

# PNM 2035

Plan national  
de mobilité

Réunion publique  
Redange / Attert,  
Hall polyvalent  
6 juillet 2022 à 19h00

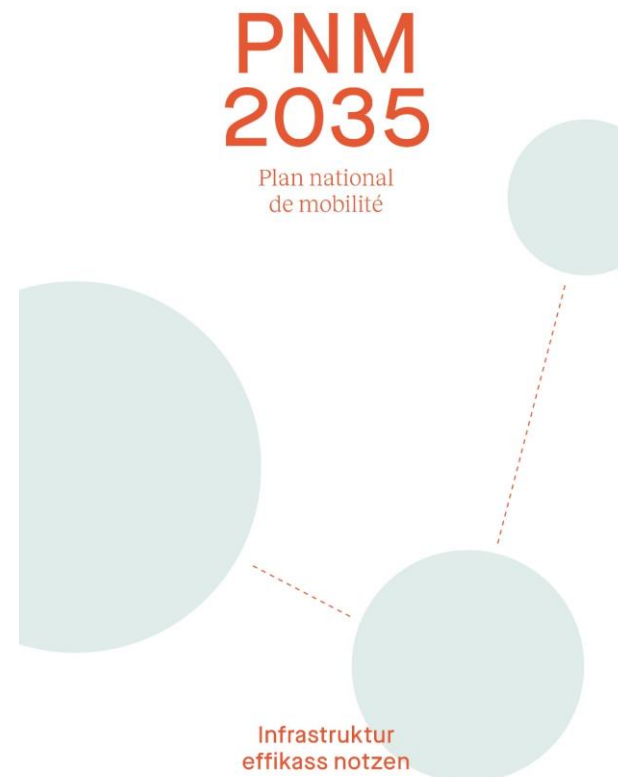
Infrastruktur  
effikass notzen

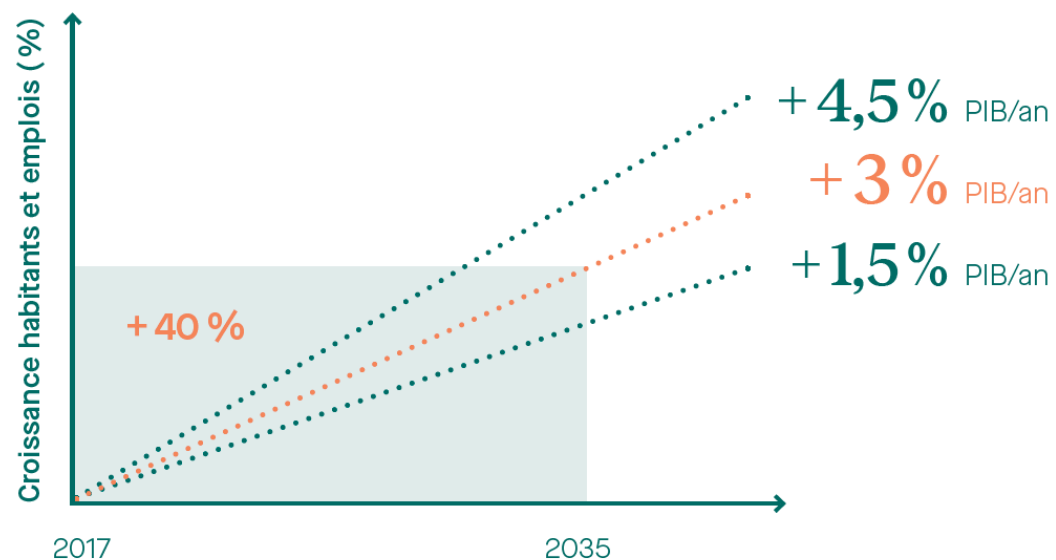


LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère de la Mobilité  
et des Travaux publics

[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

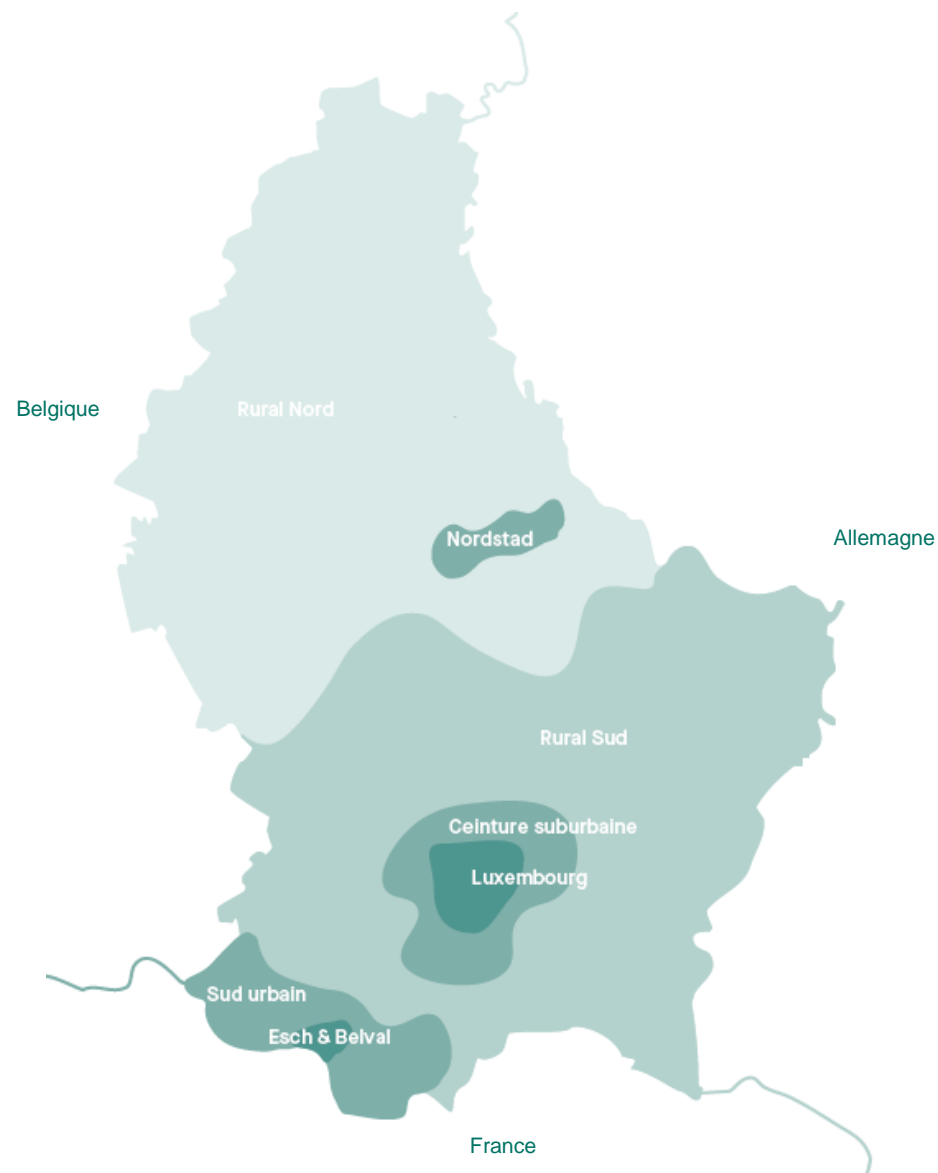
## Deux régions rurales :

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 ?

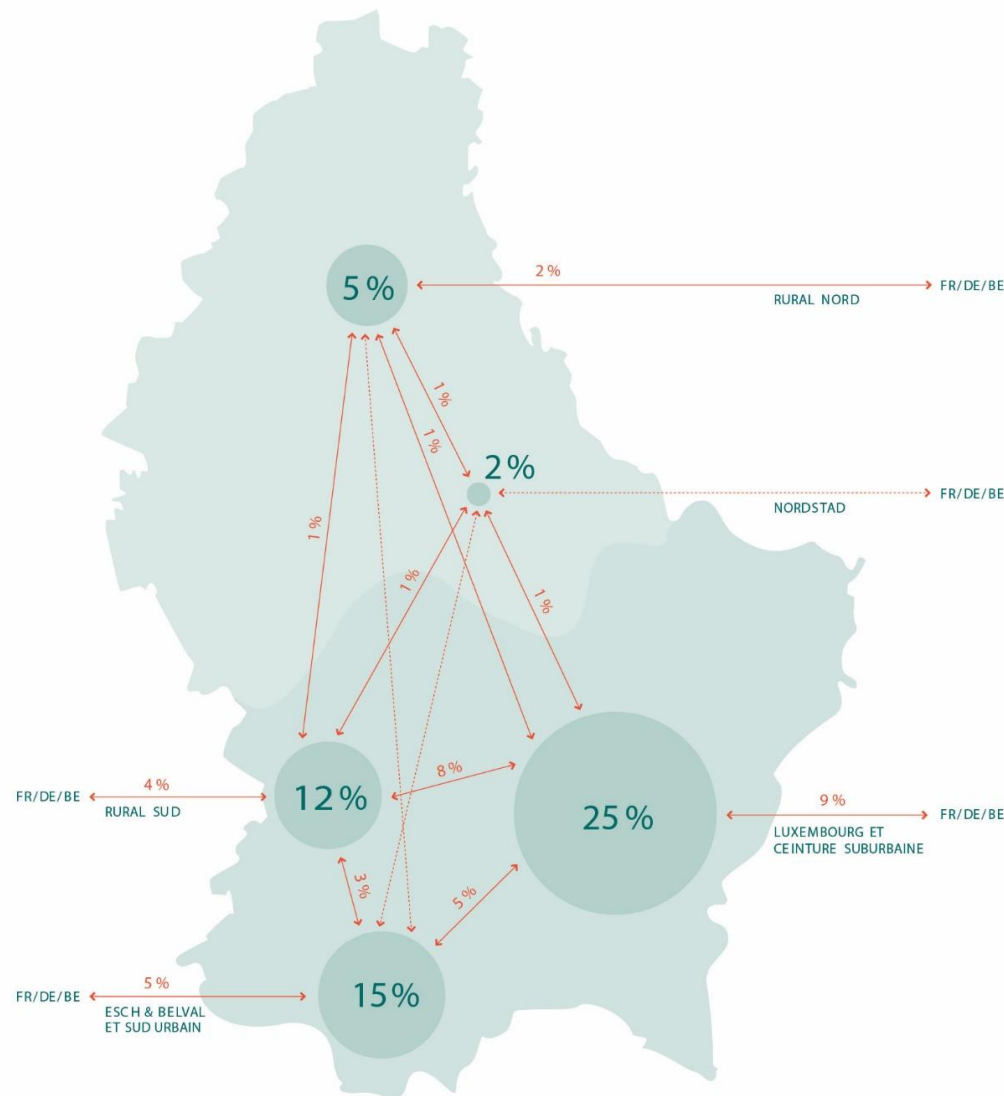
49 % sont en relation avec la ville de Luxembourg et sa Ceinture suburbaine

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.



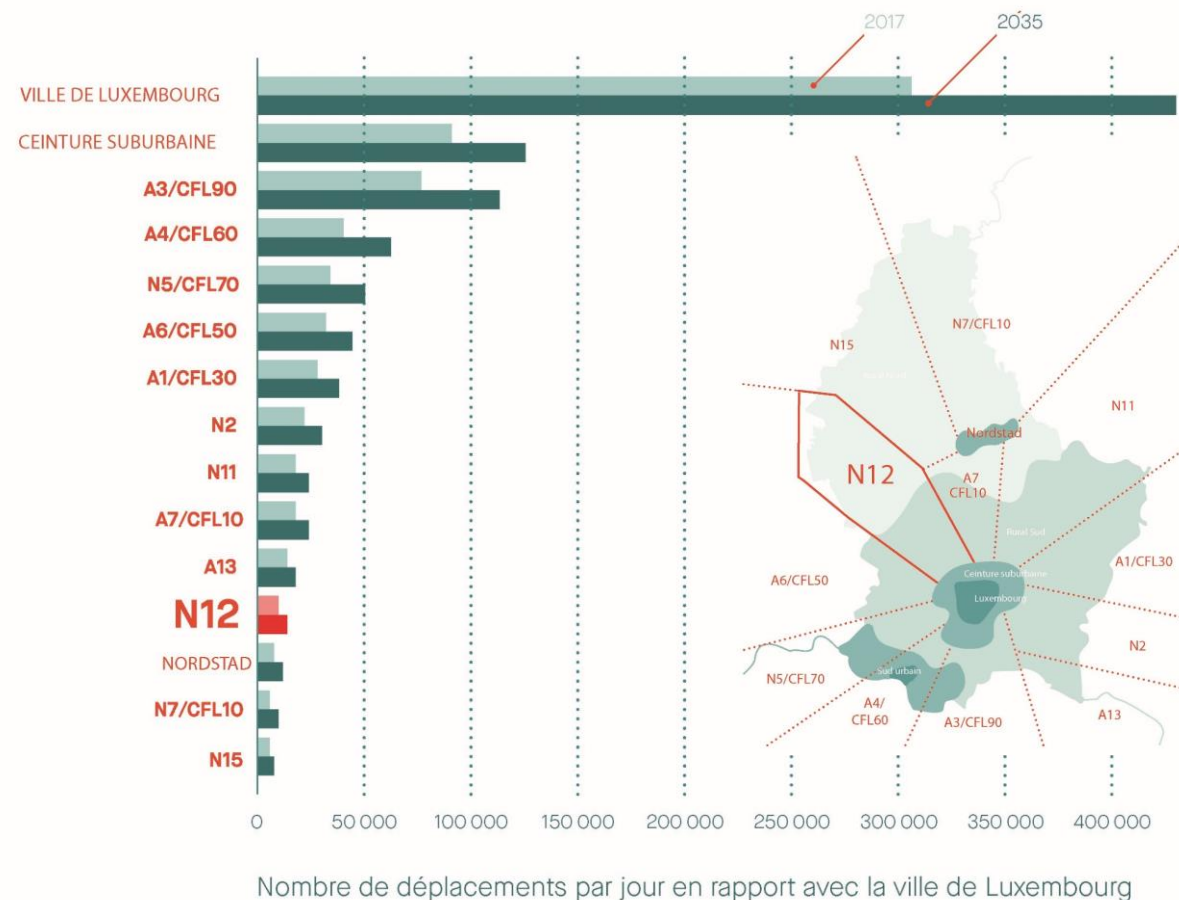
# Quels sont les 3 principaux défis pour 2035 ?

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 N12 présente un volume de déplacements sensiblement inférieur à ceux des grands corridors de transport du sud du pays (A3/CFL90, A4/CFL60, N5/CFL70 et A6/CFL50).

La demande globale en déplacements de ce corridor et toutefois plutôt dispersée avec de nombreux déplacements également en direction de la Nordstad et des corridors voisins.

Flux de personnes en rapport avec la ville de Luxembourg par corridor de transport



# Quelles sont les opportunités pour 2035 ?



**Succès de toute offre de transport de qualité**



**Popularité du vélo**



**Capacité des transports en commun**



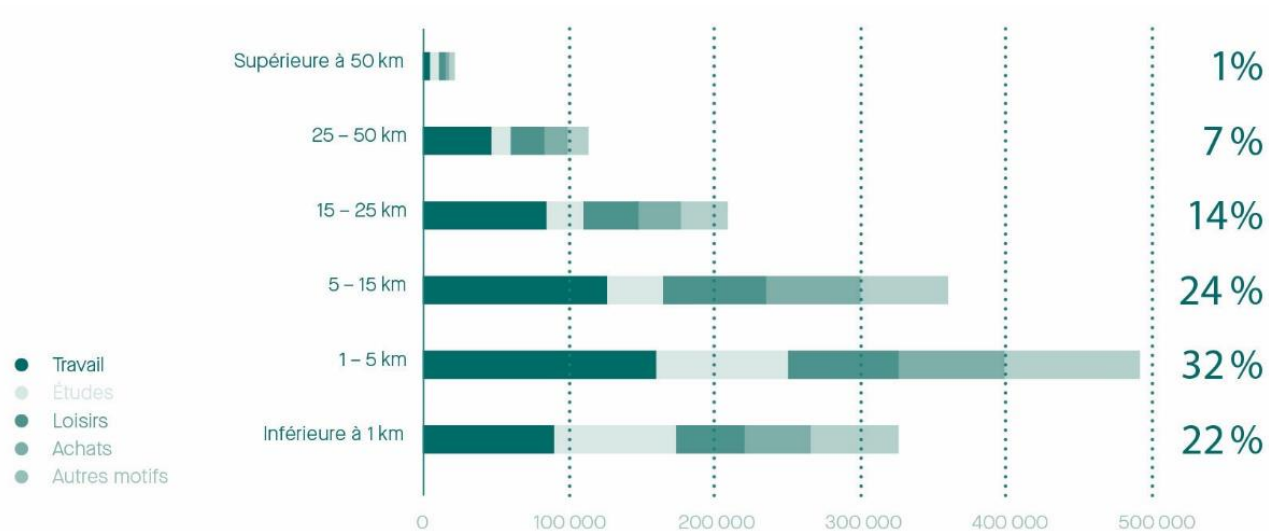
**Covoiturage sur les autoroutes transfrontalières**



**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.



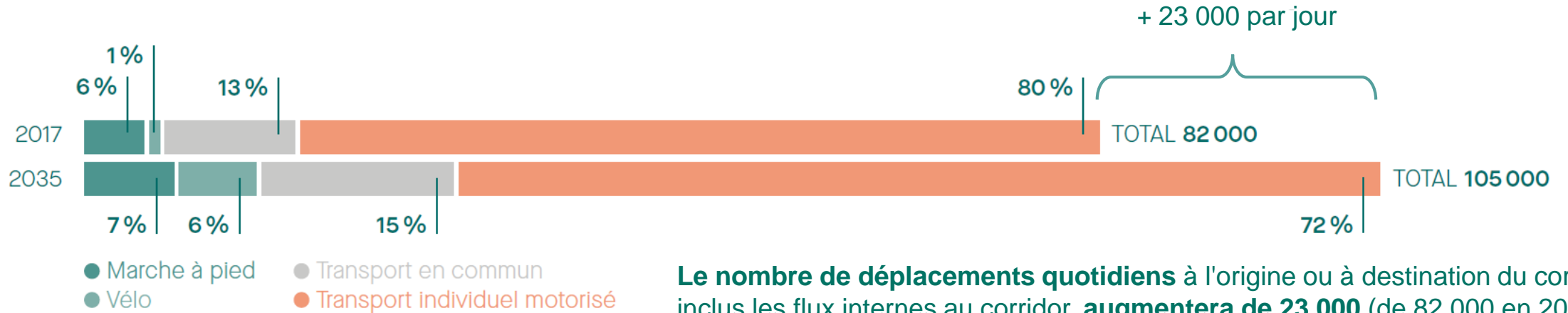
# Objectifs minima de report modal jusqu'en 2035

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

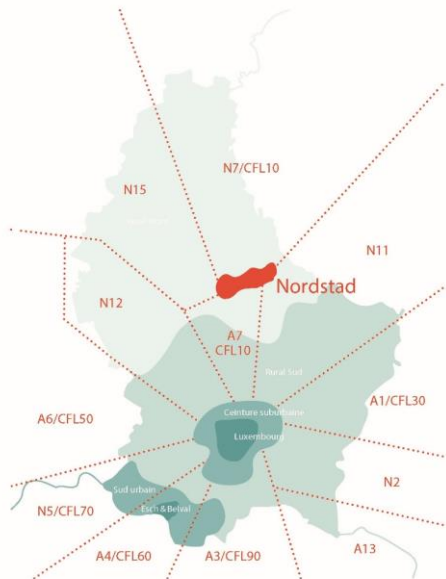


Plus les déplacements seront courts et en milieu urbain, moins ils devront être effectués en voiture.

# Évolution nécessaire des parts modales du Corridor N12 (sans transit)



**Le nombre de déplacements quotidiens** à l'origine ou à destination du corridor, y inclus les flux internes au corridor, **augmentera de 23 000** (de 82 000 en 2017 à 105 000 en 2035).



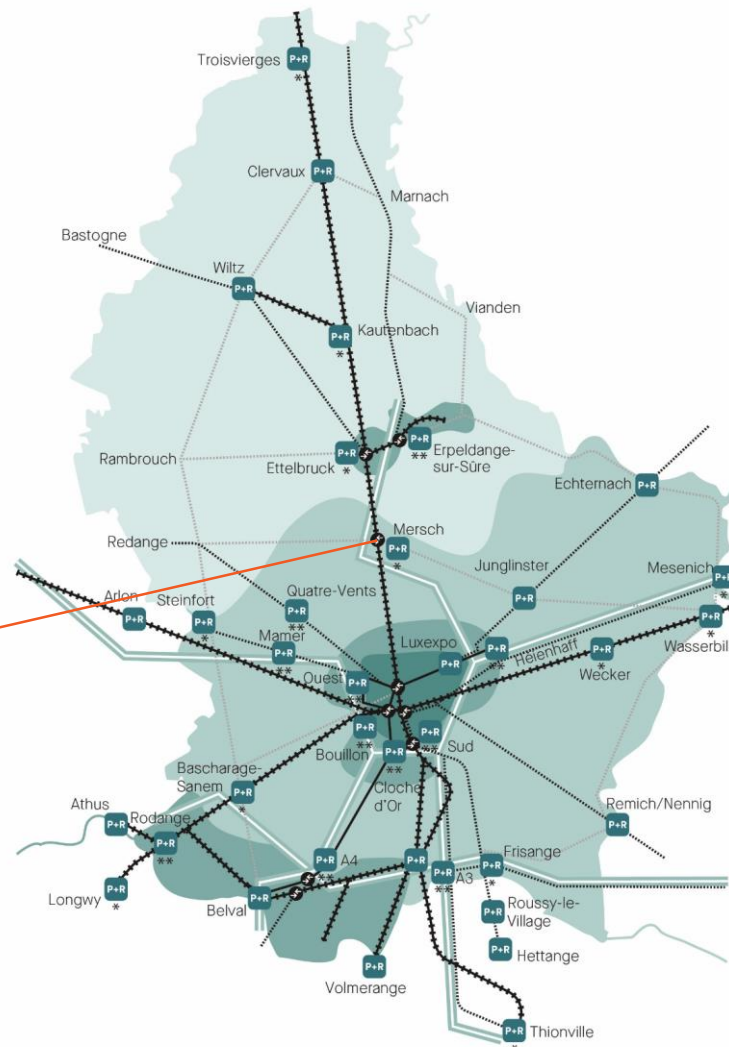
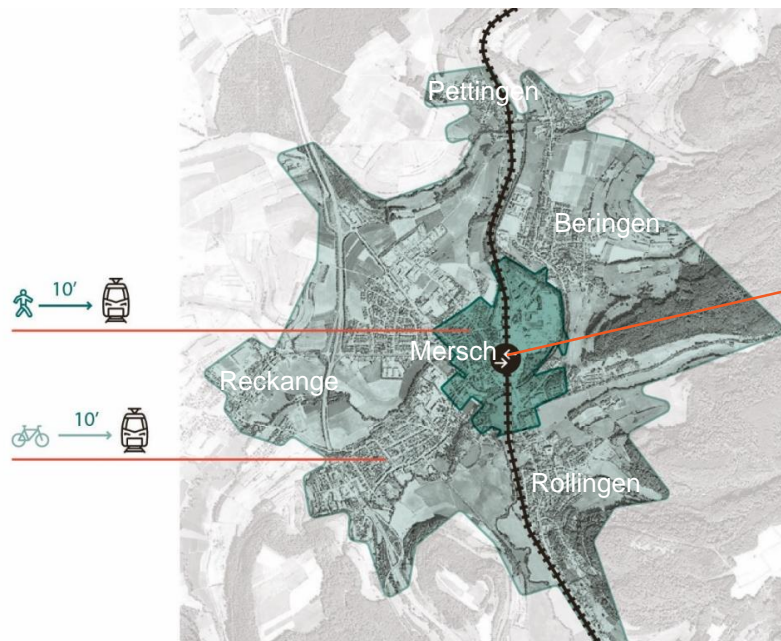
## Objectifs minima pour 2035 par rapport à 2017 :

- Le nombre de déplacements en voiture ne peut augmenter que légèrement (+ 10 000 par jour ou + 15 %)
- Les déplacements à pied et en transport en commun doivent augmenter de (+ 7 500 par jour ou + 50 %)
- Un essor massif du vélo est nécessaire (+ 5 500 déplacements par jour ou 7 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

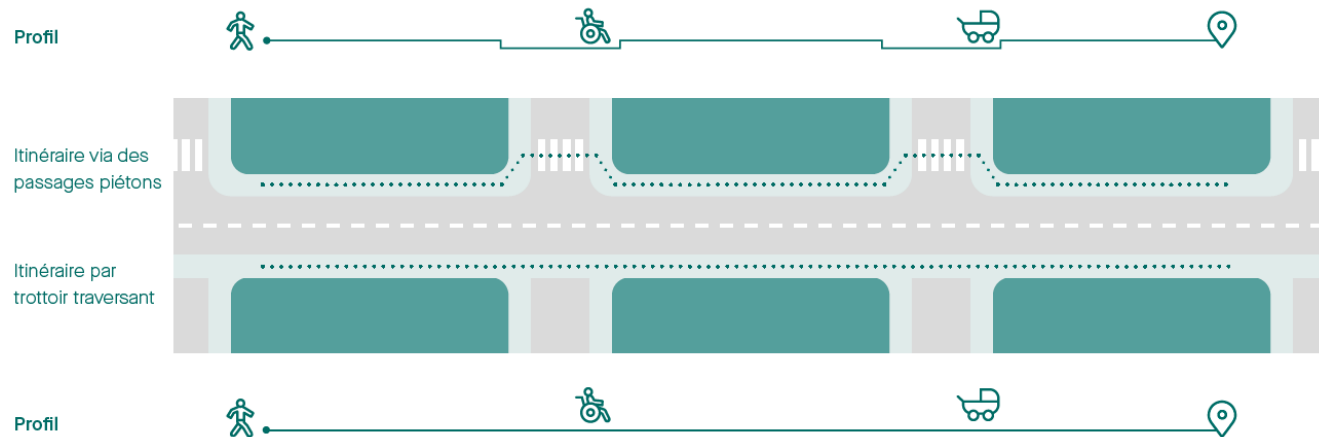


Même en dehors de la ville de Luxembourg, 60 % des résidents habitent à moins de dix minutes à vélo d'une gare CFL.

# 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

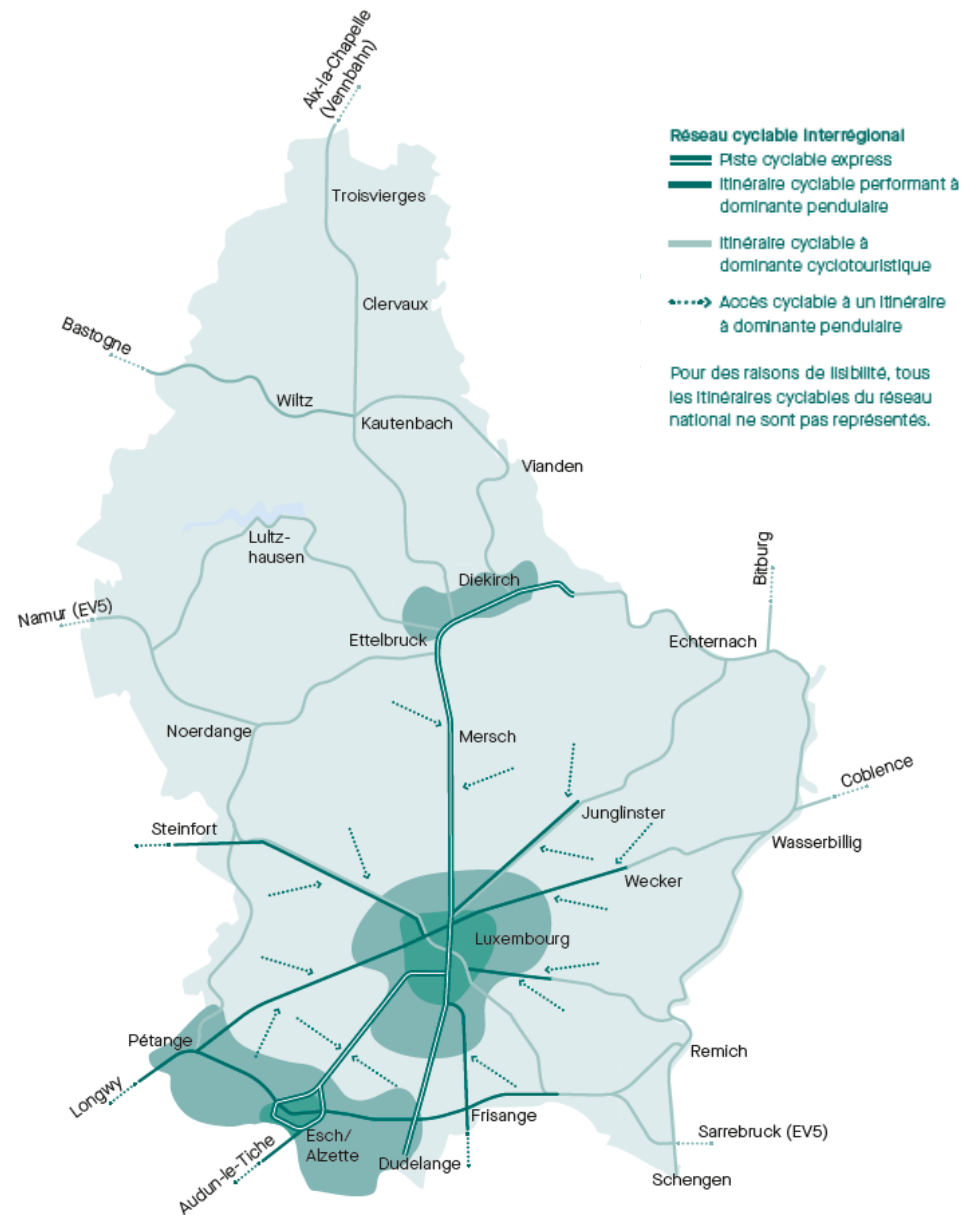


Point de vue de l'automobiliste

# 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.**

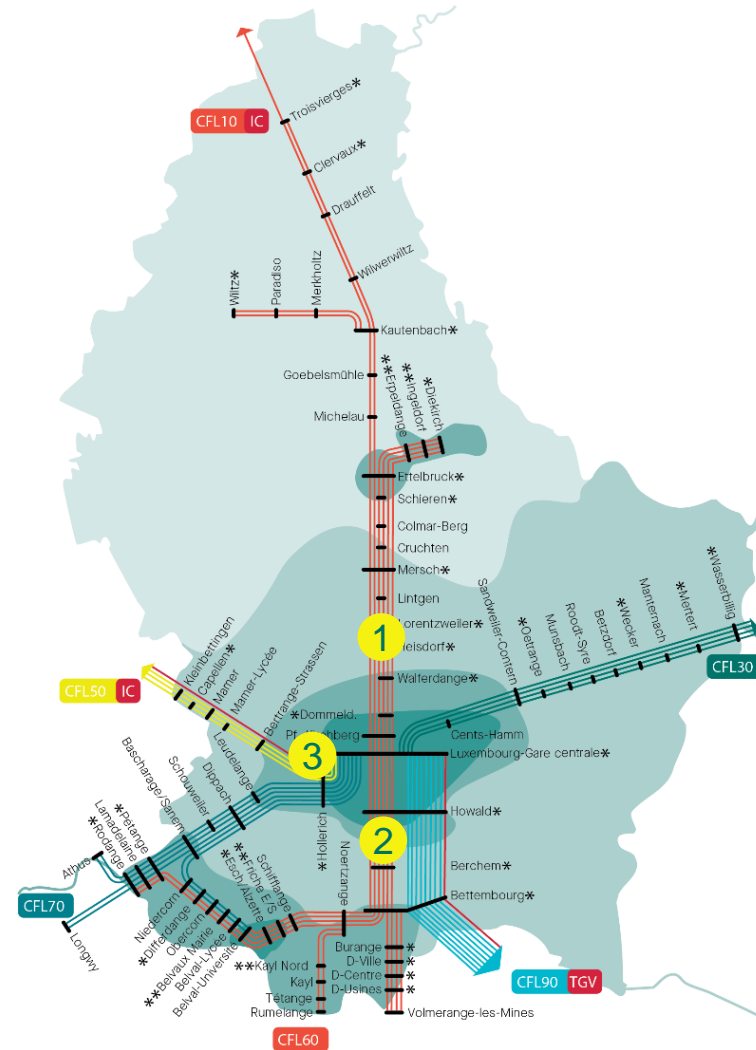
Le vélo est le mode de transport qui doit connaître la plus grande progression dans les années à venir, sinon la mobilité individuelle se détériorera considérablement, notamment à l'intérieur des localités.



# 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 dont 4 avec terminus à Diekirch.
- 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 Gare périphérique Hollerich



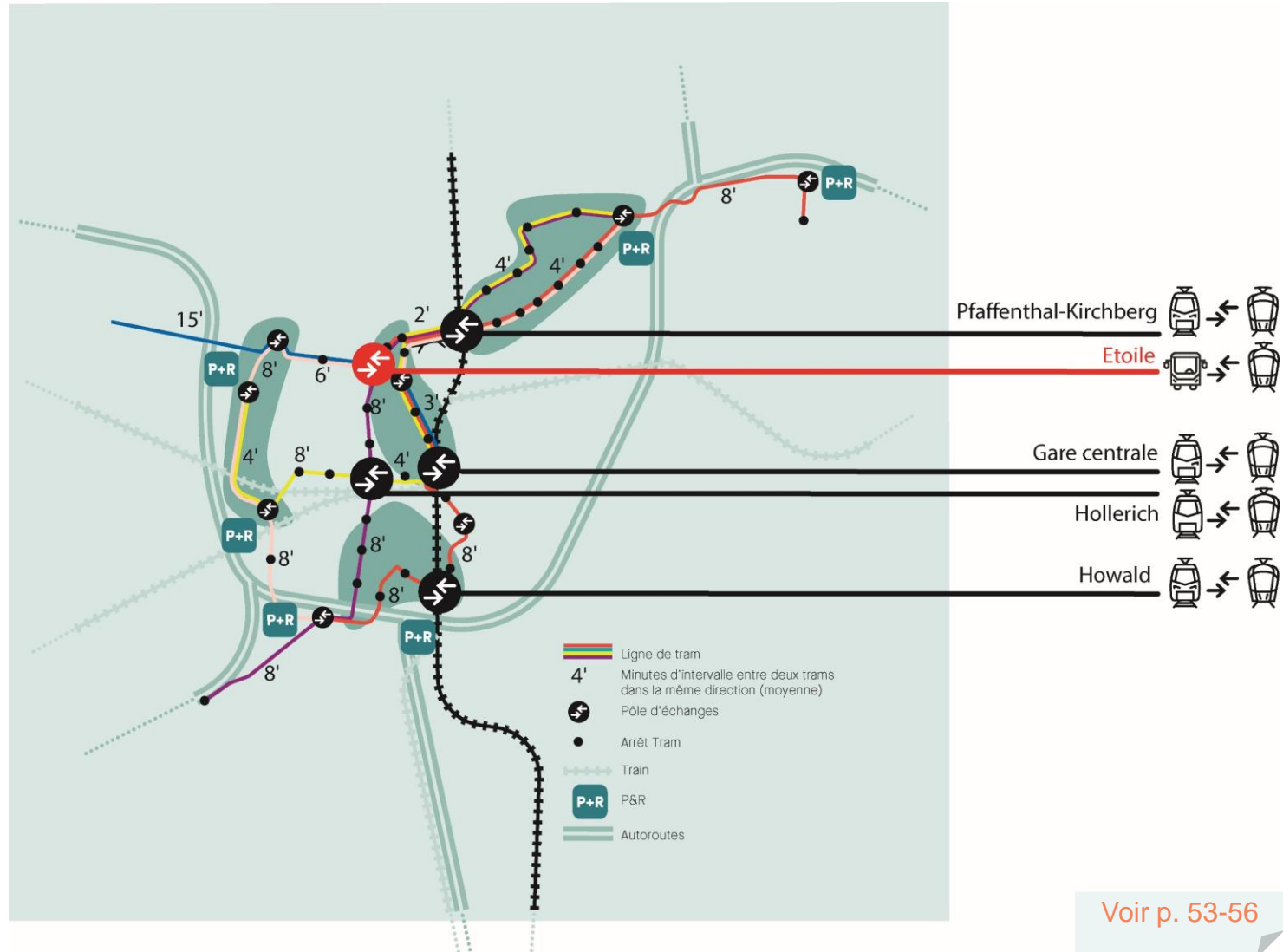
Depuis Redange, le bus sera connecté à la Place de l'Étoile

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)

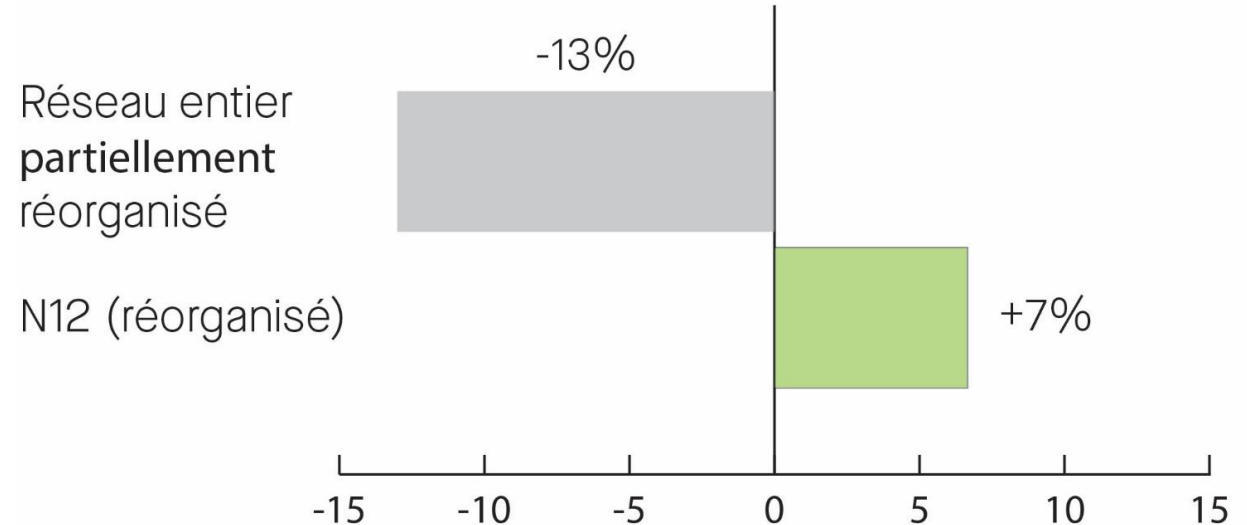


**Le réseau RGTR sera composé de lignes principales ("Hauptbuslinien") et de lignes de maillage ("Erschließungslinien").**

**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 du corridor N12 où le réseau RGTR a déjà été réorganisé a déjà dépassé de 7% les chiffres de début 2020 en termes d'utilisateurs.

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





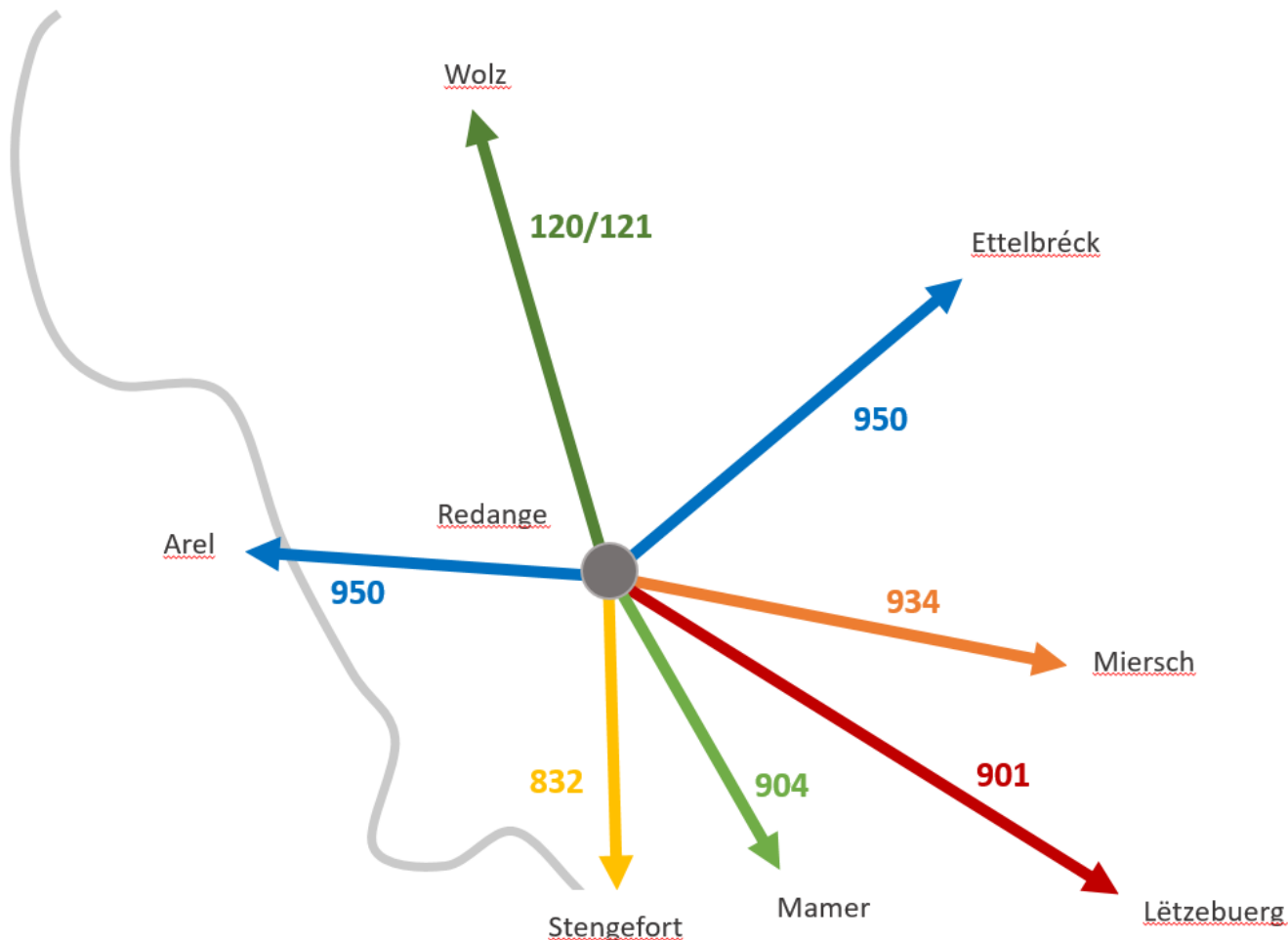
# Le réseau RGTR

La réorganisation du réseau RGTR est en cours et sera achevée d'ici la fin de l'année.

Actuellement déjà le réseau bus offre une densité d'offre importante pour une région rurale.

Par exemple ici à Redange :

- 6 lignes différentes
- Avec une desserte de 7 destinations différentes
- Une cadence 30' ou 60' en heures de pointe
- Une amplitude de service de 6h00 à 23h00 en semaine

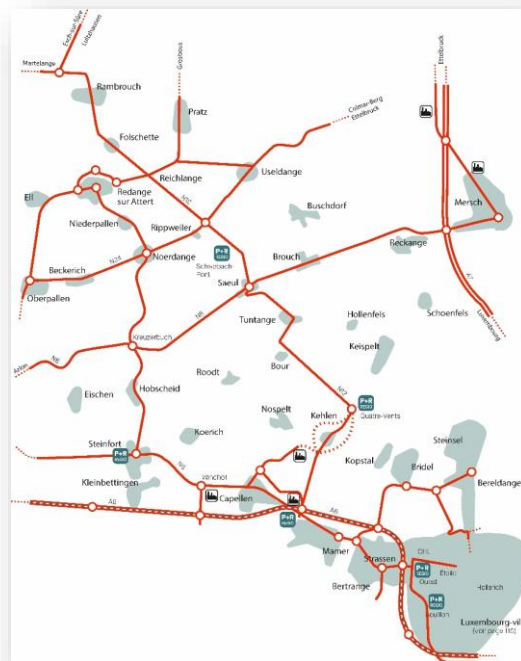


# La classification fonctionnelle du réseau routier

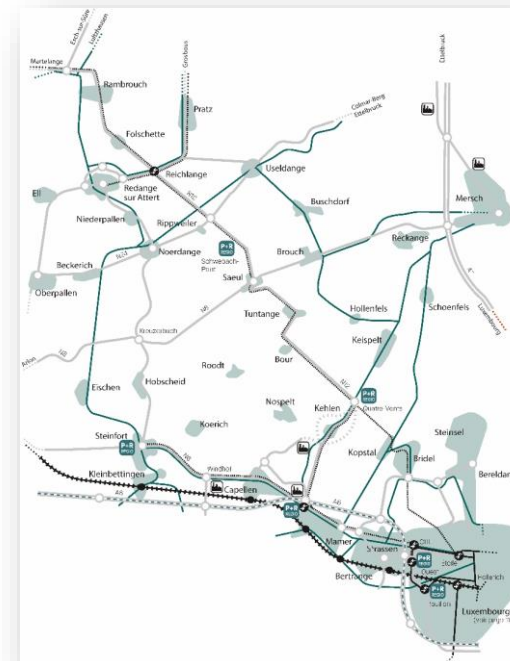
L'utilisation du réseau routier par les différents modes de transport doit être rééquilibrée. Il en résultera un véritable réseau multimodal.

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).

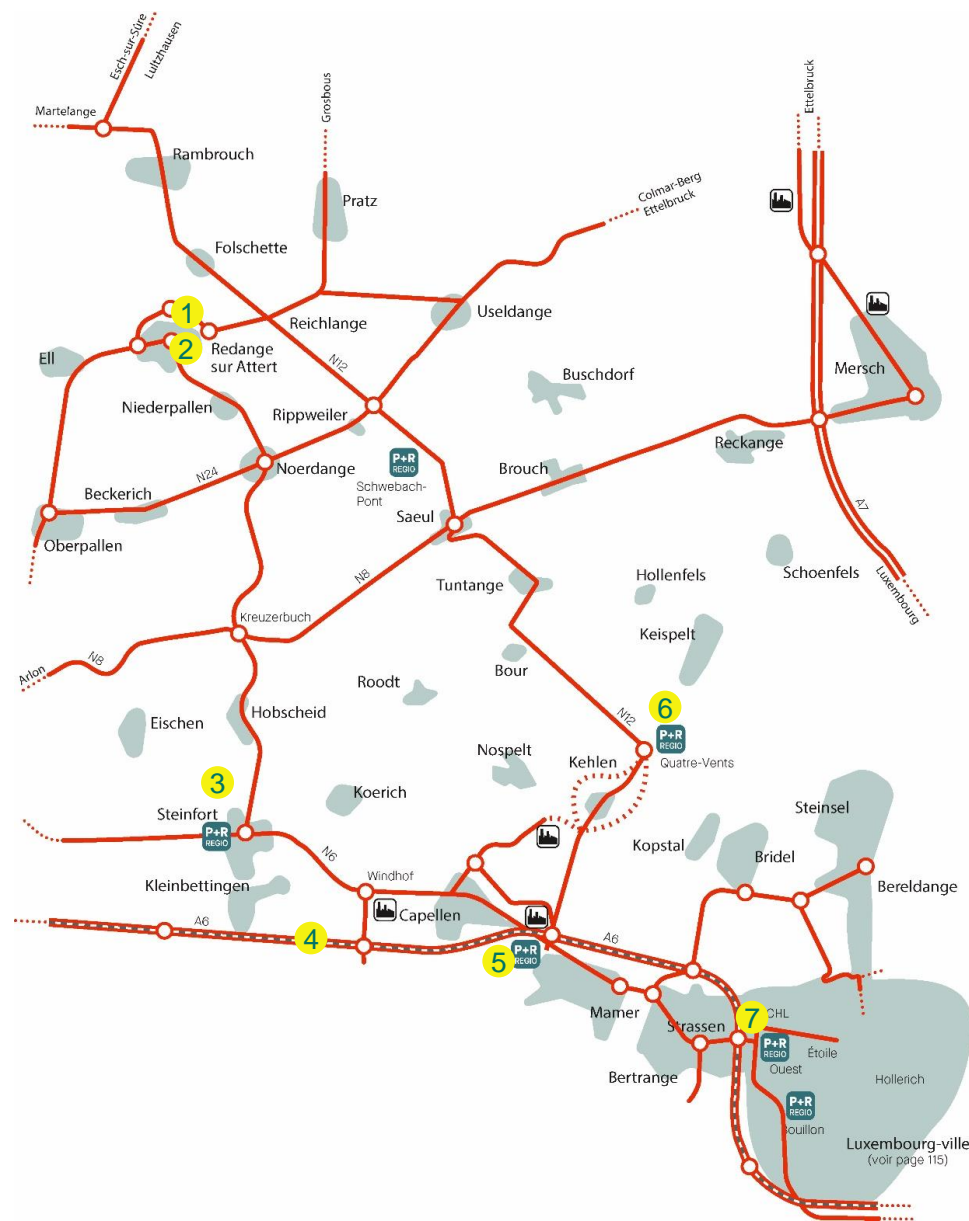


Ceci permet de mettre en place des transports en commun performants et des infrastructures cyclables en milieu urbain. Chaque destination reste accessible en voiture.

# Corridor de Redange – Projets routiers et P+R

Deux projets de renforcement du réseau primaire (numéros 1 à 3) et un apaisement de trafic et 4 projets de P+R

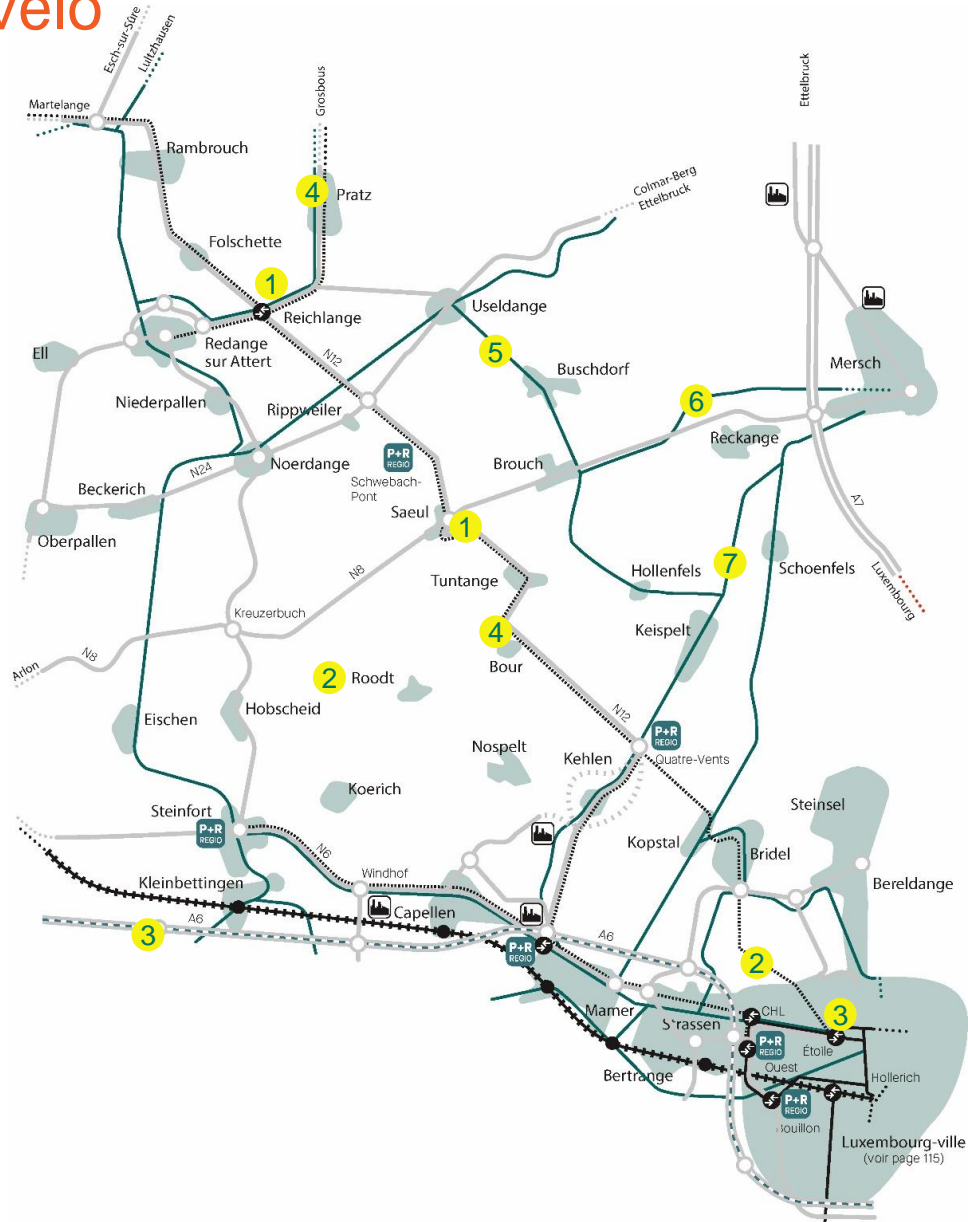
- 1 Route de délestage à Redange
- 2 Apaisement de trafic du centre de Redange
- 3 Agrandissement du P+R Steinfort
- 4 Voie de covoiturage et bus sur l'A6
- 5 Nouveau P+R à Mamer/Capellen
- 6 Nouveau P+R au Quatre-Vents
- 7 Nouvel échangeur autoroutier Ouest et P+R



# Corridor de Redange – Projets de transports en commun et vélo

## Trois projets de transports en commun et 4 nouveaux itinéraires cyclables

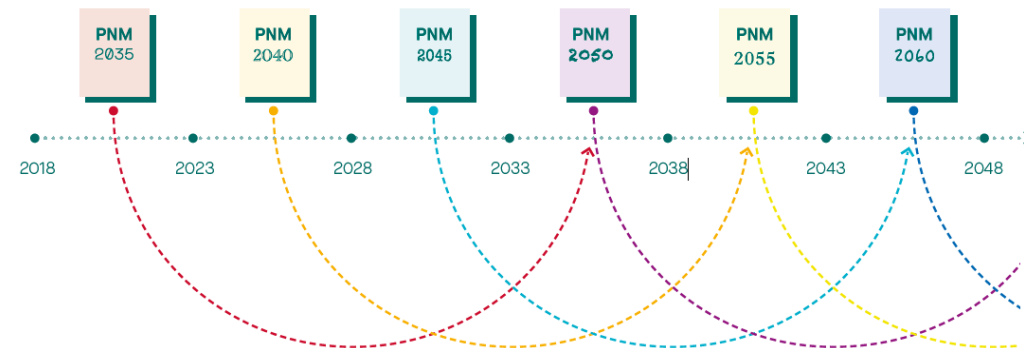
- 1 Pôle d'échange à Reichlange
- 2 Priorisation pour bus entre Bridel et Rollingergrund sur la N12
- 3 Aménagement définitif du Pôle d'échange Étoile
- 4 Nouvelle liaison cyclable Redange-Nordstad dans le Warkdall
- 5 Nouvelle liaison cyclable entre Useldange et Keispelt
- 6 Nouvelle liaison cyclable entre Mersch et Brouch
- 7 Nouvelle liaison cyclable de Mersch-Keispelt-Kehlen-Capellen



# Le processus PNM

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).

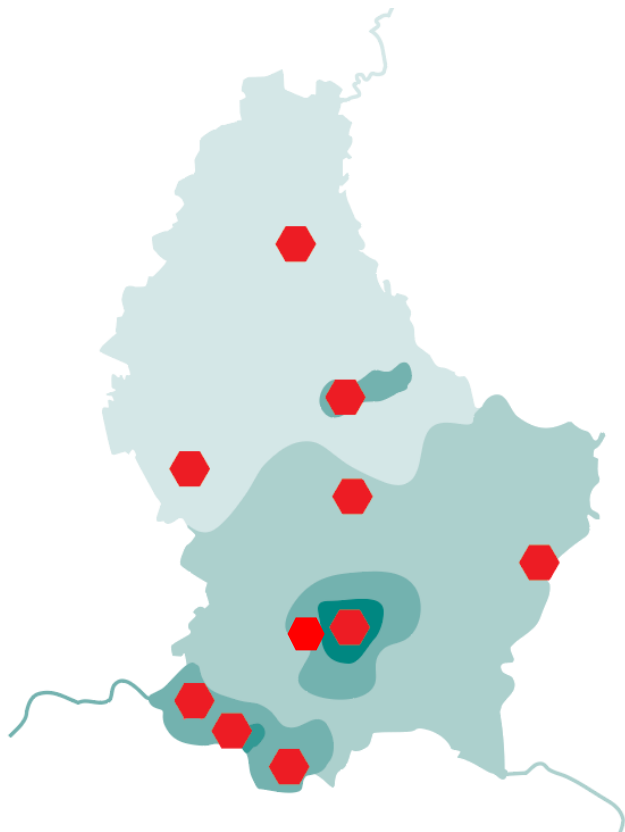
- **Le processus PNM anticipe continuellement la demande de mobilité au niveau national et transfrontalier sur un horizon de 15 ans**, évalue l'adéquation des projets étatiques dans le domaine des transports avec cette demande future, veille à la cohérence intermodale de ces projets et identifie d'éventuelles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

## Le prochain 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](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