

# PNM 2035

Plan national  
de mobilité

Réunion publique  
Grevenmacher, Maacher Lycée  
31 mai 2022

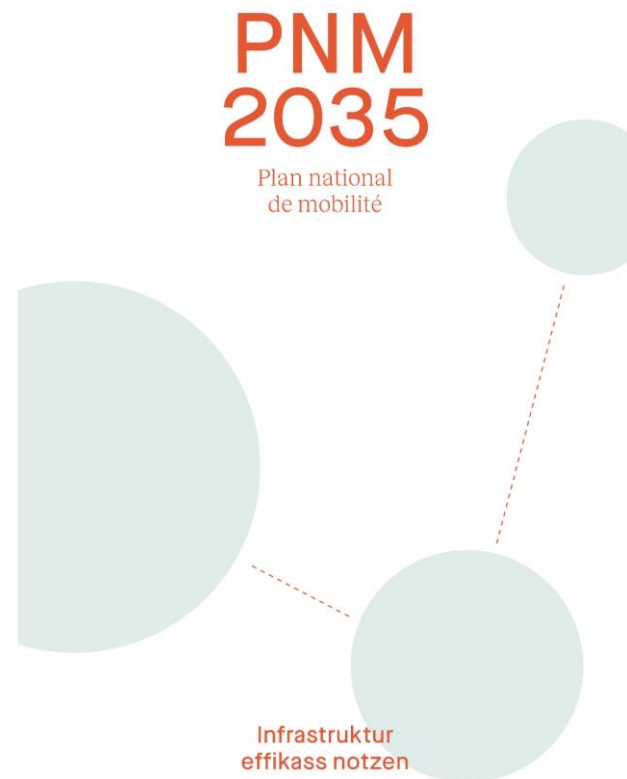
Infrastruktur  
effikass notzen

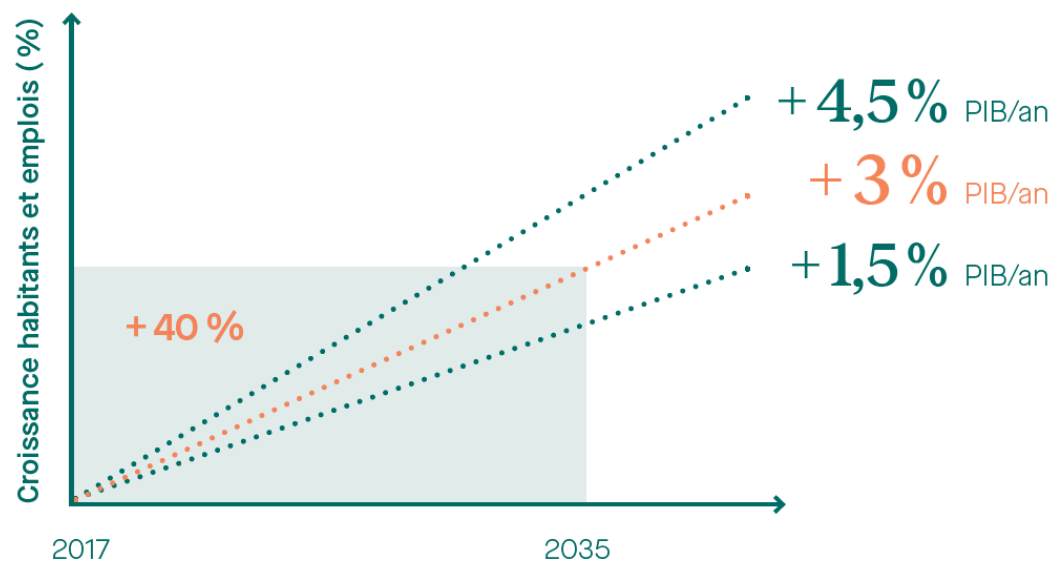


LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère de la Mobilité  
et des Travaux publics

[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

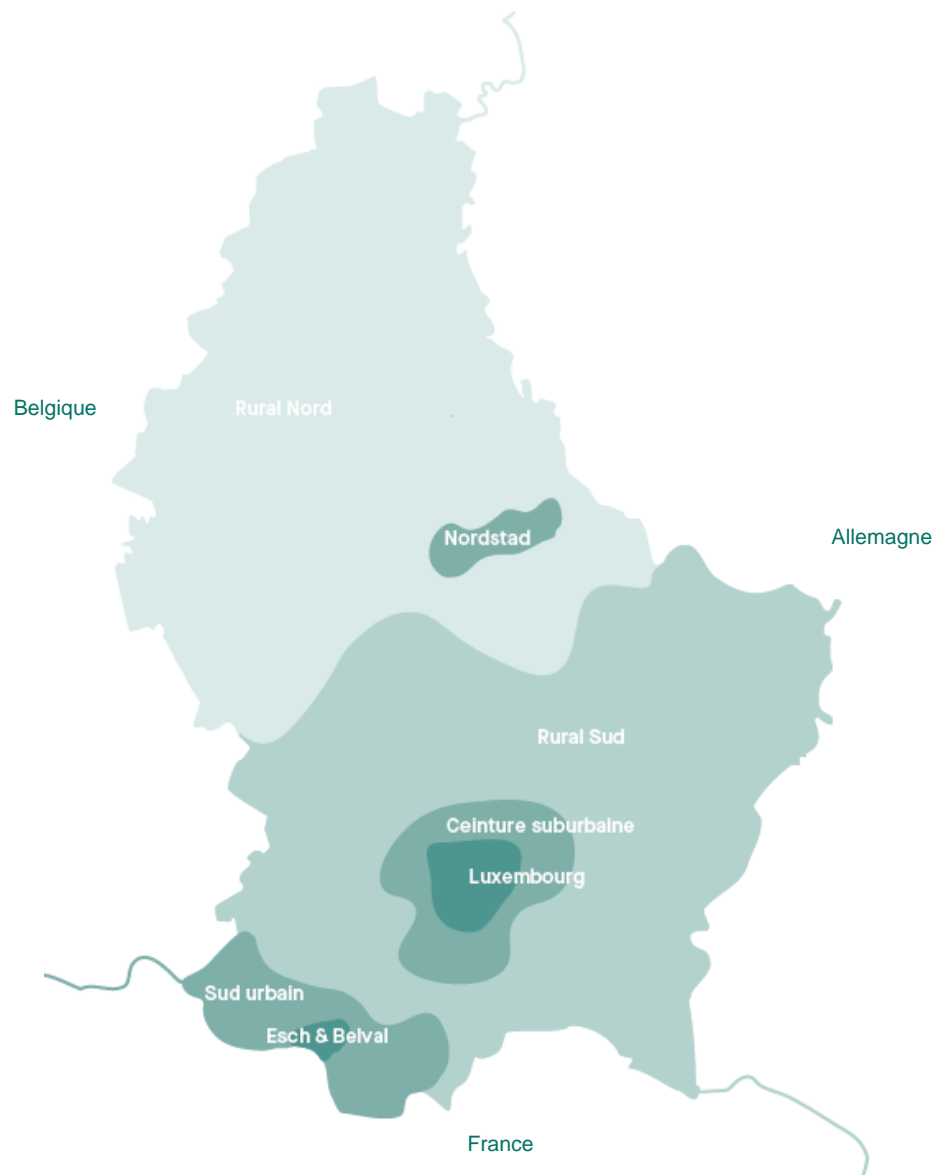
## Deux régions rurales :

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 ?

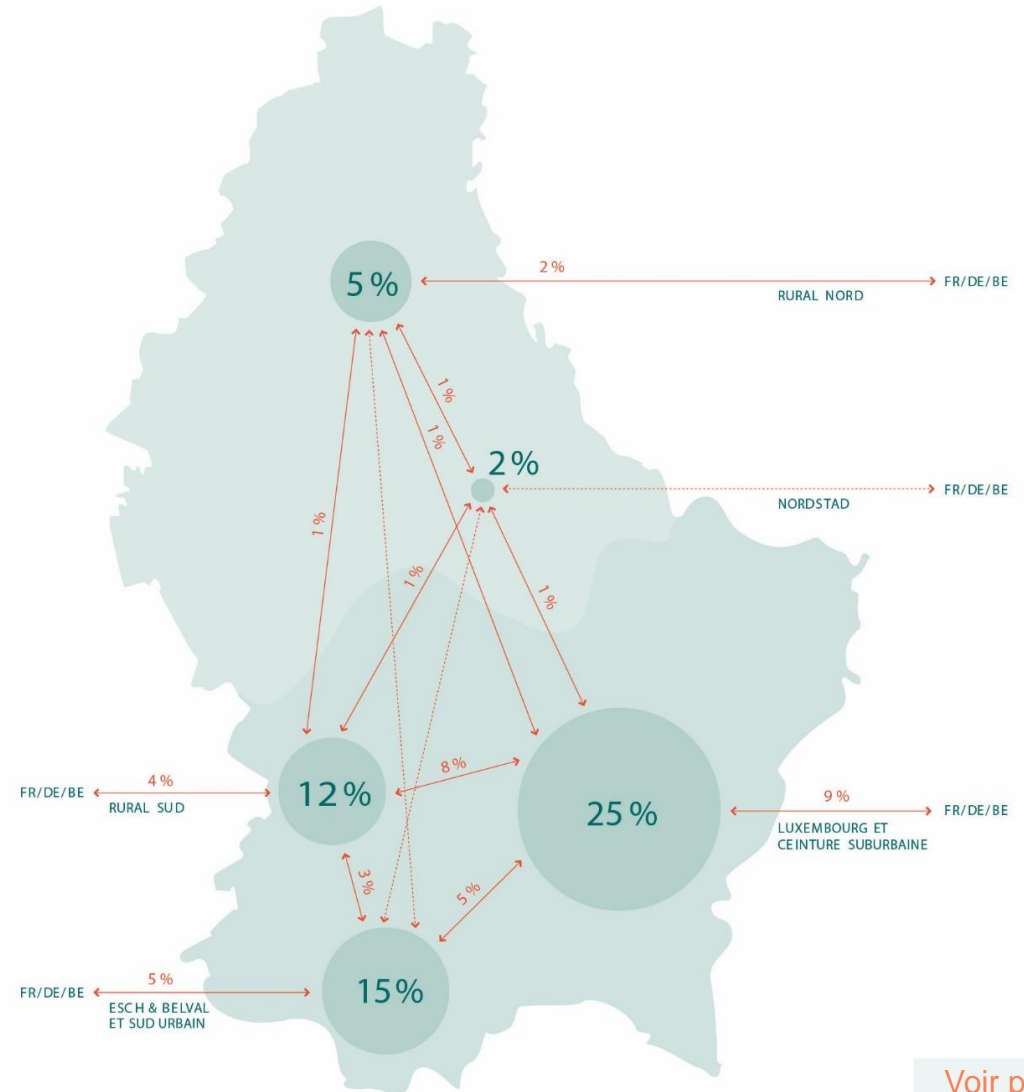
49 % sont en relation avec la ville de Luxembourg et sa Ceinture suburbaine

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.

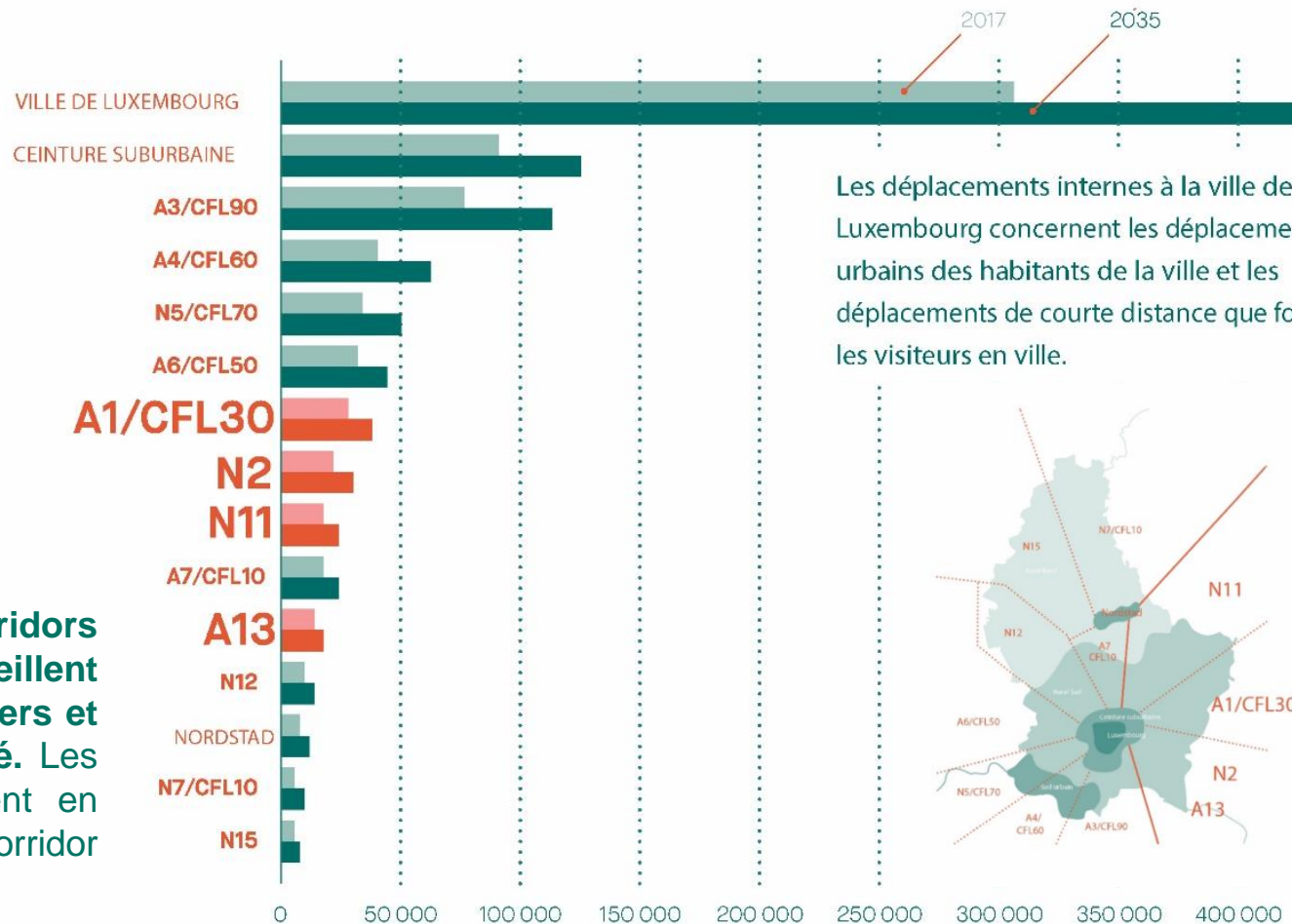


# Quels sont les 3 principaux défis pour 2035 ?

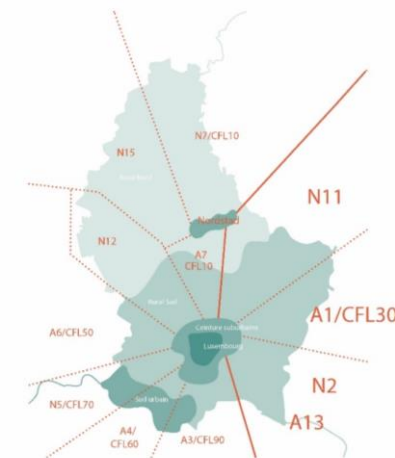
1. Organiser les flux en rapport avec la ville de Luxembourg.
2. Évoluer vers une mobilité urbaine dans les trois agglomérations.
3. Appréhender le milieu rural de façon différenciée.

Pour les flux en rapport avec la ville, les corridors de transport A1/CFL30, N2, N11 et A13 accueillent des déplacements de résidents et de frontaliers et couvrent toute la partie Est du Grand-Duché. Les déplacements du corridor A13 se superposent en partie aux flux du corridor N2 et en partie au corridor A3.

Ces corridors accueillent des flux sensiblement inférieurs aux grands axes de transport du sud du pays (A3/CFL90, A4/CFL60, N5/CFL70).

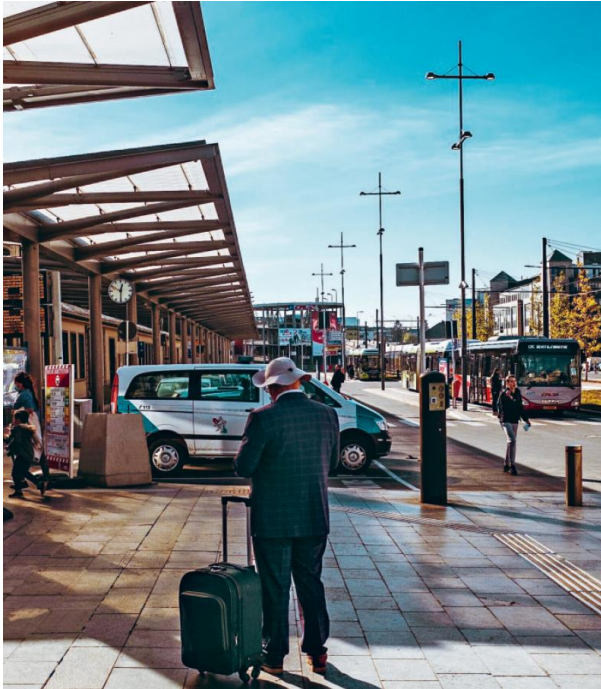


Les déplacements internes à la ville de Luxembourg concernent les déplacements urbains des habitants de la ville et les déplacements de courte distance que font les visiteurs en ville.



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**

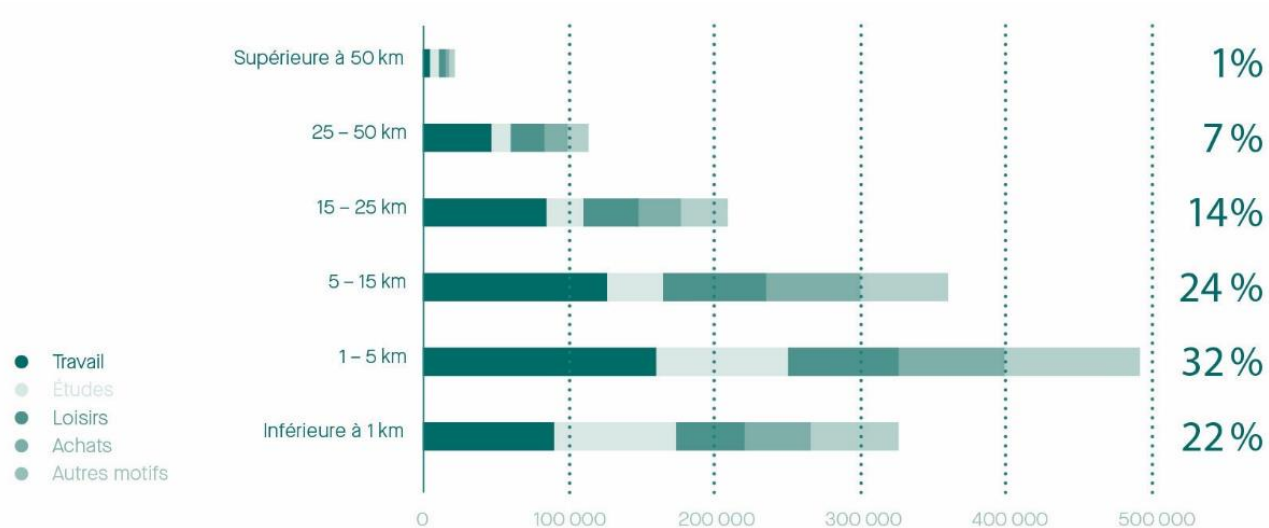


**Gestion du stationnement**





# Distance de déplacement



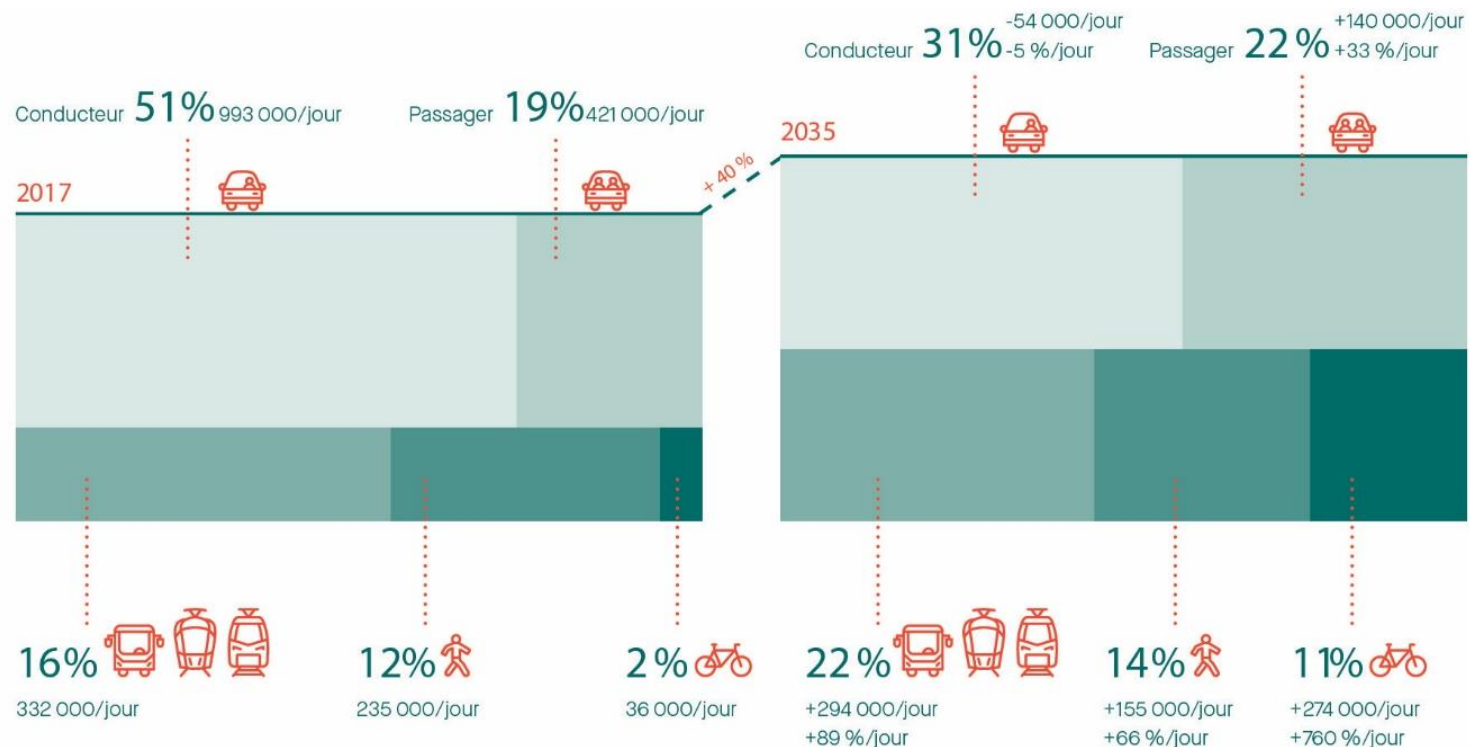
En 2017,

- 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.



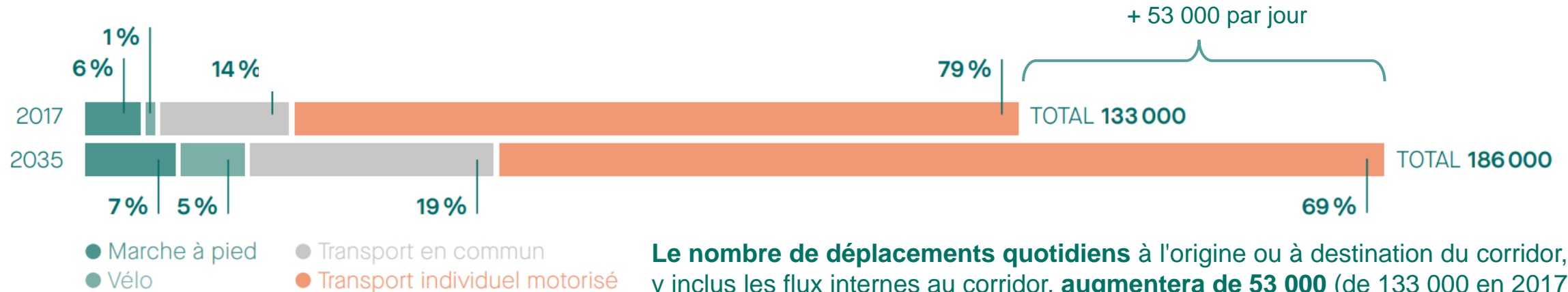
# Objectifs minima de report modal jusqu'en 2035

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.

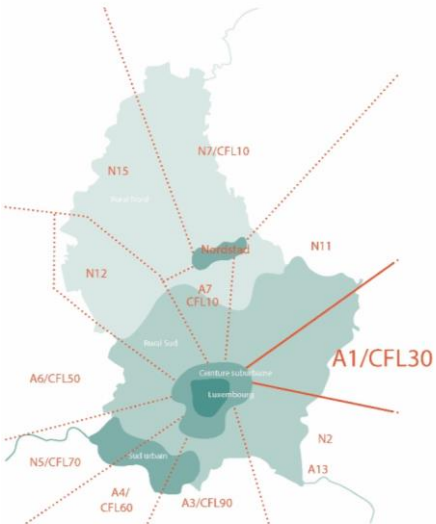
# Évolution nécessaire des parts modales du corridor A1/N1/CFL30 (évolution similaire pour les deux autres corridors)



**Le nombre de déplacements quotidiens** à l'origine ou à destination du corridor, y inclus les flux internes au corridor, **augmentera de 53 000** (de 133 000 en 2017 à 186 000 en 2035).

## Objectifs minima pour 2035 par rapport à 2017 :

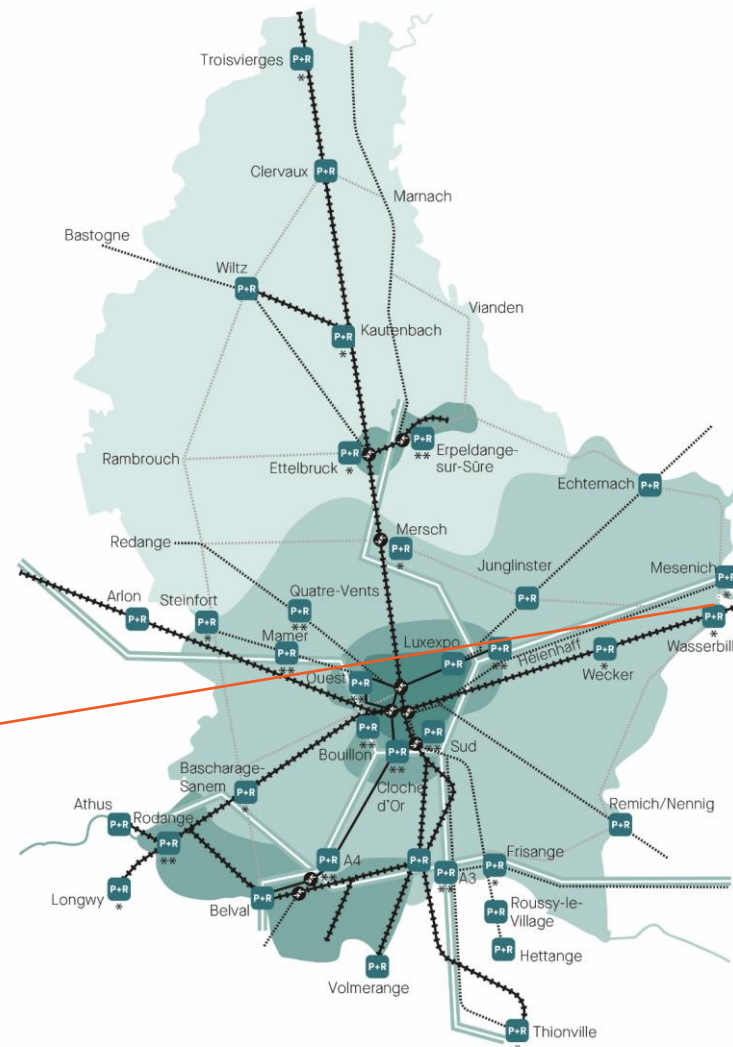
- Le nombre de déplacements en voiture ne peut augmenter que légèrement (+ 23 000 par jour ou + 22 %)
- Les déplacements à pied et en transport en commun doivent presque doubler (+ 17 000 par jour ou + 90 %)
- Un essor massif du vélo est nécessaire (+ 8 000 déplacements par jour ou 6 fois plus qu'en 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 Wasserbillig: temps d'accès à pied et à vélo

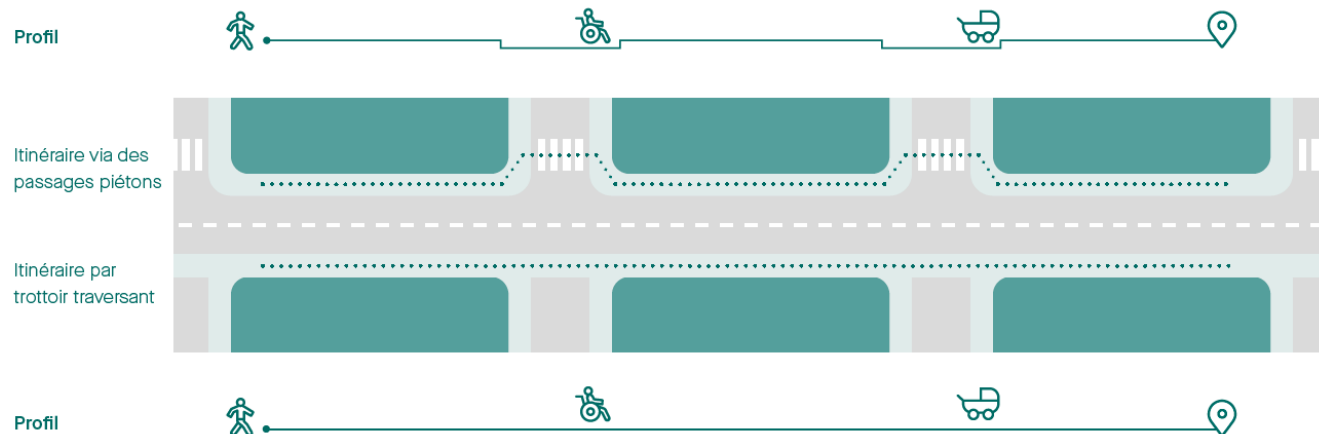


Même en dehors de la ville de Luxembourg, 60 % des résidents habitent à moins de dix minutes à vélo d'une gare CFL.

# 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



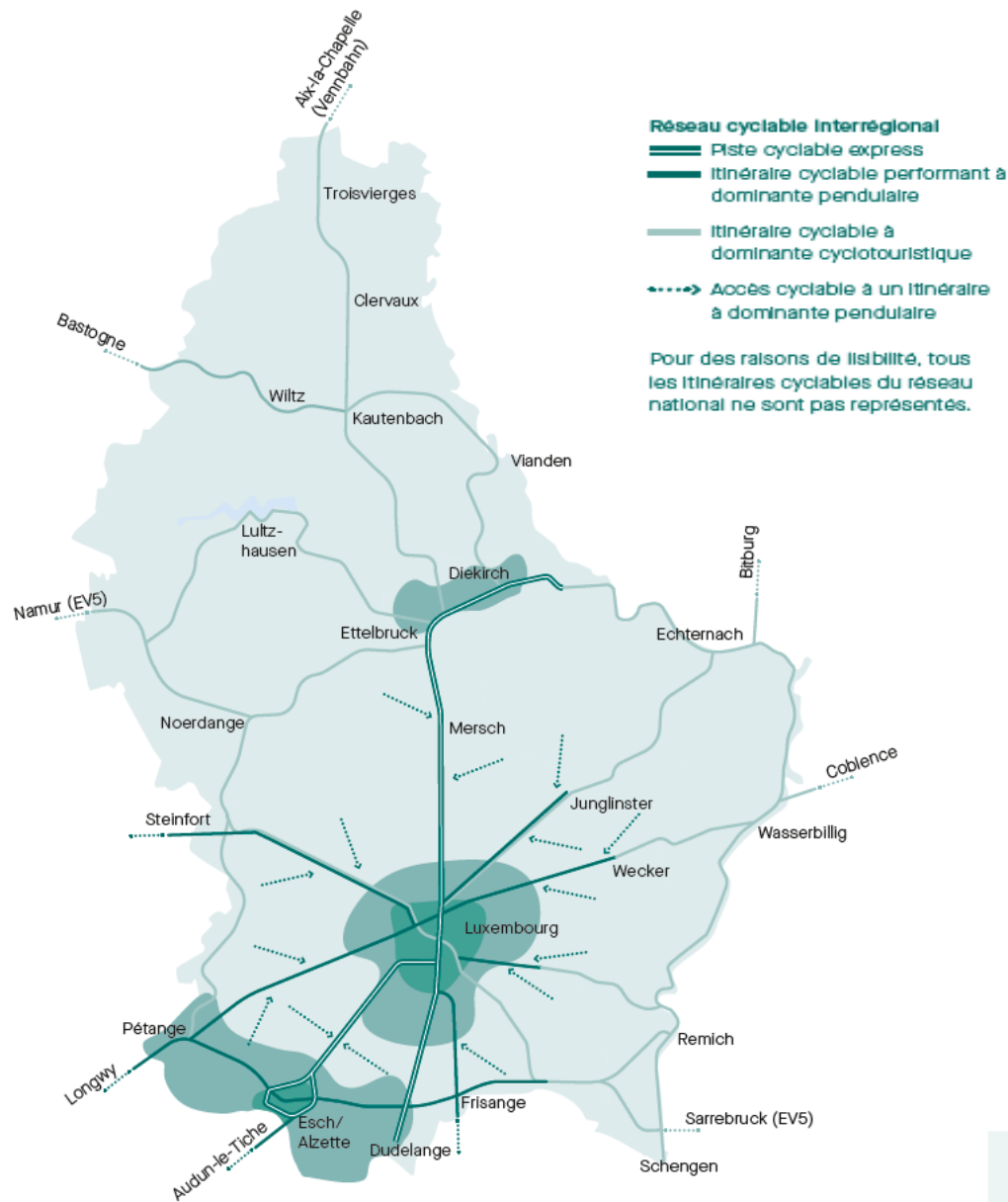
Point de vue de l'automobiliste



# 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.**

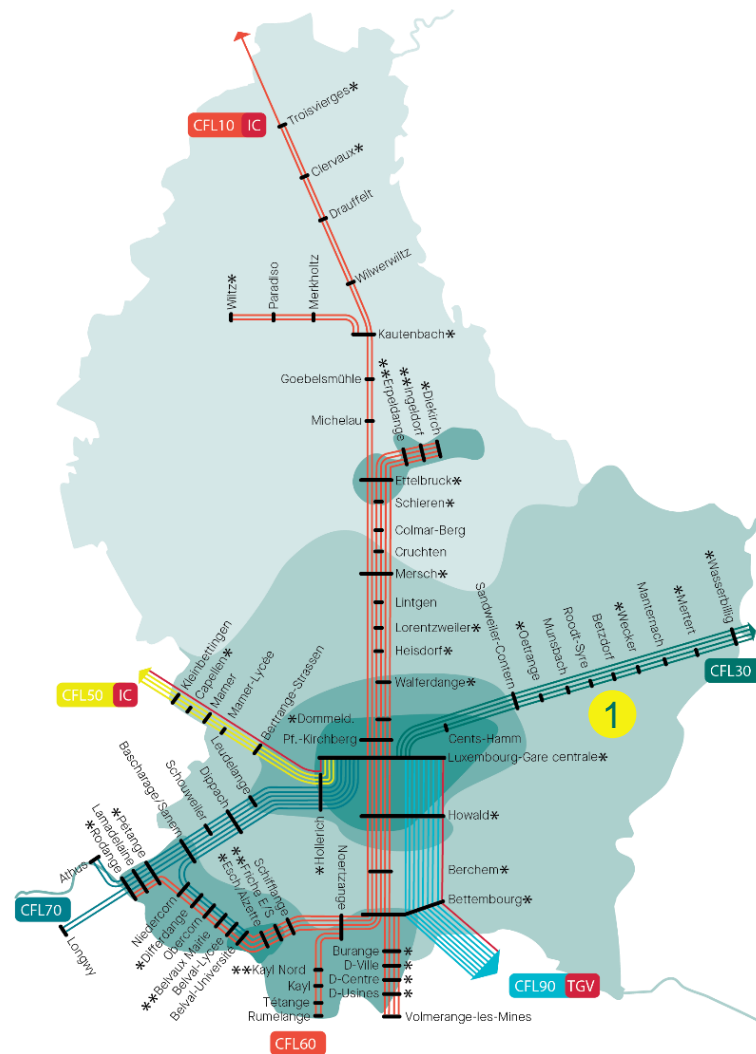
Le vélo est le mode de transport qui doit connaître la plus grande progression dans les années à venir, sinon la mobilité individuelle se détériorera considérablement, notamment à l'intérieur des localités.



## 14 projets structurants permettant notamment :

- 1 Le renforcement de l'offre ferroviaire entre Luxembourg et Trèves avec la mise à deux voies de la section Sandweiler – Oetrange qui permettra de porter l'offre à 4 trains par heure.

Les gares de Wasserbillig, Mertert, Wecker et Oetrange seront également réaménagées.



# Le réseau RGTR : lignes principales et lignes de maillage

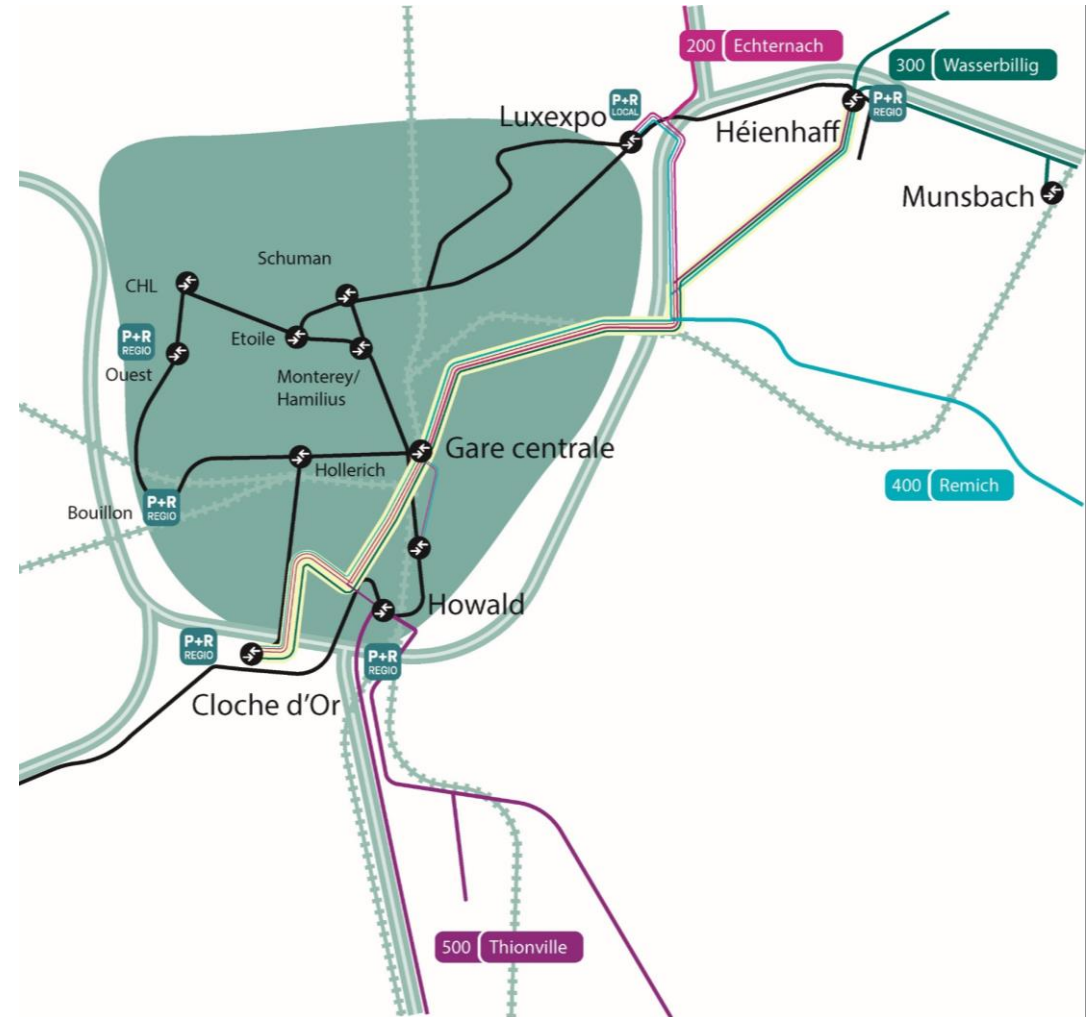
Le réseau RGTR est et sera composé de lignes principales (« Hauptbuslinien ») et de lignes de maillage (« Erschließungslinien »).

Dans les corridors N11, A1/CFL30 et A13, **les lignes principales** offriront une liaison directe vers plusieurs pôles d'échange de la ville de Luxembourg.

Après la desserte d'un premier pôle d'échange avec le tram, les lignes principales profiteront du Corridor à Haut Niveau de Service pour bus (CHNS) entre Héienhaff et Cloche d'Or pour offrir une liaison directe vers au moins un autre pôle d'échanges.

Sur le corridor N2, deux types de lignes principales desserviront soit le P.E. Luxexpo, soit la Gare centrale.

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

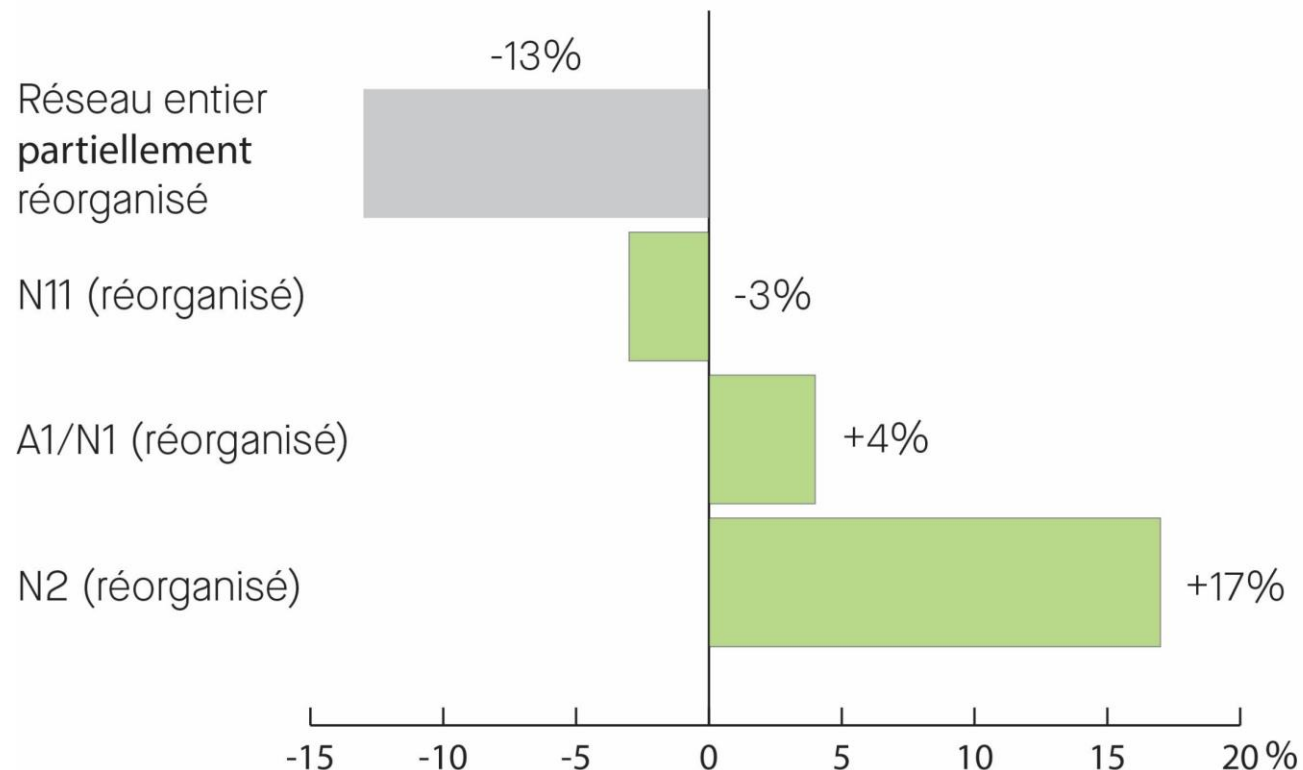




**Un réseau de transport en commun doit en premier lieu être conçu de façon à être attractif pour les flux les plus importants. Des compromis au détriment de flux plus faibles sont inévitables, même si ces compromis sont minimisés dans la mesure du possible.**

Cette approche porte clairement ses fruits pour ce qui est du réseau RGTR. Alors que la fréquentation globale du RGTR est encore inférieure de 13 % par rapport à l'avant-pandémie, la fréquentation des corridors où le réseau RGTR a déjà été réorganisé s'est déjà quasiment rétablie, (seulement moins 3 % sur la N11), voire a progressé (de 4 % pour le corridor A1/N1 et de 17 % pour le corridor N2).

Evolution de la fréquentation des bus RGTR  
Avant pandémie (02.2020) - Après pandémie (04.2022)



# PNM 2035 – Accès au réseau tram

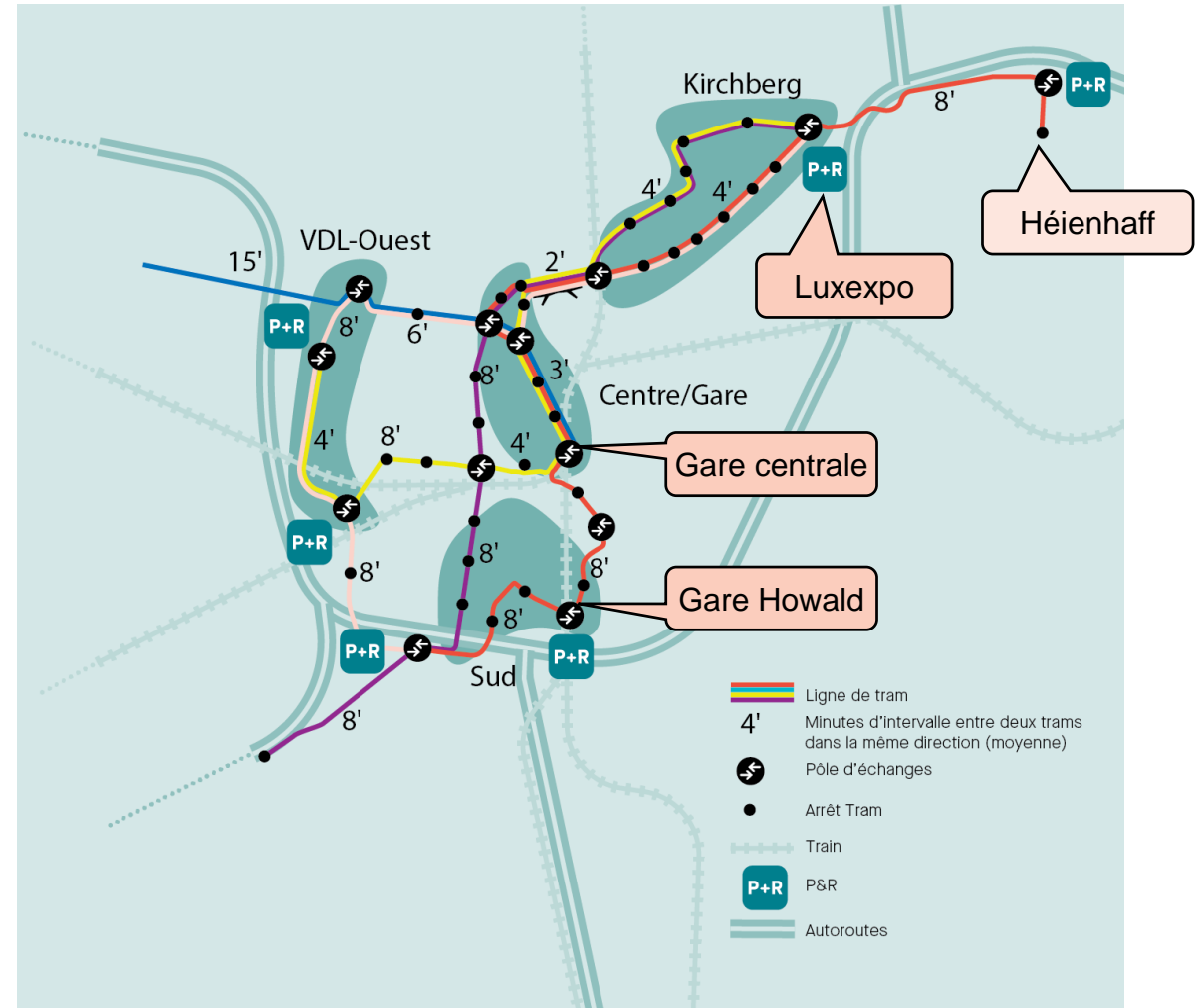
Depuis l'est et le sud-est, les transports en commun seront connectés à 4 pôles d'échanges du tram.

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)

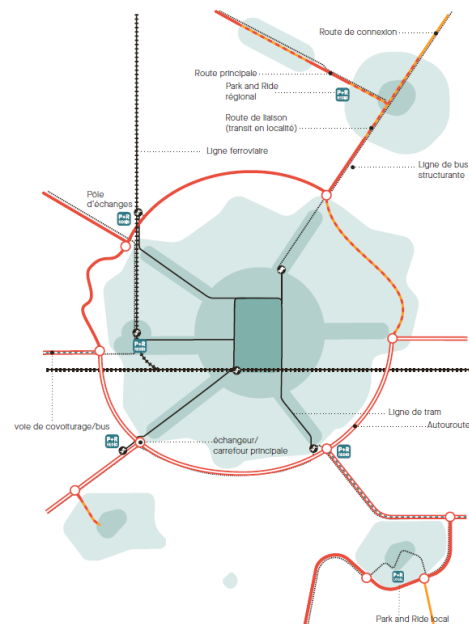


# La classification fonctionnelle du réseau routier

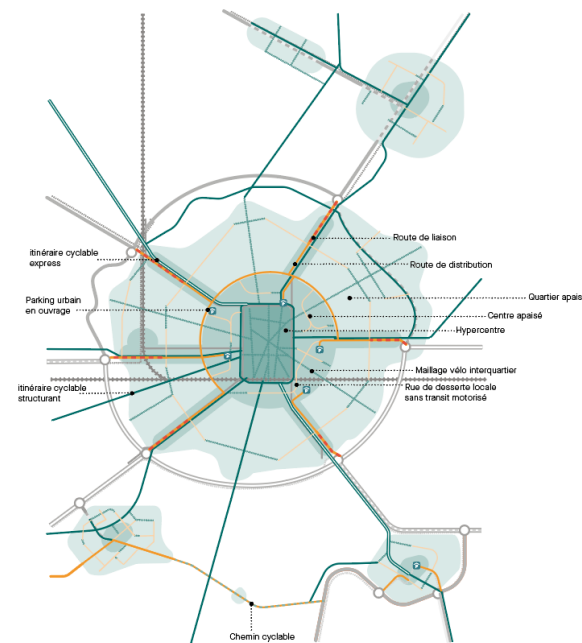
L'utilisation du réseau routier par les différents modes de transport doit être rééquilibrée. Il en résultera un véritable réseau multimodal.

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

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.

# Le chemin cyclable

Les chemins cyclables sont un nouveau type de route hors localité qui :

- sont importants pour le réseau cyclable, mais très peu importants pour le trafic motorisé, qui dispose d'une alternative ;
- ont une limitation de vitesse à 50 km/h et une large voie suggestive de chaque côté, clairement identifiable en tant que telle, qui matérialise la place du vélo.

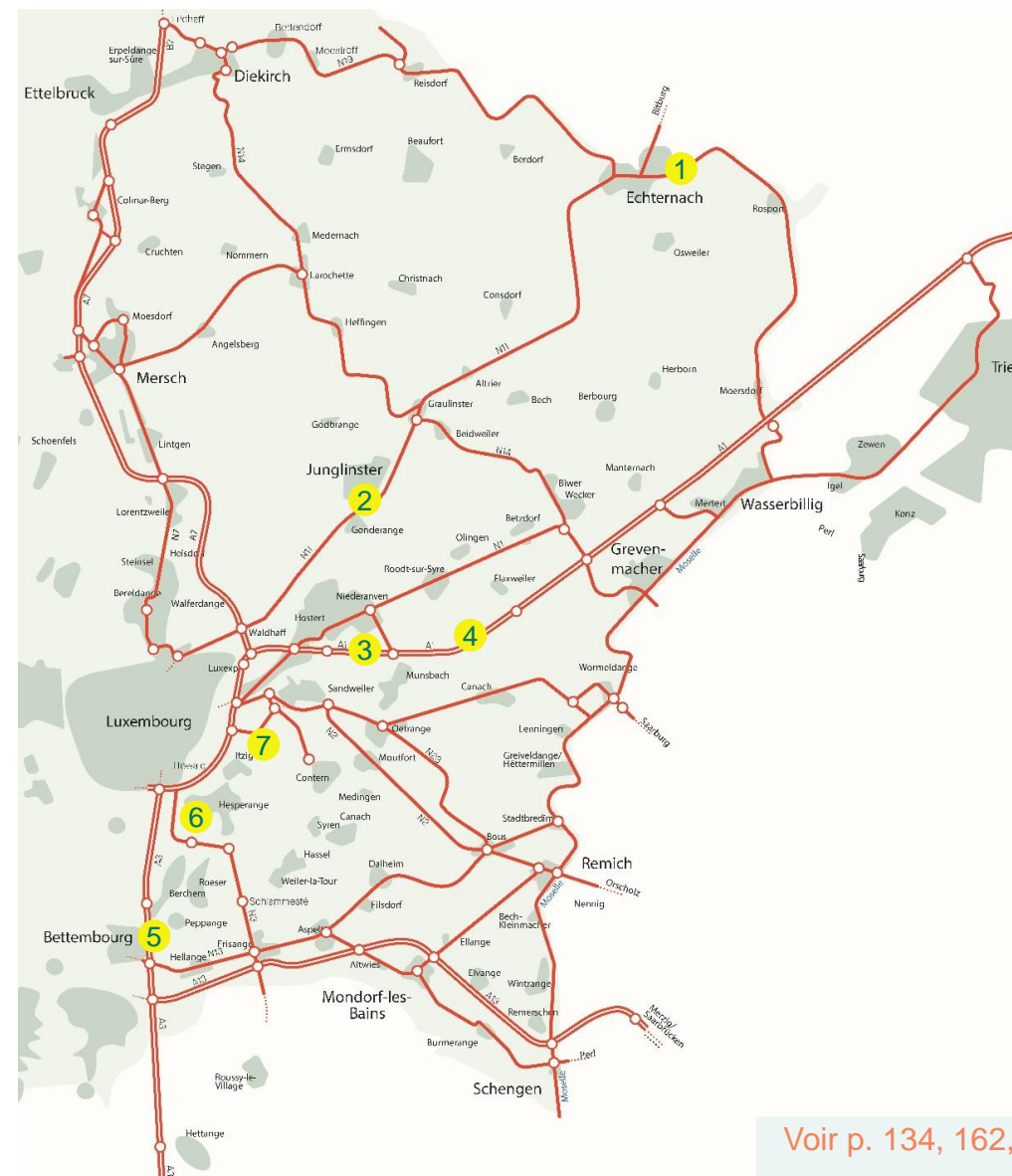
Ce type de route sera un outil important en milieu rural pour développer un réseau cyclable reliant toutes les localités entre elles, en profitant au maximum des infrastructures existantes.



# N11, A1/CFL30, N2, A13 - projets routiers

## Sept projets routiers majeurs

- 1 Liaison Morgenstern à Echternach
- 2 Réaménagement de la traversée de Junglinster
- 3 Échangeur Cargocenter avec accès direct au P+R Héienhaff
- 4 Voie réservée au covoiturage et aux bus sur la BAU le long de l'autoroute A1
- 5 Voie réservée au covoiturage et aux bus sur l'autoroute A3
- 6 Construction du contournement d'Alzingen
- 7 Nouvel échangeur autoroutier pour la Z.A Contern

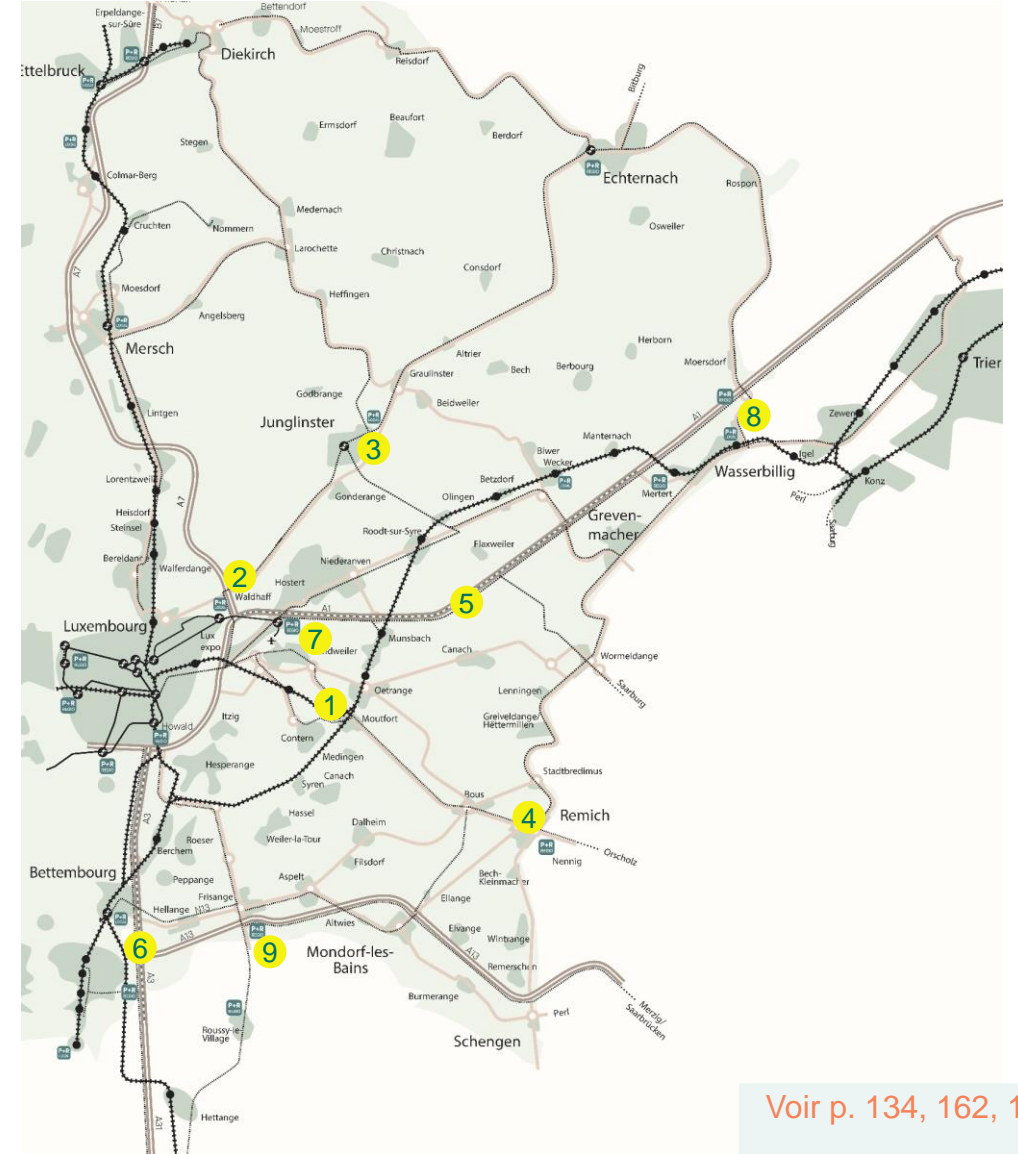




# N11, A1/CFL30, N2, A13 - projets de transports en commun

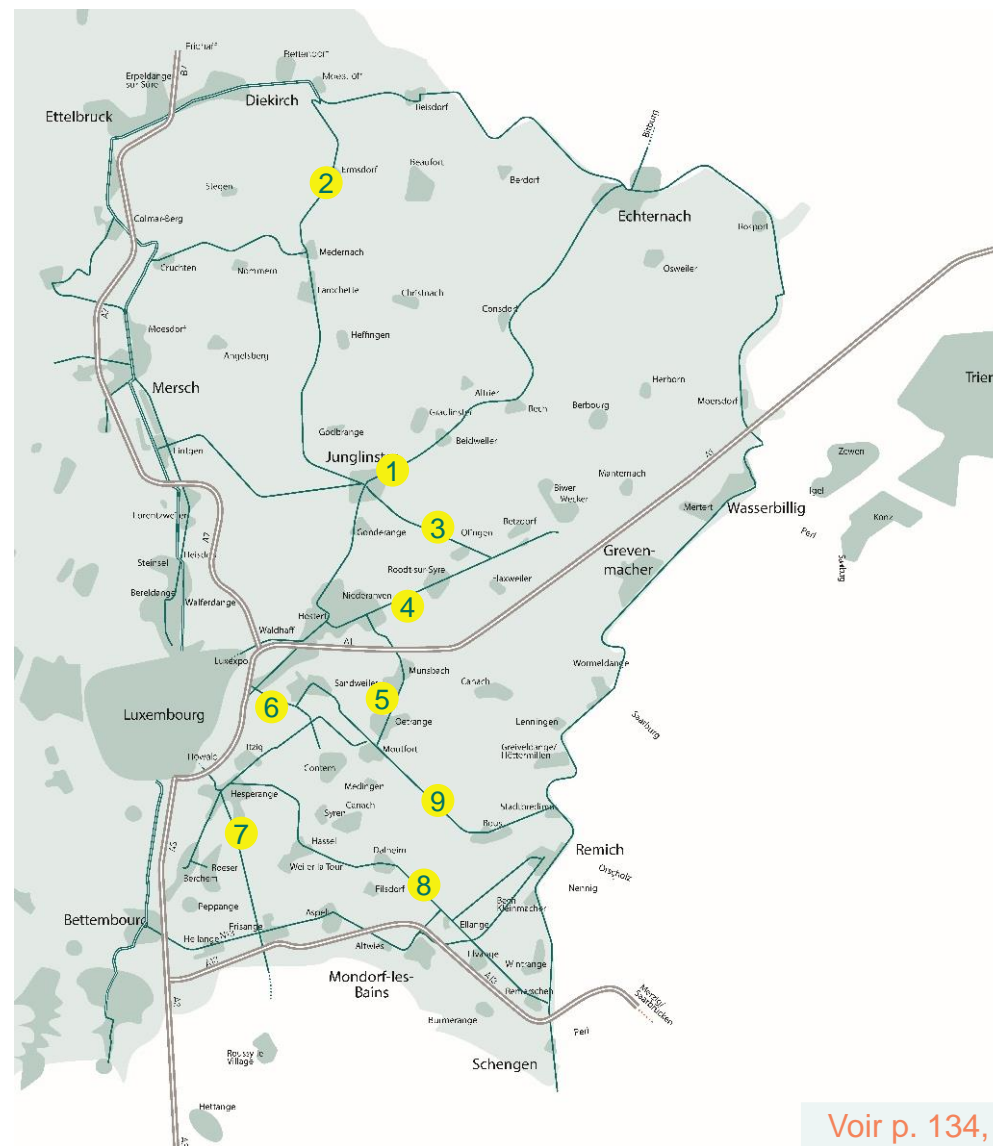
## Neuf projets de transports en commun

- 1 Mise à deux voies du tronçon Sandweiler – Oetrange et renforcement de l'offre ferroviaire Luxembourg – Trèves
- 2 Priorisation bus entre Gonderange et Kirchberg
- 3 Priorisations bus à Junglinster, Graulinster et Echternach
- 4 Priorisations pour bus dans la traversée de Remich
- 5 Voie réservée au covoiturage et aux bus sur la BAU le long de l'autoroute A1
- 6 Voie réservée au covoiturage et aux bus sur la BAU le long de l'autoroute A3
- 7 P+R Héienhaff
- 8 P+R Mesenich, Wasserbillig, Mertert et Wecker
- 9 P+R Frisange



## Neuf projets majeurs pour le vélo

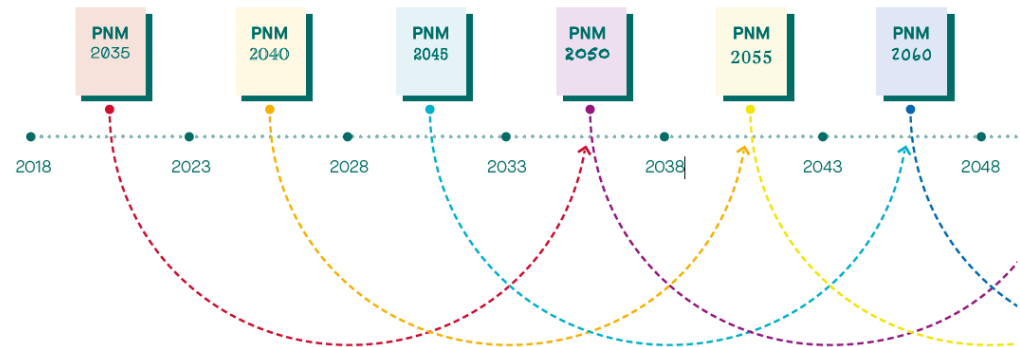
- 1 Intégration de la PC 2 dans la traversée de Junglinster
- 2 Itinéraire cyclable entre Junglinster, Larochette et Moestroff (PC 5)
- 3 Itinéraire cyclable entre Junglinster et Olingen
- 4 Aménagements cyclables le long de la N1 dans les traversées de Roodt-sur-Syre et Niederanven ainsi que entre Héienhaff et Cents
- 5 Itinéraire cyclable entre Contern, Munsbach et Niederanven
- 6 Itinéraire cyclable Sandweiler – Cents
- 7 Itinéraire cyclable Frisange – Hesperange – Howald
- 8 Itinéraire cyclable Luxembourg - Schengen (Eurovelo5)
- 9 Itinéraire cyclable Sandweiler - Stadtbredimus





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).

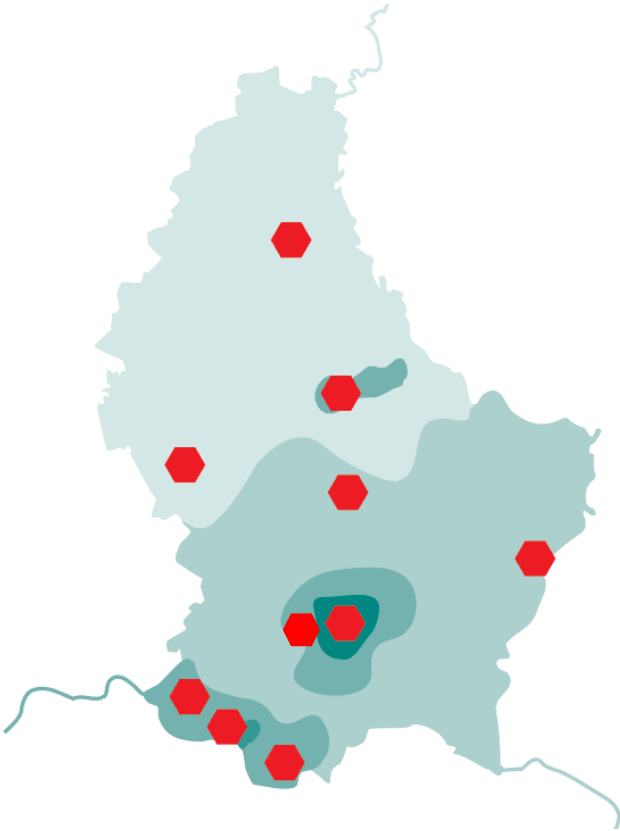
- **Le processus PNM anticipe continuellement la demande de mobilité au niveau national et transfrontalier sur un horizon de 15 ans**, évalue l'adéquation des projets étatiques dans le domaine des transports avec cette demande future, veille à la cohérence intermodale de ces projets et identifie d'éventuelles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

Brochure sous format digital ou imprimé (FR, DE, GB) sous  
[www.pnm2035.lu](http://www.pnm2035.lu)



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