

PNM 2035

Plan national
de mobilité

Réunion publique
Mierscher Kulturhaus
5 mai 2022

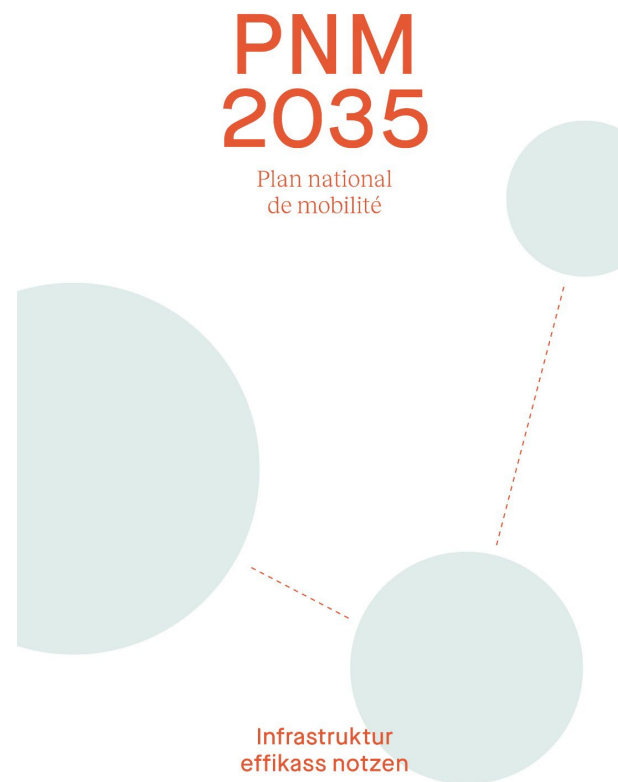
Infrastruktur
effikass notzen

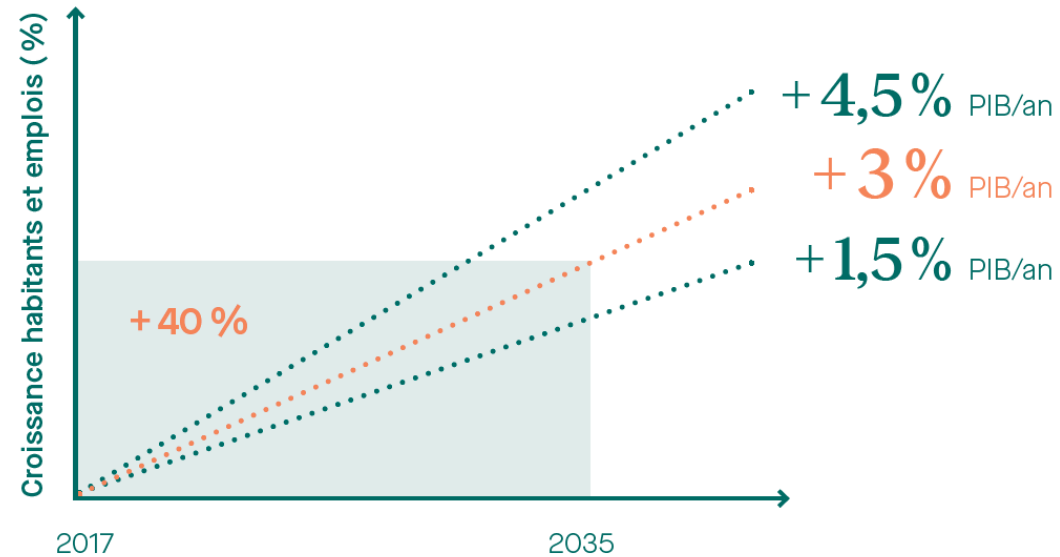


LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

[Vidéo PNM 2035](#)
[Plan national de mobilité](#)

YouTube MMTP Luxembourg





- Scénario de croissance « moyen » du STATEC : + 40% en 2035, par rapport à 2017.*
- Si la croissance s'avérait plus forte, les solutions préconisées par le PNM 2035 devraient être implémentées quelques années plus tôt. Si elle s'avérait plus faible, elles devraient être en place quelques années plus tard.

*Projections macroéconomiques et démographiques de long terme, 2017

Comment les comportements de mobilité varient-ils ?

PNM 2035 – Plan national de mobilité

Trois agglomérations :

Ville de Luxembourg et sa Ceinture suburbaine

Esch & Belval et Sud urbain

Nordstad

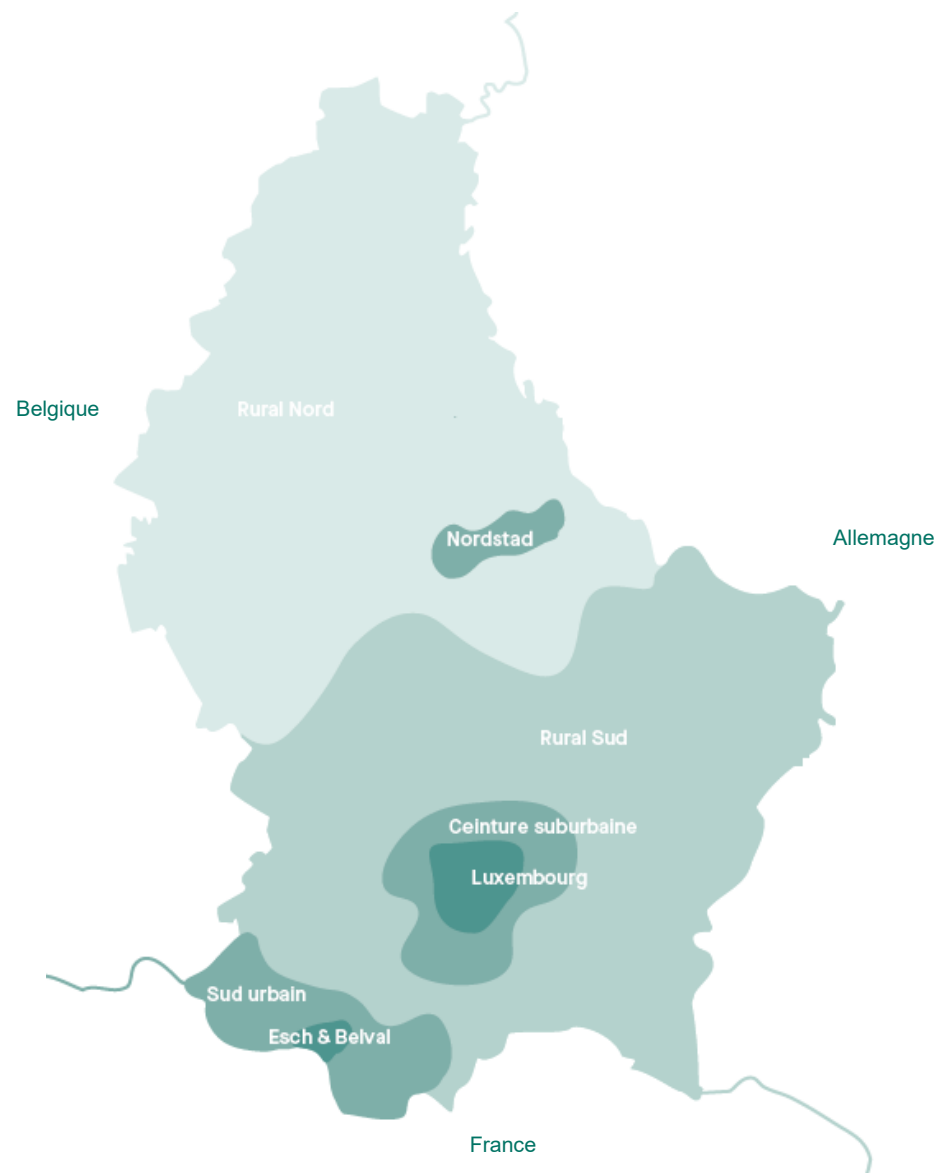
Deux régions rurales :

Rural Sud, orienté vers Luxembourg-ville

Rural Nord, orienté également vers la Nordstad

Trois régions transfrontalières :

en France, en Belgique et en Allemagne



Voir p. 10-13

Où les déplacements se concentrent-ils?

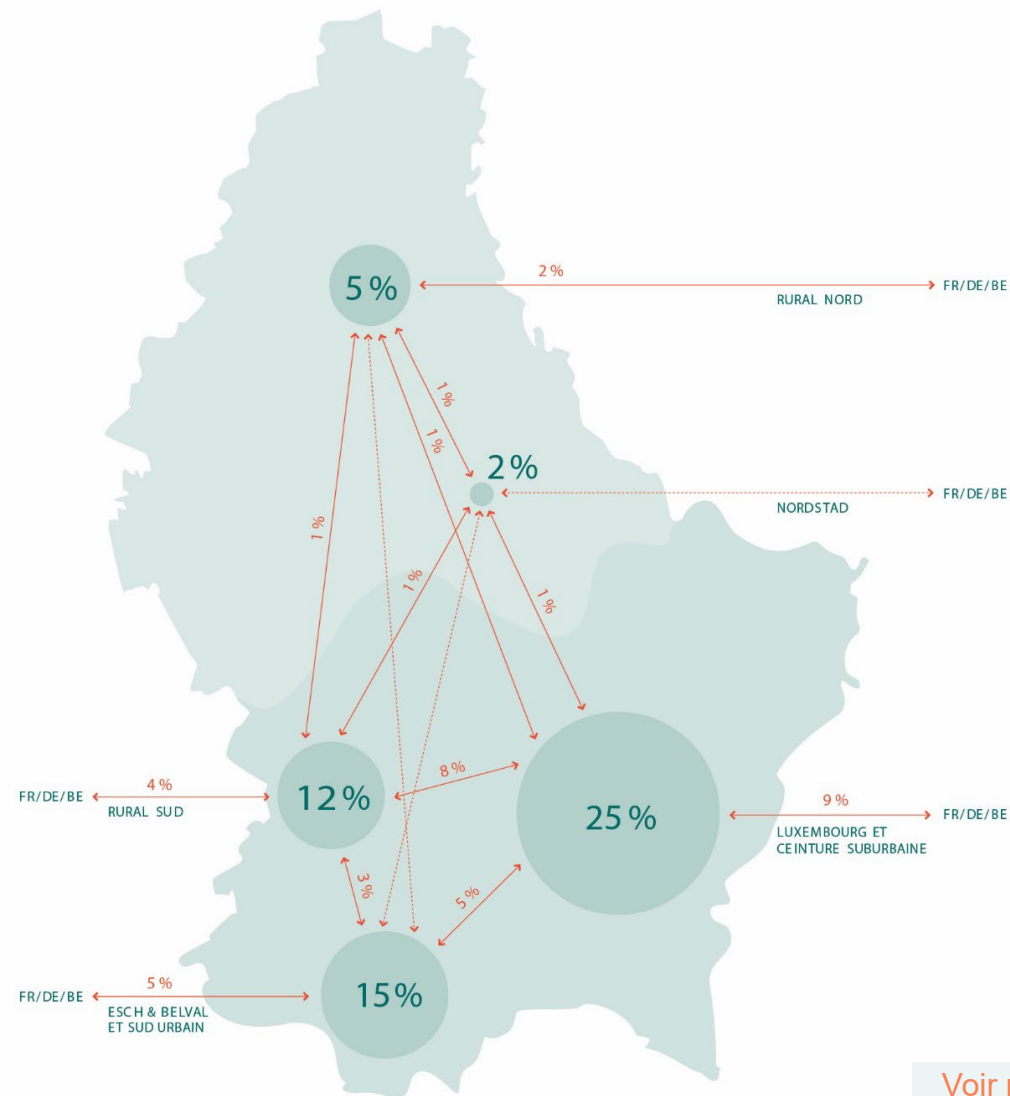
49% sont en relation avec la ville de Luxembourg et sa Ceinture suburbaine

42% ne quittent pas l'une des trois agglomérations du pays

24% ne quittent pas le milieu rural

20% sont transfrontaliers

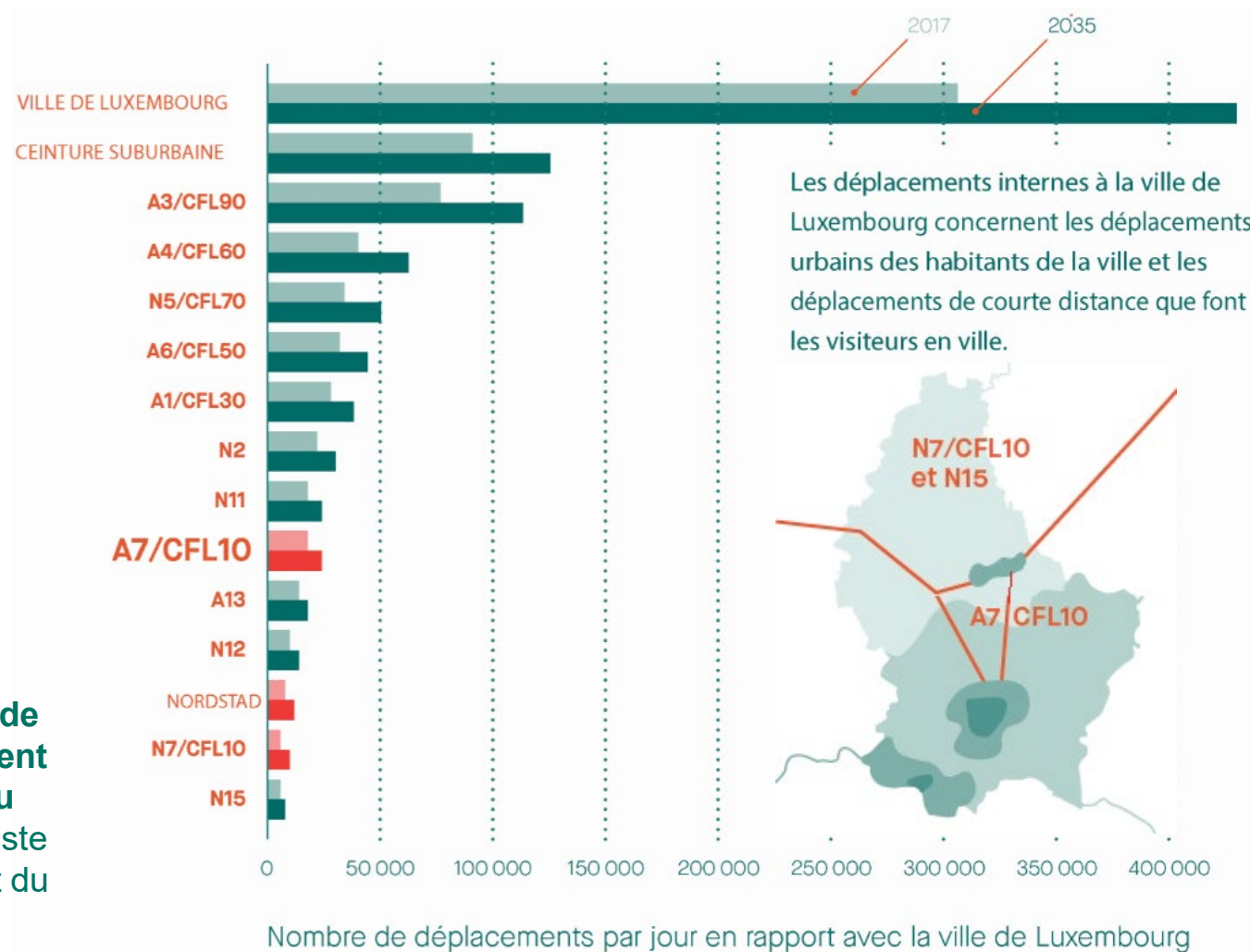
Contrairement à ceux indiqués sur la carte à droite, ces pourcentages ne sont pas cumulatifs : un déplacement transfrontalier peut être en relation avec la Ceinture suburbaine, etc.



Quels sont les 3 principaux défis pour 2035?

1. Organiser les flux en rapport avec la ville de Luxembourg.
2. Évoluer vers une mobilité urbaine dans les trois agglomérations.
3. Appréhender le milieu rural de façon différenciée.

Pour les flux en rapport avec la ville, la vallée de l'Alzette (corridor A7/CFL10) accueille également les déplacements de la Nordstad et du nord du pays. Malgré cela, le total des déplacements y reste inférieur à ceux des grands corridors de transport du sud du pays (A3/CFL90, A4/CFL60, N5/CFL70 et A6/CFL50).



Quelles sont les opportunités pour 2035?



Succès de toute offre de transport de qualité



Popularité du vélo



Capacité des transports en commun



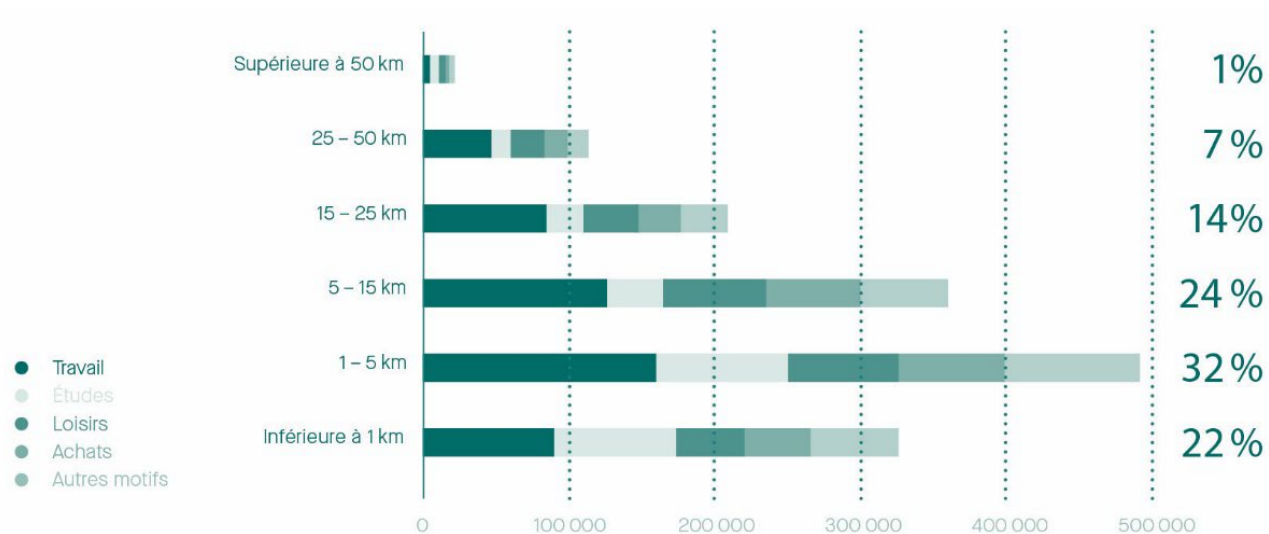
Covoiturage sur les autoroutes transfrontalières



Gestion du stationnement



Distance de déplacement

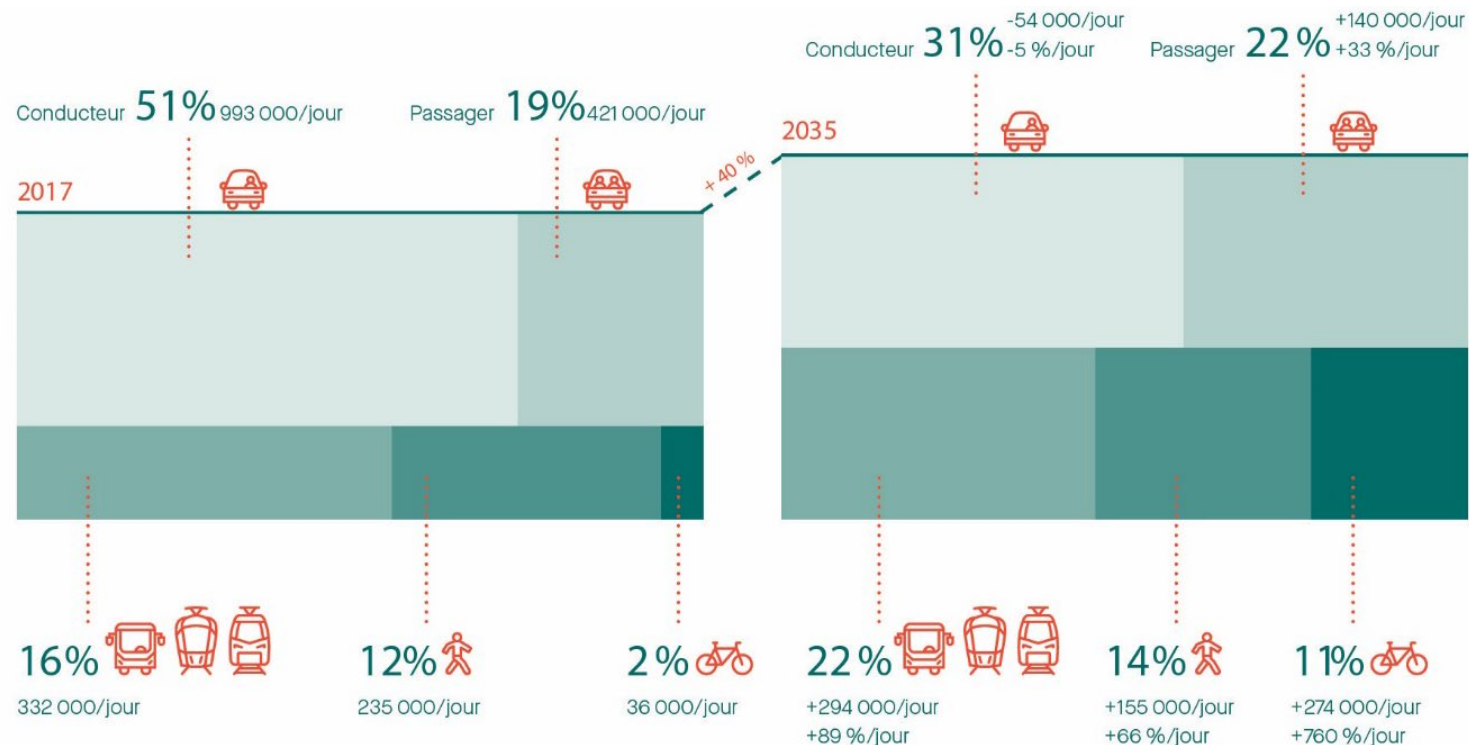


En 2017,

- 54% des déplacements des résidents étaient inférieurs à 5 km
- un tiers des déplacements inférieurs à 1 km et deux tiers des déplacements d'une distance comprise entre 1 et 5 km étaient effectués en voiture.
- Il en résulte un énorme potentiel de report modal sur les distances courtes.

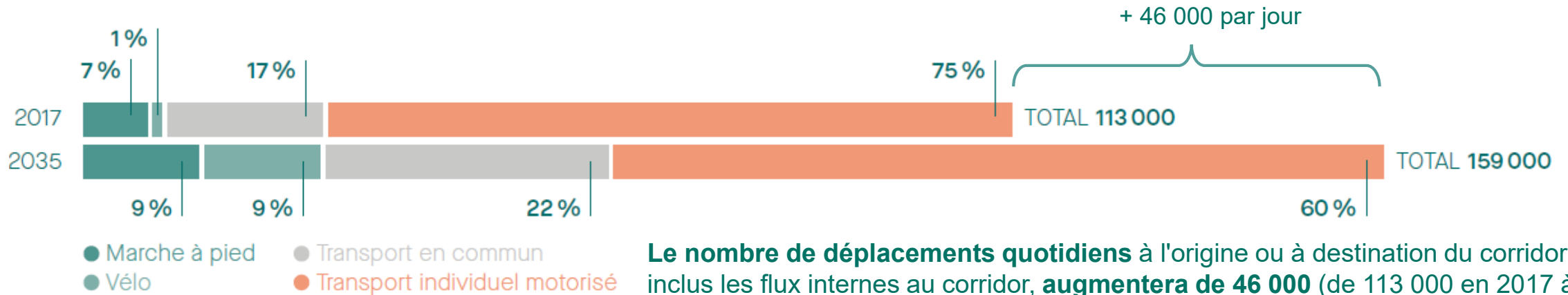
Objectifs minima de report modal jusqu'en 2035

Assurer 40% de déplacements de plus avec moins de voitures qu'en 2017.



Plus les déplacements seront courts et en milieu urbain, moins ils devront être effectués en voiture.

Évolution nécessaire des parts modales du corridor A7/CFL10 (sans transit)



Le nombre de déplacements quotidiens à l'origine ou à destination du corridor, y inclus les flux internes au corridor, **augmentera de 46 000** (de 113 000 en 2017 à 159 000 en 2035).



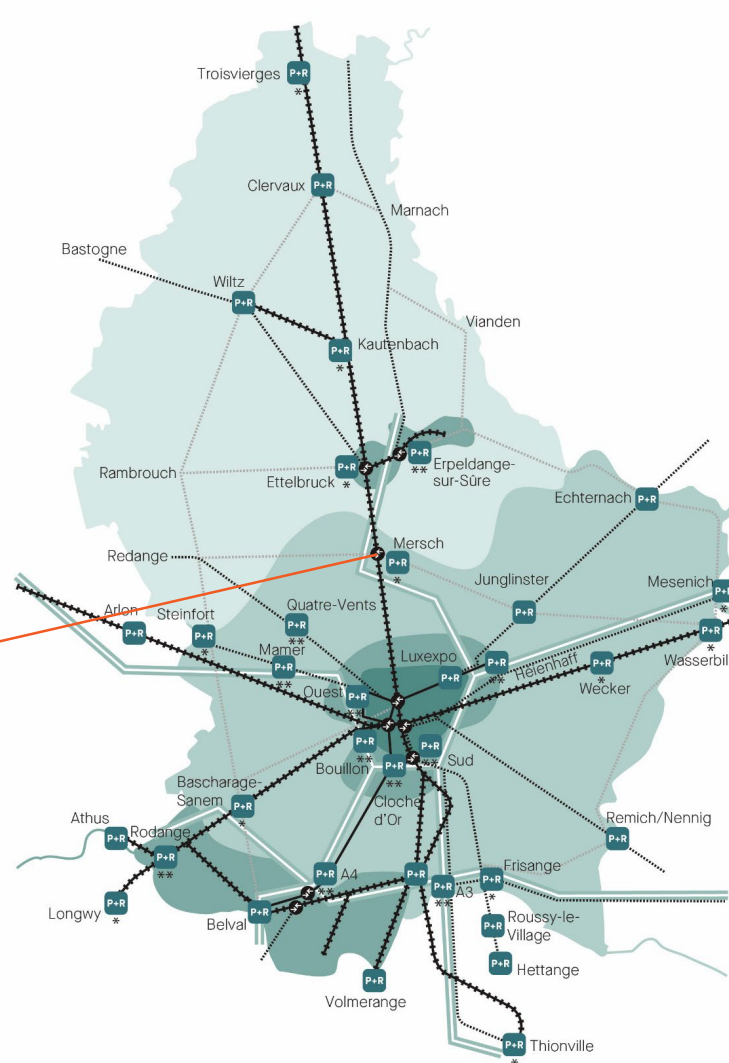
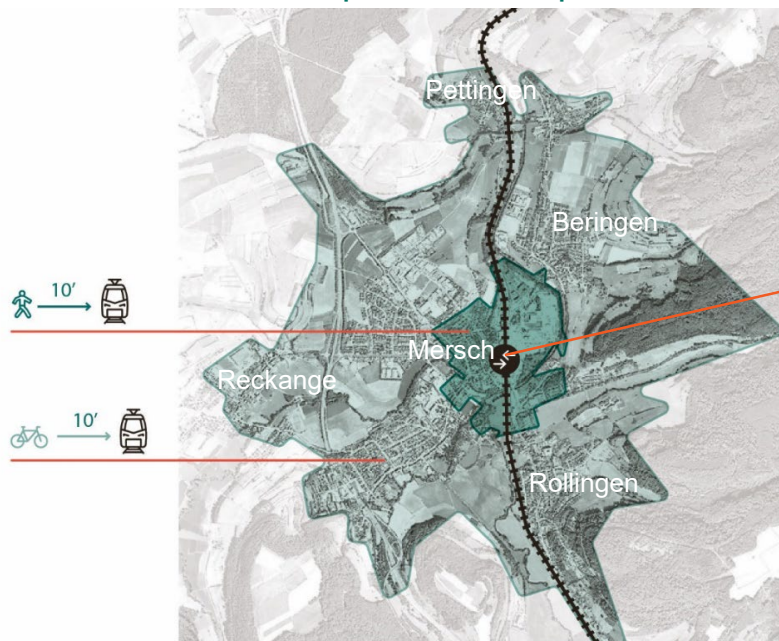
Objectifs minima pour 2035 par rapport à 2017 :

- Le nombre de déplacements en voiture ne peut augmenter que légèrement (+ 11 000 par jour ou + 13 %)
- Les déplacements à pied et en transport en commun doivent presque doubler (+ 22 000 par jour ou + 82 %)
- Un essor massif du vélo est nécessaire (+ 13 000 déplacements par jour ou 12 fois plus qu'en 2017)

Développer l'intermodalité

- **Limiter le nombre de transbordements** entre véhicules des transports en commun et **améliorer la fiabilité des connexions**
- **Étendre l'offre de P+R**
- **Améliorer l'accessibilité des gares et arrêts**

Gare de Mersch: temps d'accès à pied et à vélo

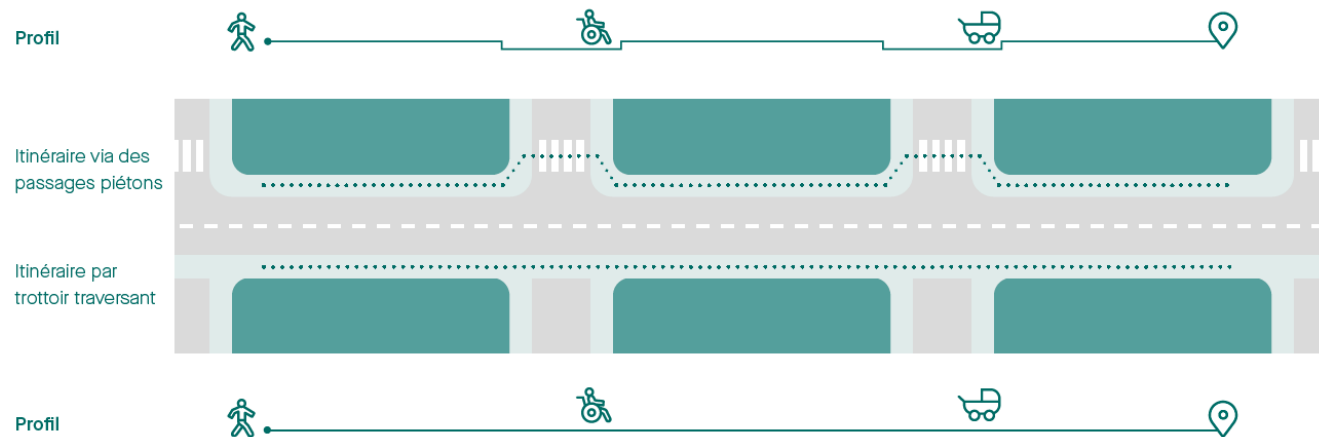


Même en dehors de la ville de Luxembourg, 60 % des résidents habitent à moins de dix minutes à vélo d'une gare CFL.

Le réseau piéton

Objectif : Faire de la marche à pied l'option la plus attractive pour les déplacements de très courte distance.

Le trottoir classique (en haut) comparé au trottoir traversant (en bas) :



Le long des routes principales, le trottoir traversant offre aux piétons le même confort qu'aux voitures : **un trajet sans détour ni obstacle.**



Point de vue du piéton

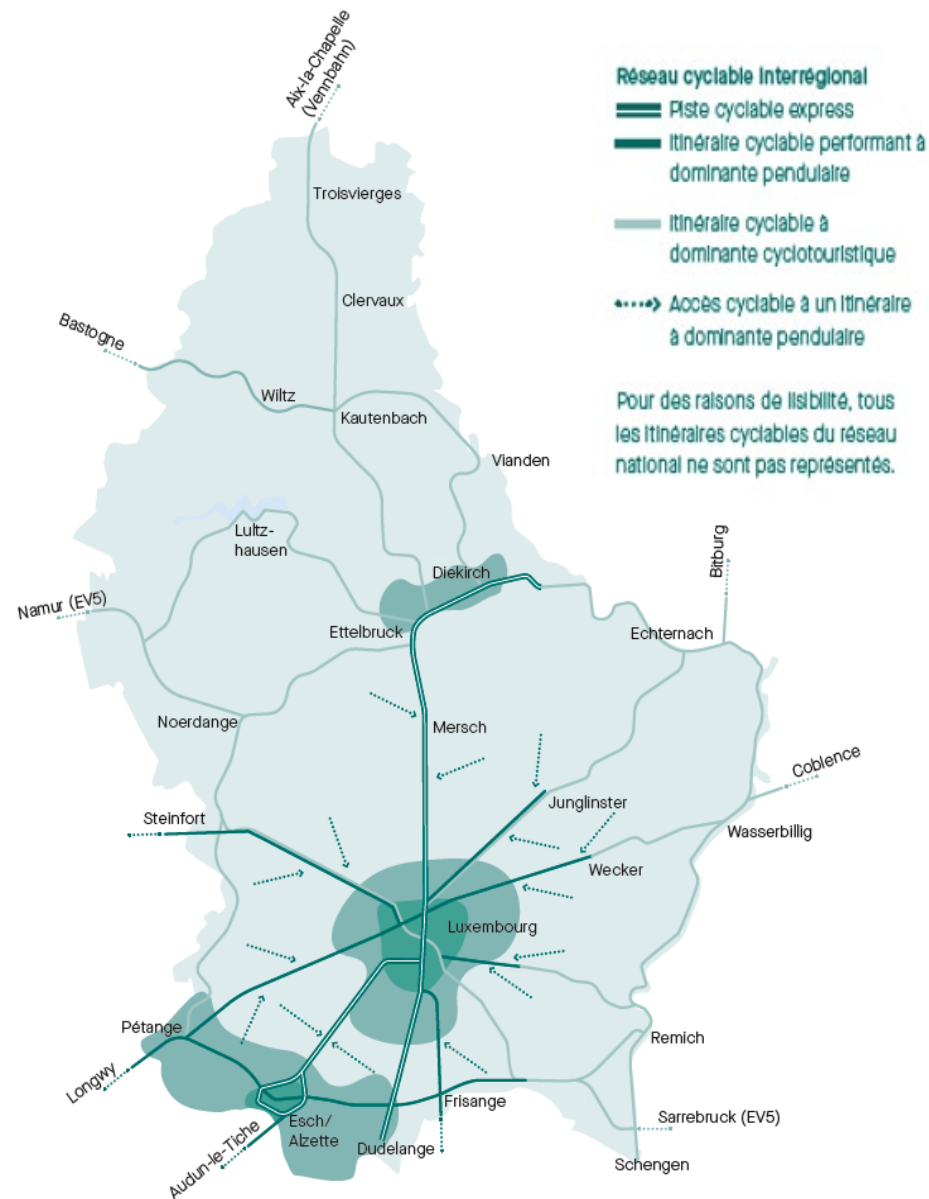


Point de vue de l'automobiliste

Le réseau cyclable

Objectif : Faire du vélo un mode de transport individuel à part entière, c'est-à-dire capable d'accéder de façon directe et sûre à toute destination depuis toute origine au Grand-Duché.

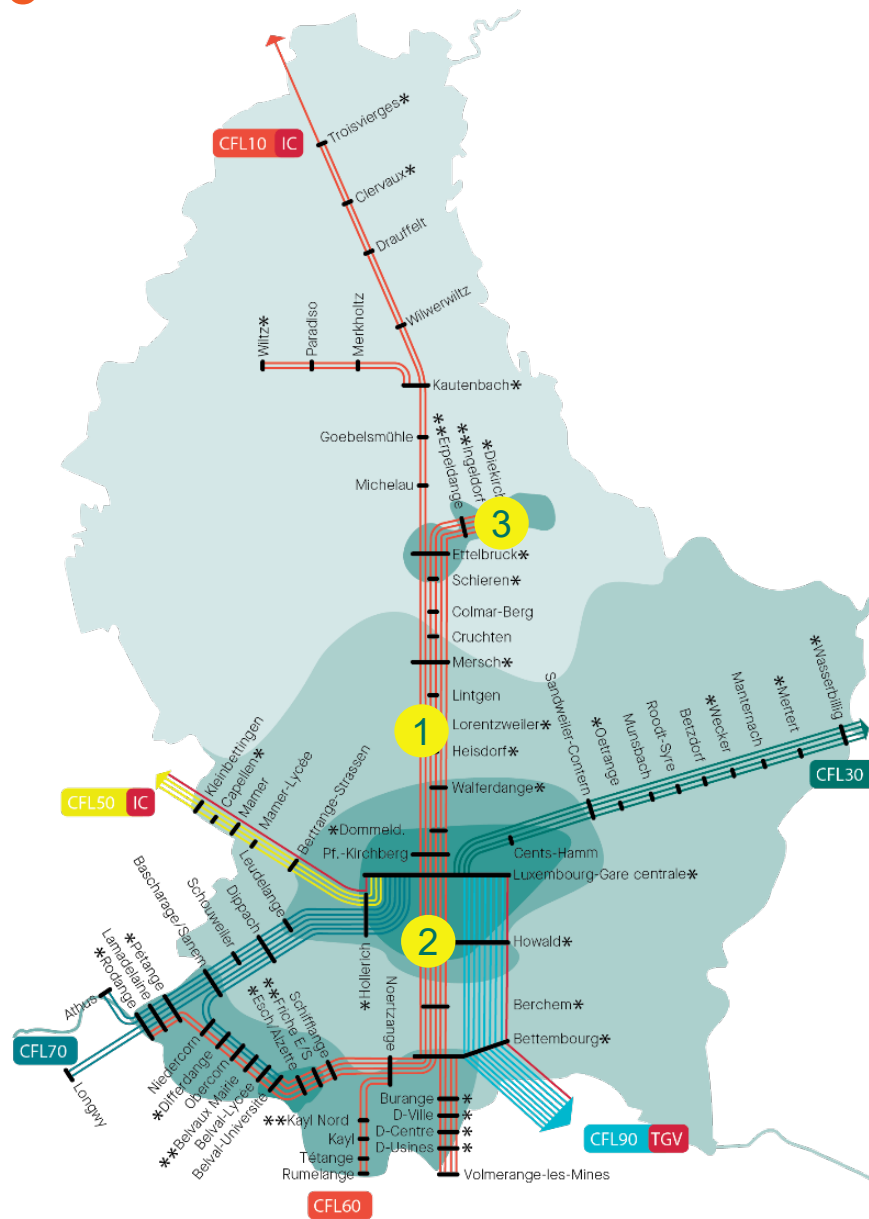
Le vélo est le mode de transport qui doit connaître la plus grande progression dans les années à venir, sinon la mobilité individuelle se détériorera considérablement, notamment à l'intérieur des localités.



Le réseau des chemins de fer en 2035

14 projets structurants, permettant notamment :

- 1 Circulation de 6 trains par heure et direction entre Ettelbruck et le sud du pays
- 2 La ligne CFL10 n'aura plus de terminus à la Gare Centrale, mais sera systématiquement prolongée vers la gare de Howald pour avoir son terminus au sud à Belval (4 trains par heure), respectivement à Dudelange (2 trains heure).
- 3 Déplacement de l'antenne ferroviaire de Diekirch, avec 2 trains et deux arrêts supplémentaires : Erpeldange-sur-Sûre et Ingeldorf



Le réseau RGTR : lignes principales et lignes de maillage

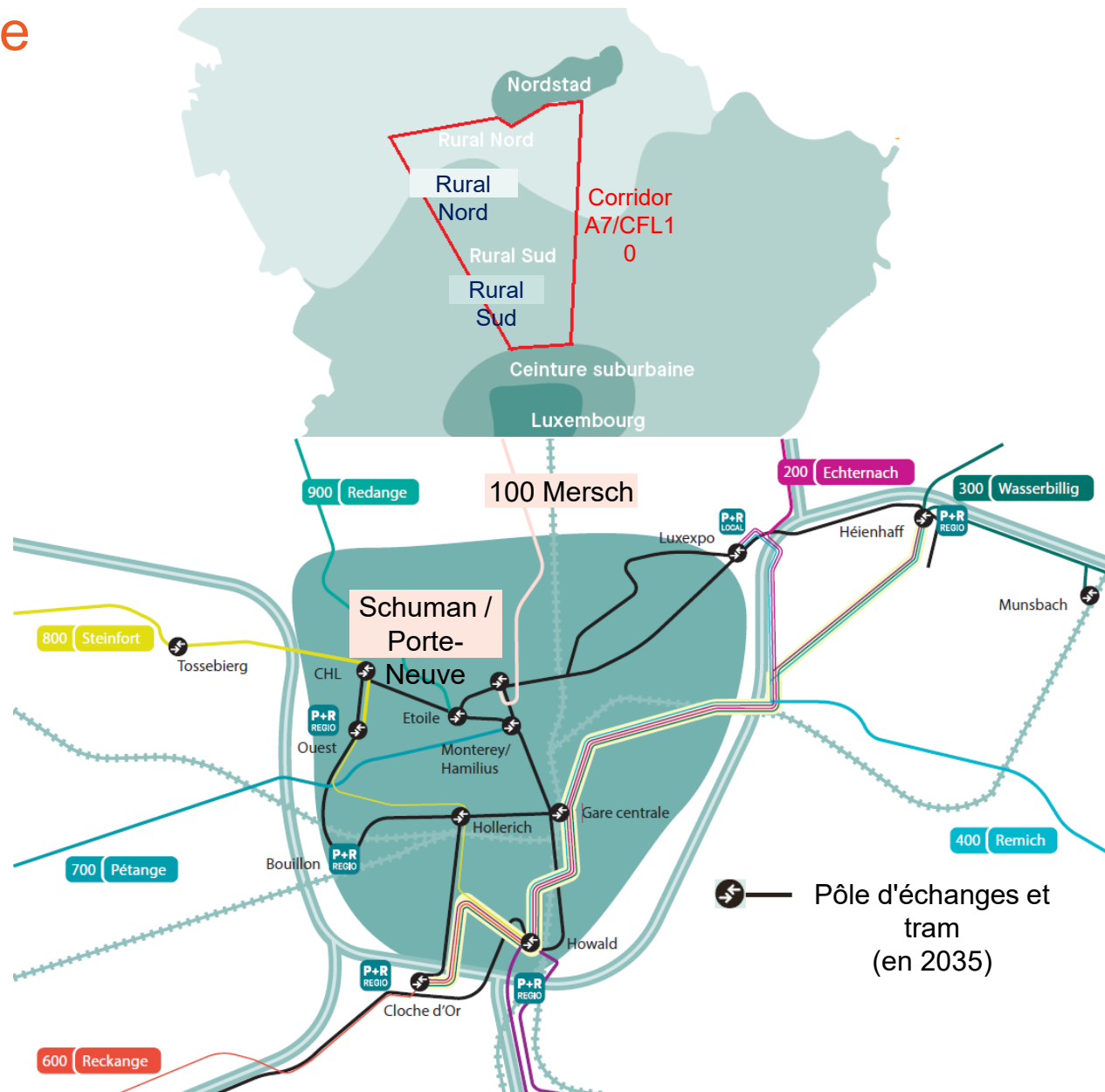
PNM 2035 – Plan national de mobilité

Le réseau RGTR sera composé de lignes principales ("Hauptbuslinien") et de lignes de maillage ("Erschließungslinien").

Dans le corridor A7/CFL10, les lignes principales offriront une liaison directe vers une gare ferroviaire ou vers au moins un **pôle d'échanges** soit de la **Nordstad**, soit de la **ville de Luxembourg**.

Les lignes principales en provenance de Mersch (corridor RGTR 100) auront leur terminus en ville au pôle d'échanges « **Schuman / Porte-Neuve** ». Celui-ci donnera accès à 4 lignes de tramway (voir slide suivant).

Les lignes de maillage compléteront le réseau en desservant **chaque localité et zone d'activité**.



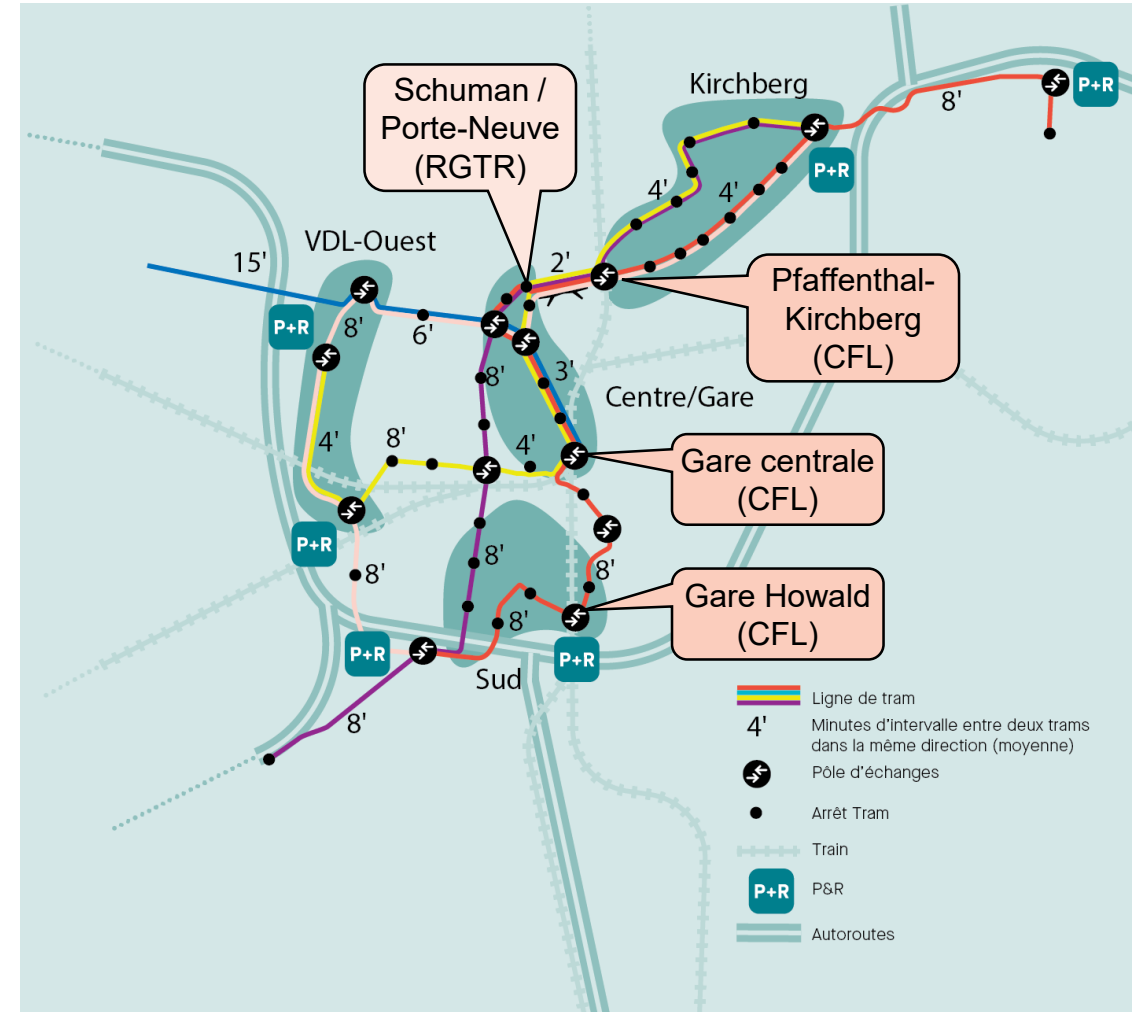
Depuis la vallée de l'Alzette, les transports en commun seront connectés à 4 pôles d'échanges du tram.

La ville compte 4 pôles d'attraction majeurs : le Kirchberg, le centre-ville et la gare, le Ban de Gasperich au sud, et les nouveaux quartiers à l'ouest de la ville.

Depuis chaque futur arrêt tram, 3 des 4 pôles d'attraction majeurs de la ville seront joignables en tram sans rabattement.

En plus de l'extension vers le Findel et la Cloche d'Or de la ligne (représentée en rouge) actuellement en service, trois autres lignes seront développées :

- Kirchberg nord - Hollerich - Ouest (jaune)
- Kirchberg - Route d'Arlon - Cloche d'Or (rose)
- Kirchberg nord - Route d'Esch - Esch (violet)



La classification fonctionnelle du réseau routier

L'utilisation du réseau routier par les différents modes de transport doit être rééquilibrée. Il en résultera un véritable réseau multimodal.

Déjà entamée depuis quelques années, cette transformation sera le principal défi de la mobilité des prochaines décennies.

Réseau routier hors agglomération

- Autoroute/Voie rapide/Échangeur
- Route principale et carrefour principal
- Route de connexion
- Chemin cyclable
- Chemin rural

Réseau cyclable

- Itinéraire cyclable express
- Itinéraire cyclable structurant
- Chemin cyclable
- Maillage vélo interquartier

Réseau routier en agglomération

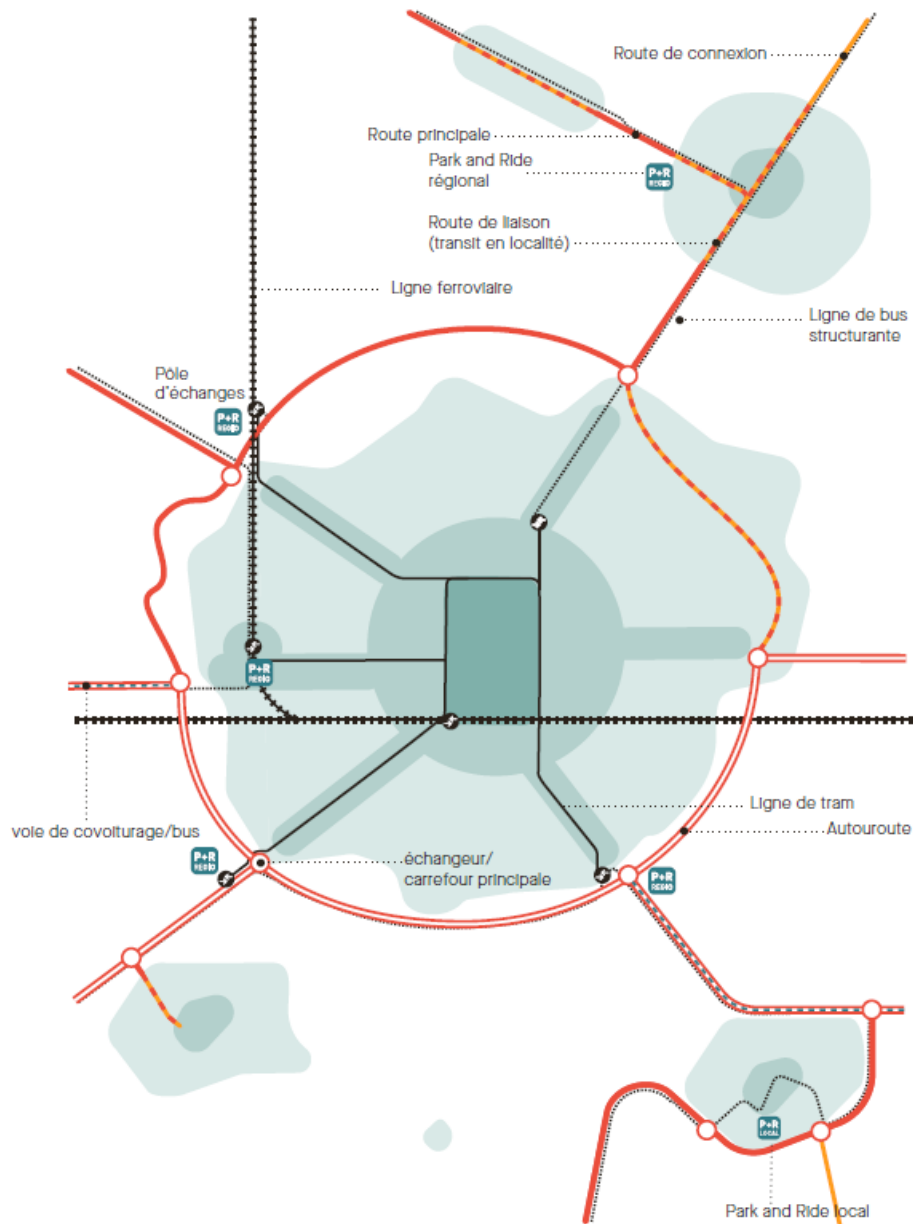
- Route de liaison
- Route de distribution
- Rue de desserte locale sans transit motorisé

Le réseau cyclable fait partie intégrante du réseau routier multimodal. Selon la classification de la route, le vélo circule en trafic mixte, sur un site propre qui longe la route ou sur un site propre à l'écart de la route.

Chaque tronçon de route, qu'il soit étatique ou communal, peut être assigné à l'une des huit fonctions énumérées ci-dessus. Chaque fonction est associée à des modes de transport à prioriser et à des caractéristiques d'aménagement spécifiques.

La classification fonctionnelle du réseau routier

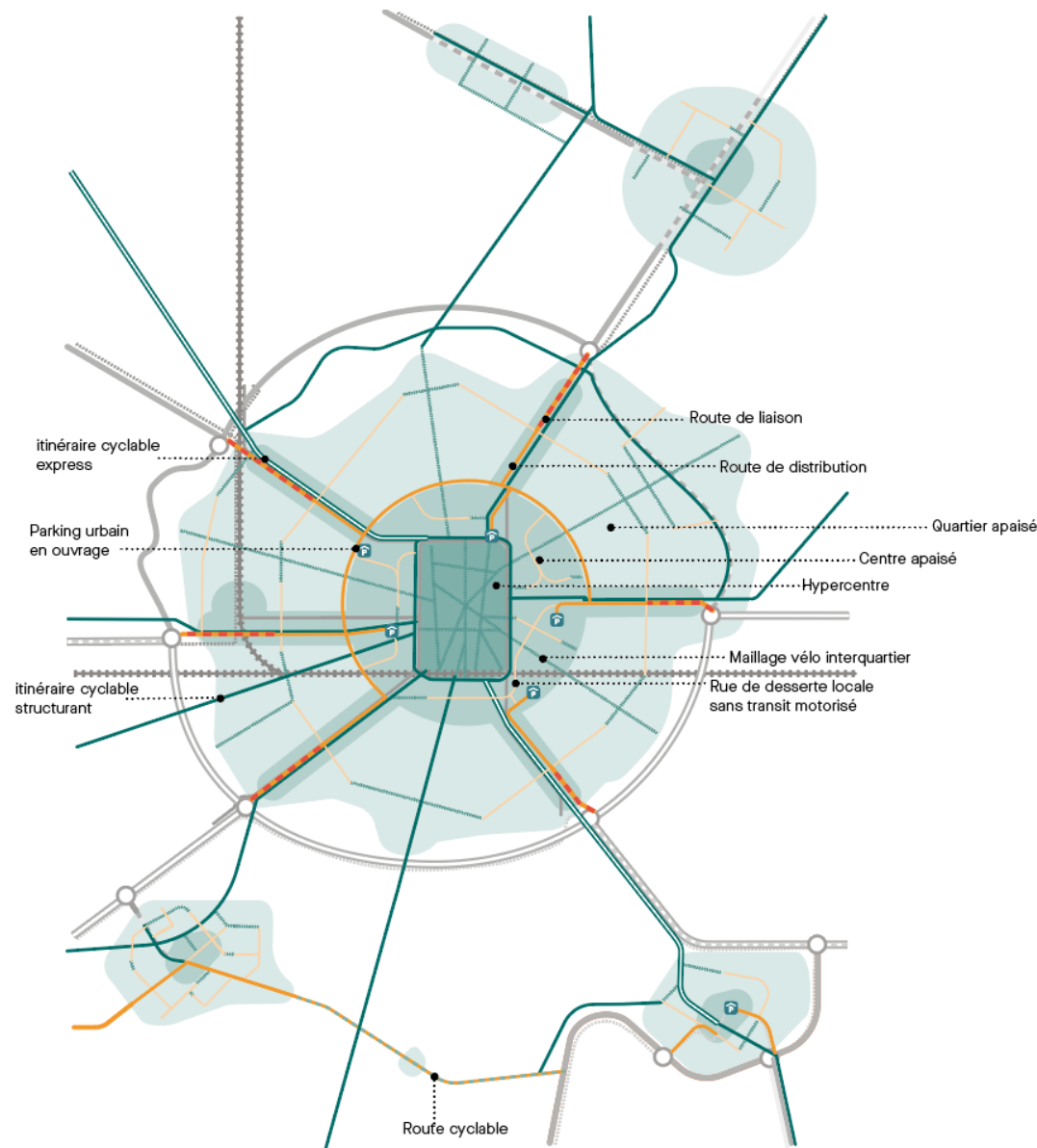
Orienter le trafic de transit vers le réseau routier primaire (en rouge) et les pôles d'échanges en périphérie permet de mettre en place des transports en commun performants (en noir) en milieu urbain.



La classification fonctionnelle du réseau routier

Sur les autres routes en localité, ce n'est pas la fluidité du trafic motorisé individuel qui prime, mais les modes de transport urbains (bus, vélo, piéton).

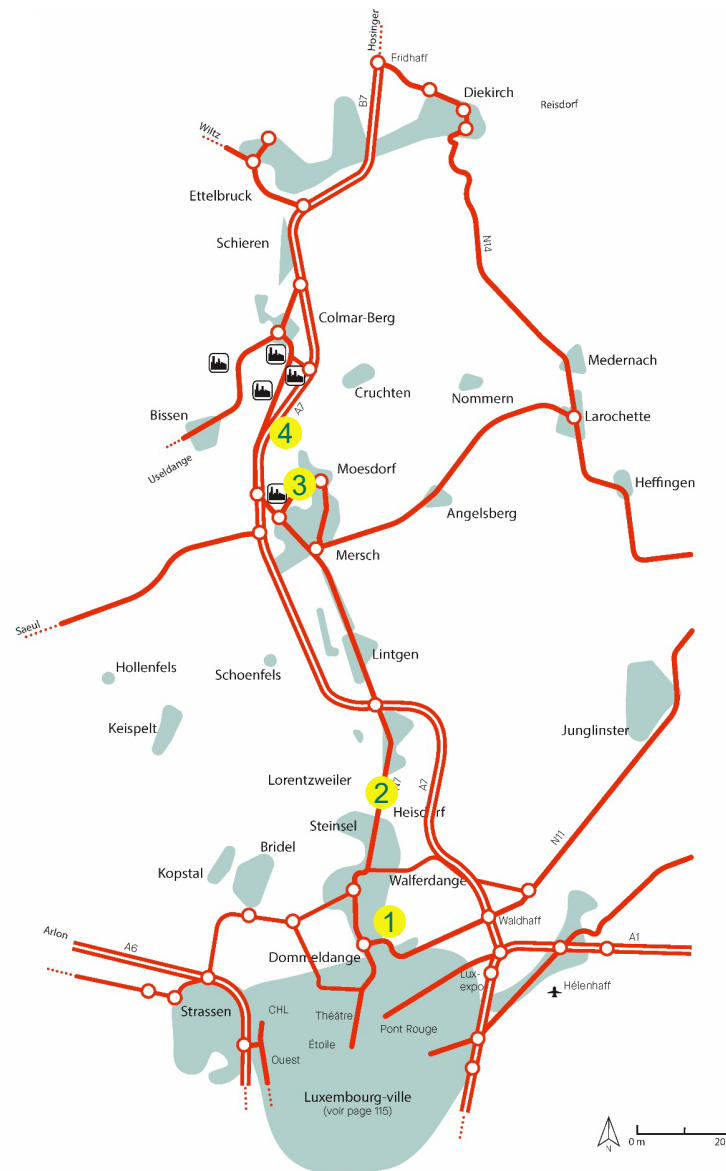
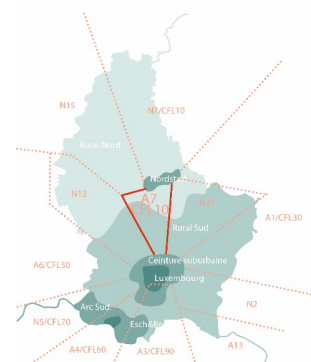
Chaque destination reste accessible en voiture.



Corridor A7/CFL10 - projets routiers

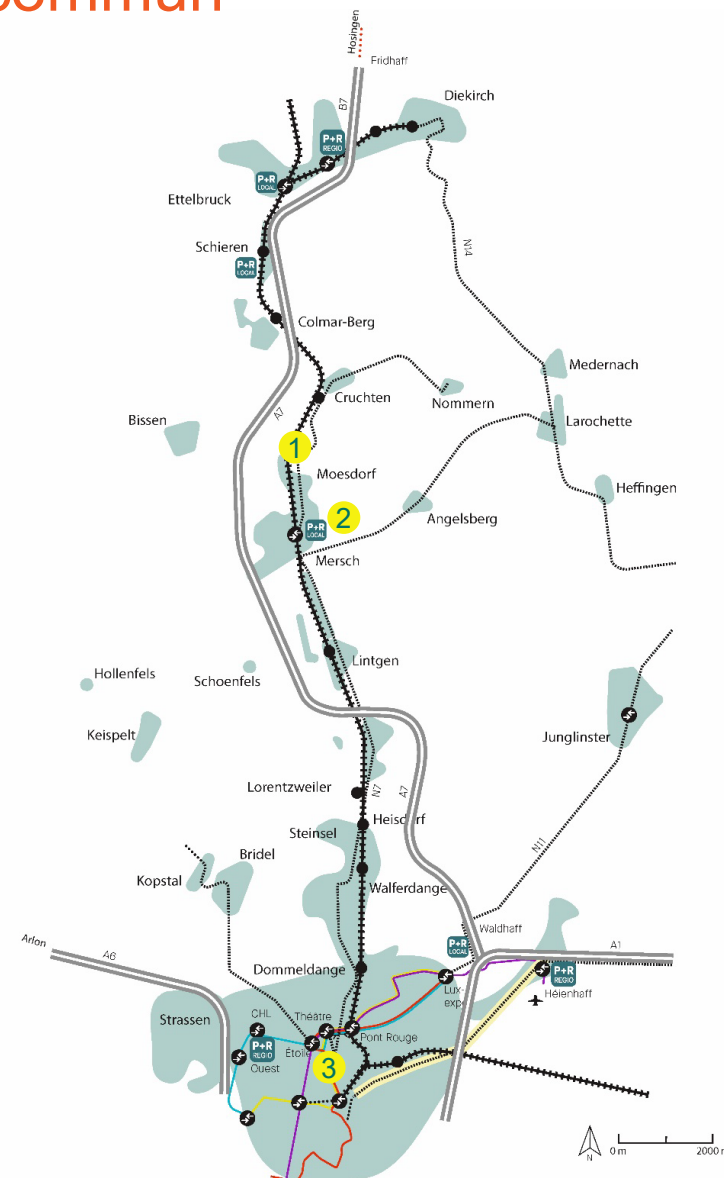
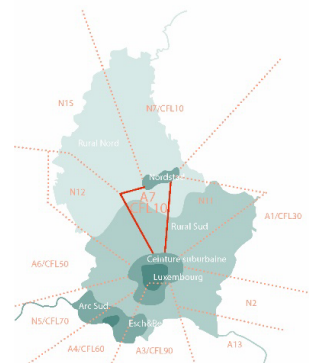
Deux projets de renforcement du réseau primaire (numéros 1 et 3) et deux projets d'apaisement de trafic (numéros 2 et 4)

- 1 Nouvelle connexion N7-N11 à Dommeldange
- 2 Apaisement de trafic de la N7
- 3 Nouvelle route de délestage à Mierscherbiérg
- 4 Filtre modal sur le CR306 (Pettingen - Roost)



Trois projets de transports en commun

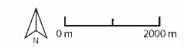
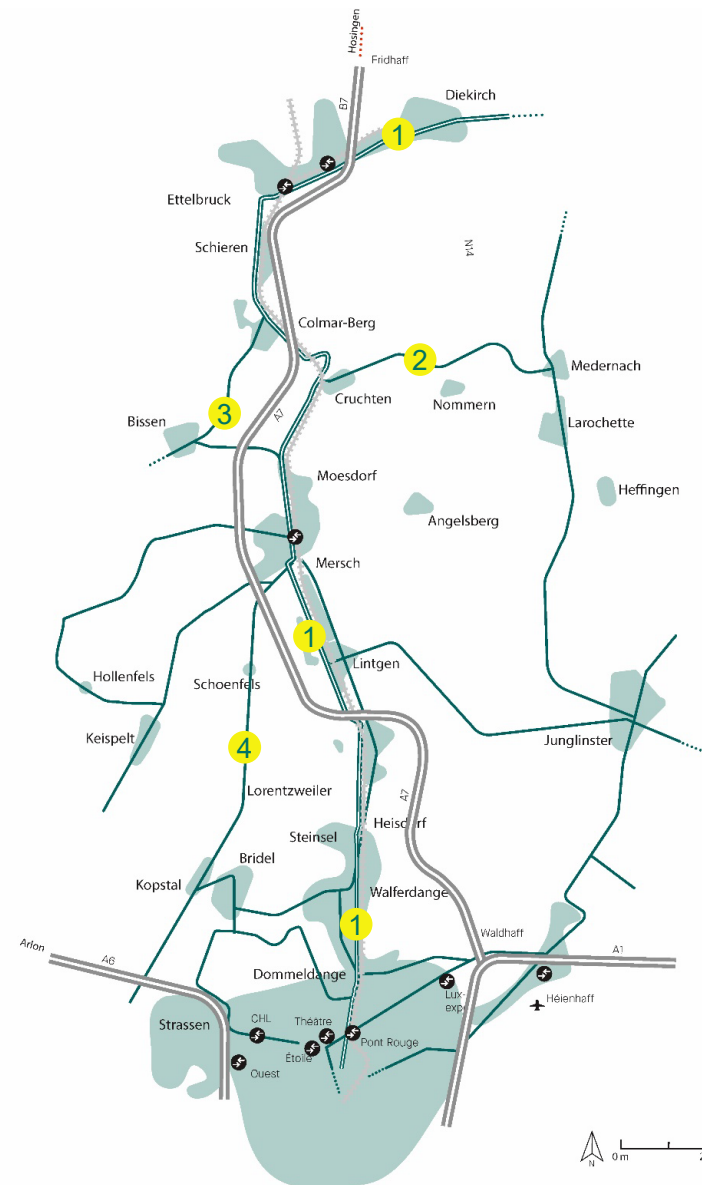
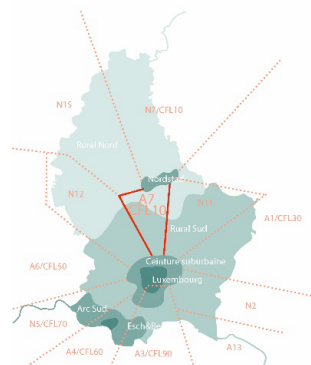
- 1 6 trains par heure et direction entre Ettelbruck et Dudelange ou Belval
- 2 Renforcement (en cours) du pôle d'échanges à Mersch
- 3 Extension du réseau de tramways pour la distribution des passagers au sein de Luxembourg-Ville



Corridor A7/CFL10 - projets vélo

Quatre projets majeurs pour le vélo

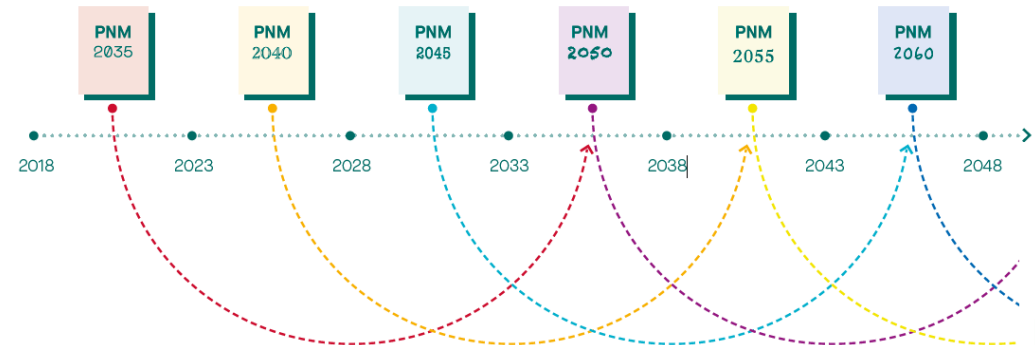
- 1 Itinéraire cyclable express entre la Nordstad et la ville de Luxembourg
- 2 Itinéraire cyclable entre Cruchten et Medernach
- 3 Itinéraire cyclable entre Pettingen et les zones d'activité de Roost, Bissen et Colmar-Berg
- 4 Itinéraire cyclable entre Schoenfels et Mamer



Voir p. 170-171

Le Plan national de mobilité est désormais le cadre de la planification stratégique de la mobilité au Grand-Duché. Il s'agit d'un processus continu dont un état des lieux sera publié tous les cinq ans.

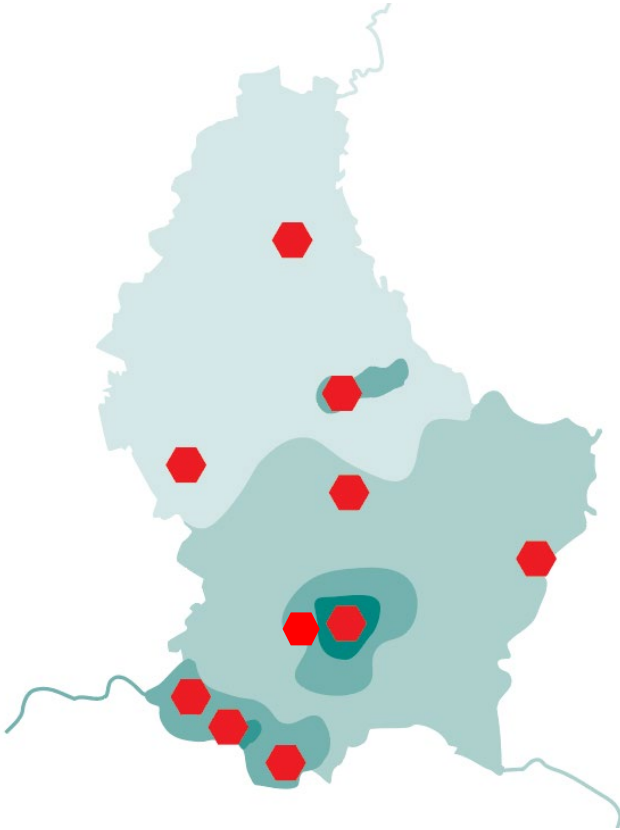
- **Le processus PNM anticipe continuellement la demande de mobilité au niveau national et transfrontalier sur un horizon de 15 ans**, évalue l'adéquation des projets étatiques dans le domaine des transports avec cette demande future, veille à la cohérence intermodale de ces projets et identifie d'éventuelles lacunes dans l'offre de mobilité qu'il conviendra de combler avec de nouveaux projets.
- **Le PNM n'a pas vocation à résoudre chaque problème de mobilité local, mais il donne le cadre pour les solutions qui seront à rechercher en étroite collaboration entre l'État et les communes.** Au ministère ayant les Transports dans ses attributions, la Direction de la Planification de la Mobilité est le point de contact pour toute question technique en rapport avec le PNM.



Présentations régionales du PNM 2035

PNM 2035 – Plan national de mobilité

Les prochains rendez-vous



● Luxembourg-Ville, Tramsschapp
25 avril 2022 à 19h00

● Mersch, Mierscher Kulturhaus
5 mai 2022 à 19h00

● Belval, Maison du Savoir
19 mai 2022 à 19h00

● Grevenmacher, Maacher Lycée
31 mai 2022 à 19h00

● Ettelbruck, CAPE
7 juin 2022 à 19h00

● Obercorn, Hall O
13 juin 2022 à 19h00

● Dudelange, Lycée Nic-Biever
20 juin 2022 à 19h00

● Marnach, Cube 521
4 juillet 2022 à 19h00

● Redange / Attert, Hall polyvalent
7 juillet 2022 à 19h00

● Strassen, Centre culturel Paul Barblé
13 juillet 2022 à 19h00

PNM 2035

Plan national
de mobilité

Présentation téléchargeable sous
www.transports.lu

Brochure sous format digital ou imprimé (FR, DE, GB) sous
www.pnm2035.lu



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics