

PNM 2035

Plan national
de mobilité

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

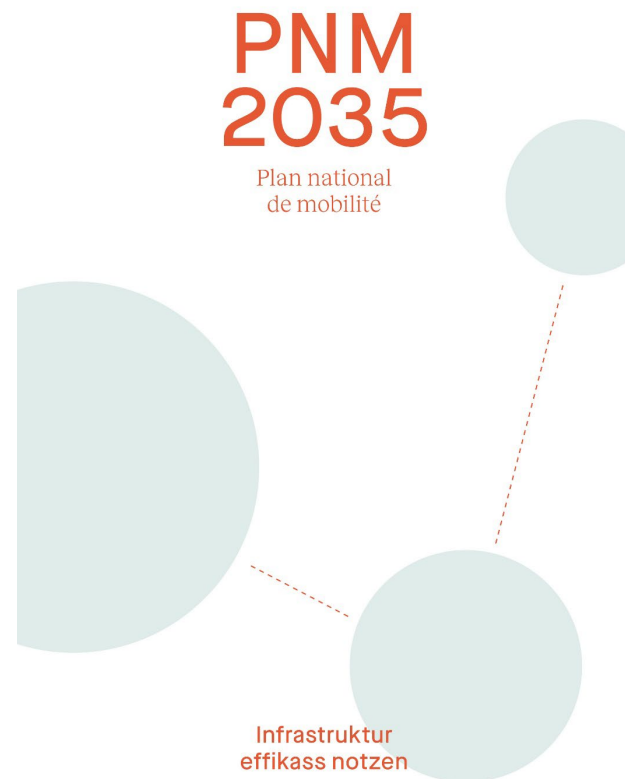
Infrastruktur
effikass notzen

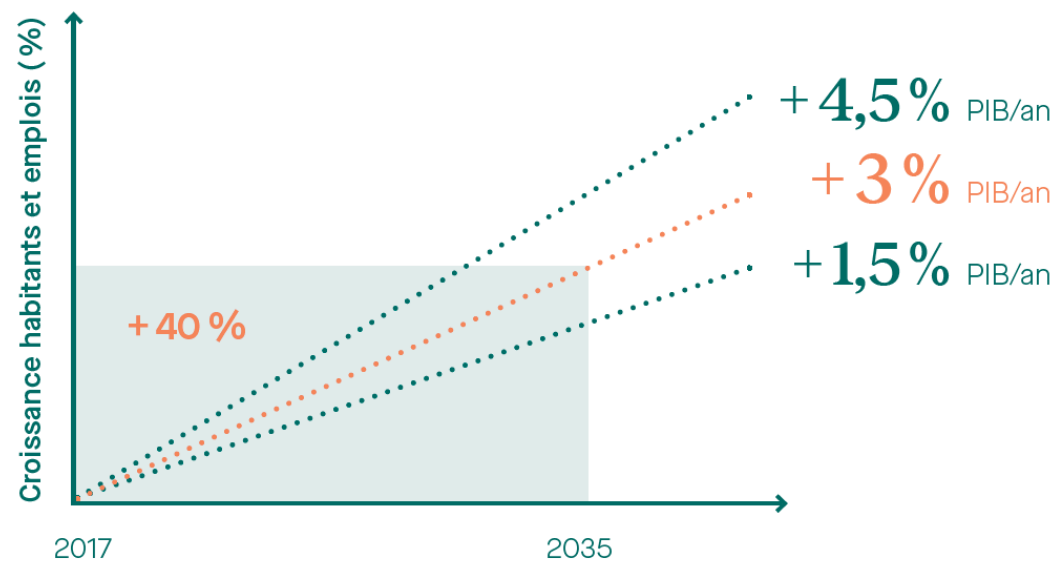


LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

[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

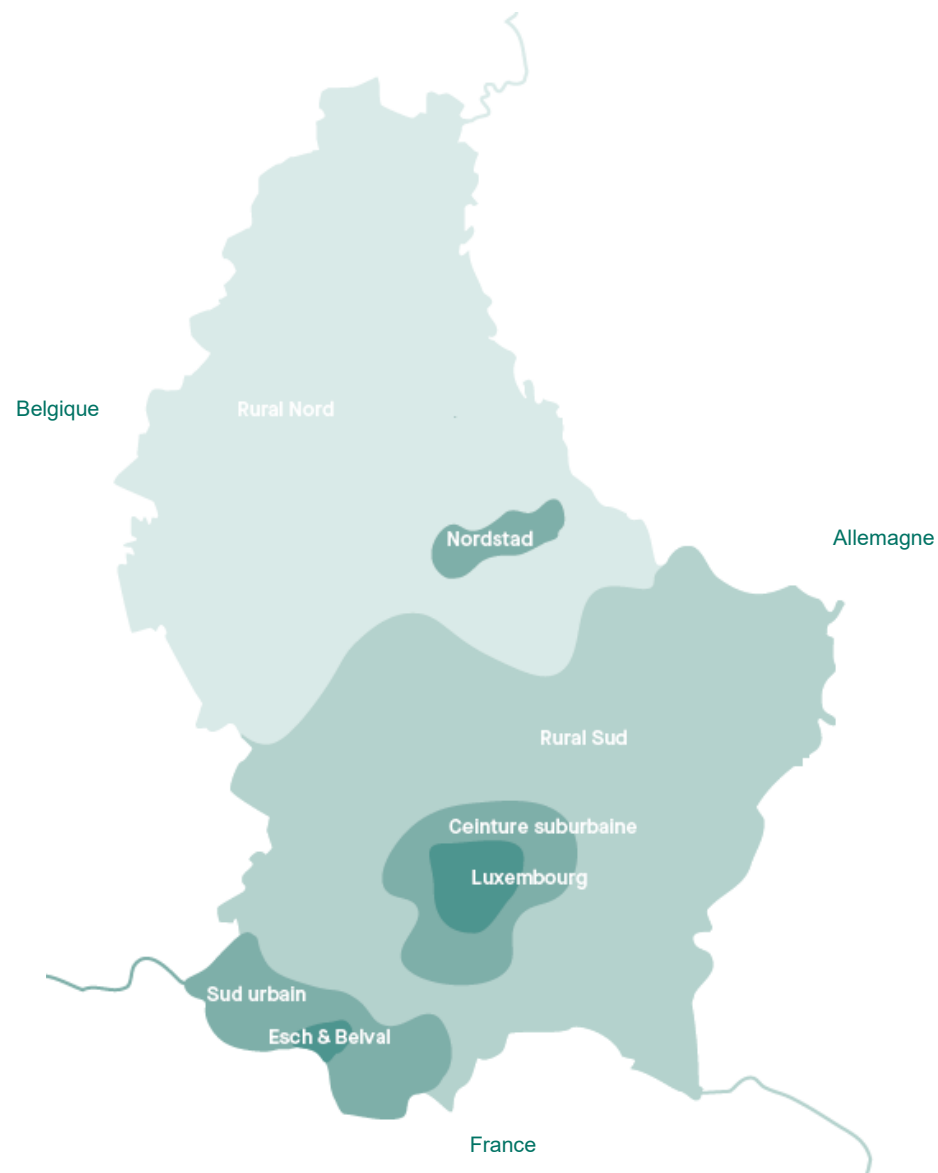
Deux régions rurales :

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 ?

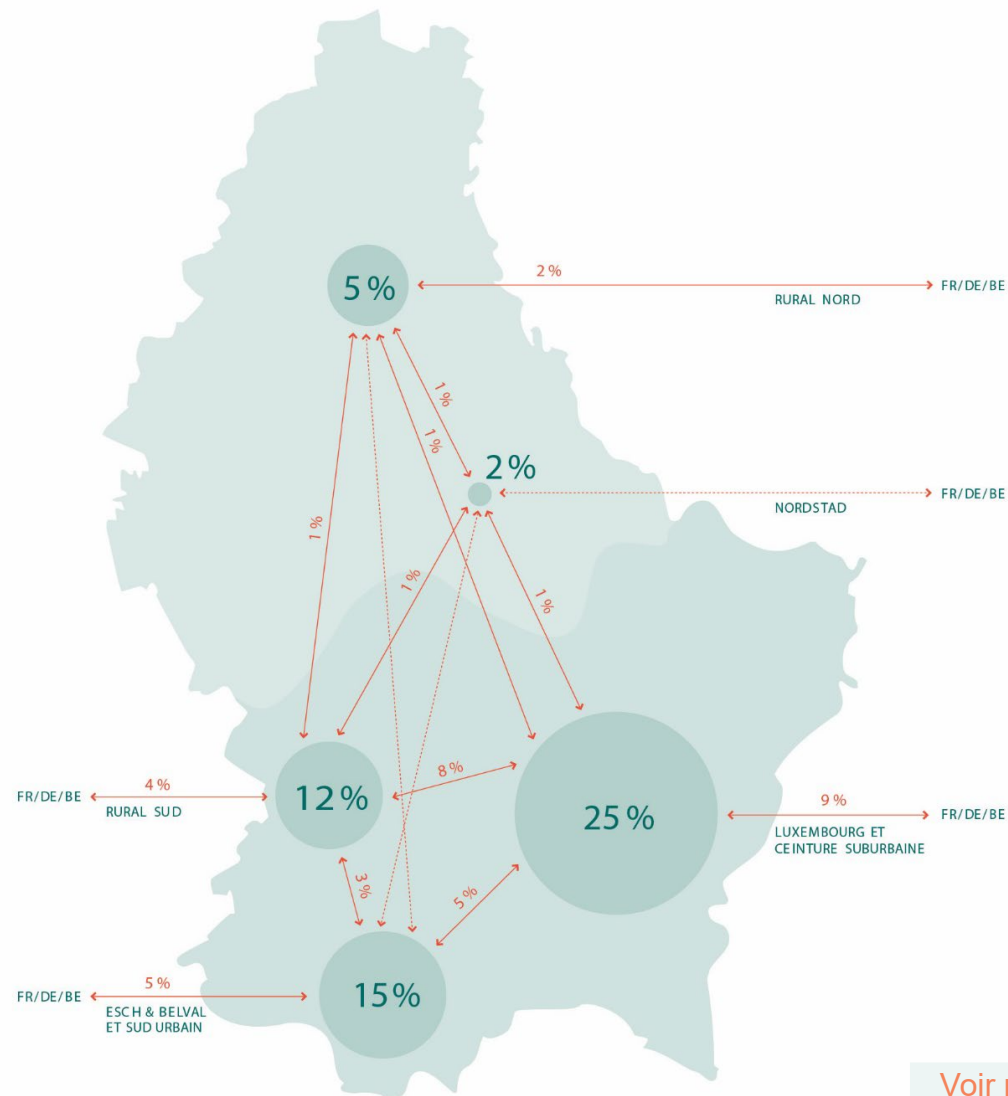
49 % sont en relation avec la ville de Luxembourg et sa Ceinture suburbaine

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

24 % ne quittent pas le milieu rural

20 % sont transfrontaliers

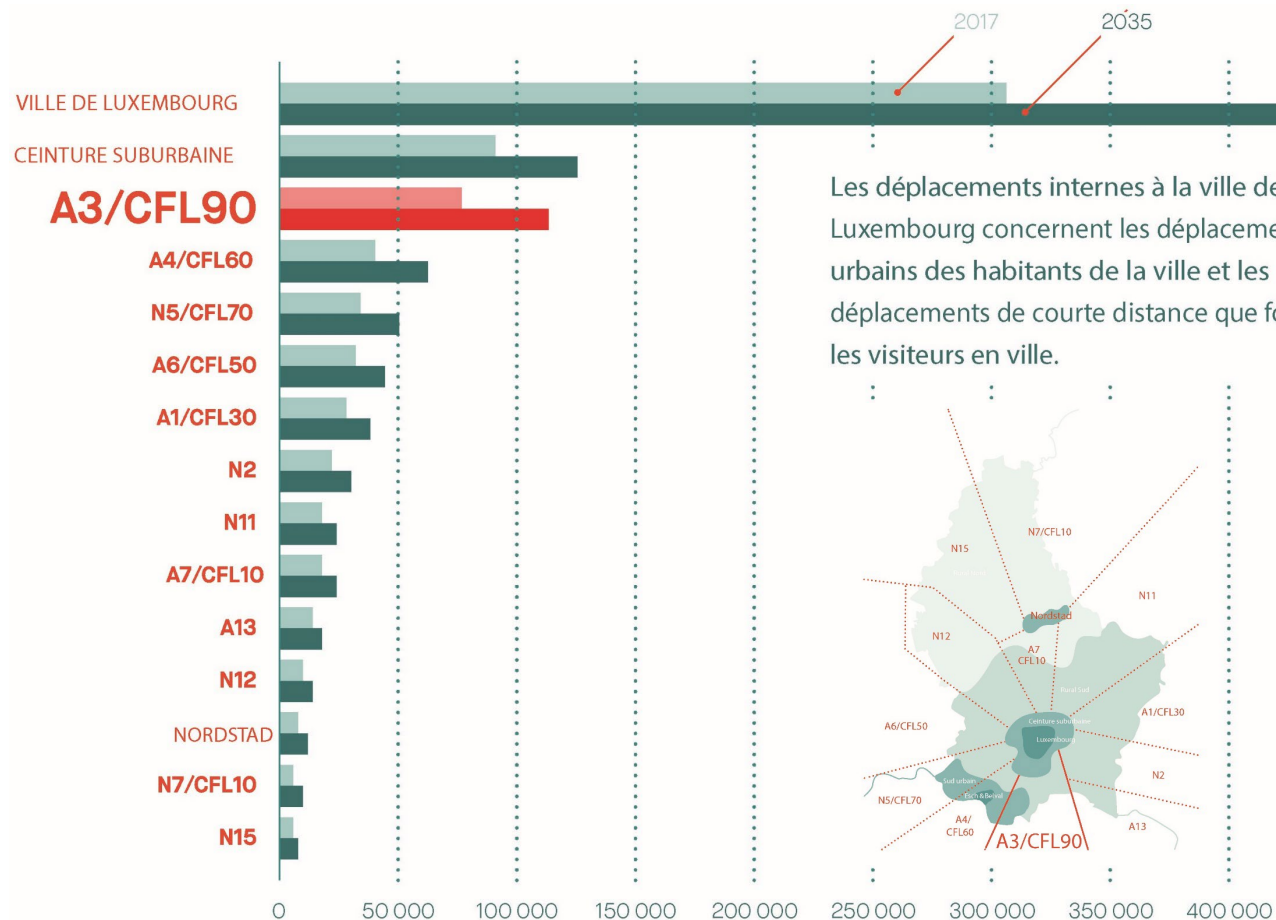
Contrairement à ceux indiqués sur la carte à droite, ces pourcentages ne sont pas cumulatifs : un déplacement transfrontalier peut être en relation avec la Ceinture suburbaine, etc.



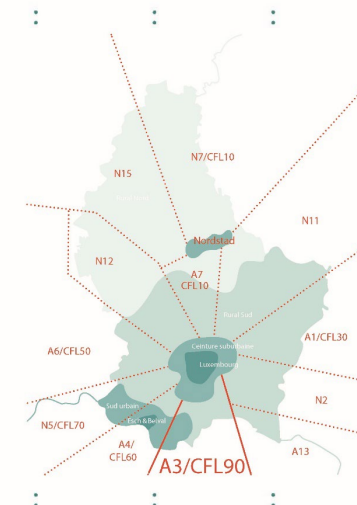
Quels sont les 3 principaux défis pour 2035 ?

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, le corridor A3/CFL 90 est le corridor le plus fréquenté du pays.



Les déplacements internes à la ville de Luxembourg concernent les déplacements urbains des habitants de la ville et les déplacements de courte distance que font les visiteurs en ville.



Nombre de déplacements par jour en rapport avec la ville de Luxembourg

Quelles sont les opportunités pour 2035 ?



Succès de toute offre de transport de qualité



Popularité du vélo



Capacité des transports en commun



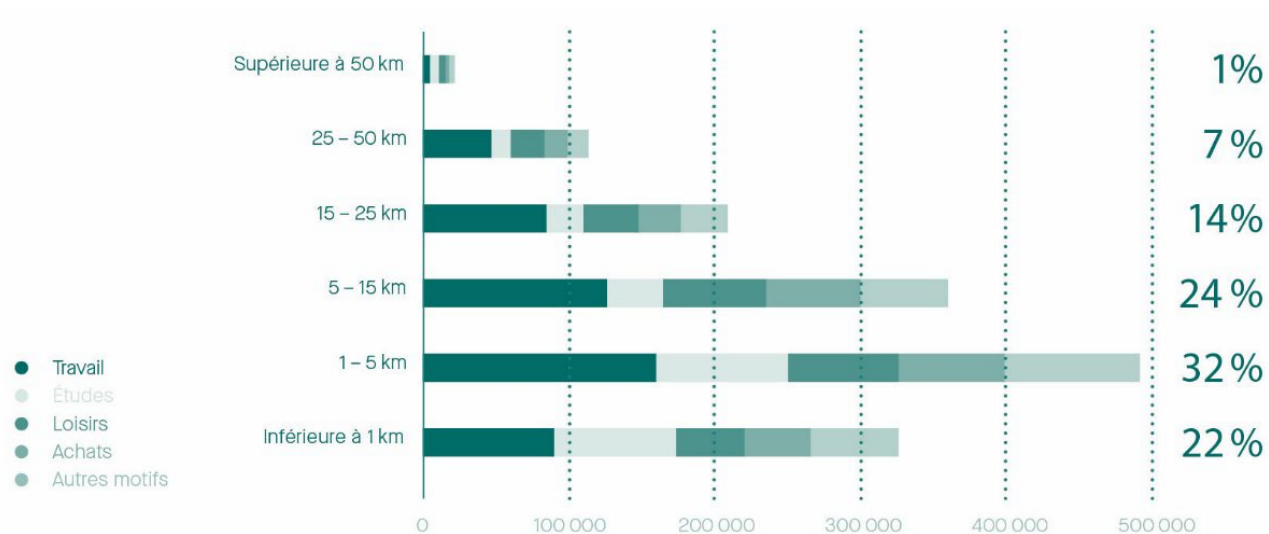
Covoiturage sur les autoroutes transfrontalières



Gestion du stationnement



Distance de déplacement

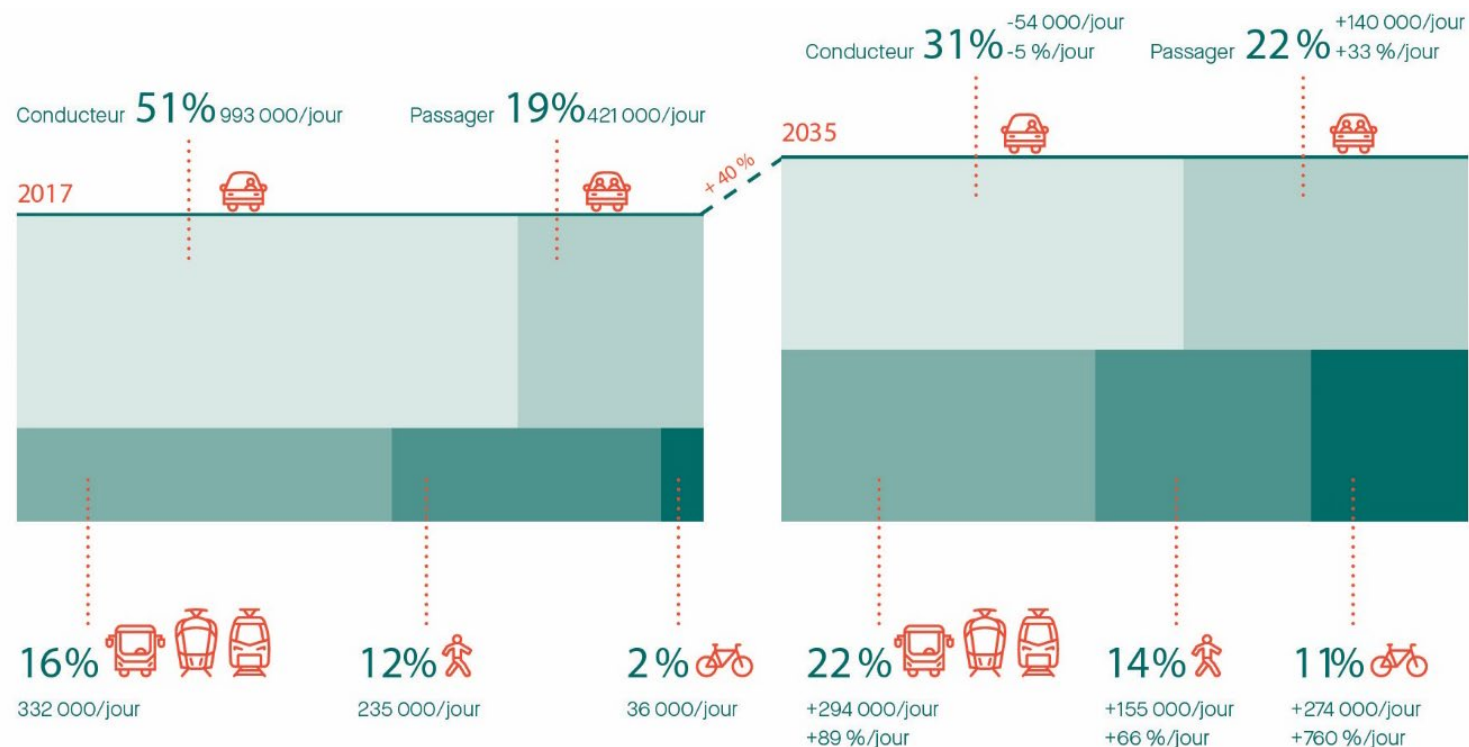


En 2017,

- 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.

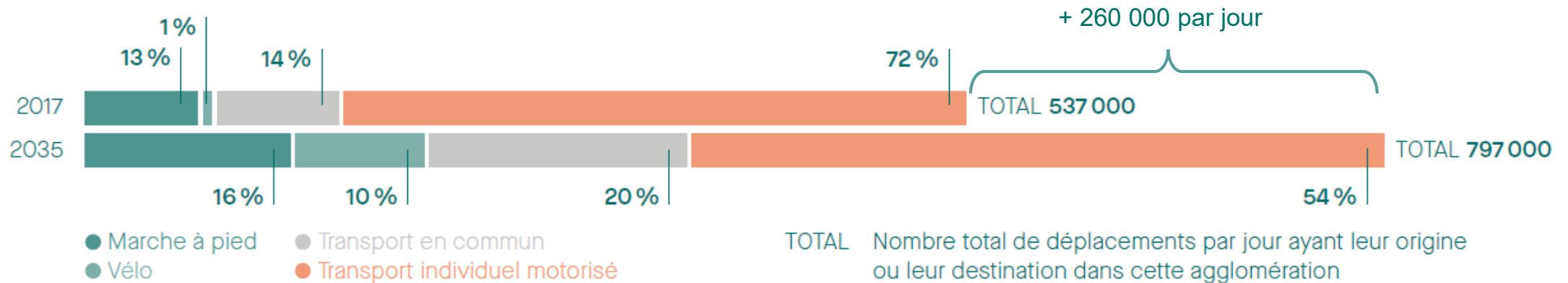
Objectifs minima de report modal jusqu'en 2035

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.

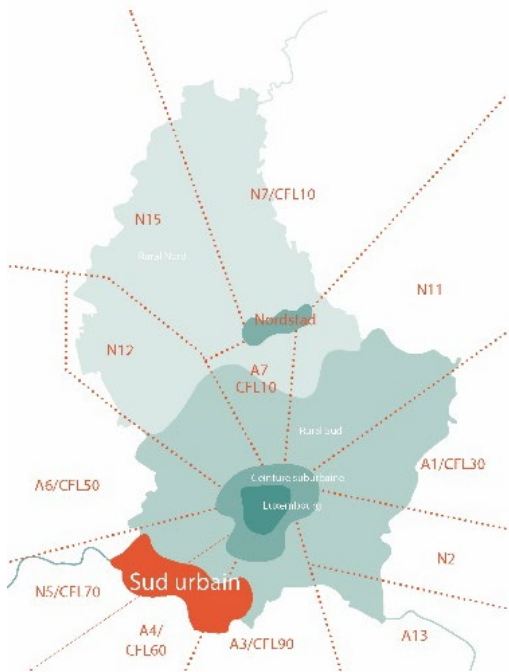
Évolution nécessaire des parts modales dans le sud urbain (de Pétange à Dudelange)



Le nombre de déplacements quotidiens à l'origine ou à destination du corridor, y inclus les flux internes au corridor, augmentera de 260 000 (de 537 000 en 2017 à 797 000 en 2035).

Objectifs minima pour 2035 par rapport à 2017 :

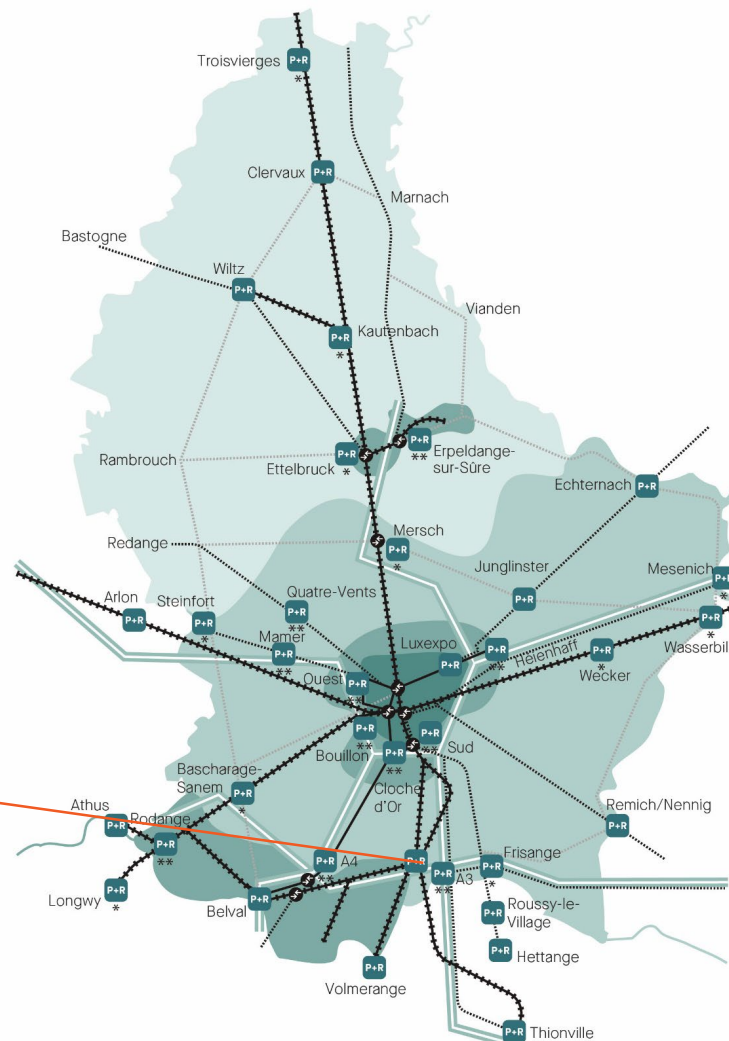
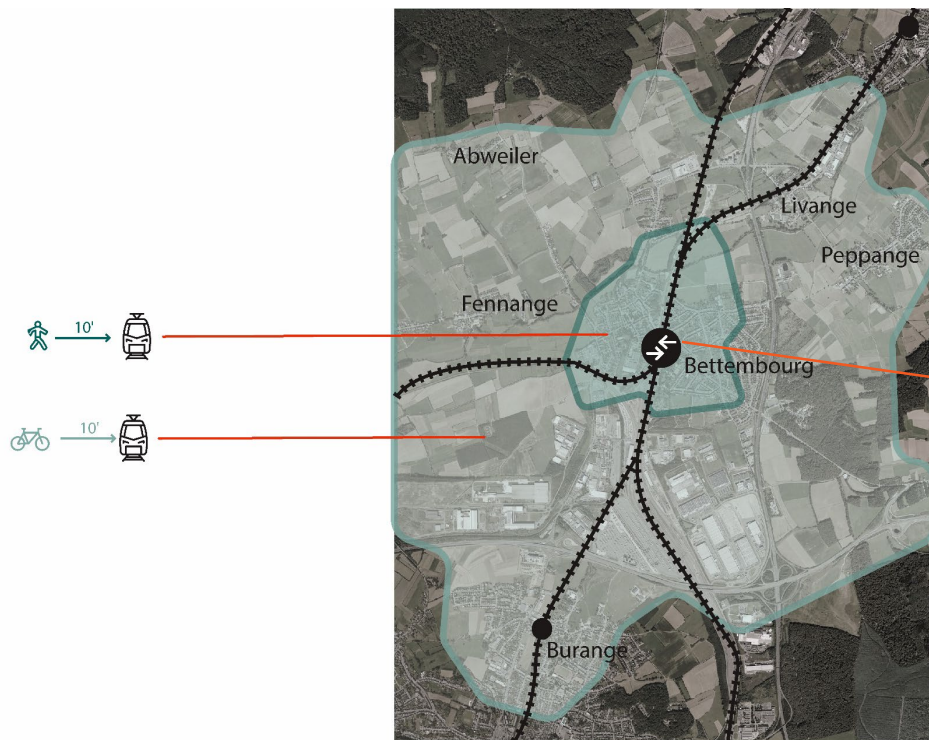
- Le nombre de déplacements en voiture ne peut augmenter que faiblement (+ 44 000 par jour ou + 11 %).
- Les déplacements en transport en commun doivent plus que doubler (+ 84 000 par jour).
- Un essor massif du vélo est nécessaire (+ 80 000 déplacements par jour).
- Le nombre de déplacements à pied augmentera de 57 000 par jour.



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 Bettembourg : temps d'accès à pied et à vélo

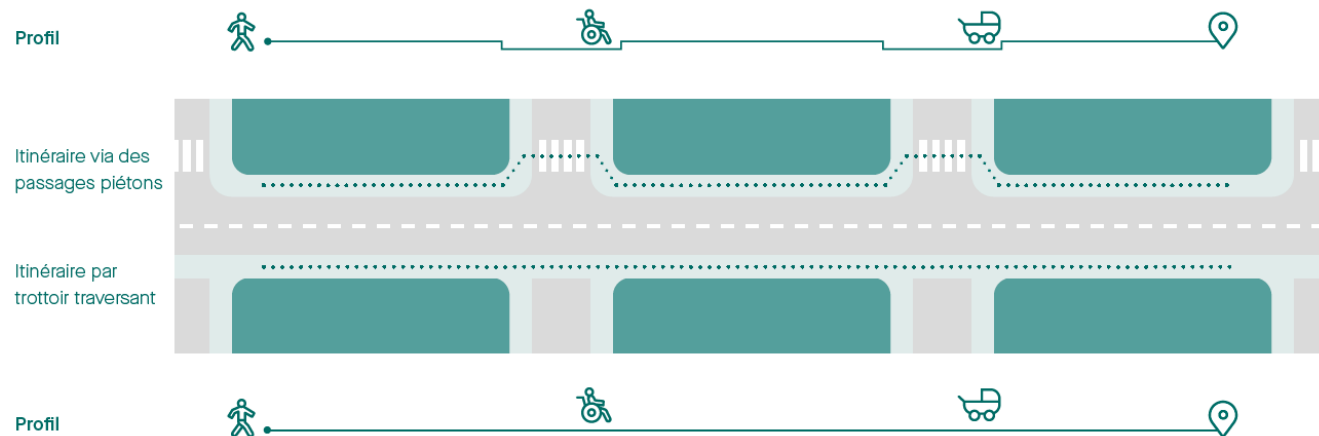


Même en dehors de la ville de Luxembourg, 60 % des résidents habitent à moins de dix minutes à vélo d'une gare CFL.

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

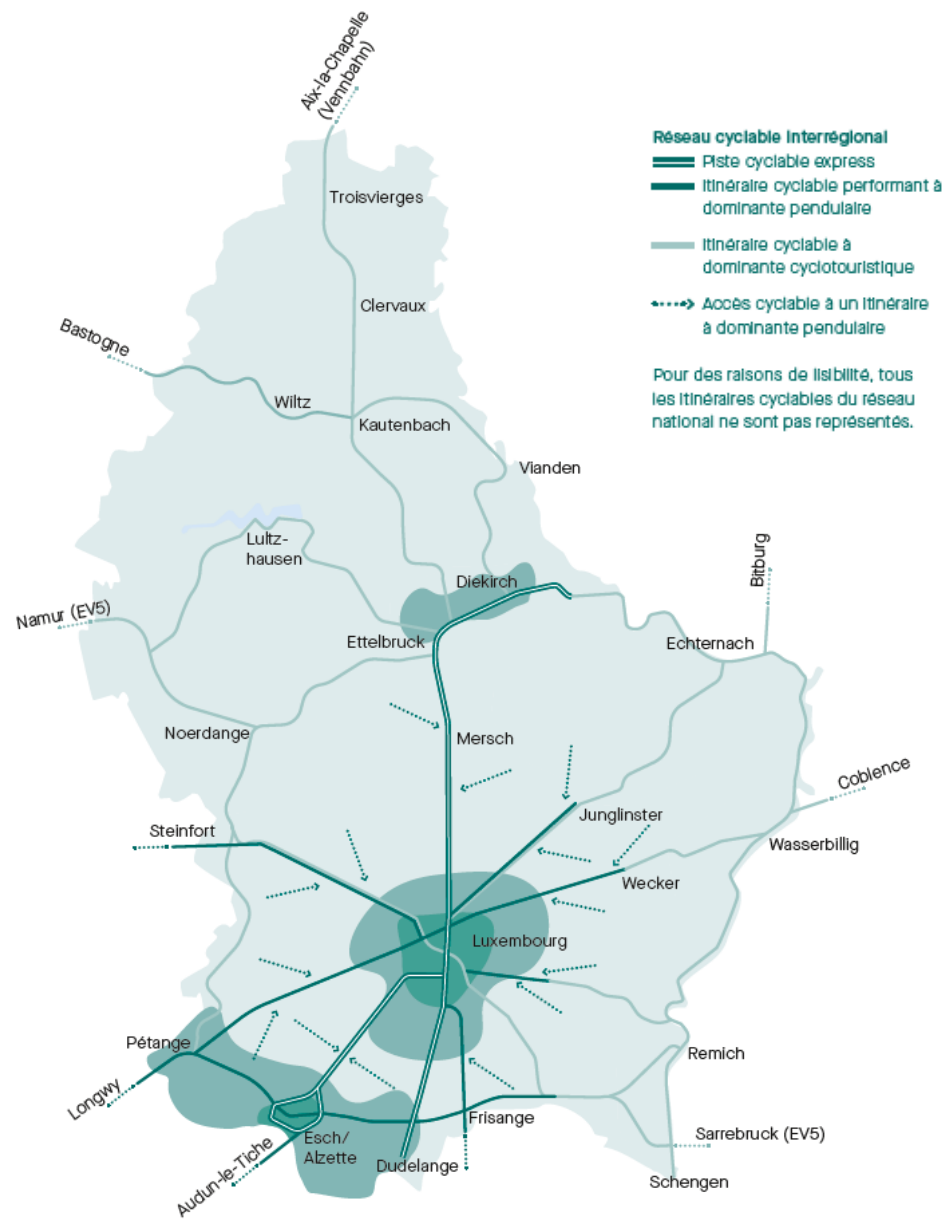


Point de vue de l'automobiliste

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

Rappel : pourquoi le train à Dudelange ?

Seul moyen d'offrir une connexion directe entre la quatrième ville du pays et la ville de Luxembourg.

Demande très largement inférieure aux 100 000 voyageurs par jour requis pour un réseau de tramways moderne. Les systèmes de sécurité en gare de Bettembourg sont incompatibles avec ceux d'un tramway.



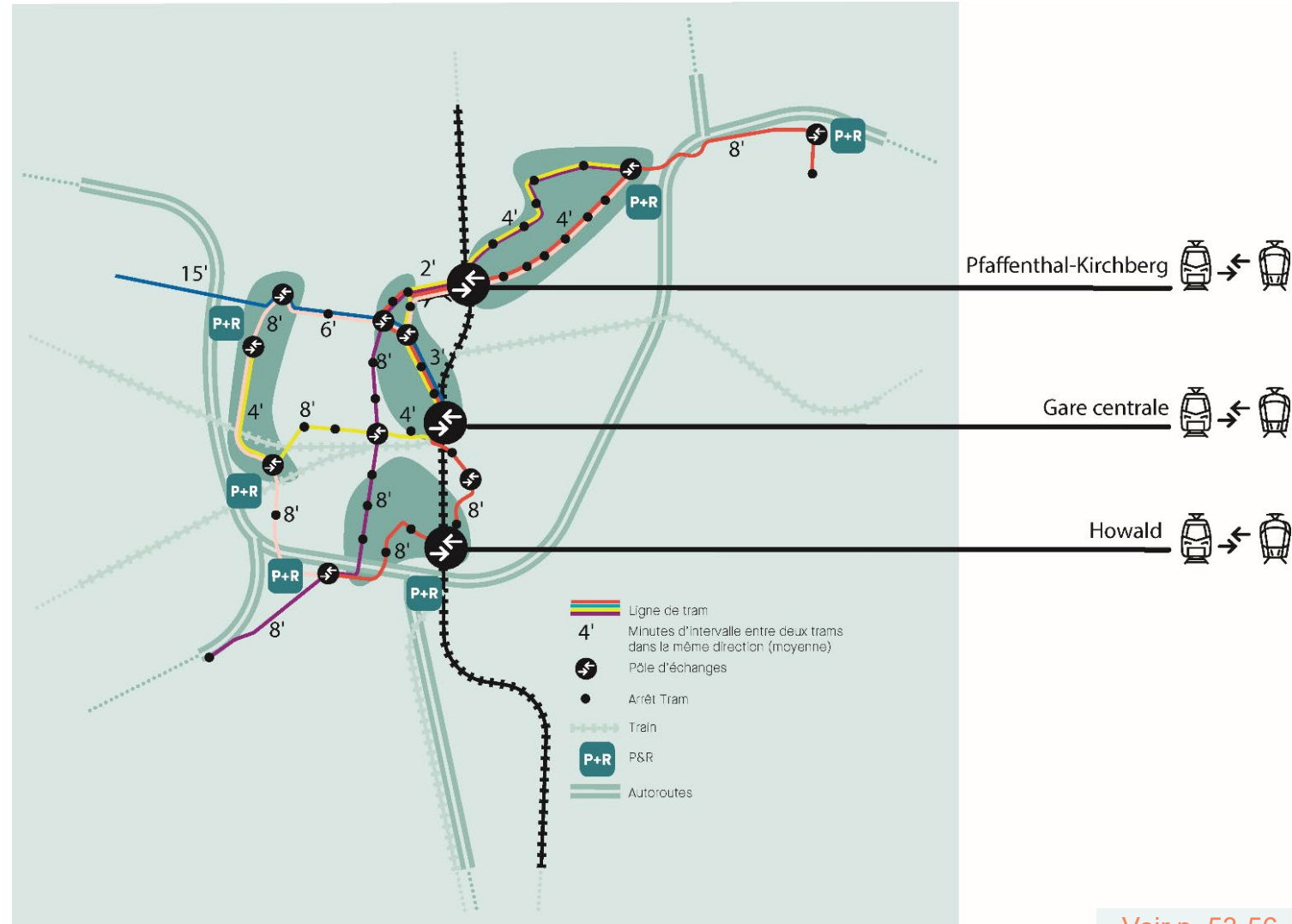
Depuis Differdange, le train sera connecté à 4 pôles d'échanges du tram

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.

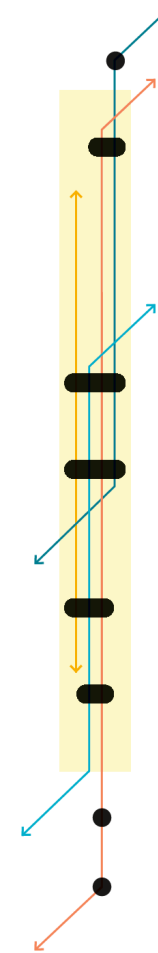
Depuis chaque futur arrêt tram, 3 des 4 pôles d'attraction majeurs de la ville seront joignables en tram sans rabattement.

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)

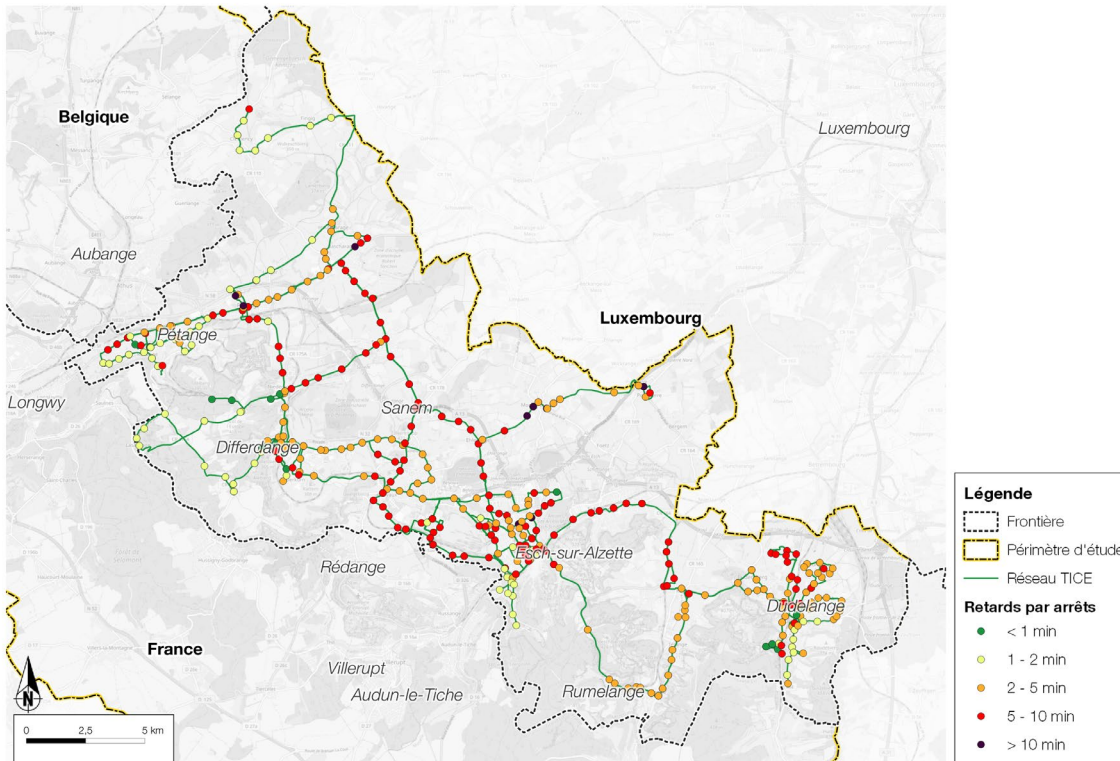


Le réseau bus : Corridors à Haut Niveau de Service (CHNS)

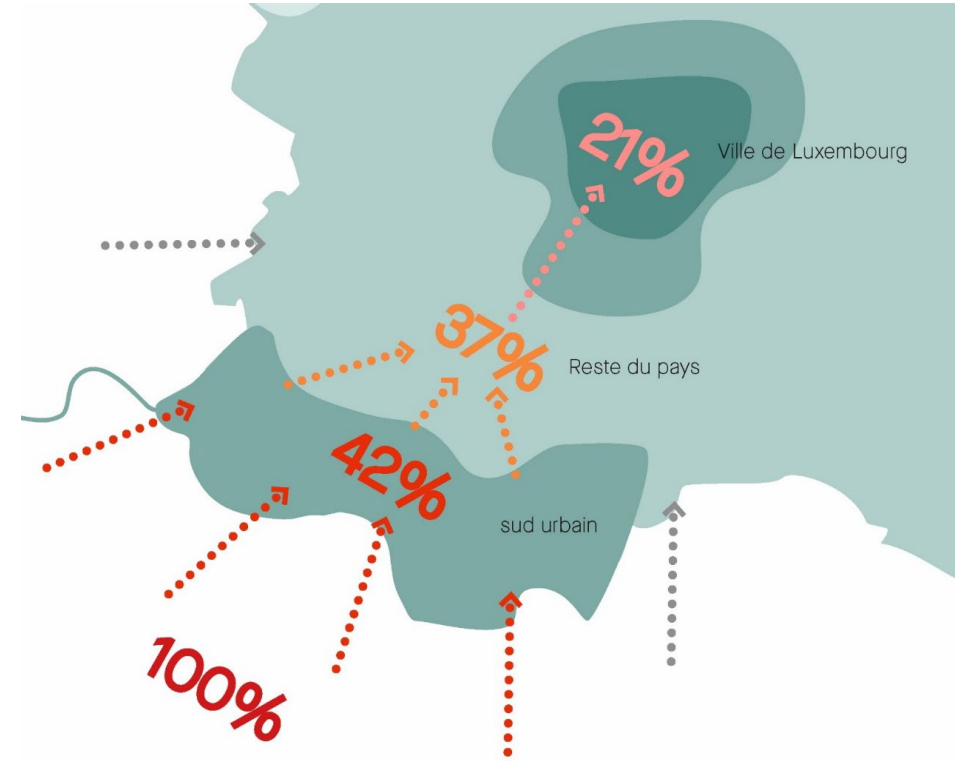


Le réseau bus : besoin de lignes transfrontalières et de CHNS

Retards par arrêt du réseau TICE entre 7h et 9h



Destinations principales des flux transfrontaliers

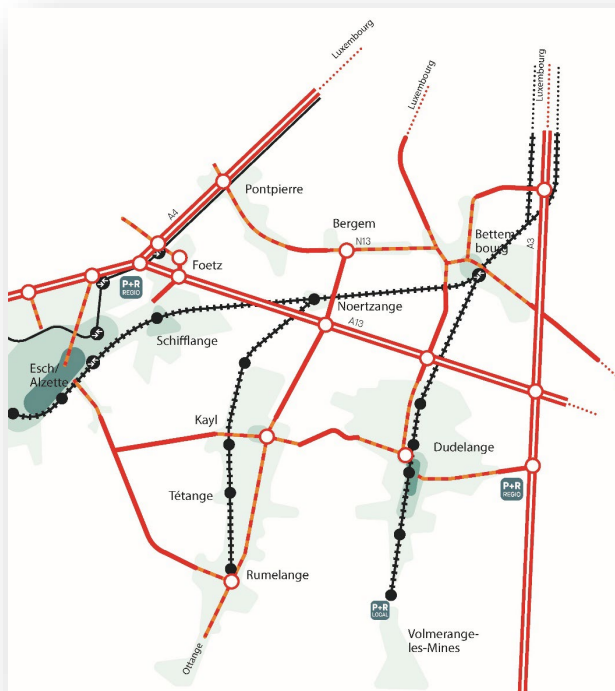


La classification fonctionnelle du réseau routier

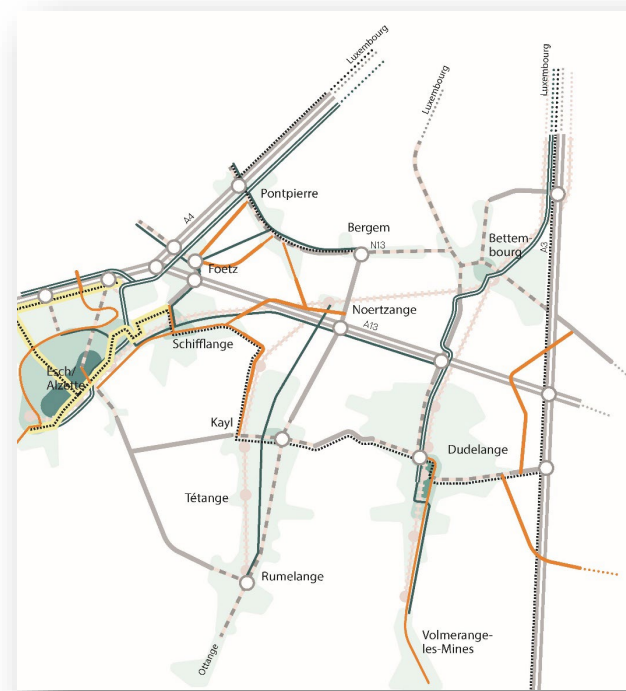
L'utilisation du réseau routier par les différents modes de transport doit être rééquilibrée. Il en résultera un véritable réseau multimodal.

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

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



Le trafic motorisé individuel de transit est orienté vers le réseau routier primaire (en rouge).



Ceci permet de mettre en place des transports en commun performants et des infrastructures cyclables en milieu urbain. Chaque destination reste accessible en voiture.

Sud urbain (est) – projets routiers

3 projets de renforcement du réseau primaire

- 1 Optimisation A13-A4-A13
- 2 Voie bus et covoiturage sur l'A3
- 3 Nouvel échangeur Dudelange-Centre



Sud urbain (est) – projets routiers

De nombreuses possibilités d'apaisement de trafic à approfondir avec les communes



Cinq projets de transports en commun

- 1 Arrêt Esch/Schiffflange
- 2 CHNS
- 3 Tram rapide
- 4 Arrêt Kayl Nord
- 5 Nouvelle ligne Bettembourg-Luxembourg
- 6 Priorisation bus sur l'A3
- 7 P+R Dudelange



Sud urbain – projets vélo

De nombreux projets majeurs pour le vélo

- 1 Veloexpresswee Dudelange-Luxembourg
- 2 Optimisation de l'itinéraire cyclable dans le Kayldall
- 3 Veloexpresswee encerclant d'Esch-sur-Alzette et longeant l'A4



Sud urbain – projets vélo

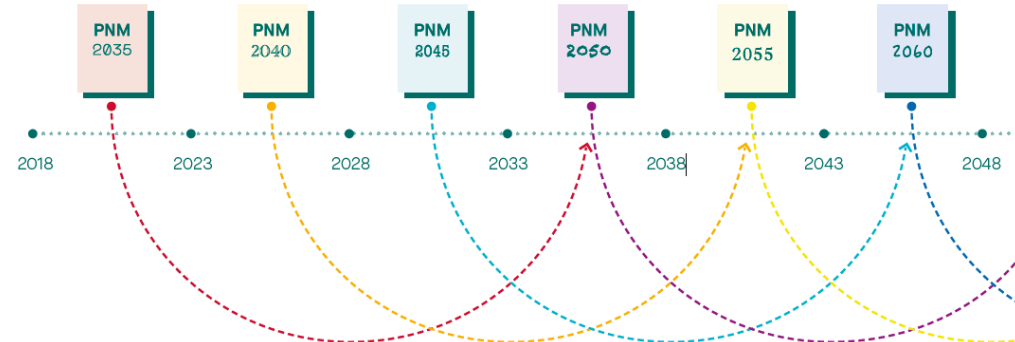
Le vélo doit être intégré dans tous les projets infrastucturels et urbanistiques

Exemple : suppression du passage à niveau à Dudelange-Ville



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 (décision du Conseil de Gouvernement du 30 mars 2022).

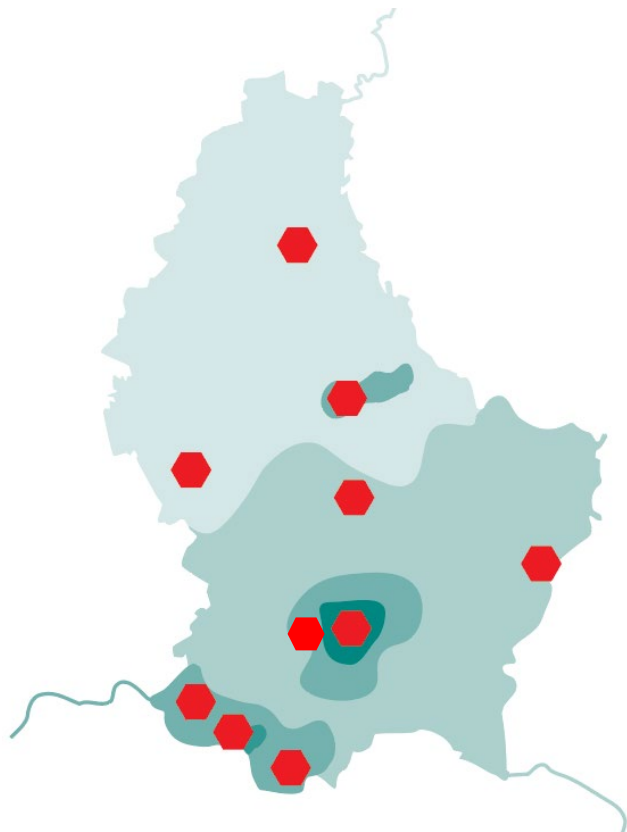
- **Le processus PNM anticipe continuellement la demande de mobilité au niveau national et transfrontalier sur un horizon de 15 ans**, évalue l'adéquation des projets étatiques dans le domaine des transports avec cette demande future, veille à la cohérence intermodale de ces projets et identifie d'éventuelles 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**
6 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