

# PNM 2035

Plan national  
de mobilité

Réunion publique  
Strassen

Centre Culturel Paul Barblé  
13 juillet 2022 à 19h00

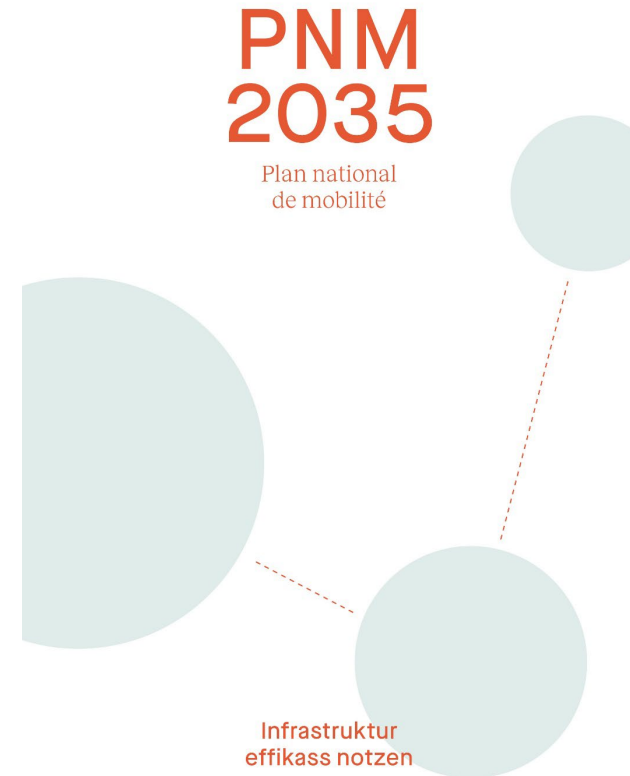
Infrastruktur  
effikass notzen

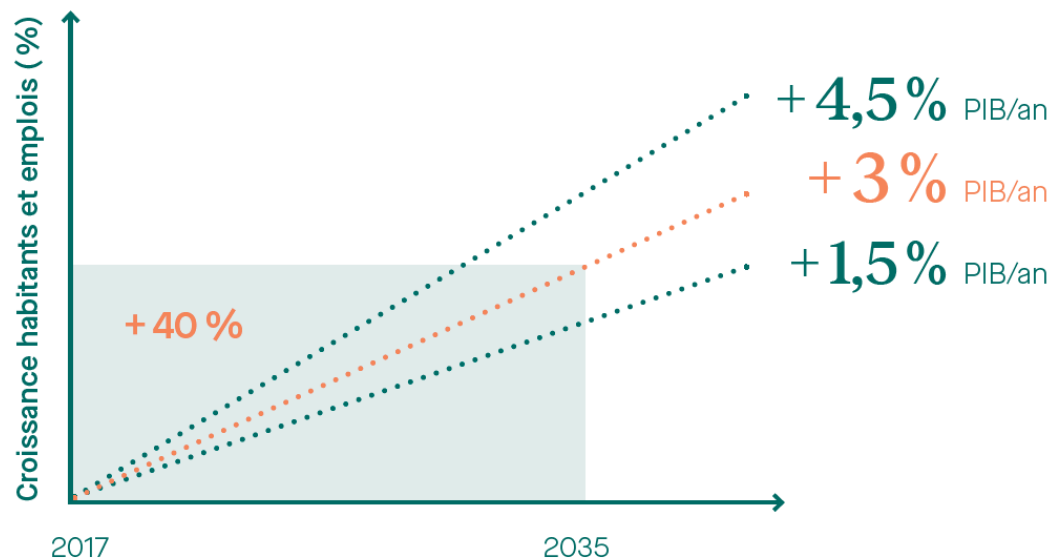


LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère de la Mobilité  
et des Travaux publics

[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

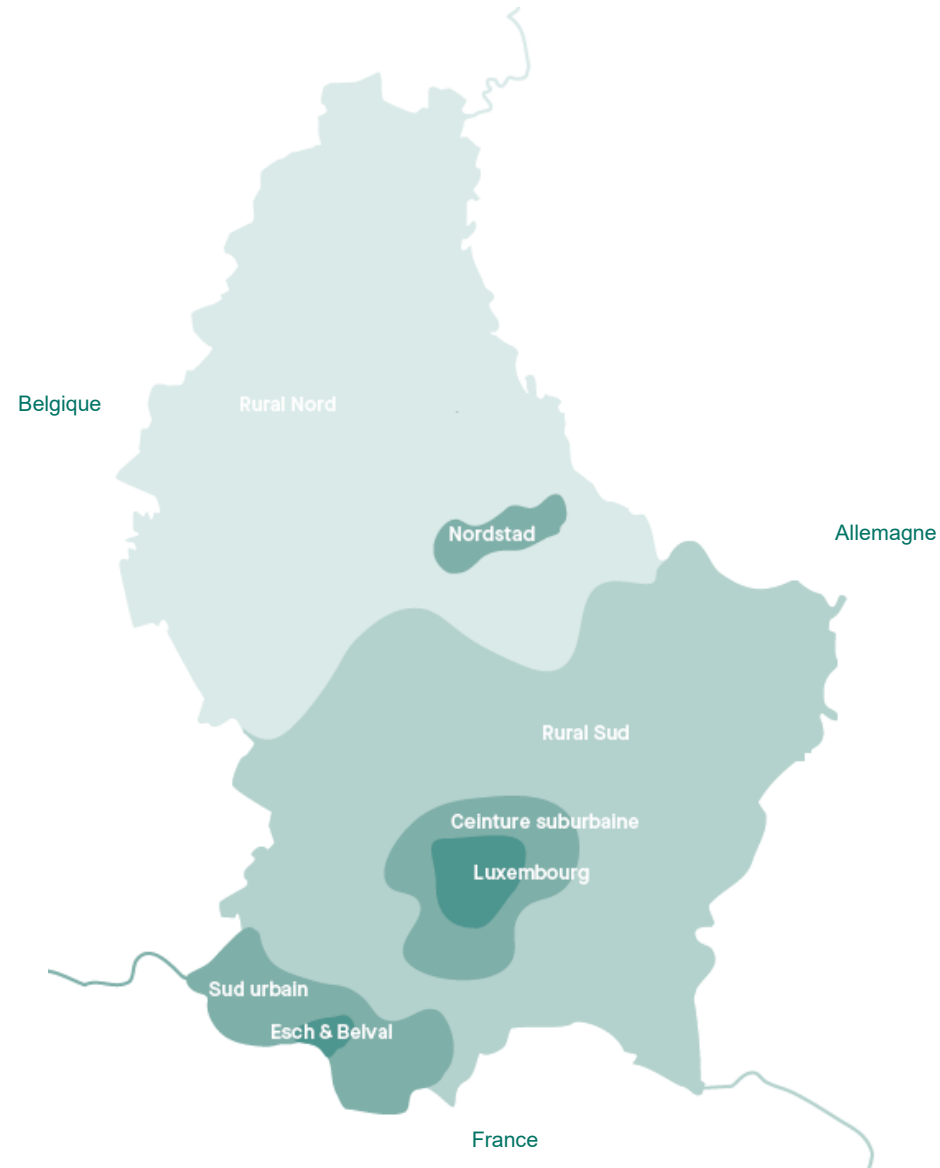
## Deux régions rurales :

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 ?

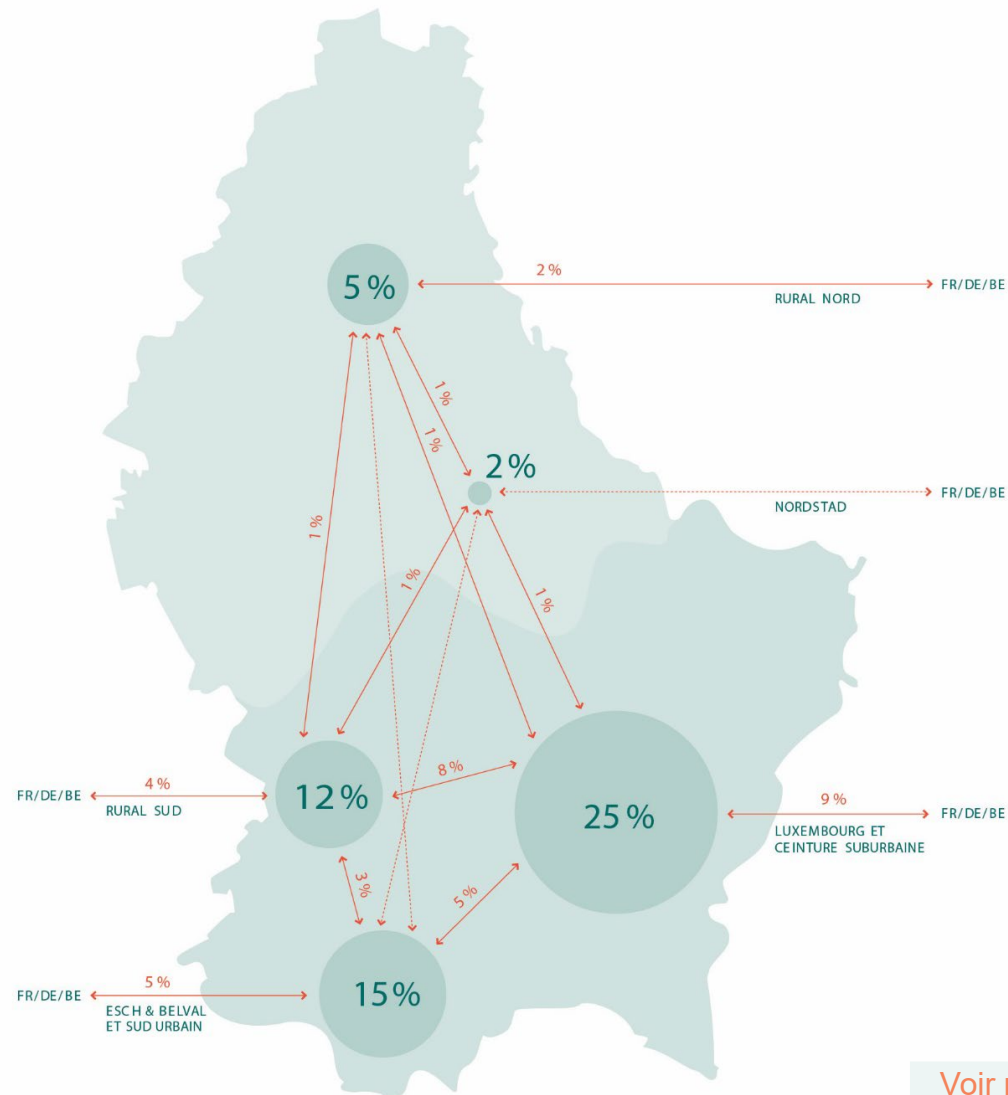
49 % sont en relation avec la ville de Luxembourg et sa Ceinture suburbaine

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.

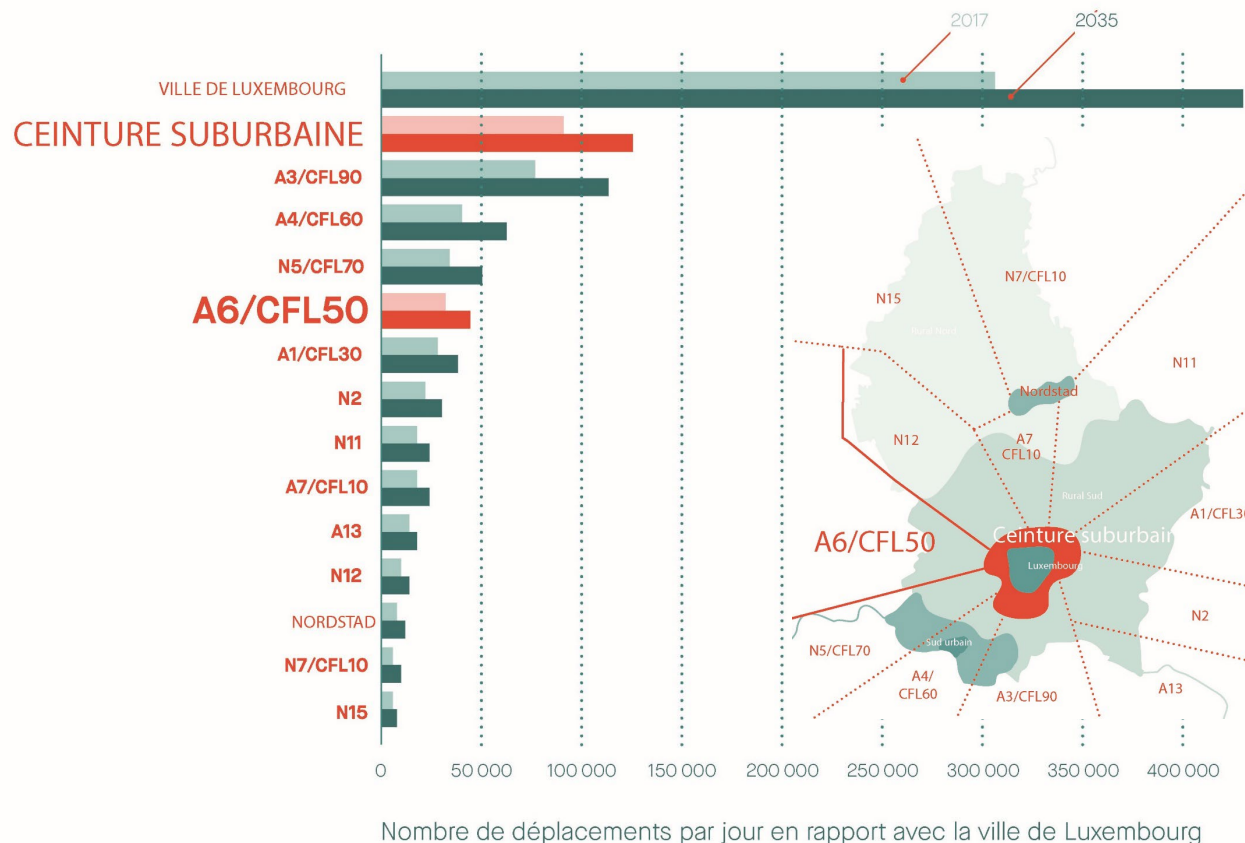


# Quels sont les 3 principaux défis pour 2035 ?

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, Strassen accueille des flux de la ceinture suburbain et du corridor A6/CFL50. Par leur situation géographique, les communes à l'ouest de la capitale connaissent des déplacements transitoires importantes, mais génèrent également une demande importante de mobilité eux-mêmes.

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**



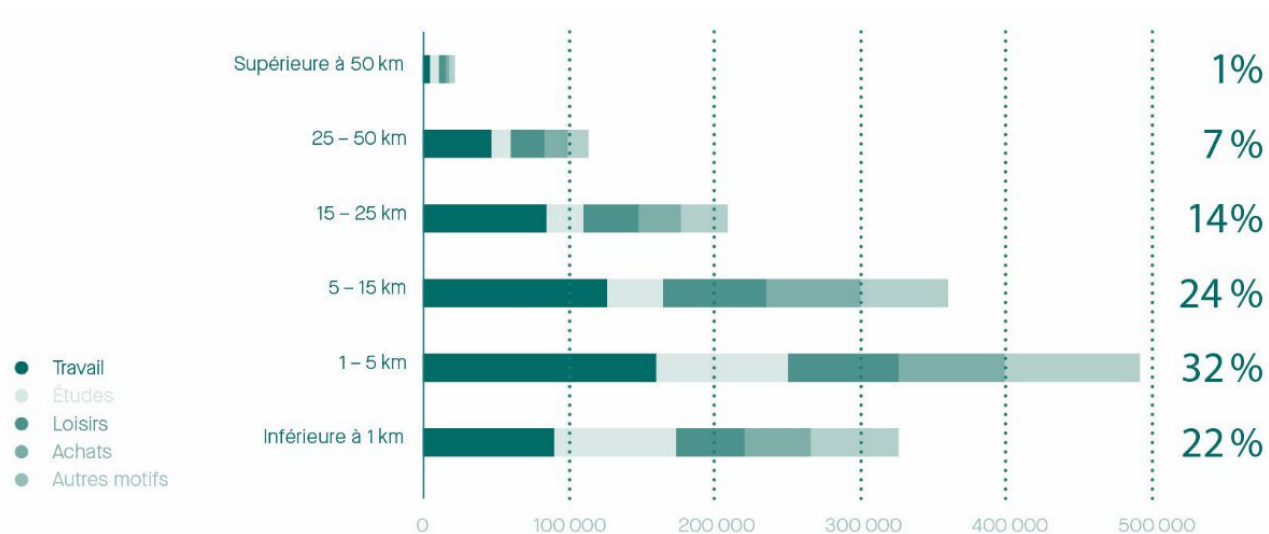
**Covoiturage sur les autoroutes transfrontalières**



**Gestion du stationnement**



# Distance de déplacement



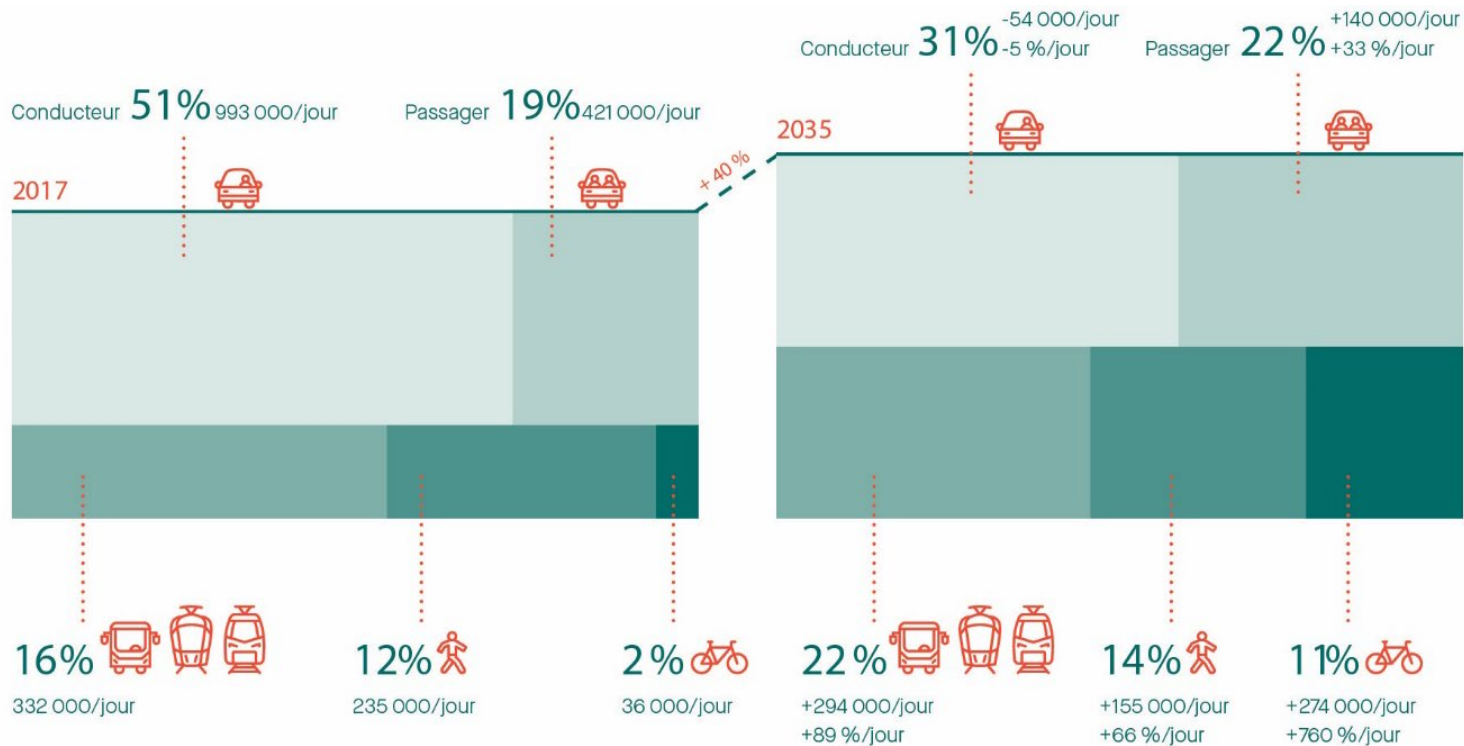
En 2017,

- 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.

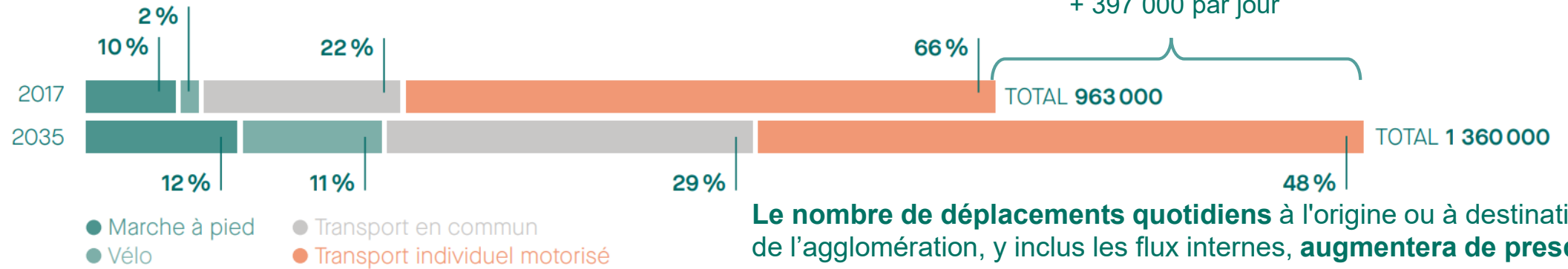


Plus les déplacements seront courts et en milieu urbain, moins ils devront être effectués en voiture.

# Évolution nécessaire des parts modales dans la ville de Luxembourg et la ceinture suburbaine

## Évolution des parts modales – objectifs minima

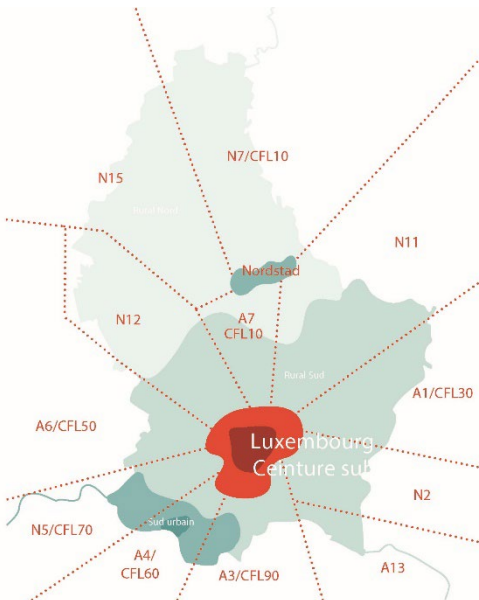
+ 397 000 par jour



**Le nombre de déplacements quotidiens à l'origine ou à destination de l'agglomération, y inclus les flux internes, augmentera de presque 400 000.** (de 963 000 en 2017 à 1 360 000 en 2035).

### Objectifs minima pour 2035 par rapport à 2017 :

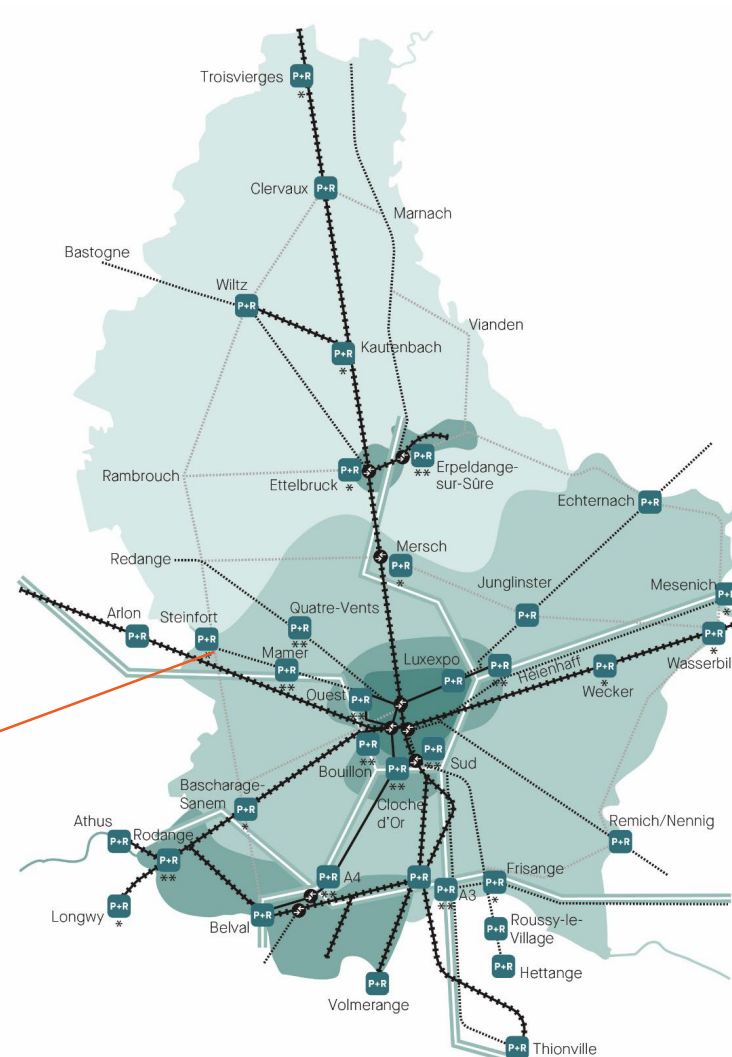
- Le nombre de déplacements en voiture ne peut augmenter que légèrement (+ 17 000 par jour ou + 3 %)
- Les déplacements à pied et en transport en commun doivent presque doubler (+ 250 000 par jour ou + 80 %)
- Un essor massif du vélo est nécessaire (+ 130 000 déplacements par jour ou 7 fois plus qu'en 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 Kleinbettingen : temps d'accès à pied et à vélo

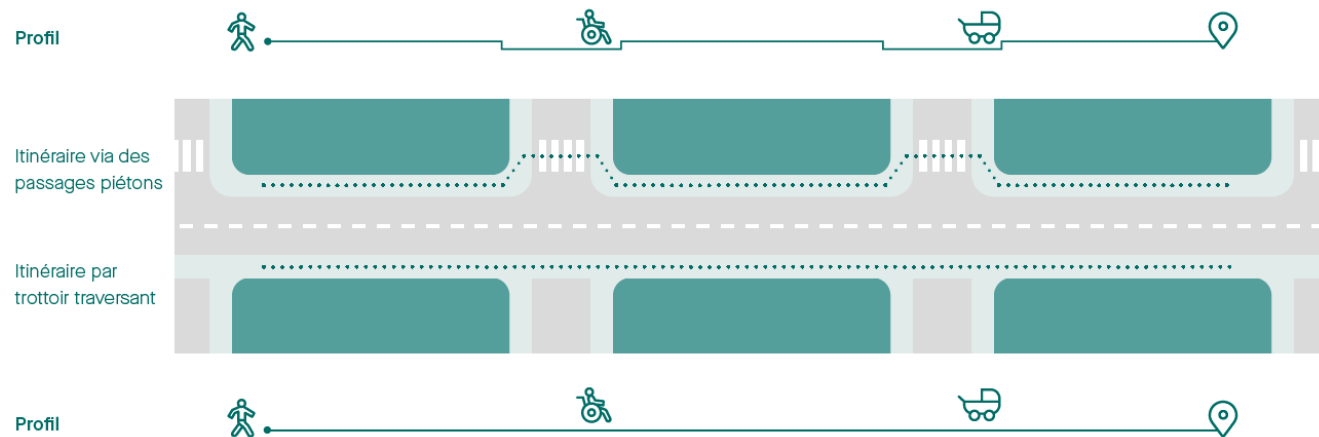


Même en dehors de la ville de Luxembourg, 60 % des résidents habitent à moins de dix minutes à vélo d'une gare CFL.

# 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



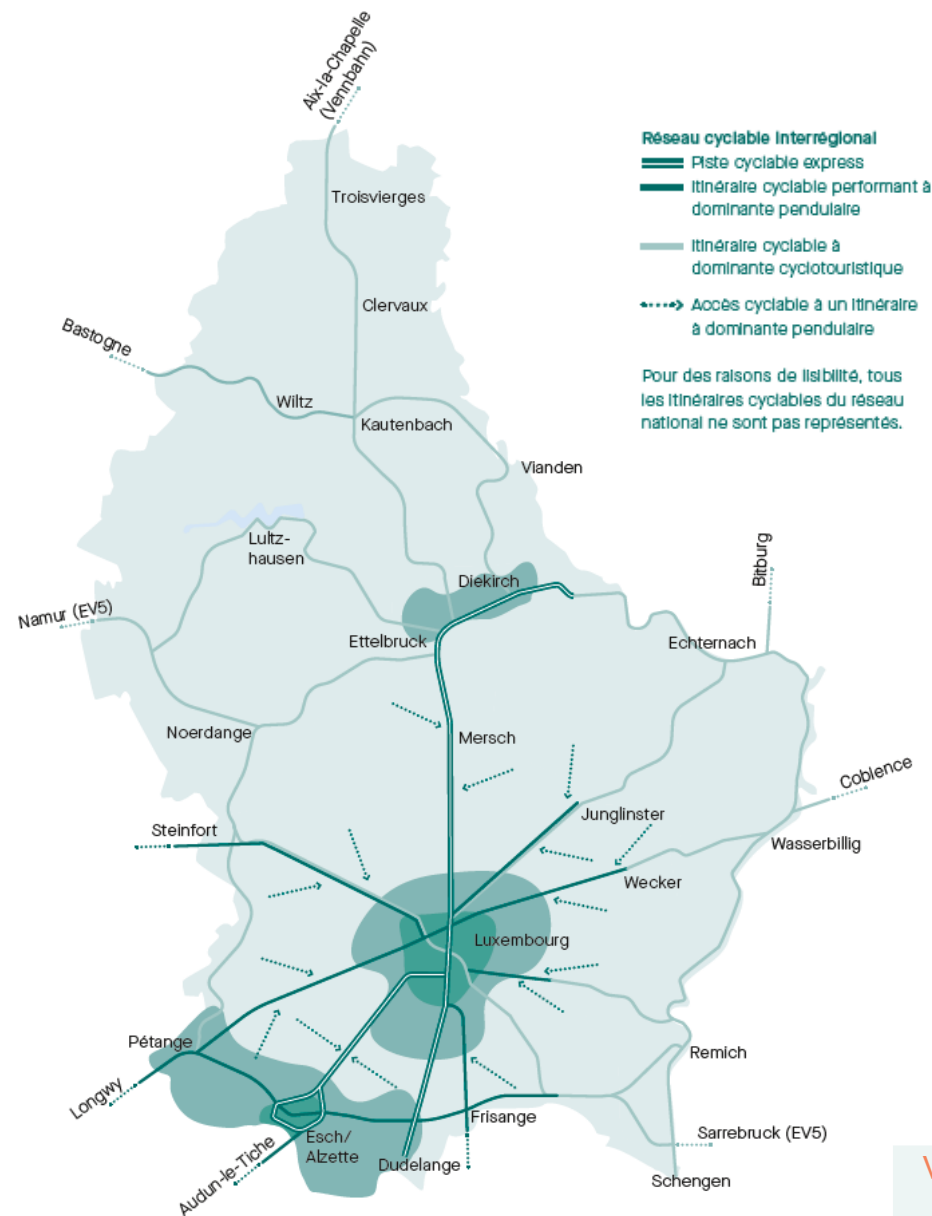
Point de vue de l'automobiliste



# Le réseau cyclable

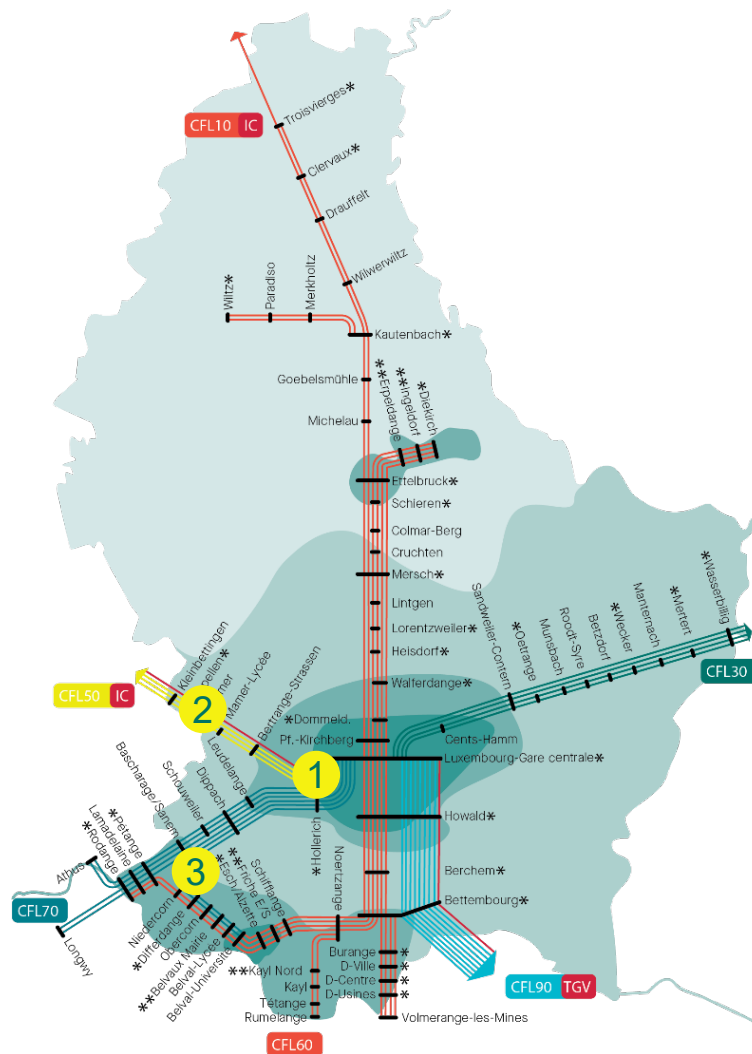
**Objectif : Faire du vélo un mode de transport individuel à part entière, c'est-à-dire capable d'accéder de façon directe et sûre à toute destination depuis toute origine au Grand-Duché.**

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 :

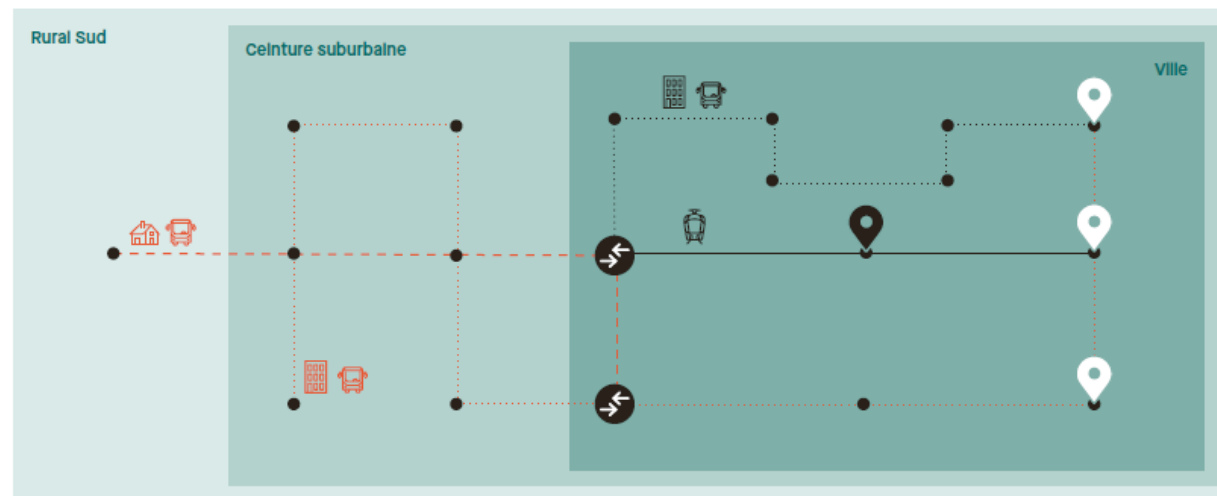
- 1 Nouvelle Gare périphérique de Hollerich
  - 2 Réduction du temps de trajet entre Bruxelles et Luxembourg (2 heures)
  - 3 Création d'un triangle ferroviaire entre la ligne reliant Pétange et Luxembourg (CFL70) et celle qui va de Pétange à Esch-sur-Alzette (CFL60)
- 2 trains directs par heure de Hollerich vers Differdange et Belval



# Le bus : entre la ceinture suburbaine et la ville

La desserte de la ceinture suburbaine (communes limitrophes) de la ville par des lignes de bus urbaines permet à la fois une meilleure desserte des communes limitrophes et des lignes directes vers les destinations au centre-ville.

Option 2 : Desserte de la Ceinture suburbaine par des lignes d'agglomération



Ligne principale en milieu rural



Ligne principale en agglomération



Pôle d'échanges



Ligne de maillage en agglomération



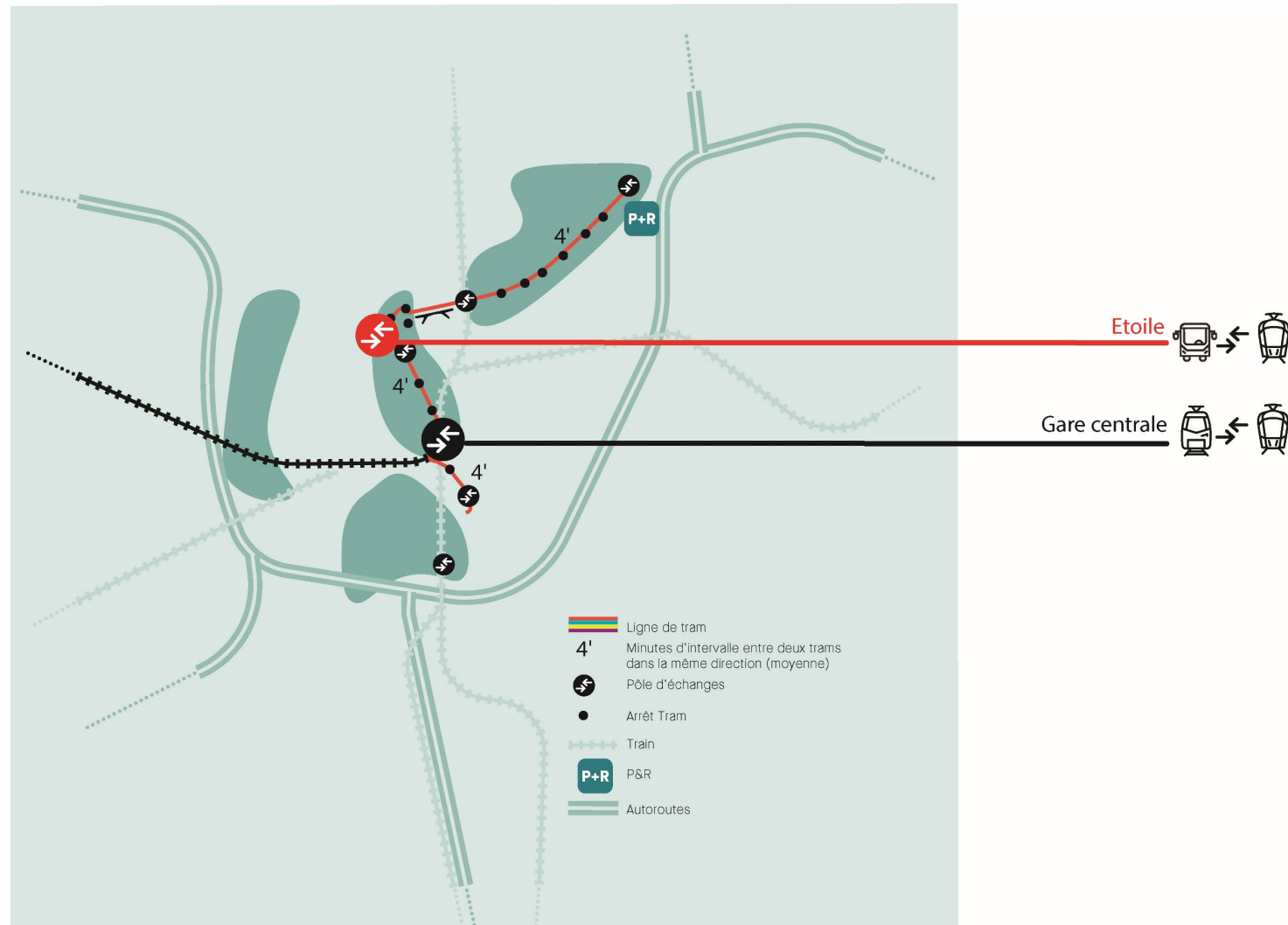
Destination importante sans transbordement depuis la Ceinture suburbaine



Destination importante avec transbordement depuis la Ceinture suburbaine

Depuis l'ouest, le bus est actuellement 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.



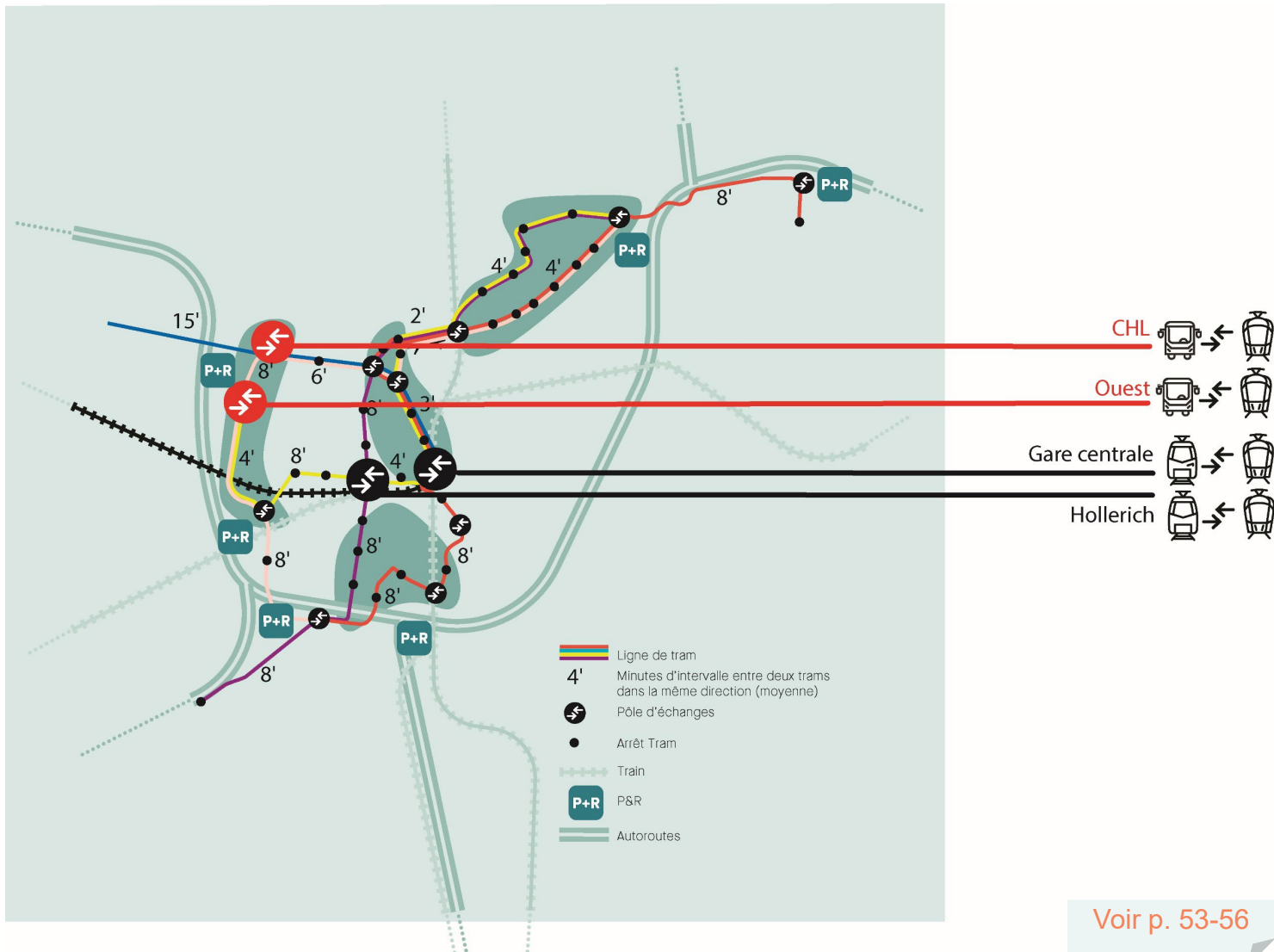


Depuis l'ouest, les bus régionaux seront connectés à deux pôles d'échanges (CHL et Ouest)

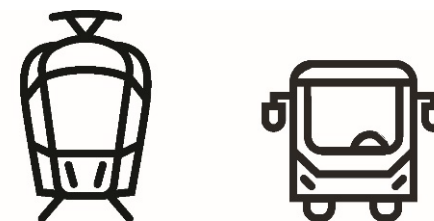
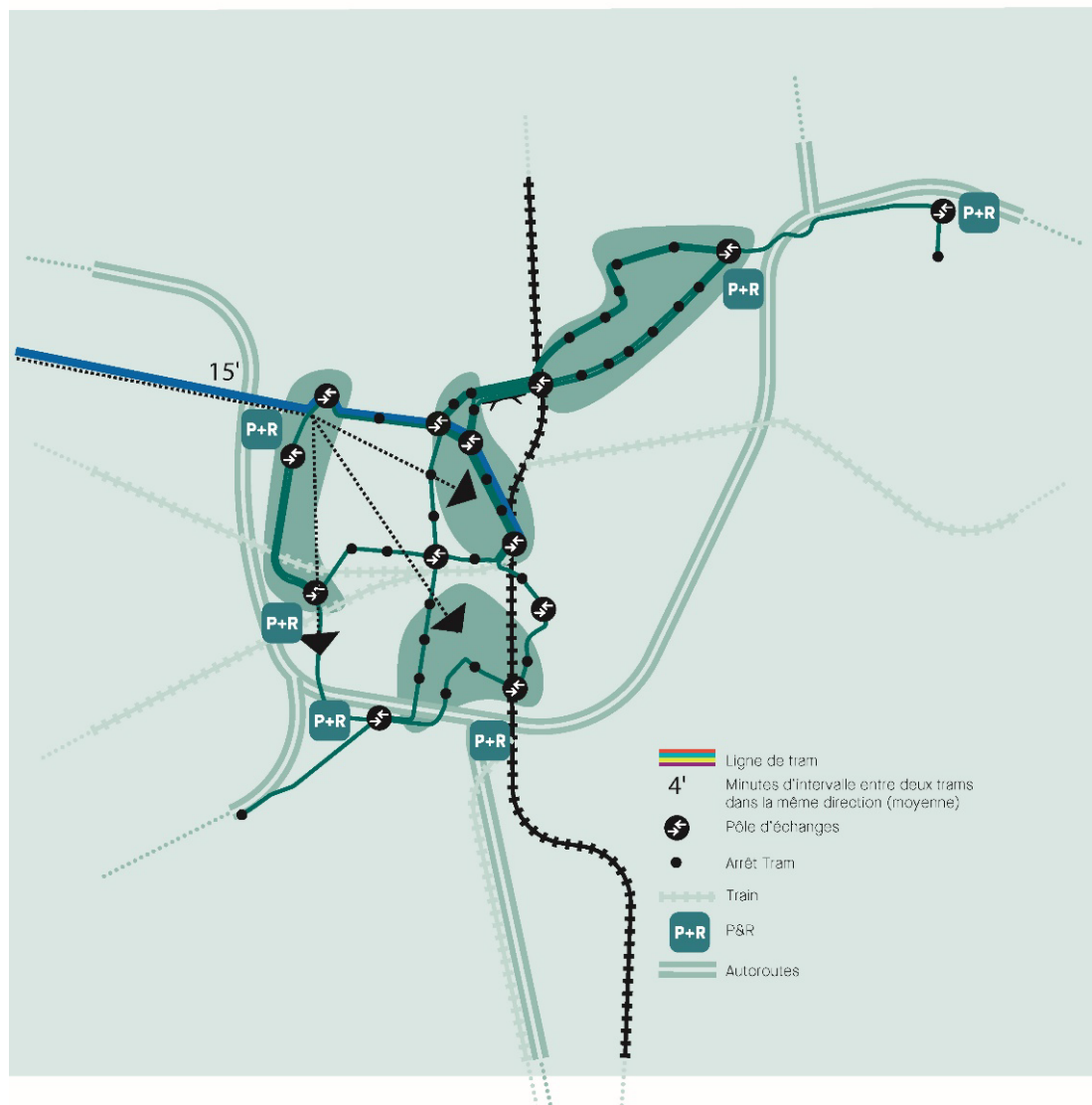
Depuis chaque futur arrêt tram, 3 des 4 pôles d'attraction majeurs de la ville seront joignables en tram sans rabattement.



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)



# PNM 2035 – Section Route d'Arlon à Strassen



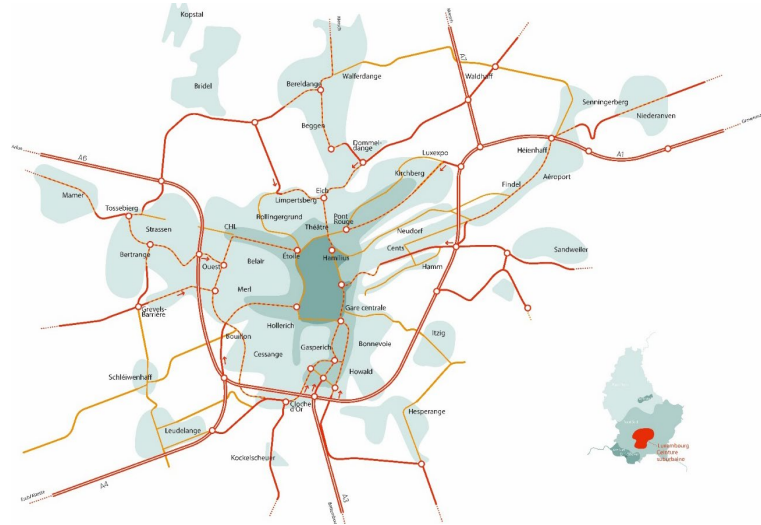
		
Interdistance arrêts	500m	300m
Cadence	15'	< 5'
Fiabilité et confort	élevés	moins élevés
Accès direct au Centre-Ville/Gare	oui	oui
Accès direct au Kirchberg	non	?
Accès direct au Ban de Gasperich/Sud-ouest	non	oui

# 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.

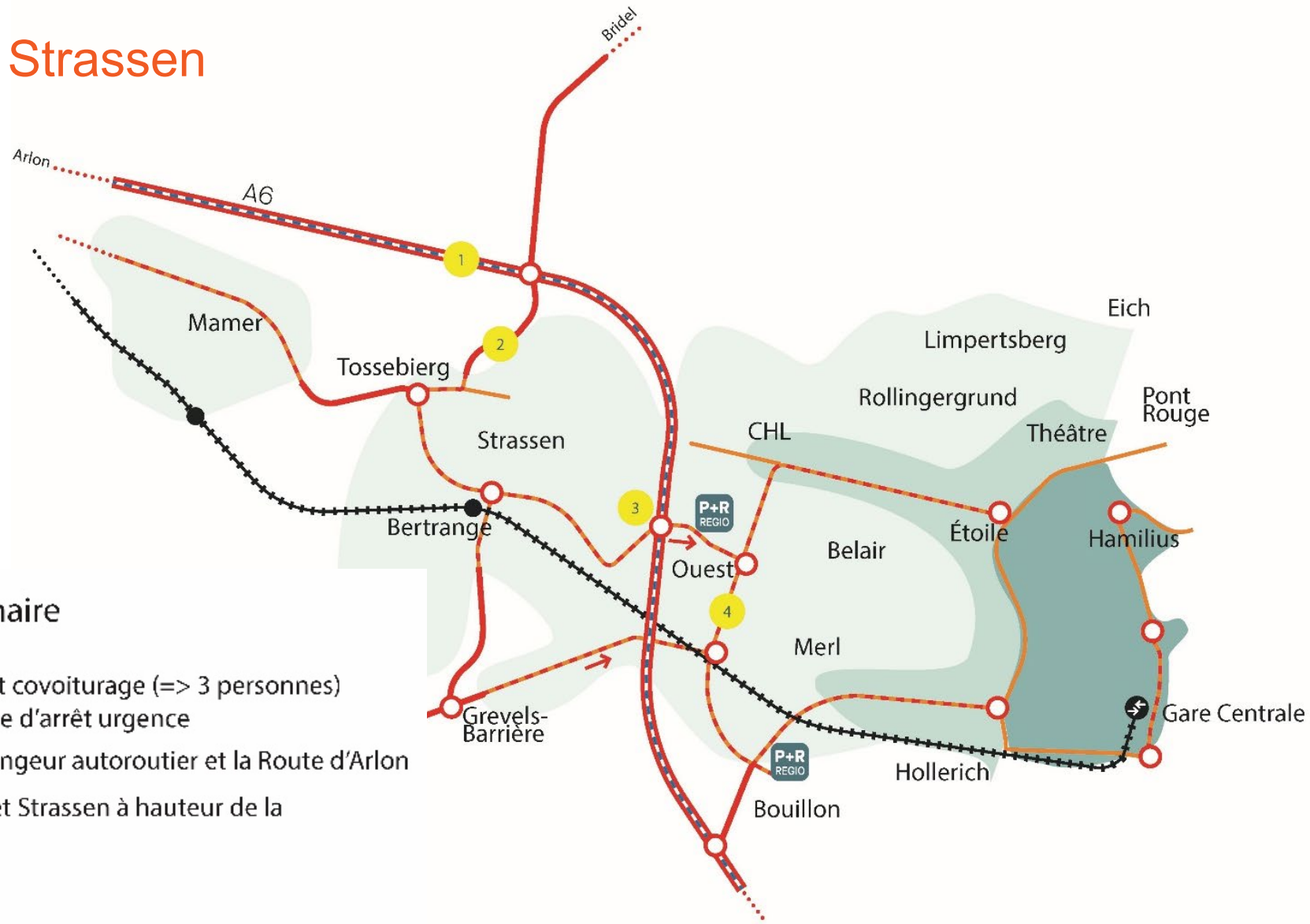


Le trafic motorisé individuel de transit est orienté vers le réseau routier primaire (en rouge).



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

# Luxembourg-Ouest et Strassen



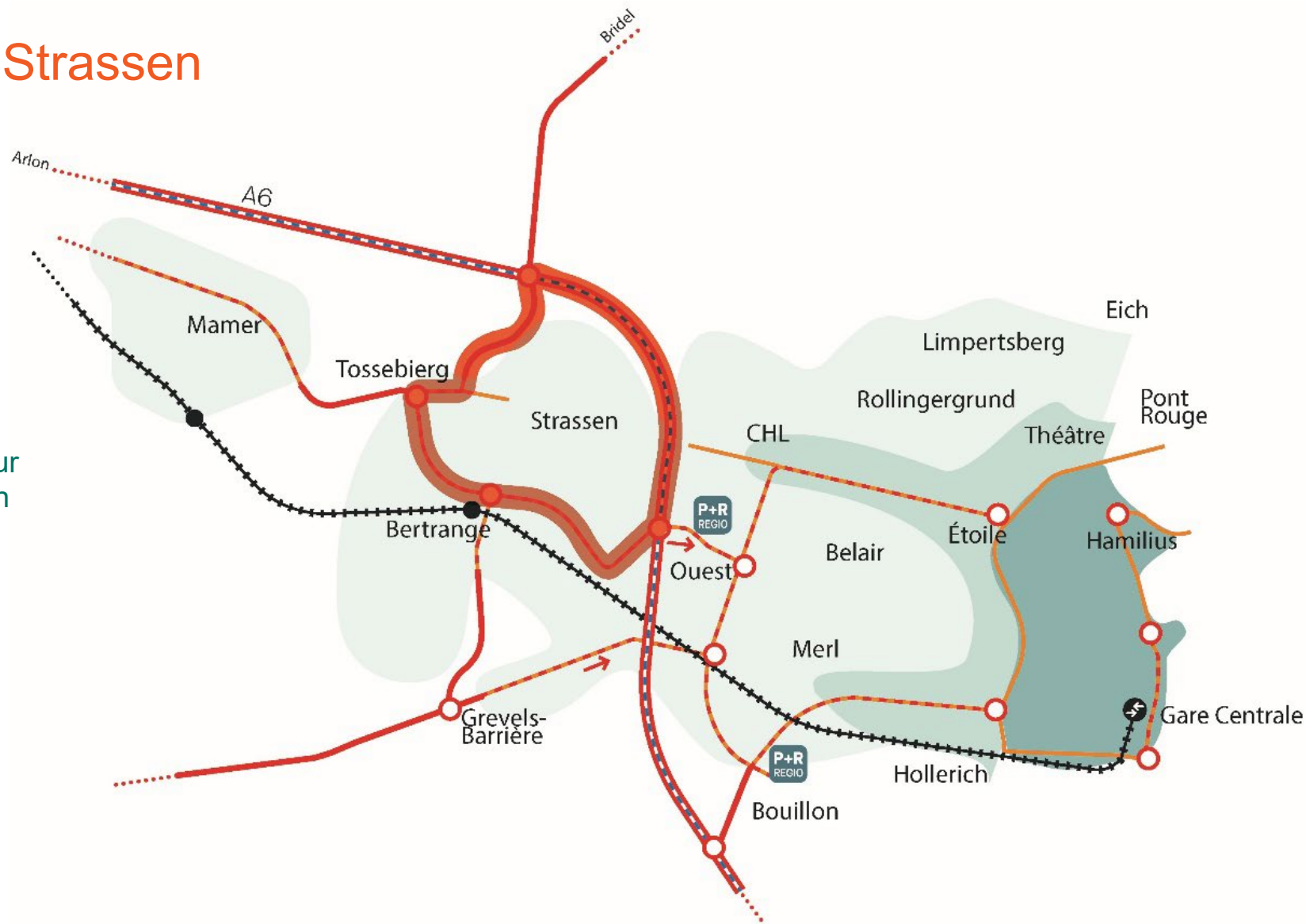
## Renforcement du réseau routier primaire

- 1 Voie supplémentaire pour bus et covoiturage (=> 3 personnes) par un élargissement de la bande d'arrêt urgence
- 2 Nouvelle connexion entre l'échangeur autoroutier et la Route d'Arlon
- 3 Fusion des échangeurs Helfent et Strassen à hauteur de la Zone d'activité Bourmicht
- 4 Boulevard de Merl

# Luxembourg-Ouest et Strassen

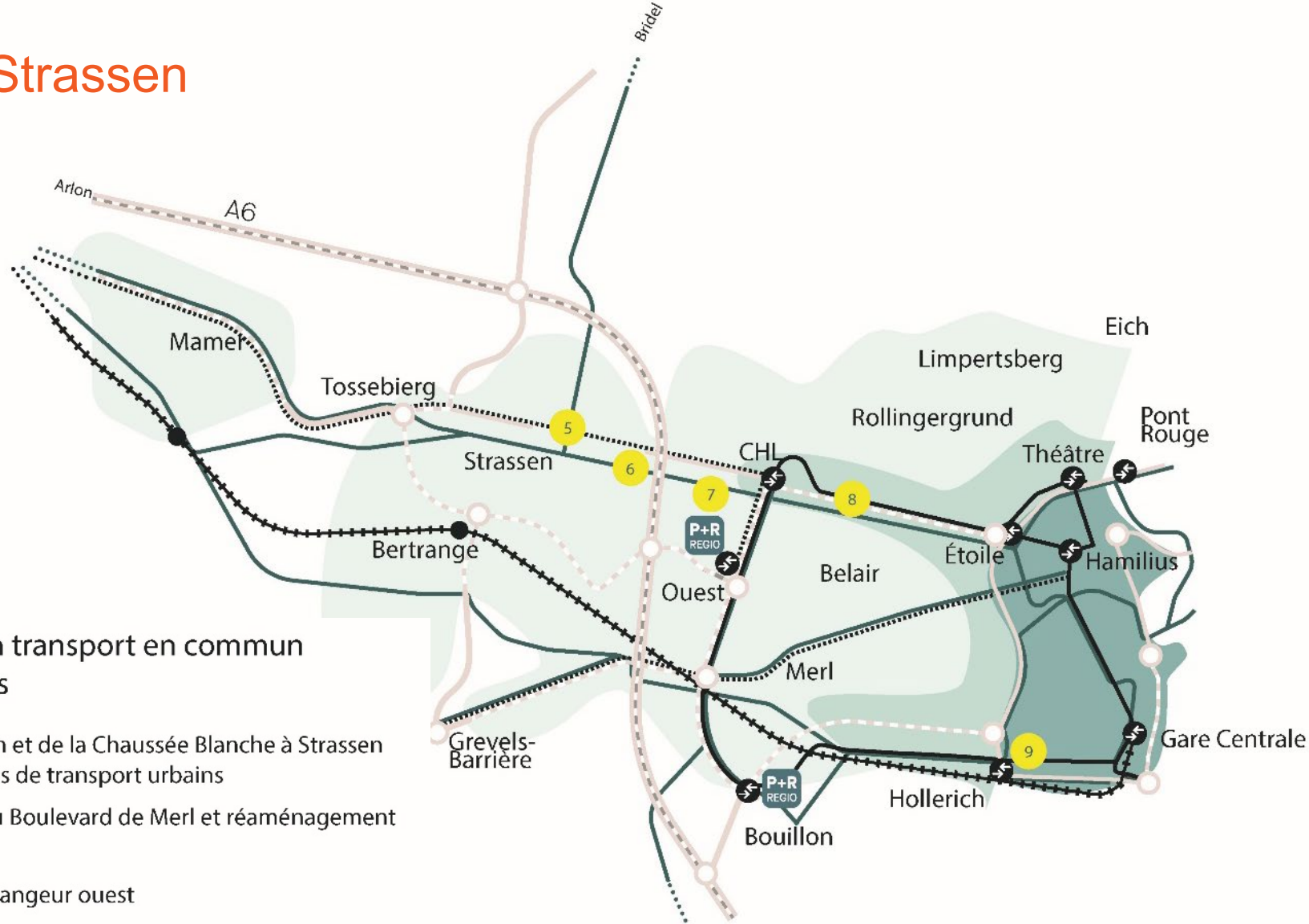
Les quatre projets routiers majeurs prévus permettent de créer un réseau routier principal complet autour de Strassen.

Le trafic de transit est ainsi dévié autour de la localité et l'ensemble de Strassen peut être apaisé.



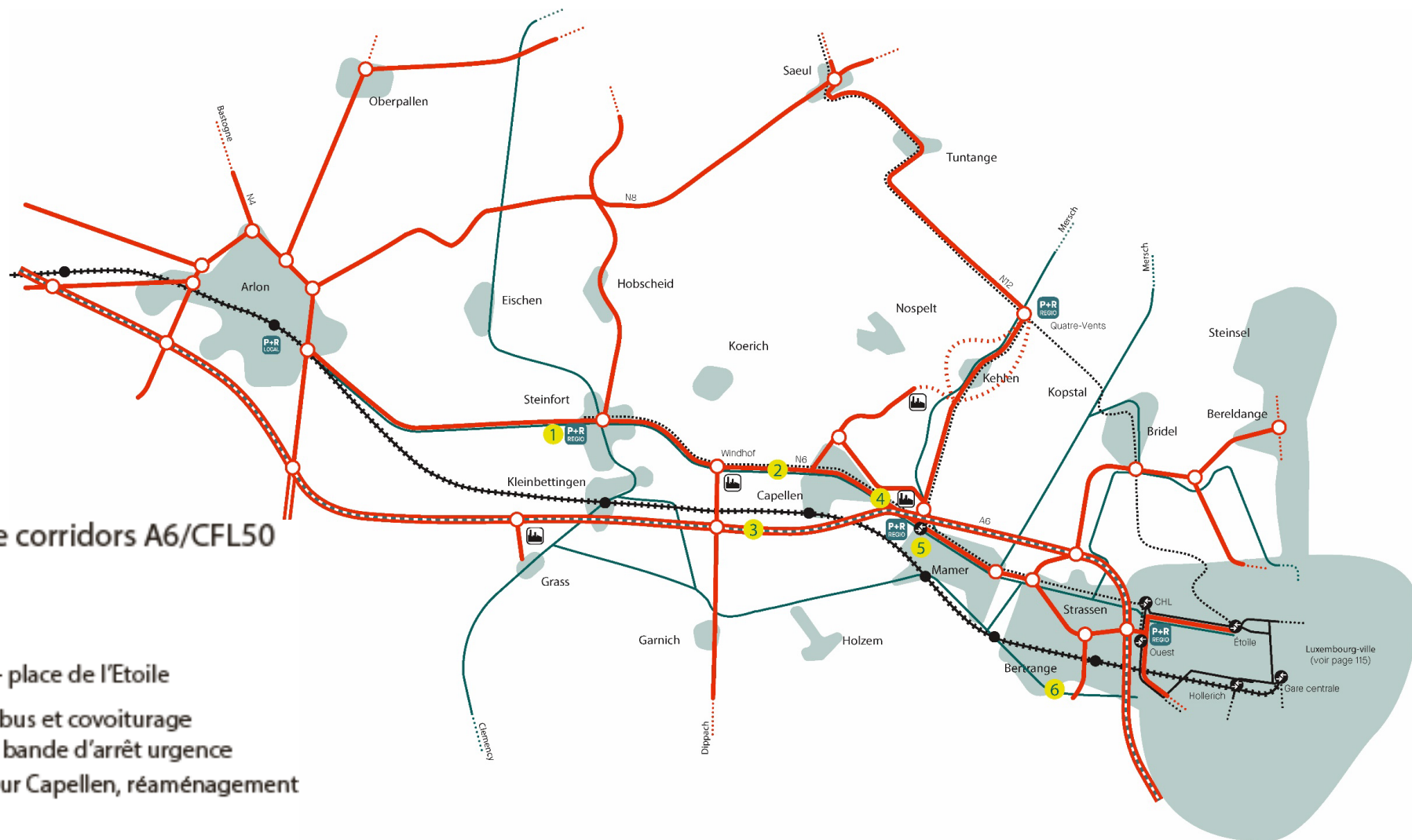


# Luxembourg-Ouest et Strassen



Apaisement de trafic et mise en place d'un transport en commun performant et des infrastructures cyclables

- 5 Apaisement de trafic de la Route d'Arlon et de la Chaussée Blanche à Strassen et réaménagement en faveur des modes de transport urbains
- 6 Coupure de la rue du Kiem à hauteur du Boulevard de Merl et réaménagement en faveur des cyclistes
- 7 P+R et pôle d'échange sur le nouvel échangeur ouest
- 8 Premier tronçon du tram de la Place de l'Etoile au nouveau pôle d'échange CHL et sur le Boulevard de Merl
- 9 Gare périphérique de Hollerich et pôle d'échange



## Principaux projets prévus dans le corridors A6/CFL50

- 1 P+R Steinfort
- 2 Liaison cyclable Steinfort - place de l'Etoile
- 3 Voie supplémentaire pour bus et covoiturage par un élargissement de la bande d'arrêt urgence
- 4 Déplacement de l'échangeur Capellen, réaménagement de la N6 et nouveau P+R
- 5 Priorisations bus entre Mamer et Capellen
- 6 Renforcement et amélioration de la PC13 existante.



## Zone d'activité à Foetz

(Aménagement du territoire, Uni.lu,  
« Luxembourg in Transition »)





## Zone d'activité à Foetz

(Aménagement du territoire, Uni.lu,  
« Luxembourg in Transition »)





## Place de l'Étoile



## Place de l'Étoile





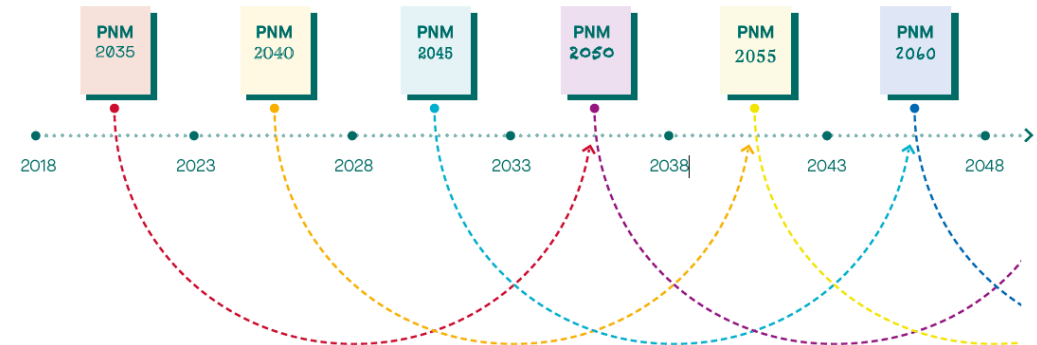
## Route d'Arlon à Strassen dans 5 ans ?



Quelle: Google Earth (2022)

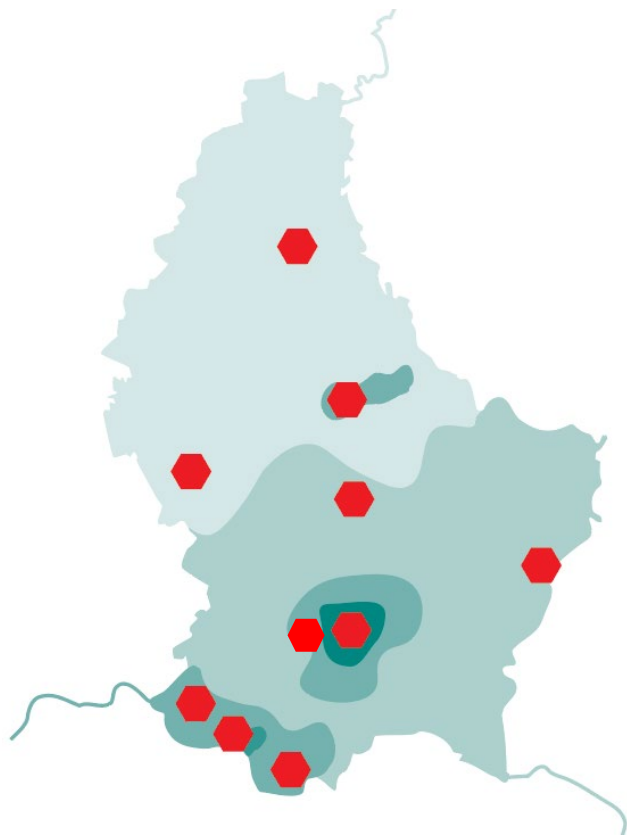
Le Plan national de mobilité est désormais le cadre de la planification stratégique de la mobilité au Grand-Duché. Il s'agit d'un processus continu dont un état des lieux sera publié tous les cinq ans.

- **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



◆ 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