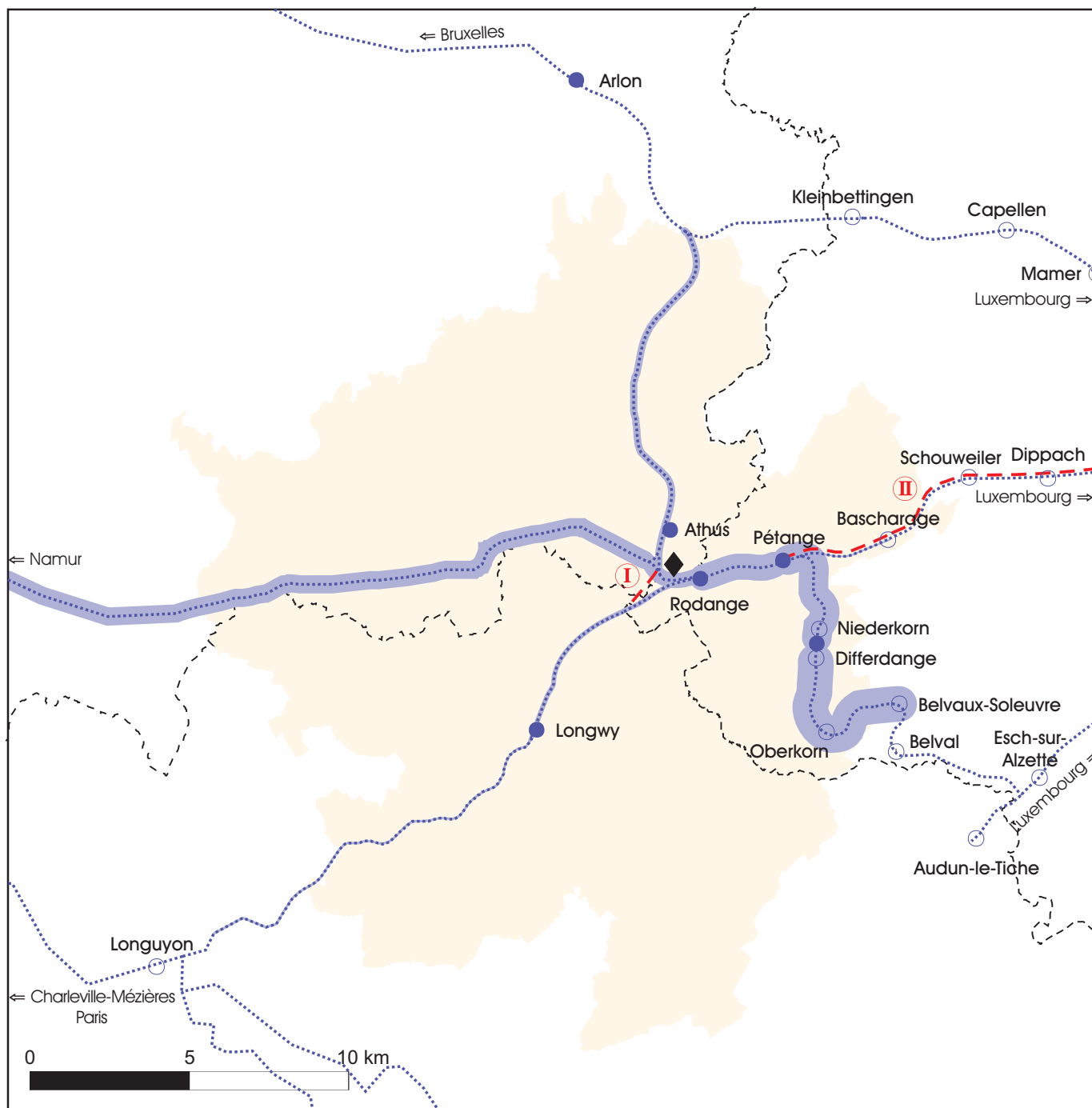
³⁴ Source : SNCB Arlon - 2003

³⁵ Source : Nombre moyen de trains fret par jour suivant horaire du Lundi au Samedi – CFL - 2003

³⁶ Source : SNCF Longwy - 2003



Le réseau et le trafic ferroviaires fret



- Ligne ferroviaire
- Gare fret
- Autre gare
- Athus Terminal Container
- 59
3 Nombre de trains fret par jour en semaine en 2003*
- Projets ferroviaires:
- Raccordement Athus-Meuse au réseau SNCF via Mont-St-Martin
- Dédouplement de la voie Luxembourg-Pétange via Bascharage

*Sources : CFL, SNCF, 2003

b- Le transport multimodal voyageur

Une multimodalité axée autour de nœuds ferroviaires et facilitée par des mesures tarifaires transfrontalières

Il y a ensuite un transport multimodal voyageur qui se décompose essentiellement en 4 types au niveau de l'Agglomération. On distingue tout d'abord le transport voiture/fer/bus. Les gares de l'Agglomération constituent des nœuds multimodaux avec la présence de parking (« park-and-rail ») où les particuliers laissent leur véhicule et utilisent le service ferroviaire pour se rendre à leur commune de travail où ils peuvent ensuite prendre un bus pour rejoindre leur lieu d'activité³⁷. Il y a ensuite le transport bus/fer/bus développé entre la France et le Luxembourg (avec l'arrêt terminus de la plupart des bus de la « Transfrontalière » en gare de Rodange) et entre la Belgique et le Luxembourg (avec l'arrêt terminus de la ligne 330 à Pétange/Gare et un arrêt de la ligne 86 à la gare de Rodange). La ligne transfrontalière belgo-française 75 a aussi une fonction multimodale. Elle relie 4 fois par jour les communes locales à la gare d'Arlon. La ligne belgo-luxembourgeoise 86 relie également les communes locales à la gare d'Arlon. Les frontaliers prenant le train en gares de Rodange, Pétange ou Arlon en direction de leur commune de travail peuvent ensuite prendre le bus pour atteindre leur lieux d'activité³⁸. Il y a enfin le transport voiture/bus qui peut s'organiser autour de parking comme par exemple celui du quartier du Foussbann à Differdange d'où part la ligne RGTR 203 en direction de Luxembourg-Ville. Ce mode de transport bimodal (voiture/bus) peut se situer en amont du transport bus/fer/bus pour les particuliers trop éloignés des points de ramassage des bus.

Afin d'encourager les frontaliers français à faire du transport multimodal et à utiliser les transports en commun aux frontières du Luxembourg, un abonnement spécial transfrontalier « Flexway » a été mis en place. Cet abonnement composé d'une part luxembourgeoise fixe (base Oeko-pass³⁹) et d'une part française variable selon le trajet parcouru en France (base abonnement de travail SNCF) est utilisable dans les bus et les trains. Au départ de Longwy, le coût de l'abonnement ne comprend que la base Oeko-pass. Les résidents français utilisant les lignes de bus de la « Transfrontalière » France-Luxembourg utilisent également l'abonnement Oeko-pass valable sur les transports publics luxembourgeois.

Entre la Belgique et le Luxembourg, la gare d'Athus est considérée comme une gare du réseau CFL dans la tarification luxembourgeoise.

³⁷ La prise d'un bus dans la commune de travail est surtout vrai à Luxembourg-Ville

³⁸ La prise d'un bus dans la commune de travail est surtout vrai à Luxembourg-Ville

³⁹ L'Oeko-pass est un abonnement valable sur le réseau luxembourgeois des CFL et des compagnies de bus TICE, RGTR et AVE. Le coût de l'abonnement mensuel varie selon la distance : courte distance (20,50 euros) – distance illimitée (41 euros)



Malgré une offre diversifiée en transport multimodal, le déplacement des frontaliers se fait encore essentiellement en véhicule privé. Les temps de parcours des transports publics aux heures de pointe en est une des causes majeures

Cependant, malgré l'existence d'une offre de services en transport public diversifiée et importante, les frontaliers se déplacent essentiellement en véhicule privé. Une enquête réalisée par le cabinet d'étude Trafico sur les frontaliers en date de 1997 signale que 3 797 trajets domicile-travail des actifs frontaliers résidant sur les Communes de Messancy et Aubange sont faits en voiture. Cela représente environ 91 % des trajets domicile-travail frontaliers de ces 2 communes vers le Luxembourg. Cette proportion est de 96 % pour l'Agglomération de Longwy (4 705 trajets – Cf. *Annexe 2, p. 40*). Ce choix de la voiture individuelle se retrouve également dans l'enquête ILRes réalisée en 2002 sur le trafic transfrontalier au sud du Grand-Duché⁴⁰. 91 % des personnes sondées, affirment ne jamais utiliser les transports en commun. Les raisons invoquées sont l'absence de liaison de bus ou de train ou l'existence de mauvaises liaisons. Mais 58 % des sondés manifestent un intérêt quant à l'utilisation des transports publics. Il s'agit donc d'améliorer l'offre de service des transports publics. Actuellement, la durée moyenne d'un voyage en voiture sur les liaisons Longwy/Luxembourg et Aubange/Luxembourg est deux fois moins élevée qu'en train sur la tranche horaire 7h00/9h00 du matin (Cf. *Annexe 3 p.42*). L'existence de parkings gratuits et nombreux sur les lieux de travail pour une majorité d'actifs frontaliers incitent également ces derniers à préférer l'utilisation de la voiture à celle des transports collectifs publics.

5- Le réseau de pistes cyclables

Un réseau de pistes cyclables peut s'avérer utile pour les déplacements de courte distance et notamment pour les enfants scolarisés sur l'Agglomération. Actuellement, les pistes sont présentes essentiellement sur le versant luxembourgeois du territoire et ne sont destinées qu'à la pratique des loisirs. Elles ne répondent pas aux besoins d'une desserte inter ou intra-urbaine (notamment vers les établissements scolaires).

6- Le réseau aérien proche

L'aéroport de Luxembourg-Findel est localisé à 37 km du centre de l'Agglomération Transfrontalière et accessible en 45 minutes par le réseau routier. De vocation internationale, l'aéroport de Luxembourg a enregistré 1 510 108 passagers (départs et arrivées) en 2002. Une soixantaine de destinations en ligne régulière ou en charter (vacances) sont proposées à la clientèle de la Grande Région. Les lignes régulières vers Francfort, Londres et Paris sont les plus fréquentées. Le trafic fret est en progression constante; 586 746 T ont été traitées en 2002, soit un doublement du trafic par rapport à 1995 (281 000 T)⁴¹.

⁴⁰ Source : Ilres – La mobilité des particuliers par route Luxembourg-France – Enquête aux postes frontières du Sud du Luxembourg – Octobre 2001

⁴¹ Source : Luxair - 2003



II. Les stratégies d'équipement de transport et les aménagements projetés sur l'Agglomération Transfrontalière

1. Les stratégies d'équipement et de services de transport

Une compétence « Transport » relevant de plusieurs autorités dont l'échelle d'intervention diffère en fonction des pays

Les stratégies qui auront un impact au niveau de l'Agglomération concernent des territoires dont le périmètre ne correspond pas nécessairement à celui de l'Agglomération du PED. Elles s'inscrivent également dans le cadre de politiques nationales et/ou régionales. Mais, elles peuvent tenir compte des réalités frontalières étant donné la structuration économique régionale qui induit des flux transfrontaliers importants. Une coordination transfrontalière se fait par le biais de la task force « Infrastructures de transport » de la Grande Région (Cf. Annexe n°4 p.43), ainsi que dans le cadre de relations binationales pour la concrétisation de projets.

a- Le Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER) et les Plans de Mobilité Communaux belges

Sur le versant belge de l'Agglomération, la compétence « Transport » relève de l'Etat fédéral (réseau ferré) et de la Région Wallonne. Le Schéma de Développement de l'Espace Régional a pour objectif l'amélioration de l'accessibilité du territoire wallon et de la gestion de la mobilité. Cette tâche revient au Ministère de l'Equipement et des Transports. Ce ministère collabore au niveau local avec des communes pour la mise en place de Plans Communaux de Mobilité. Ces plans doivent permettre de définir toutes les mesures facilitant la mobilité locale (Ex : les détournements de trafic nécessaires, les améliorations à apporter concernant la signalisation, les ronds-points à créer pour sécuriser la voirie, les aires de stationnement indispensables). Ces plans doivent veiller à mieux équilibrer tous les modes de transports en s'assurant qu'il existe une complémentarité entre eux. La Commune d'Aubange s'est engagée dans ce processus en 2002.

b- Les Schémas de Services Collectifs de Transports, le Contrat de Plan Etat/Région et le Contrat Territorial français

Les problématiques de transport sur le versant français sont analysées à différentes échelles. Au niveau national, il y a les schémas multimodaux de service collectifs de transports qui ont comme priorité le fret ferroviaire et les déplacements urbains (avec notamment un rééquilibrage modal en faveur des transports collectifs). Au niveau des petites aires urbaines, le schéma national met l'accent sur la nécessité de développer les transports en commun et de poursuivre l'achèvement des contournements routiers d'Agglomération. A l'échelle régionale, la question des transports est abordée dans le cadre du Contrat de Plan Etat/Région qui fixe les

équipements lourds à aménager (ferroviaires/routiers) et dans lequel sont associés les Conseils Généraux pour la voirie départementale. Il y a enfin les Contrats Territoriaux qui déterminent, au niveau local, la coordination nécessaire entre les communes/intercommunalités, le Conseil Général, la Région et l'Etat afin de concrétiser les aménagements à réaliser au niveau des infrastructures ou des services de transports collectifs. La Communauté de Communes de l'Agglomération de Longwy dispose d'un tel contrat territorial.

c- Le concept Mobilité.lu, l'étude « Integratives Verkehrs und Landesentwicklungskonzept für Luxemburg » (IVL), le Plan Sectoriel Transport luxembourgeois et le Concept Global de Développement des communes du Kordall

Au Luxembourg, la compétence « Transport » est dévolue à l'Etat et plus particulièrement au Ministère des Transports (les transports publics) ainsi qu'au Ministère des Travaux Publics (la voirie). En 2002, un concept intégré pour les transports publics (Mobilité.lu) a été réalisé par le Ministère des Transports avec la collaboration de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL). Ce concept national fixe notamment les objectifs à atteindre en terme de Modal Split entre les transports publics et le transport individuel. Ce Modal Split est actuellement de 14:86 (14 % des déplacements se fait en transport public contre 86 % en transport privé) et l'objectif national a été fixé à 25:75. A cette fin, plusieurs aménagements sont prévus pour rendre les transports publics plus attractifs, notamment au niveau des chemins de fer et en priorité dans le sud du pays.

Parallèlement à cela, une étude dite « IVL » est coordonnée par la Direction de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme (DATUR) au sein du Ministère de l'Intérieur en collaboration avec les Ministères de l'Environnement, de l'Economie, des Transports, des Bâtiments Publics, des Classes Moyennes, du Tourisme et du Logement. Cette étude intégrant les concepts de développement des différents ministères cités, devra permettre de définir un concept de développement pour le pays. A partir de cette étude dont les conclusions sont attendues pour la fin 2003, le Plan Sectoriel Transport pourra être élaboré ; le sud minier étant une région à traiter en priorité dans ce plan. Tous les modes de transport, à savoir le transport individuel par route, les transports publics par train et bus ainsi que les pistes cyclables, seront traités au sein de ce plan sectoriel. Des aménagements de transport pourront être engagés avant la finalisation du plan sectoriel afin de répondre aux enjeux de mobilité rencontrés actuellement. Cela est notamment le cas pour des aménagements ferroviaires déjà prévus dans les budgets.

Les communes du Kordall (Bascharage, Differdange, Pétange et Sanem) en collaboration avec le Ministère de l'Intérieur, ont démarré en 2003 l'élaboration d'un Concept Global de Développement qui comprendra un volet « Transport ». Enfin au niveau communal, Differdange a établi un Plan de Mobilité devant entrer en vigueur dans les prochains mois.

d- Une démarche de planification transfrontalière autour du Pôle Européen de Développement

Une collaboration visant à promouvoir une planification cohérente au niveau des frontières

Parallèlement aux démarches nationales menées dans les 3 pays afin de coordonner les stratégies de transport, un projet visant à élaborer des recommandations transfrontalières en matière de mobilité a été soumis en décembre 2002 aux instances responsables du programme Interreg IIIA Wallonie-Lorraine-Luxembourg. Ce projet dont le porteur est l'intercommunale belge Idélux, associé à la fois des opérateurs français (le Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération de Longwy – SITRAL), belges (le Ministère Wallon de l'Équipement et des Transports) et luxembourgeois (le Ministère des Transports, le Ministère des Travaux Publics et le Centre de Recherche Public CEPS/Instead). Les recommandations élaborées à terme concerneraient un territoire transfrontalier autour du Pôle Européen de Développement. Les acteurs engagés auraient 3 ans (2003-2005) afin de proposer une stratégie et des mesures en matière de mobilité.

2- Les aménagements concernant l'Agglomération du PED

a- Des aménagements routiers projetés sur les 3 versants du territoire

Des projets d'aménagement autoroutier franco-belges permettant la liaison entre les autoroutes A30 et E411. Des aménagements nombreux envisagés sur le versant luxembourgeois afin de désenclaver la Région Sud et contourner des zones résidentielles

Concernant la voirie, plusieurs aménagements sont envisagés sur l'Agglomération. Dans la partie française de l'Agglomération, la N52 doit être mise progressivement en autoroute avec une première tranche aménagée d'ici fin 2004 sur le secteur de Villers-La Montagne et jusqu'à l'échangeur de Mexy, puis une deuxième tranche entre l'échangeur de Mexy et le Viaduc passant au dessus de Réhon aménagée d'ici 2012. L'aménagement de la dernière tranche, entre le Viaduc et l'autoroute belge A28 (secteur contournant Longwy et Mont-Saint-Martin), est repoussée à des échéances plus tardives (2020) (Cf. *Le réseau et les projets routiers p.5*).

Dans la partie belge de l'Agglomération, l'autoroute A28 doit être prolongée (un projet qui était déjà présent dans la déclaration commune du PED en date de 1985). Cette extension jusqu'à l'autoroute E411 ne se fera pas par un aménagement de la N81, mais par l'ouverture d'une nouvelle voie en direction de l'échangeur de Sélange. Un tronçon de 14 km sera nécessaire pour relier l'A28 actuelle et la E411. L'étude d'incidence pourrait être lancée en 2004. Parallèlement à cela, les communes de Musson et d'Aubange souhaitent un aménagement de la N88 et plus précisément un contournement des villages de Signeux, Baranzy, Musson et Halanzy. Mais le projet de dédoublement de la N88 n'est pas programmé par le Ministère de l'Équipement et des Travaux.



Dans la partie luxembourgeoise, plusieurs projets sont énoncés. Il y a à la fois le projet de contournement de Bascharage sur la N5 étant donné la croissance du trafic local au sein de l'aire urbaine lié au flux de travailleurs frontaliers, aux déplacements d'achats suscités par le centre commercial de Cactus et au trafic commercial induit par la zone d'activité du Bommelscheuer. Il y a également un projet de « Collectrice Sud-bis » ou encore de contournement de Differdange allant du sud de Differdange vers l'autoroute Esch/Luxembourg en longeant la frontière française afin de constituer une alternative pour le trafic de proximité⁴².

Enfin, un projet de tronçon autoroutier reliant la Collectrice Sud (au niveau du rond-point de la Biff) à l'échangeur de Sélange a également été émis lors de la réunion de la task force « Infrastructures des Transports » de la Grande Région à Mondorf-les-bains en 2001⁴³. Ce dernier tronçon autoroutier de 6 km était alors présenté par l'Etat luxembourgeois comme un by-pass permettant de dévier une partie du trafic de l'E411 belge vers le sillon mosellan notamment en cas d'accident sur le tronçon Arlon-Luxembourg-Thionville. Cette voirie était également considérée comme un moyen d'améliorer la desserte des zones d'activités du bassin minier suite à la valorisation des friches. Les études techniques concernant le tronçon autoroutier n'ont pas encore commencé et si elles démarraient en 2004, les travaux commenceraient réellement vers 2007. Cet aménagement nécessiterait également une nouvelle conception sur le plan de la voirie normale pour compenser les pertes de capacité sur la Collectrice du Sud dues à l'augmentation du trafic international ; une conception à développer dans le cadre du Plan Sectoriel Transport⁴⁴.

L'opportunité des nouvelles jonctions luxembourgeoises sera décidée sur base des études de trafic et dans le cadre du plan sectoriel transport. Le projet autoroutier luxembourgeois actuel suscite l'opposition des conseils communaux de Bascharage et de Clémency dont le territoire communal serait traversé par cet axe.

De nouvelles pistes cyclables sont également prévues sur le territoire. Un projet pilote du Ministère de l'Intérieur luxembourgeois est conduit sur la Commune de Bascharage afin d'établir des pistes de courte distance au sein de la commune. La Commune de Differdange à travers son plan de mobilité a également des projets de nouvelles pistes. Il y a aussi une coordination des différents réseaux communaux qui sera recherchée à travers le Concept Global de Développement mis en place pour les communes du groupe dit "Kordail" (Communes de Bascharage, Differdange, Pétange et Sanem) en collaboration avec le Ministère de l'Intérieur. De plus, la Commune belge d'Aubange dans le cadre du Plan de Mobilité Communal a prévu aussi de réaliser des tronçons pour rejoindre les pistes luxembourgeoises.

⁴² Sources : Extrait du compte rendu N° 21/2000-2001 – Question 1228 au Gouvernement – Chambre des Députés – Luxembourg – Le réseau routier dans la région sud du pays / Administration des Ponts et Chaussées - 2000

⁴³ Source : Présidence du Grand-Duché de Luxembourg – Task force « Infrastructures des Transports » - Mondorf-les-bains - 2001

⁴⁴ Source : Présidence du Grand-Duché de Luxembourg – Task force « Infrastructures des Transports » - Mondorf-les-bains - 2001



b- Des aménagements ferroviaires et des services de transport public collectif projetés pour faciliter notamment le transport multimodal

Des aménagements pour développer le trafic fret au niveau de l'Athus-Meuse et pour inciter les actifs frontaliers à utiliser les transports ferroviaires aux frontières du Grand-Duché

L'électrification de l'Athus-Meuse a été achevée récemment entre Namur et Athus. Cet axe ferroviaire pourra accueillir 80 trains-blocs par jour. Le développement projeté de la plate-forme bimodale d'Athus conduira à un accroissement du service ferroviaire fret (8 trains-blocs/jour prévu à l'horizon 2005 contre 3,5 actuellement)⁴⁵. La SNCB, sous l'impulsion du nouveau contrat de gestion, a également réalisé une étude sur l'opportunité de redévelopper des services voyageurs en Gaume, en connexion avec les gares d'Arlon, Rodange et Virton. Les principaux éléments de mise en œuvre potentiels sont le prolongement des services Libramont-Bertrix-Virton jusqu'à Athus et ensuite un demi-tour jusque Rodange (où une correspondance quai à quai serait offerte aux usagers poursuivant jusque Luxembourg sans arrêt intermédiaire entre Virton et Athus) et la mise en œuvre, moyennant un nouveau rebroussement des automotrices, de services Rodange-Athus-Messancy-Arlon. Ces services fonctionneraient sur base des cadences offertes sur l'Athus-Meuse, soit un service toutes les 2 heures, avec renforcement aux heures de pointe. La SNCB n'assurerait cette exploitation qu'à la condition de recevoir des moyens financiers complémentaires de la part des autorités de tutelle. Les acteurs locaux plaideraient plutôt pour le 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 arrêt intermédiaire à Halanzy et Aubange) et la mise en œuvre moyennant un demi-tour des automotrices de services Rodange-Athus-Messancy-Arlon⁴⁶.

La réalisation d'un raccordement (à simple voie) entre l'Athus-Meuse et Mont-Saint-Martin sur les territoires français et belge est planifiée. Cette voie devrait constituer un axe parallèle à l'axe mosellan et essentiellement dévolu au trafic fret (74 trains/jour) afin de permettre à l'axe mosellan d'augmenter son trafic voyageurs. Le début des travaux a été fixé au dernier trimestre 2002 et la mise en service de cette opération est prévue pour avril 2004⁴⁷ (Cf. *Le réseau et le trafic ferroviaires voyageurs p.15, Le réseau et le trafic ferroviaires fret p.17*).

Dans le cadre du programme directeur ferroviaire des CFL et du concept de mobilité Mobilité.lu du Grand-Duché, il est prévu d'assurer le dédoublement de voie Luxembourg-Pétange via Bascharage pour éviter les retards chroniques des trains voyageurs découlant de la circulation à voie unique. De plus, la saturation actuelle de la voie unique ne permet aucune augmentation du trafic voyageur et fret sur cette ligne d'où la nécessité d'une deuxième voie. Le développement de l'offre de service est envisagé également sur la voie Rodange-Esch via Differdange dans le cadre du concept Mobilité.lu. Afin de faciliter le déplacement bimodal aux frontières du pays, un park-and-rail est prévu à la gare de Rodange⁴⁸.

⁴⁵ Source : Plan de Mobilité de la Commune d'Aubange – Phase 1 : Diagnostic – Avril 2002

⁴⁶ Source : Plan de Mobilité de la Commune d'Aubange – Phase 1 : Diagnostic – Avril 2002

⁴⁷ Source : Projet de raccordement d'Athus – Document de synthèse – RFF – Février 2002

⁴⁸ Source : Mobilité.lu – Ministère des Transports du Grand-Duché de Luxembourg - 2002



Le protocole entre le Conseil Régional de Lorraine et l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg pour l'amélioration et le développement des transports en commun transfrontalier signé en Avril 2001 confirme le rôle structurant des liaisons ferroviaires voyageurs transfrontalières. Ainsi les 2 parties prévoient de renforcer progressivement, en fonction de la disponibilité des matériels roulants, la fréquence des dessertes ferroviaires entre Longwy et Luxembourg aux heures de pointe et notamment, les retours de Luxembourg-Ville en fin de soirée, pour répondre aux attentes exprimées par les voyageurs. Il est prévu également d'élargir la zone d'attractivité de la desserte Longwy-Luxembourg en recherchant une amélioration des correspondances en gare de Longwy vers Longuyon et Montmédy⁴⁹.

Afin d'encourager le trafic multimodal aux frontières du Luxembourg et limiter le flux de voitures des frontaliers, les gouvernements belge et luxembourgeois collaborent pour faciliter la mise en place d'une intégration tarifaire de type « Flexway » qui existe entre le Luxembourg et la Lorraine⁵⁰. Cette intégration concernerait le réseau ferré de la SNCB et les lignes de bus transfrontalières des TEC⁵¹.

Parallèlement à cela, une troisième ligne de la « Transfrontalière » entre la France et le Luxembourg devrait être créée prochainement⁵².

⁴⁹ Source : La Lorraine, Une Région Transfrontalière – Conseil Régional de Lorraine – Juillet 2002

⁵⁰ Source : Note d'information du Ministère des Transports en vue du séminaire « Mobilité Transfrontalière » - Octobre 2001

⁵¹ Cette intégration existe déjà au niveau de la gare belge d'Athus considérée comme une gare du réseau CFL dans la tarification luxembourgeoise

⁵² Source : Les transports transfrontaliers dans les agglomérations transfrontalières – la MOT – Juillet 2002



Conclusion

Le territoire transfrontalier de l'Agglomération du PED se caractérise par de multiples équipements de transport qu'il est nécessaire d'adapter, étant donné le développement des flux de transit et des flux générés par l'Agglomération.

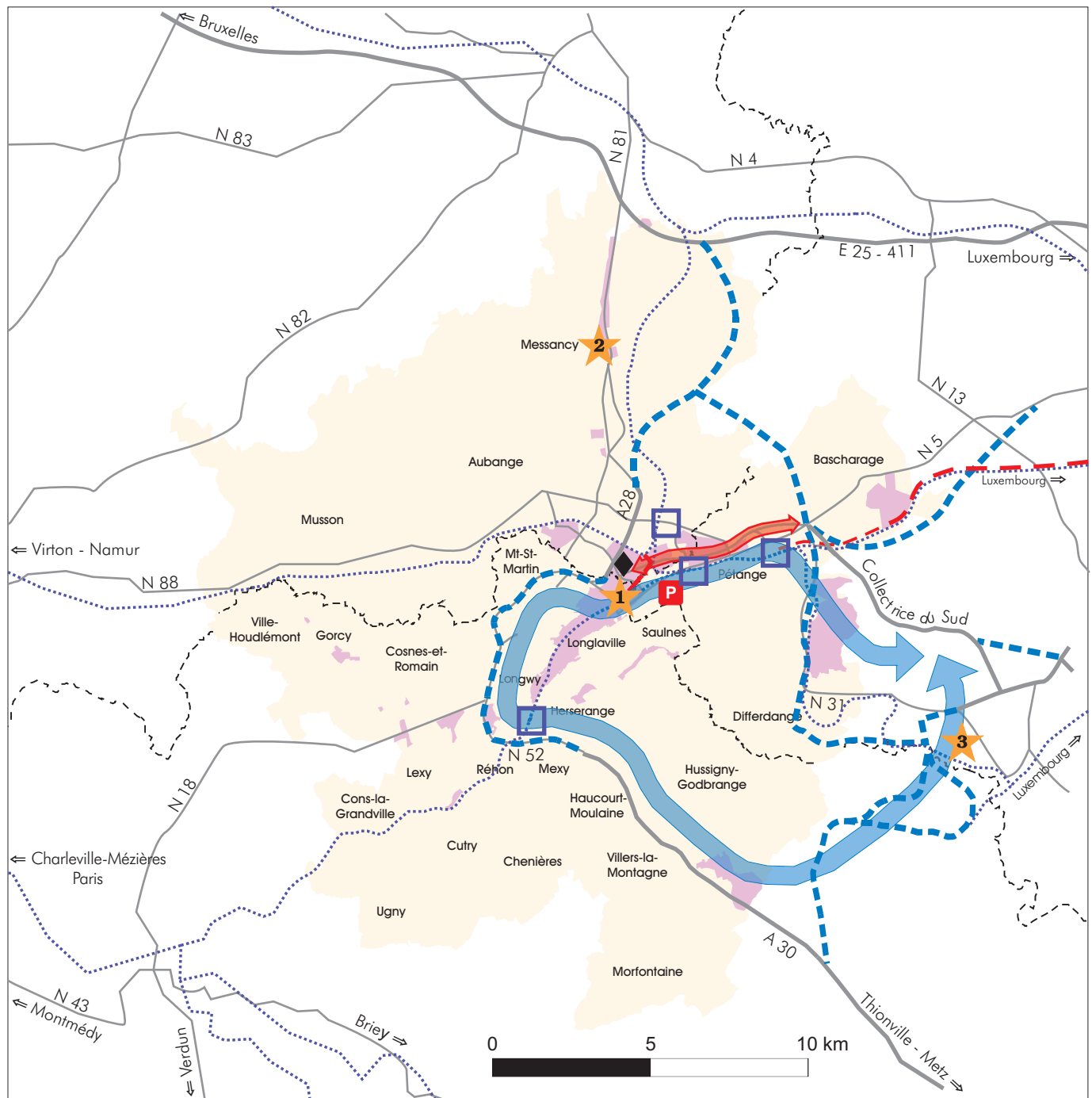
Au niveau du Parc International d'Activité, l'Avenue de l'Europe suivie de la Collectrice-Sud luxembourgeoise constituent des goulots d'étranglement routiers à cause du trafic des actifs frontaliers vers le Luxembourg et de la présence d'un flux de poids lourd considérable (3 000 poids lourds/jour). De plus, les projets de développement au niveau local (ouverture d'Auchan, création progressive du pôle d'Esch/Belval...) laissent présager un développement des flux passant sur cet axe déjà saturé aux heures de pointe.

Plusieurs lignes de bus transfrontalières existent et les gares ferroviaires de Longwy et d'Athus offrent des services passagers en direction du Grand-Duché. Mais les frontaliers se déplacent encore essentiellement en véhicule privé et d'une manière individuelle.

Des aménagements de la voirie sont à l'étude. Il y a notamment le bouclage autoroutier de l'Agglomération (N5/A28) et la constitution d'un ring routier à cheval sur les Agglomérations du PED et de Esch-Villerupt (Cf. *Structure et dynamique des réseaux de transport p.27*) ; un ring dont certains tronçons à l'étude sont contestés par des communes du territoire. Des projets existent également concernant les transports publics afin d'accroître la fréquentation des services de transports collectifs par les frontaliers. Plusieurs de ces projets visant à faciliter les flux aux frontières sont conçus dans un cadre national. Cependant, il est nécessaire d'avoir une approche transfrontalière des questions de transports. Cela montre donc l'intérêt d'une démarche engagée récemment dans le cadre du programme Interreg IIIA afin de faciliter des mesures de mobilité en transfrontalier autour du PED. A ce jour, on ne peut que constater l'absence de stratégie d'agglomération en matière de transports et d'accessibilité.

La question des transports revêt une importance capitale pour l'avenir du territoire. Le blocage à terme de la circulation au niveau de l'Avenue de l'Europe et une incapacité des transports collectifs publics à répondre à la demande des actifs frontaliers pourraient conduire les nouveaux actifs français et belges travaillant au Luxembourg à aller s'installer sur des territoires frontaliers possédant de meilleures infrastructures de transport. De plus, le blocage du trafic n'inciterait pas l'établissement de nouvelles entreprises à la recherche d'une bonne accessibilité.

Structure et dynamique des réseaux de transport



- Réseau routier principal
- Projet routier
- Constitution d'un ring routier
- Axe routier encombré aux heures de pointe
- Zone d'activité
- Athis Terminal Container
- Projets d'aménagement allant intensifier les flux routiers :
 - 1** Auchan Mont-St-Martin - Extension Athis Terminal Container - Lycée Pétange
 - 2** Extension de la zone commerciale de Messancy
 - 3** Projet multifonctionnel Esch/Belval
- Réseau ferré
- Gare desservie par des lignes de bus transfrontalières
- Projet ferroviaire
- Park-and-Rail de Rodange

B. RECOMMANDATIONS

I. Améliorer les infrastructures routières de l'Agglomération

Plusieurs ralentissements et embouteillages sont enregistrés sur les axes routiers majeurs traversant l'Agglomération Transfrontalière. Les principaux flux en présence sont à la fois liés au trafic fret et aux déplacements domicile-travail des actifs frontaliers. Le trafic fret est en grande partie rattaché au transit international bien que les 21 zones d'activité du territoire, les centres commerciaux locaux et la plateforme container d'Athus engendrent également un flux de camions. L'Agglomération se caractérise donc par des déplacements de transit international et par des déplacements régionaux transfrontaliers. **C'est pourquoi, afin de faciliter ces déplacements, l'Association soutient :**

1. L'aménagement progressif du bouclage autoroutier E411/A28/A30 entre la Belgique et la France

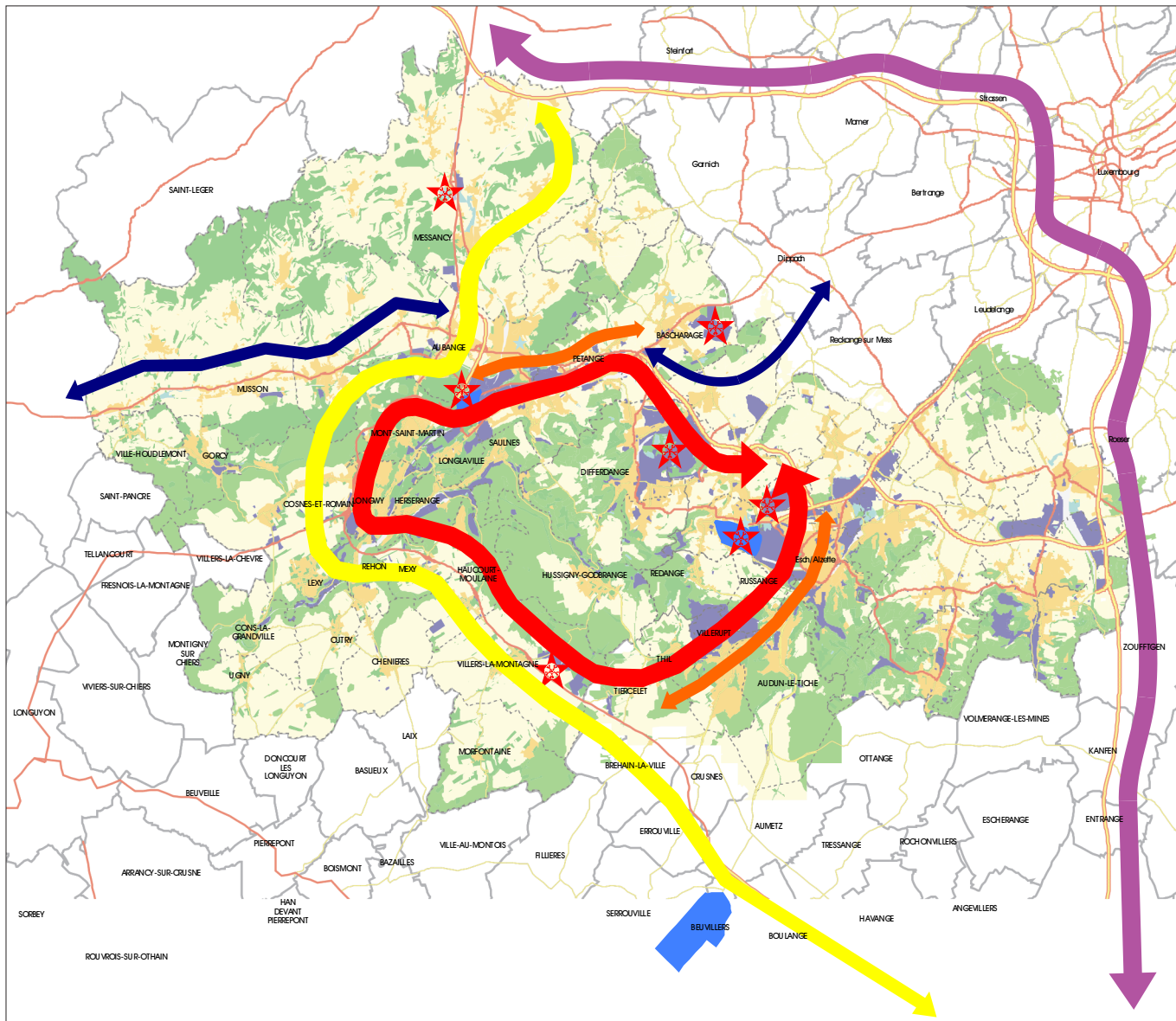
Actuellement, les poids lourds traversant l'Agglomération pour se rendre du nord au sud de l'Europe sont ralentis par des changements de gabarit routier entre les autoroutes E411 belge et A30 française. Le tronçon autoroutier belge A28 ne fait que quelques kilomètres sur la commune d'Aubange et l'autoroute A30 française est relativement éloignée de la frontière belge (arrivée à l'échangeur de Mexy prévue à la fin 2004). Les camions empruntent donc plusieurs routes nationales et parfois des tronçons à deux fois une voie. Le bouclage autoroutier à terme E411/A28/A30 apportera donc une plus grande fluidité sur le réseau routier.

Position n°1 de l'Association Transfrontalière

L'Association Transfrontalière estime donc que la mise au gabarit autoroutier des 2 viaducs français (Viaduc de Piémont de Mont-Saint-Martin et Viaduc de la Chiers de Réhon) et l'achèvement de l'autoroute A28 belge constituent la première priorité en terme d'aménagement routier sur l'Agglomération.

De plus, afin d'éviter une sortie des poids lourds de cet axe autoroutier pour rejoindre les stations services luxembourgeoises de Rodange, l'Association est d'avis qu'une aire de stationnement comprenant une station essence devrait être aménagée le long de l'A28 belge, en territoire luxembourgeois. (Cf. *Aménagements routiers prioritaires soutenus par l'Association Transfrontalière p.29*).

Aménagements routiers prioritaires soutenus par l'Association Transfrontalière



- ➡ Axe autoroutier actuel pour le trafic international
- ★ Pôles d'activité majeurs actuels et à venir

Projets soutenus par l'Association Transfrontalière

- ↻ Bouclage autoroutier E411/A28/A30 pour les flux internationaux
- 🔄 Zukunftsring A30/Collectrice Sud/A4 pour les flux régionaux et transfrontaliers
- ↔ Portions du ring restant à programmer en 2 x 2 voies (Avenue de l'Europe – Jonction A4/A30)
- ↔ Contournante de Bascharage et sécurisation de la N88 belge

L'Association Transfrontalière soutient également l'aménagement d'une station service le long de l'autoroute belge A28 en territoire luxembourgeois

2. La constitution d'un « ZukunftsRing » A30/Collectrice du Sud/A4 et traversant les Parcs d'Activité locaux (PIA – Parc d'Esch/Belval)

Les agglomérations transfrontalières du PED et d'Esch/Villerupt sont caractérisées par l'existence de nombreuses zones d'activité et de pôles d'emplois en émergence. La plupart de ces zones sont situées à proximité d'axes routiers majeurs. On constate que des aménagements routiers programmés localement contribueront à constituer un ring connectant les pôles économiques actuels et à venir (Cf. *Structure et dynamique des réseaux de transport p.27*).

Les pôles de l'Agglomération du PED situés à proximité de ce ring en émergence regroupent environ 250 entreprises et 10 000 emplois. Il faut rajouter à cela les 43 entreprises et les 1 100 emplois de la zone d'activité régionale, ZARE, située à Ehlerange ainsi que les 25 000 emplois attendus sur le pôle d'Esch/Belval. Ce ring permettra de structurer le territoire et de créer des synergies favorables à la croissance économique locale.

Ce ring A30/Collectrice du Sud/A4 en direction d'Esch/Belval va avoir 2 goulots d'étranglement : l'Avenue de l'Europe sur le PIA qui fait le lien entre la collectrice du Sud et la future A30 française (actuelle N52) et le tronçons routier entre l'A30 française et le pôle d'Esch/Belval.

Au niveau du Parc International d'Activité (PIA), une des zones d'activité importantes du territoire, on remarque des embouteillages aux heures de pointe sur l'Avenue de l'Europe. De plus, plusieurs projets locaux (nouveau Lycée de Pétange, extension de l'Athus Terminal Container, nouvel Auchan de Mont Saint-Martin) vont accroître les flux sur cet axe sans compter les flux engendrés par la construction du pôle d'Esch/Belval. Il y a donc un risque réel de paralysie du trafic sur l'Avenue de l'Europe, le seul point d'accès au Luxembourg dans sa partie Sud-Ouest. De même, un simple raccordement à deux fois une voie entre l'A30 française et le Pôles d'Esch/Belval ne sera pas suffisant pour absorber les flux très denses engendrés par ce centre d'activité.

Position n°2 de l'Association Transfrontalière

Afin de boucler ce ring à deux fois deux voies, l'Association Transfrontalière se positionne en faveur des aménagements suivants :

- Une continuité autoroutière à terme entre l'A30 française et l'A4 luxembourgeoise (Esch/Luxembourg-Ville) passant par le pôle d'Esch/Belval (Cf. *Aménagements routiers prioritaires soutenus par l'Association Transfrontalière p.29*).
- Un doublement des voies de l'Avenue de l'Europe qui devrait également bénéficier d'une voie en site propre pour les bus transfrontaliers et d'un passage en souterrain des ronds-points (Cf. *Aménagements routiers prioritaires soutenus par l'Association Transfrontalière p.29*).

L'Association estime également qu'un service d'autobus transfrontaliers devrait être mis en place sur ce ring afin de connecter les zones résidentielles et les pôles d'emplois situés le long de cet axe.

3. L'aménagement du contournement de Bascharage et la sécurisation de la N88 belge

La N5 luxembourgeoise qui traverse le cœur de la commune de Bascharage est très utilisée par les actifs frontaliers se dirigeant vers Luxembourg-Ville. Cette situation est tout a fait préjudiciable à la qualité de vie dans les espaces résidentiels de la commune situés le long cet axe. De plus, cette route est rapidement saturée étant donné le type de voirie et le passage en zone urbaine (route à deux fois une voie, feux de circulation, vitesse limitée à 50 km/h).

Dans le même temps, les villages belges de Signeux, Baranzy, Musson et Halanzy traversés par la N88 doivent faire face à un flux de poids lourds qui pose des problèmes de sécurité pour les populations locales.

Position n°3 de l'Association Transfrontalière

L'Association est en faveur de la position du collège échevinal de Bascharage qui souhaite le contournement du centre de sa commune (Cf. *Aménagements routiers prioritaires soutenus par l'Association Transfrontalière p.29*).

Elle soutient également les collèges échevinaux belges de Musson et d'Aubange dans leur souhait de sécuriser la N88 (Cf. *Aménagements routiers prioritaires soutenus par l'Association Transfrontalière p.29*).

L'aménagement de plusieurs routes sur l'Agglomération est nécessaire. Cependant il ne peut pas constituer la seule réponse aux enjeux de déplacements actuels et futurs du territoire. Il paraît indispensable de développer également les services de transports collectifs adaptés et une offre en transport multimodal.

II. Favoriser le développement des services de transports collectifs et des déplacements multimodaux

Malgré l'existence d'une offre en transport collectif, les déplacements domicile-travail des frontaliers s'effectuent encore essentiellement en voiture. Les flux automobiles enregistrés sur l'Avenue de l'Europe, artère centrale de l'Agglomération, sont très importants (26 000 équivalents véhicules privés/jr). Le développement d'une offre adaptée en transports collectifs est indispensable pour inciter les automobilistes à prendre les transports en commun dans le cadre d'un déplacement multimodal.

Parallèlement à cela, le flux de poids lourds au sein du territoire est très conséquent. Chaque jour, ce sont en moyenne 3 000 camions qui passent par l'Avenue de l'Europe.

C'est pourquoi l'Association se positionne en faveur de :

1. Un développement de l'offre ferroviaire transfrontalière

On constate actuellement que 6 des 8 gares/haltes ferroviaires de l'Agglomération se situent au Luxembourg. De plus, malgré l'existence de services ferroviaires transfrontaliers en développement, l'offre maximale de services voyageurs en direction des pôles d'emplois luxembourgeois se situe en gare de Rodange et de Pétange.

Dans le même temps, on remarque l'existence d'un nombre toujours aussi important de camions traversant l'Agglomération malgré l'existence d'infrastructures pour le trafic ferroviaire fret transfrontalier.

Position n°4 de l'Association Transfrontalière

L'Association Transfrontalière est donc en faveur des projets d'ouverture d'haltes ferroviaires sur les versants français et belges du territoire afin de limiter les flux automobiles transfrontaliers dans le cadre d'un parcours multimodal. Plusieurs gares voyageurs ont été désaffectées sur le réseau belge notamment entre Virton et Athus. L'Association soutient la position de réouverture de ces haltes défendue par les collègues échevinaux d'Aubange, Messancy et Musson.

L'Association est également favorable au développement du nombre de services ferroviaires transfrontaliers entre la gare de Rodange et celles de Longwy et d'Athus. Elle soutient également les projets ferroviaires luxembourgeois locaux présentés dans le concept Mobilité.lu et consistant à dédoubler l'axe Pétange/Luxembourg via Bascharage et à augmenter les services entre Rodange et Esch via Differdange. Ces projets permettront d'accroître la flexibilité de ce moyen de transport.

Elle approuve également la création de Park-and-Rail structurants à proximité des gares voyageurs importantes dont celle de Rodange

Elle soutient aussi les politiques régionales et nationales visant à développer le trafic ferroviaire fret transfrontalier.

2. Un dialogue transfrontalier accru entre les différents acteurs publics et privés des transports collectifs voyageurs

La mise en place d'un transport multimodal suppose une organisation entre les différents acteurs publics et privés des différents modes de transport collectif.

Position n°5 de l'Association Transfrontalière

L'Association Transfrontalière souhaite que le dialogue entre les acteurs des transports collectifs (fer/bus) se développe pour faciliter une plus grande harmonisation de la tarification et des horaires. C'est pourquoi, elle organisera un atelier transfrontalier «Transports» réunissant tous ces acteurs afin d'accompagner la démarche.

3. Un Plan de Déplacement des Salariés (PDS) pour l'Agglomération Transfrontalière en cas de potentialité avérée

Un Plan de Déplacement des Salariés (PDS) a pour but de trouver des alternatives à l'utilisation individuelle de l'automobile pour les déplacements domicile-travail afin de désengorger les routes. L'Association Transfrontalière a décidé de lancer une étude-action PDS pour définir la pertinence d'un tel plan de mobilité au niveau local. L'objectif final serait de faciliter le déplacement des actifs résidant et travaillant sur l'Agglomération et donc de rendre un service territorial en matière de transport (co-voiturage, bus d'entreprises...).

Position n°6 de l'Association Transfrontalière

En cas de faisabilité du Plan de Déplacement des Salariés, l'Association contribuera activement à la proposition de scénarios concrets avec l'appui des entreprises locales et des acteurs publics des transports.

4. La constitution d'un réseau transfrontalier de pistes cyclables

Actuellement les pistes cyclables sont présentes essentiellement sur le versant luxembourgeois de l'Agglomération et elles ne sont destinées qu'à la pratique des loisirs. Elles ne répondent pas aux besoins d'une desserte inter et intra-urbaines (notamment vers les établissements scolaires).

Position n°7 de l'Association Transfrontalière

L'Association est en faveur de la création d'un réseau de pistes cyclables urbaines et transfrontalières afin de faciliter les déplacements individuels non motorisés et notamment ceux des élèves scolarisés sur l'Agglomération.

III. Mettre en place un système de communication et d'écoute des populations locales afin de faciliter le développement du transport multimodal

Il est nécessaire d'informer les populations locales sur les questions de mobilité pour faciliter le développement du transport multimodal. De plus, il est important de mesurer les demandes et les difficultés rencontrées par les populations résidentes en matière de mobilité afin d'orienter les politiques de transport. **C'est pourquoi, l'Association s'avère favorable à la mise en place à terme de :**

1. Un service d'information local sur la mobilité

Il n'existe pas actuellement de point d'information central sur les modes de transport utilisables par les usagers de l'Agglomération Transfrontalière.

Position n°8 de l'Association Transfrontalière

L'Association souhaite la mise en place d'un service d'agglomération dont l'objectif sera de signaler aux populations du territoire les options en présence pour se déplacer au sein de l'Agglomération ainsi qu'en direction de destinations périphériques. Il pourrait également s'accompagner d'une plateforme de mise en relation des automobilistes pour organiser un co-voiturage.

2. Un suivi des demandes et des problèmes vécus au quotidien par les usagers des transports

Il est indispensable de connaître les besoins en mobilité de la population locale sur le long terme si l'on souhaite établir des politiques de transport adaptées et efficaces.

Position n°9 de l'Association Transfrontalière

L'Association estime que cette écoute de la demande pourra passer à la fois par des enquêtes auprès d'échantillons de résidents, mais aussi par des réunions débats avec la population locale et ses diverses représentations.

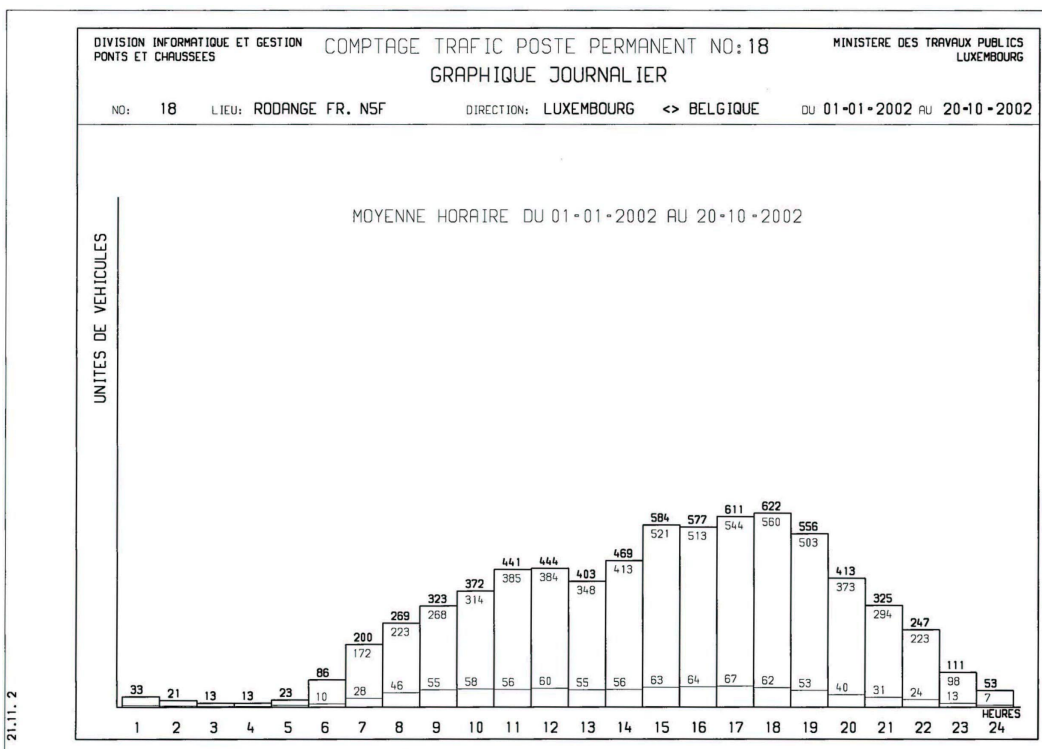
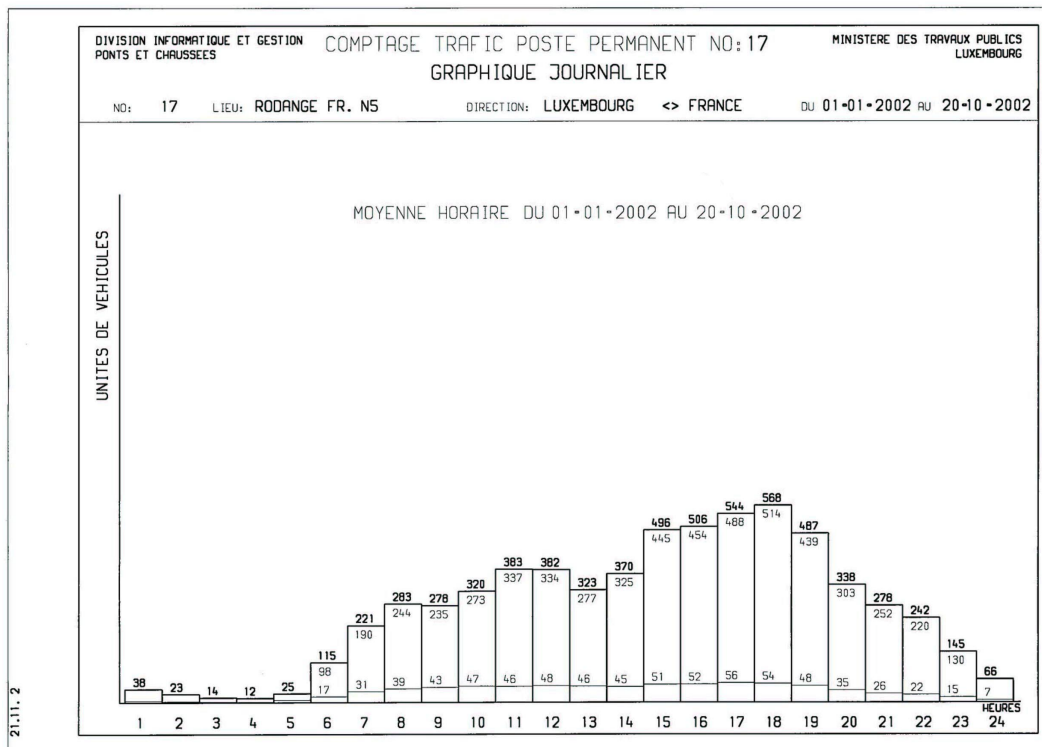
Annexes

Annexe 1 : Evolutions du trafic sur les points de comptage routiers belges et luxembourgeois au cours de la journée.....	36
Annexe 2 : Déplacements domicile-travail des frontaliers.....	40
Annexe 3 : Mobilité transfrontalière dans la Région	42
Annexe 4 : Membres de la Task Force « Transports » Grande Région	43



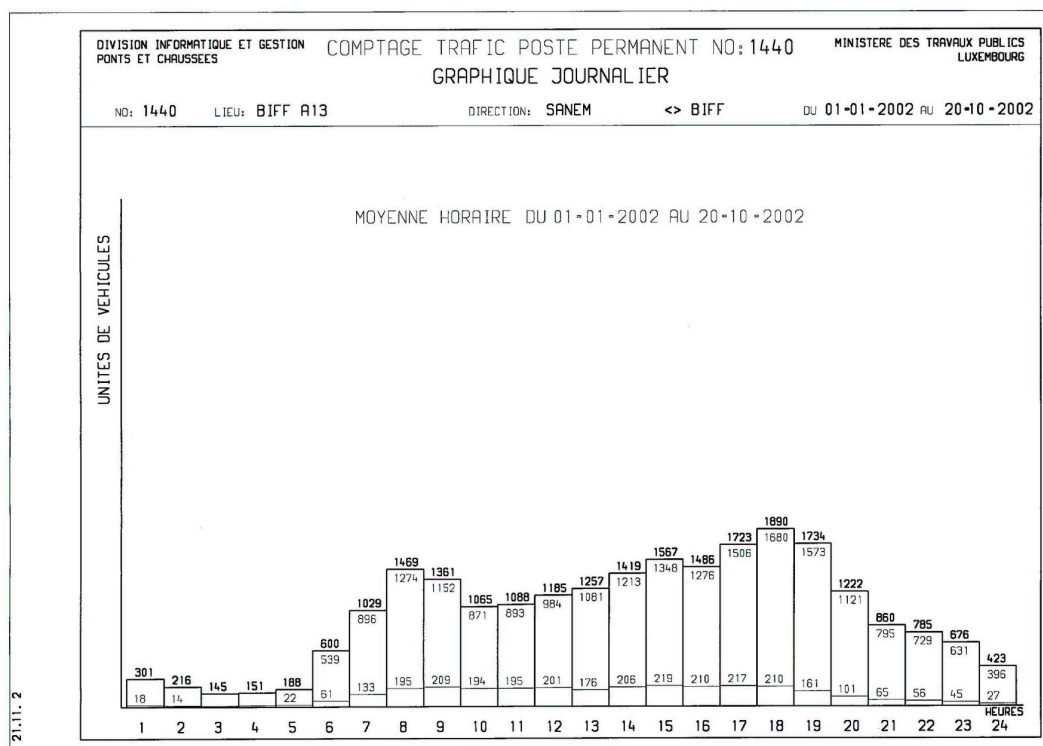
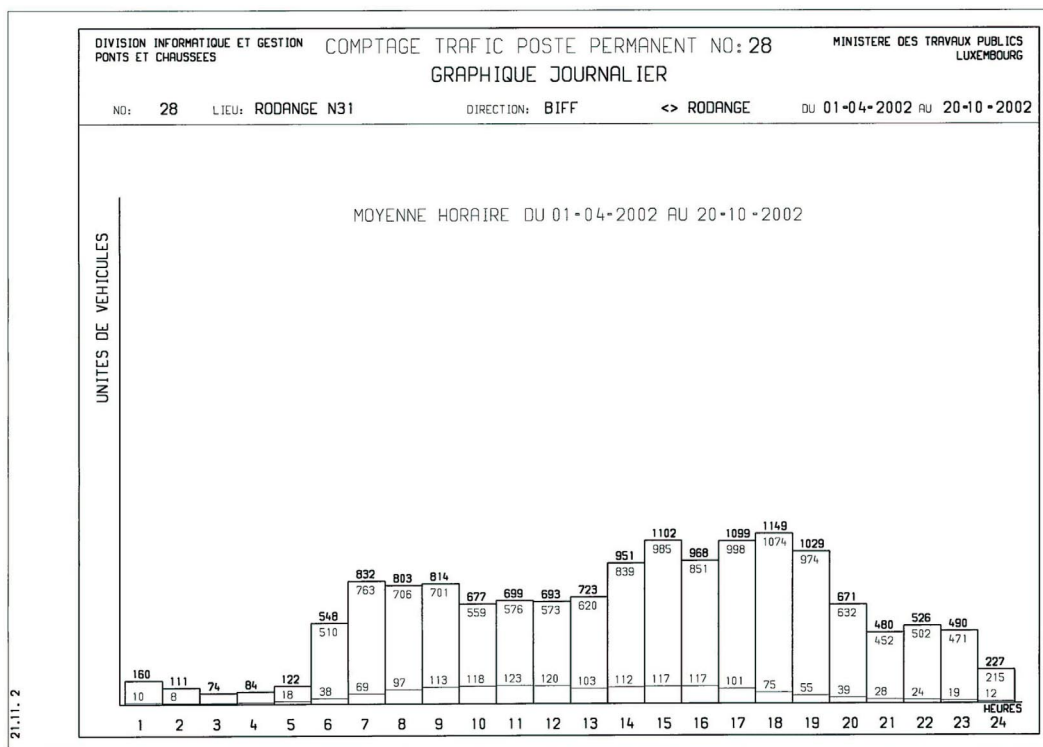
Annexe 1 :

Evolutions du trafic sur les points de comptage routiers belges et luxembourgeois au cours de la journée



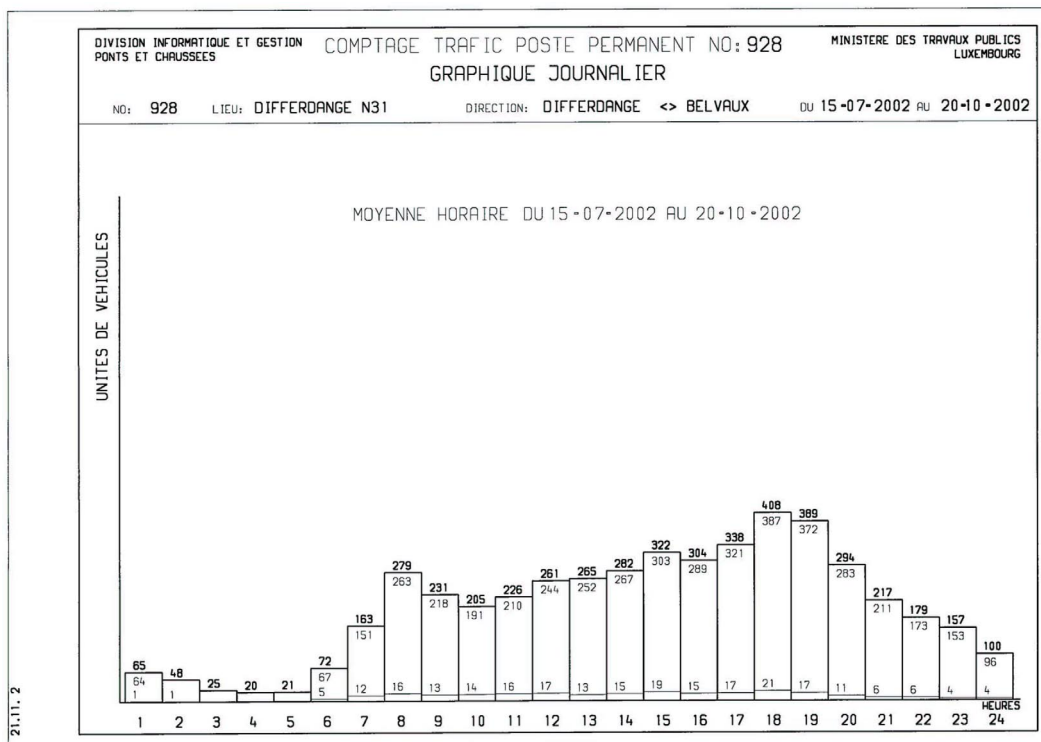
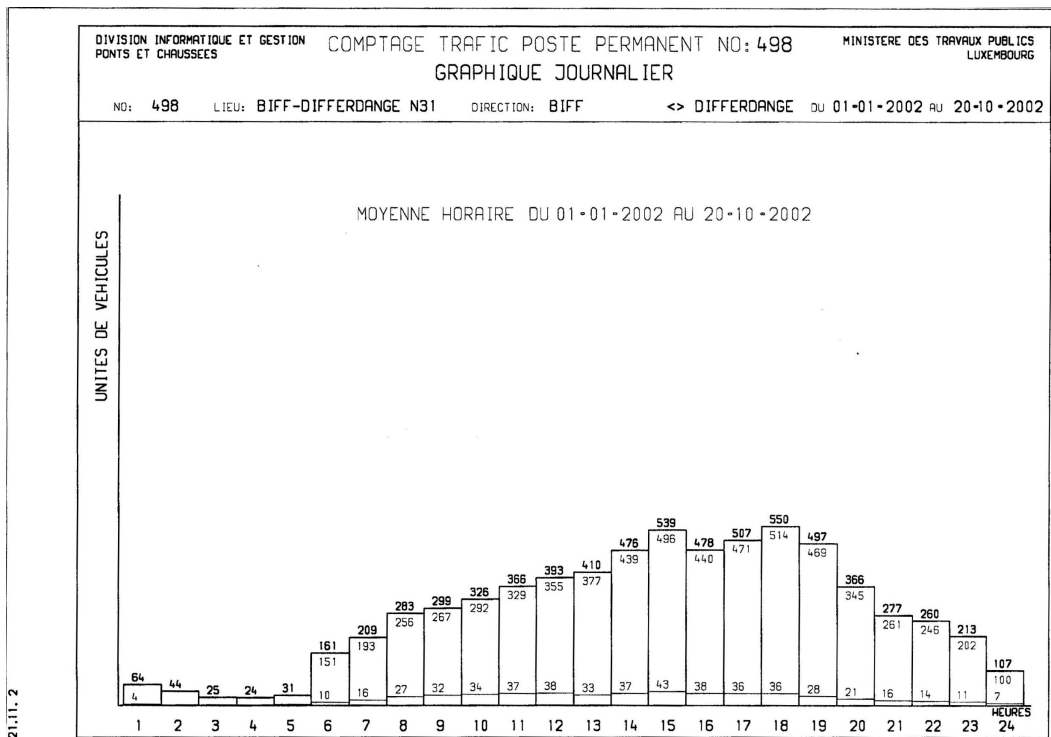
Annexe 1 :

Evolutions du trafic sur les points de comptage routiers belges et luxembourgeois au cours de la journée



Annexe 1 :

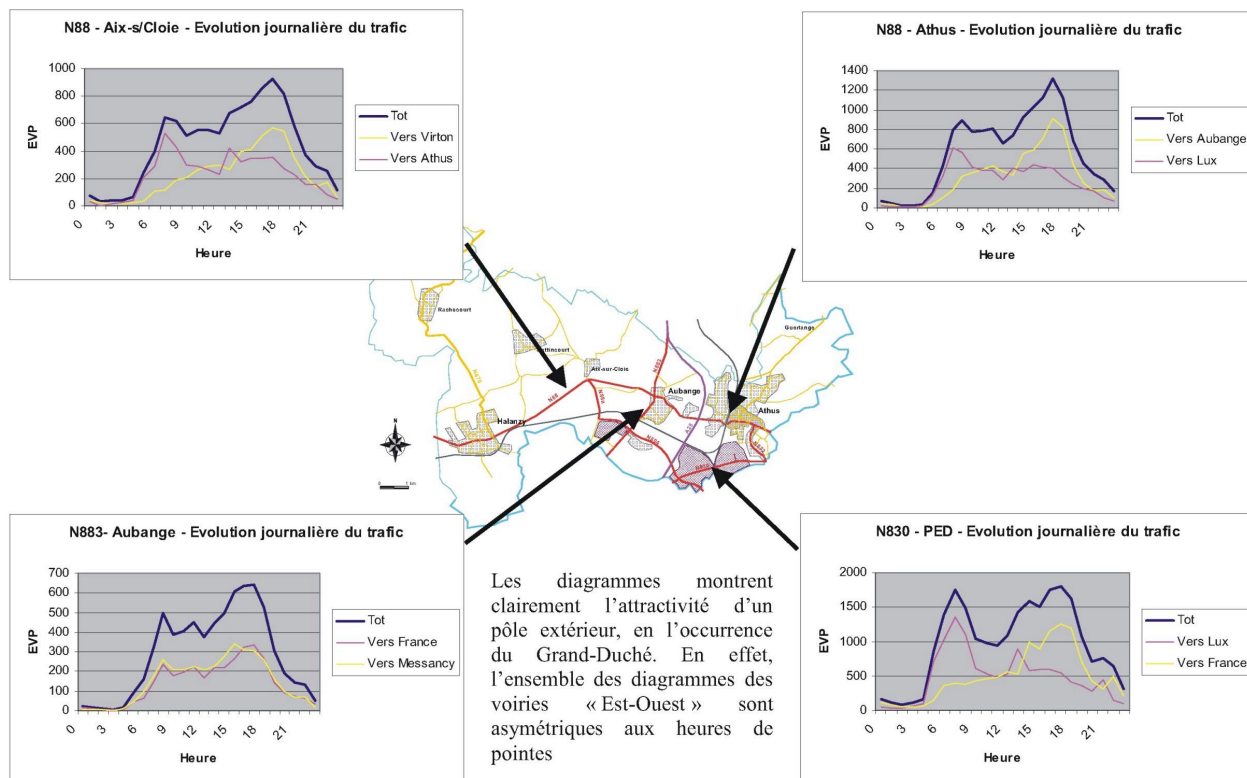
Evolutions du trafic sur les points de comptage routiers belges et luxembourgeois au cours de la journée



Annexe 1 : Evolutions du trafic sur les points de comptage routiers belges et luxembourgeois au cours de la journée

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE D'AUBANGE – DIAGNOSTIC

EVOLUTION JOURNALIERE



Annexe 2 : Déplacements domicile-travail des frontaliers (en voiture)

	A partir de	Nombre de Trajets quotidiens							Total	%
		En direction de								
Pays		Luxem bourg Ville	Région Centre Sud	Région Sud	Région Ouest	Région Centre Nord	Région Ouest	Région Nord		
B	Arlon	936	904	187	17	216	94		2355	4
B	Aubange	563	999	675	14	46	57		2355	4
B	Messancy	622	468	277	8	45	22		1442	3
B	Agglomération de Virton	1034	1485	510	21	146	263	6	3465	6
B	Ardenes	1885	1136	297	108	467	1485	1475	6854	12
D	Agglomération de Saarlouis	859	569	216	561	22	2		2228	4
D	Agglomération de Merzig	219	498	75	485	47	1	5	1330	2
D	Agglomération de Trèves	1262	2006	141	1633	83		63	5189	9
D	Eifel	1041	837	142	1270	552	53	561	4457	8
D	Agglomération de Saarbrück	146	152	35	71	6	2	1	414	1
D	Axe Wittlich-Koblenz	131	107	10	112	2	2	7	371	1
F	Longwy et environ	1245	1965	1330	68	21	76		4705	8
F	Villerupt	1267	448	991	27	6	7		2746	5
F	Fontoy	1298	489	1167	56	4	11		3025	5
F	Cattenom	1422	583	544	295	20	0		2864	5
F	Région des Ardenes	56	16	2	2	5	3	1	86	0
F	Agglomération de Verdun	69	129	80	13	1	13		305	1
F	Axe Briey-Conflans-en-Jarnisy	719	322	594	30	2	12		1679	3
F	Axe Thionville-Metz	6500	1524	1627	516	67	18		10253	18
	Total	21274	14636	8900	5308	1760	2122	2119	56120	
	%	38	26	16	9	3	4	4		

Source : Trafico - 1997

Annexe 2 : Déplacements domicile-travail des frontaliers (en transport public)

	A partir de	Nombre de Trajets quotidiens							Total	%
		En direction de								
Pays		Luxem bourg Ville	Région Centre Sud	Région Sud	Région Ouest	Région Centre Nord	Région Ouest	Région Nord		
B	Arlon	884	711	111	16	126	34		1880	41
B	Aubange	176	113	60	3	3	1		355	8
B	Messancy	22	8	6	0	0	0		36	1
B	Agglomération de Virton	3	4	0	0	0	0	0	8	0
B	Ardenne	23	9	1	1	6	31	79	150	3
D	Agglomération de Sarlouis	0	0	0	0	0	0		0	0
D	Agglomération de Merzig	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D	Agglomération de Trèves	137	206	15	152	6		5	520	11
D	Eifel	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D	Agglomération de Saarbrück	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D	Axe Wittlich-Koblenz	1	1	0	2	0	0	0	4	0
F	Longwy et environ	84	65	46	3	0	0		199	4
F	Villerupt	0	0	0	0	0	0		0	0
F	Fontoy	188	48	133	4	0	0		373	8
F	Cattenom	0	0	0	0	0	0		0	0
F	Région des Ardenne	0	0	0	0	0	0	0	0	0
F	Agglomération de Verdun	0	0	0	0	0	0		0	0
F	Axe Briey-Conflans-en-Jarnisy	0	0	0	0	0	0		0	0
F	Axe Thionville-Metz	618	163	193	58	9	1		1041	23
	Total	2134	1327	565	238	150	67	84	4566	
	%	47	29	12	5	3	1	2		

Source : Trafico - 1997

Annexe 3 : Mobilité transfrontalière dans la Région

Luxembourg : Durée des mouvements transfrontaliers

Destination de...à Luxembourg Ville	Train				Voiture	Durée mouvement du
	Trains (7-9 h)	Changement	Durée du mouvement (min)	Durée du voyage (min)	Durée du voyage (min)	
France						
Thionville	9	0	24	54	29	1,9
Metz	7	0 à 1	53	83	45	1,8
Nancy	5	0 à 1	93	123	84	1,5
Longwy	4	0	37	67	37	1,8
Longuyon	3	1 à 2	72	102	55	1,9
Allemagne						
Trèves	3	0 à 1	57	87	37	2,4
Belgique						
Arlon	7	0	21	51	24	2,1
Virton	-				35	
Athus (Aubange)	2	0 à 1	36	66	30	2,2

Source : Mobilité Transfrontalière dans la Région – Analyse et évaluation – R. Molitor – Trafico - Octobre 2001



Annexe 4 : Membres de la Task Force « Transports » Grande Région

Grand-Duché de Luxembourg

Monsieur Georges MOLITOR
Directeur Adjoint
Administration des Ponts et Chaussées
38, Boulevard de la Foire
L- 1528 Luxembourg
Tel. :00.352.45.05.91
Fax : 00.352.45.32.98
Mail : georges.molitor@pch.etat.lu

Monsieur Paul SCHMIT
Commissaire au Gouvernement
Ministère des Transports
19-21, Boulevard Royal
L- 2449 Luxembourg
Tel. :00.352.478.44.20
Fax : 00.352.24.18.17
Mail : pascale.hauffels@tr.etat.lu

Lorraine

- Conseil Régional de Lorraine

Monsieur Pierre LAMOTTE
Directeur des Transports Ferroviaires, des Routes et des Voies Navigables
Conseil Régional de Lorraine
Place Gabriel Hocquard
BP 81004
F- 57036 METZ Cedex 1
Tel. :00.33.3.87.33.62.99
Fax : 00.33.3.87.33.61.61
Mail : pierre.lamotte@cr-lorraine.fr

- Conseil Général de Moselle

Monsieur Christian LEFEBVRE
Direction de la Division des Routes à la Direction des Routes, des Transports et des Constructions
Conseil Général de Moselle
Hôtel du Département
BP 11096
F- 57036 METZ Cedex 1
Tel. :00.33.3.87.34.75.50
Fax : 00.33.3.87.34.75.35
Mail : christian.lefebvre@cg57.fr

Saarland

Monsieur Gert HEIL
Ministerium für Wirtschaft
Am Stadtgraben 6-8
D- 66111 Saarbrücken
Tel. :00.49.681.501.46.59
Fax : 00.49.681.501.46.64
Mail : g.heil@wirtschaft.saarland.de

Rheinland-Pfalz

Monsieur Bernhard KNOOP
Baudirektor
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau
Stiftsstrasse 9
D- 55116 Mainz
Tel. :00.49.6131.16.22.09
Fax : 00.49.6131.16.44.44
Mail : bernhard.knoop@mwwlw.rlp.de

Wallonie, Communauté française

Monsieur Edouard BORREMANS
Inspecteur Général
Ministère Wallon de l'Équipement et des Transports
Boulevard du Nord, 8
B- 5000 Namur
Tel. :00.32.81.77.31.21
Fax : 00.32.81.77.38.33
Mail : eborremans@met.wallonie.be

Deutschsprachige Gemeinschaft Belgiens

Monsieur Marc LANGOHR
Wirtschaftsförderungsgesellschaft
Quartum Zenter Hütte 79
B- 4700 Eupen
Tel. :00.32.87.56.82.01
Fax : 00.32.87.74.33.50
Mail : marc.langohr@wfg.be

Conseil Economique et Social de la Grande Région

Madame Madeleine THIEBAUT
Comité Economique et Social de la Grande Région
2, rue Jallement
F- 54740 Lemainville
Tel. :00.33.3.83.17.86.86
Fax : 00.33.3.83.17.86.89
Mail : mthiebaut@force-ouvriere.fr

Source : Présidence du Grand-Duché de Luxembourg – Task force « Infrastructures des Transports » - Mondorf-les-bains – 2001

