



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Présentation des projets de plans directeurs sectoriels

20.05.2014



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère des Transports



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Le plan sectoriel transports (PST)

Sommaire

Considérations générales

Le PST, ses éléments réglementaires et mise en conformité des PAG

- La réservation de couloirs pour projets d'infrastructures ferroviaires et routières
- La gestion des emplacements de stationnement
- La promotion de la mobilité douce



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère des Transports



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Considérations générales

Considérations générales

Le plan sectoriel transports (PST) vise une optimisation de la coordination entre le développement spatial, les restrictions environnementales et l'organisation future des réseaux de transports.

Il permet de donner une réponse à l'accroissement pronostiqué des besoins en mobilité, en misant principalement sur le développement des moyens de transport économes (transports en commun et mobilité douce).

Il comporte des prescriptions et recommandations à l'égard des communes et sert de base réglementaire pour intégrer différentes mesures de la stratégie MoDu dans les PAG communaux.

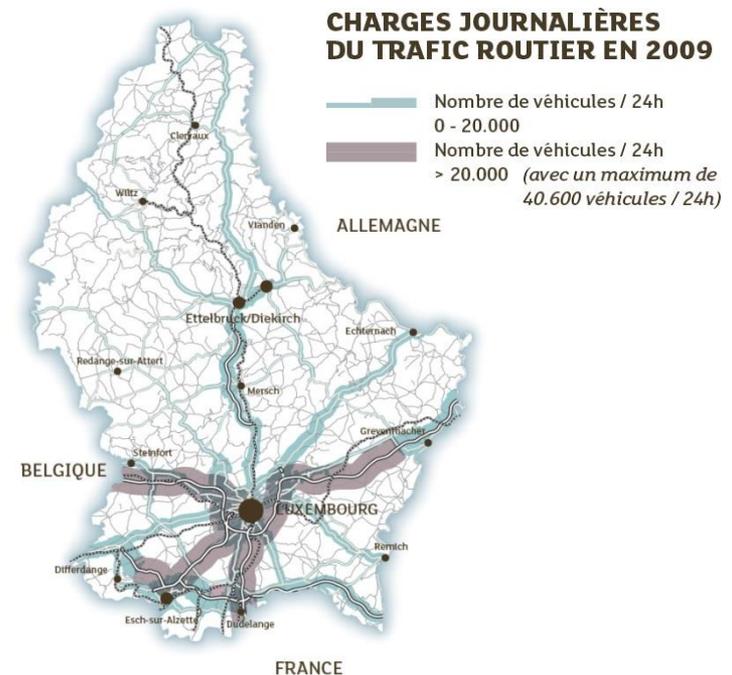
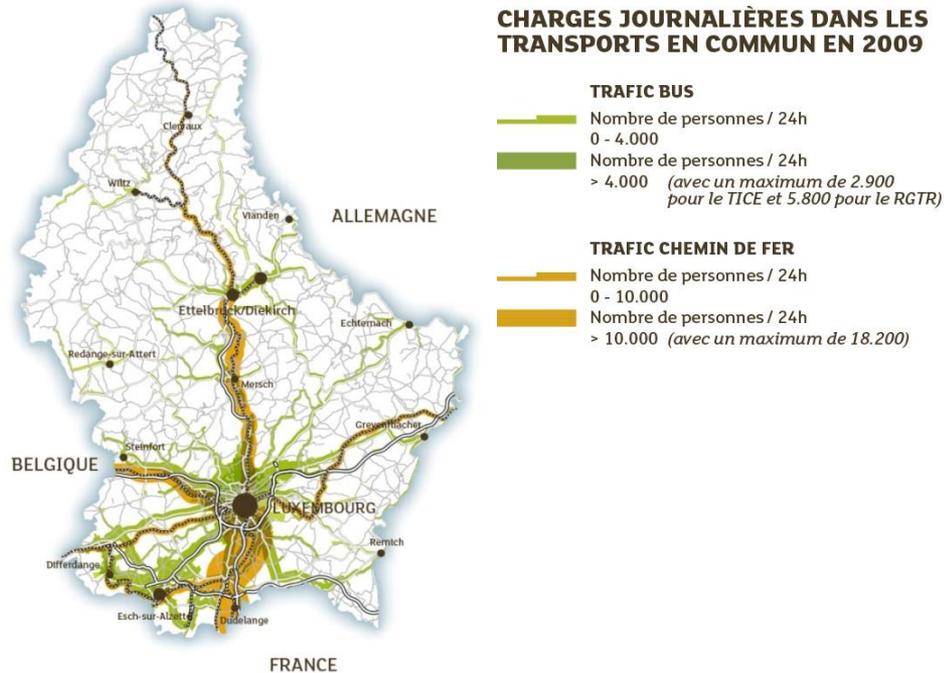
Il s'inscrit, stratégiquement et conceptuellement, entièrement dans le cadre défini par la stratégie globale pour une mobilité durable (MoDu).

Considérations générales

Les constats au niveau de la mobilité

Le trafic motorisé (transports individuels motorisés et transports en commun)

- Une saturation des principaux axes aux heures de pointe
 - Surcharge des axes routiers et ferrés
 - Blocage des bus au niveau des mêmes voies que le trafic individuel



Considérations générales

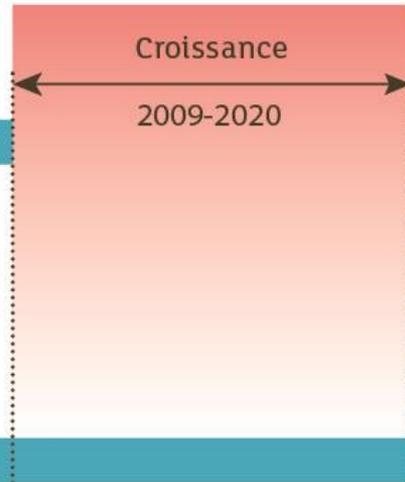
Les objectifs (1/3)

Partant des mêmes constats en matière de mobilité, la stratégie de mobilité «MoDu» et le PST se sont fixés les mêmes objectifs, qui tiennent compte de l'augmentation générale des déplacements (mobilité douce, transports en commun et trafic individuel motorisé).

Déplacements 2009



Déplacements 2020



Considérations générales

Les objectifs (2/3)

Objectif 1:

- Meilleure articulation entre le développement territorial et la mobilité

Objectif 2:

- 25 % des déplacements quotidiens en mobilité douce à l' horizon 2020

Objectif 3:

- 25 % des déplacements motorisés en transports en commun à l' horizon 2020

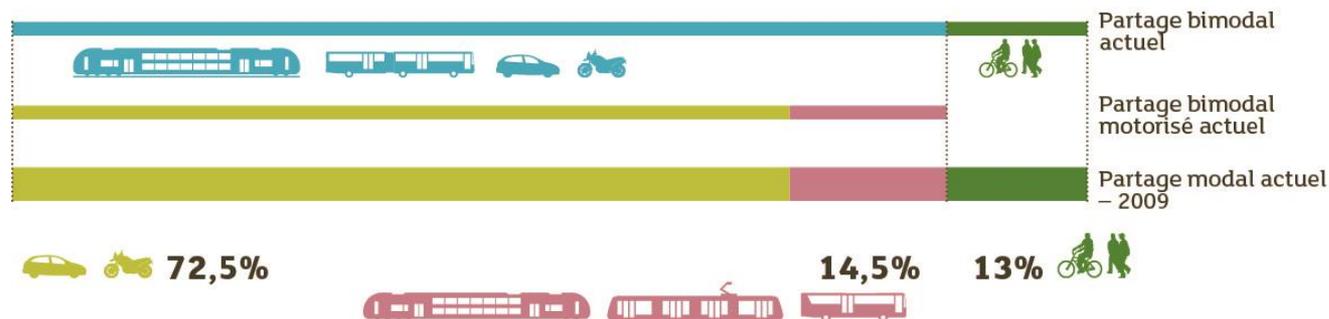
Objectif 4:

- Favoriser une utilisation alternative de la voiture

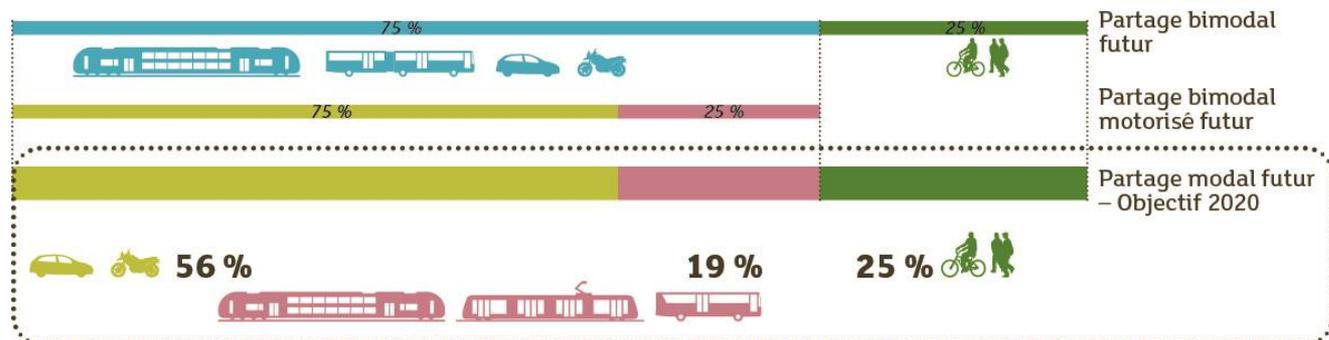
Considérations générales

Les objectifs (3/3)

Partage modal actuel – 2009



Partage modal futur – Objectif 2020





LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère des Transports



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Le PST, ses éléments réglementaires et la mise en conformité des PAG

Le PST, ses éléments réglementaires et la mise en conformité des PAG

Articulation MoDu-PST

La stratégie globale pour une mobilité durable (MoDu)

Le MoDu décrit de manière explicite comment certains projets et mesures interagissent et s'intègrent dans une stratégie globale et durable.

Plan sectoriel transports (PST)

Le PST constitue en quelque sorte le pendant réglementaire de la stratégie MoDu.

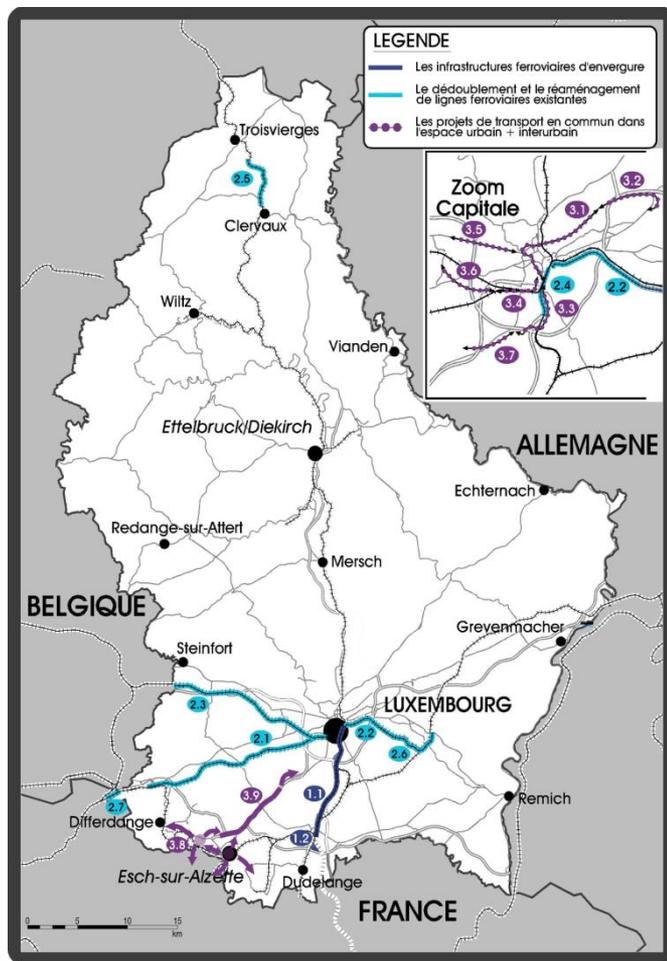
Le nouveau Gouvernement a toutefois apporté certaines modifications ponctuelles, notamment par rapport aux projets de transports prioritaires définis dans le cadre de la stratégie MoDu.

Le PST permet :

- d'entrer dans le détail sur différents projets et mesures de la stratégie MoDu
- de donner un cadre réglementaire à différents projets et mesures de la stratégie, dont principalement:
 - La **réservation de couloirs de projets d'infrastructures**
 - La mise en place d'une **gestion conséquente des emplacements de stationnement**
 - La **promotion de la mobilité douce**

Le PST, ses éléments réglementaires et la mise en conformité des PAG

La réservation de couloirs pour projets d'infrastructures ferroviaires et routières Définition d'un ensemble de projets ferrés



Les infrastructures ferroviaires d'envergure

- 1.1 Nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg
- 1.2 Plateforme ferroviaire multimodale Bettembourg / Dudelange

Le dédoublement et le réaménagement de lignes ferroviaires existantes

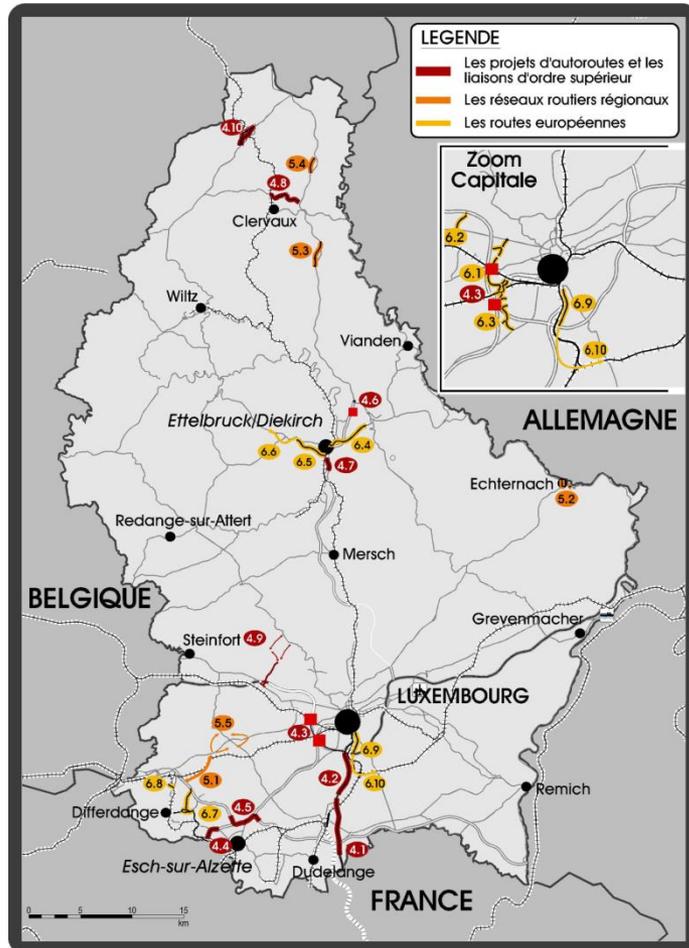
- 2.1 Mise à double voie intégrale de la ligne Luxembourg-Pétange
- 2.2 Mise à double voie du tronçon Hamm - Sandweiler
- 2.3 Modernisation de la ligne de Luxembourg - Kleinbettingen
- 2.4 Réaménagement de la Gare Centrale de Luxembourg avec les têtes Nord, Sud et Ouest
- 2.5 Mise à double voie de la ligne du Nord sur le tronçon Cleryaux - Pfaffenmühle
- 2.6 Mise à double voie du tronçon Sandweiler - Oetrange
- 2.7 Mise à double voie du tronçon de ligne Rodange - frontière française

Les projets de transport en commun dans l'espace urbain + interurbain

- 3.1 Ligne de tram entre le pôle d'échange Kirchberg / Luxexpo et la Gare Centrale
- 3.2 Ligne de tram entre le pôle d'échange Kirchberg / Luxexpo et Höhenhof / Aérogare
- 3.3 Ligne de tram entre la Gare Centrale et les pôles d'échange Bonnevoie, Howald et Cloche d'Or
- 3.4 Ligne de tram entre la Gare Centrale et la Porte de Hollerich
- 3.5 Ligne de tram entre le pôle d'échange Place de l'Etoile et la deuxième école européenne
- 3.6 Ligne de tram entre la Porte de Hollerich et Bertrange / Strassen
- 3.7 Ligne de tram entre le pôle d'échange Cloche d'Or et Leudelange
- 3.8 Réseau de transport en commun à haut niveau de service dans la région Sud
- 3.9 Voie bus sur l'autoroute A4 entre Esch-sur-Alzette / Belval et Luxembourg (Leudelange / Pôle d'échange Cloche d'Or)

Le PST, ses éléments réglementaires et la mise en conformité des PAG

La réservation de couloirs pour projets d'infrastructures ferroviaires et routières Définition d'un ensemble de projets routiers



Les projets d'autoroutes et les liaisons d'ordre supérieur

- 4.1 A3 - Section entre l'échangeur Dudelange-Centre et l'Aire de Berchem: Optimisation du réseau autoroutier dans le cadre de la réalisation de l'Eurohub / de la plateforme ferroviaire multimodale à Bettembourg / Dudelange
- 4.2 A3 - Mise à 2x3 voies de la section Aire de Berchem - Croix de Gasperich
- 4.3 A6 - Sécurisation / Optimisation de la croix de Cessange et de l'échangeur Helfenterbrück
- 4.4 Liaison Micheville (A4)
- 4.5 Optimisation de la Collectrice du Sud (A13-A4-A13)
- 4.6 Echangeur et accès Z.A. Fridhaff
- 4.7 Sécurisation de la B7 entre l'échangeur Colmar-Berg et l'échangeur Ettelbruck - Elimination des goulots d'étranglement
- 4.8 Transversale de Cleryaux (N7-N18)
- 4.9 Contournement de Olm-Kehlen (N6-A6-N12)
- 4.10 Contournement de Troisvierges (N12)

Les routes européennes

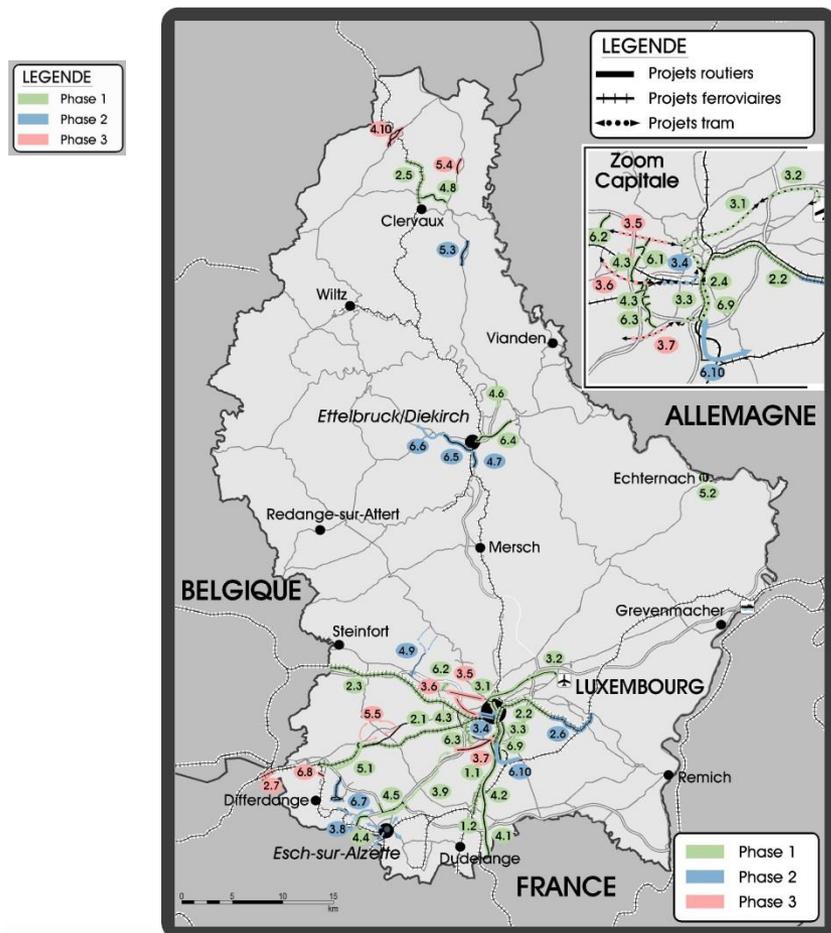
- 5.1 Contournement de Bascharage (E44/N5)
- 5.2 Voies de déstase à Echternach (N10/E29/N11)
- 5.3 Contournement de Hosingen (E42/N7)
- 5.4 Contournement de Heinerscheid (E42/N7)
- 5.5 Contournement de Dippach (E44/N5)

Les réseaux routiers régionaux

- 6.1 Boulevard de Merl (N6-N5-A4)
- 6.2 Voies de déstase de Strassen
- 6.3 Contournement de Cessange (A4-N4)
- 6.4 Corridor multimodal de transport Ettelbruck-Diekirch et priorisation pour bus à Diekirch
- 6.5 Contournement d'Ettelbruck (N7-N15)
- 6.6 Contournement de Feulen (N15-N21-N15)
- 6.7 Desserte interurbaine Differdange - Sanem
- 6.8 Déviation CR175 (Nieder Korn)
- 6.9 Nouvelle N3 - Section boulevard urbain
- 6.10 Nouvelle N3 - Section contournement de Hesperange / Alzingen

Le PST, ses éléments réglementaires et la mise en conformité des PAG

La réservation de couloirs pour projets d'infrastructures ferroviaires et routières Priorisation des projets d'infrastructures en phase avec MoDu



- Les infrastructures ferroviaires d'envergure**
- 1.1 Nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg
 - 1.2 Plateforme ferroviaire multimodale Bettembourg / Dudelange

- Le dédoublement et le réaménagement de lignes ferroviaires existantes**
- 2.1 Mise à double voie intégrée de la ligne Luxembourg-Pétange
 - 2.2 Mise à double voie du tronçon Hamm - Sandweiler
 - 2.3 Modernisation de la ligne de Luxembourg - Kleinbellingen
 - 2.4 Réaménagement de la Gare Centrale de Luxembourg avec les têtes Nord, Sud et Ouest
 - 2.5 Mise à double voie de la ligne du Nord sur le tronçon Clervaux - Pfaffenmühle
 - 2.6 Mise à double voie du tronçon Sandweiler - Oetrange
 - 2.7 Mise à double voie du tronçon de ligne Rodange - frontière française

- Les projets de transport en commun dans l'espace urbain + interurbain**
- 3.1 Ligne de tram entre le pôle d'échange Kirchberg / Luxexpo et la Gare Centrale
 - 3.2 Ligne de tram entre le pôle d'échange Kirchberg / Luxexpo et Höhenhof / Aéroport
 - 3.3 Ligne de tram entre la Gare Centrale et les pôles d'échange Bonnevoie, Howald et Cloche d'Or
 - 3.4 Ligne de tram entre la Gare Centrale et la Porte de Hollerich
 - 3.5 Ligne de tram entre le pôle d'échange Place de l'Étoile et la deuxième école européenne
 - 3.6 Ligne de tram entre la Porte de Hollerich et Bertrange / Strassen
 - 3.7 Ligne de tram entre le pôle d'échange Cloche d'Or et Leudelange
 - 3.8 Réseau de transport en commun à haut niveau de service dans la région Sud
 - 3.9 Voie bus sur l'autoroute A4 entre Esch-sur-Alzette / Belval et Luxembourg (Leudelange) / Pôle d'échange Cloche d'Or

- Les projets d'autoroutes et les liaisons d'ordre supérieur**
- 4.1 A3 - Section entre l'échangeur Dudelange-Centre - Aire de Berchem: Optimisation du réseau autoroutier dans le cadre de la réalisation de l'Eurohub / plateforme multimodale à Bettembourg
 - 4.2 A3 - Mise à 2x3 voies de la section Aire de Berchem - Croix de Gaspelich
 - 4.3 A6 - Sécurisation / optimisation de la croix de Cessange et de l'échangeur Heidenbrück
 - 4.4 Liaison Micheville (A4)
 - 4.5 Optimisation de la Collectrice du Sud (A13-A4-A13)
 - 4.6 Echangeur et accès ZA. Fridhoff
 - 4.7 Sécurisation de la B7 entre l'échangeur Colmar-Berg et l'échangeur Ettelbruck: Elimination des goulots d'étranglement
 - 4.8 Transversale de Clervaux (E421/N7/N18)
 - 4.9 Contournement de Oim-Kehlen (N6-A6-N12)
 - 4.10 Contournement de Troisvierges (N12)

- Les routes européennes**
- 5.1 Contournement de Bascharage (E44/N5)
 - 5.2 Voies de déstagement à Echternach (N10/E29/N11)
 - 5.3 Contournement de Hosingen (E421/N7)
 - 5.4 Contournement de Heinerscheid (E421/N7)
 - 5.5 Contournement de Dippach (E44/N5)

- Les réseaux routiers régionaux**
- 6.1 Boulevard de Meir (N6-N5-A4)
 - 6.2 Voies de déstagement de Strassen
 - 6.3 Contournement de Cessange (A4-N4)
 - 6.4 Corridor multimodal de transport Ettelbruck-Diekirch et priorisation pour bus à Diekirch
 - 6.5 Contournement d'Ettelbruck (N7-N15)
 - 6.6 Contournement de Feulen (N15-N21-N15)
 - 6.7 Desserte interurbaine Differdange - Sanem
 - 6.8 Déviation CR175 (Niederkom)
 - 6.9 Nouvelle N3 - Section boulevard urbain
 - 6.10 Nouvelle N3 - Section contournement de Hesperange / Alzingen

43 projets dont:

- 25 en phase 1
- 10 en phase 2
- 8 en phase 3

Le PST, ses éléments réglementaires et la mise en conformité des PAG

La réservation de couloirs pour projets d'infrastructures ferroviaires et routières

Désignation de couloirs

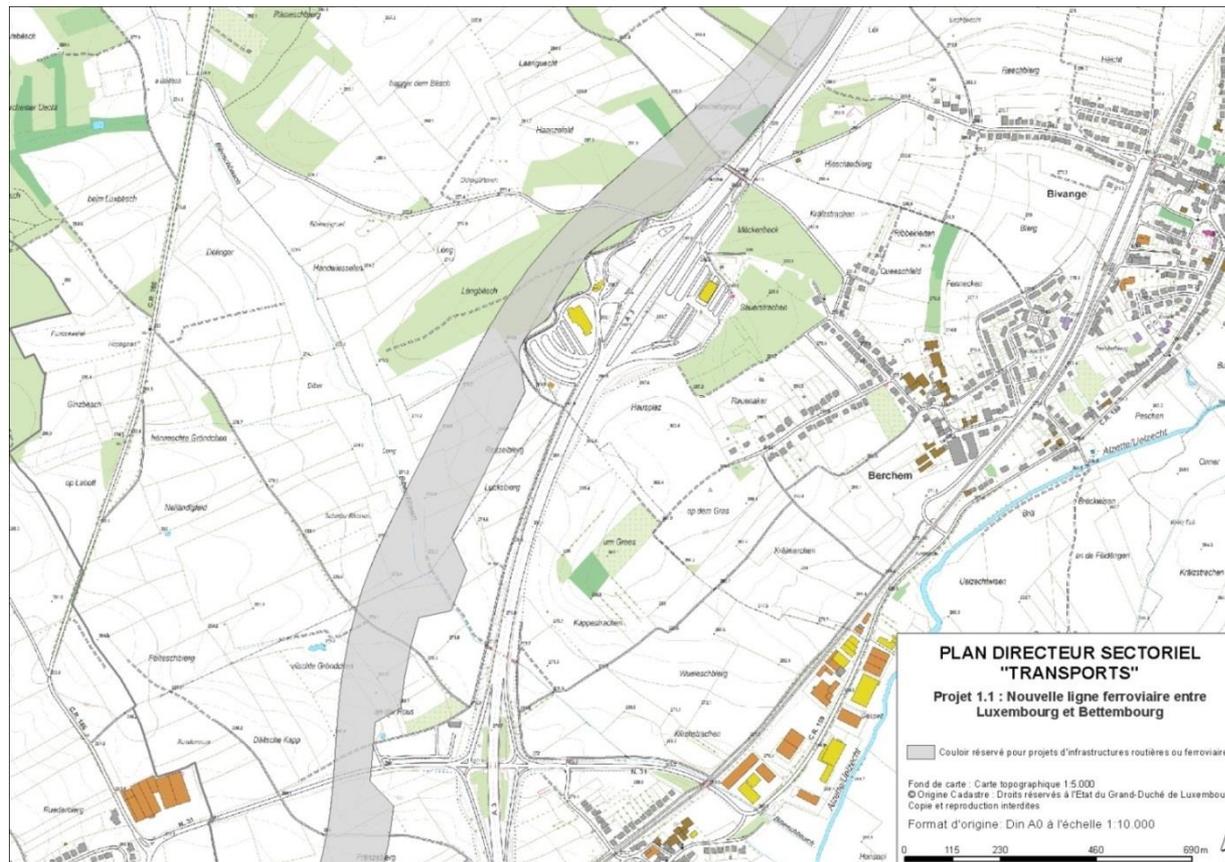
Principes

- Seuls les projets repris aux phases 1 et 2 sont susceptibles de bénéficier d'une réservation de couloir.
- Les études techniques doivent avoir atteint le stade de l' APS (avant-projet sommaire) avec une seule variante de tracé.
- Les conclusions des évaluations environnementales doivent le permettre.

Le PST, ses éléments réglementaires et la mise en conformité des PAG

La réservation de couloirs pour projets d'infrastructures ferroviaires et routières

Exemple d'un couloir de projet à transposer dans un PAG



La gestion des emplacements de stationnement

Enjeux

- Promouvoir et augmenter la part modale des transports en commun
- Enrayer les effets pervers du déplacement des entreprises du secondaire par celles du tertiaire en raison des normes d'emplacements de stationnement différentes
- Réduire le nombre de voitures privées afin d'améliorer la circulation et la ponctualité des transports collectifs sur route
- Diminuer l'usage du véhicule personnel prioritairement en milieu urbain et périurbain

Fondements logiques du modèle

- Adéquation entre restriction en parkings et offre en transports en commun compte tenu des besoins liés au type d'entreprise et de la fonction urbaine

Découpage territorial

- Zones urbaines et périurbaines concernées au premier chef
- Zones rurales: se limiter à l'essentiel

Le PST, ses éléments réglementaires et la mise en conformité des PAG



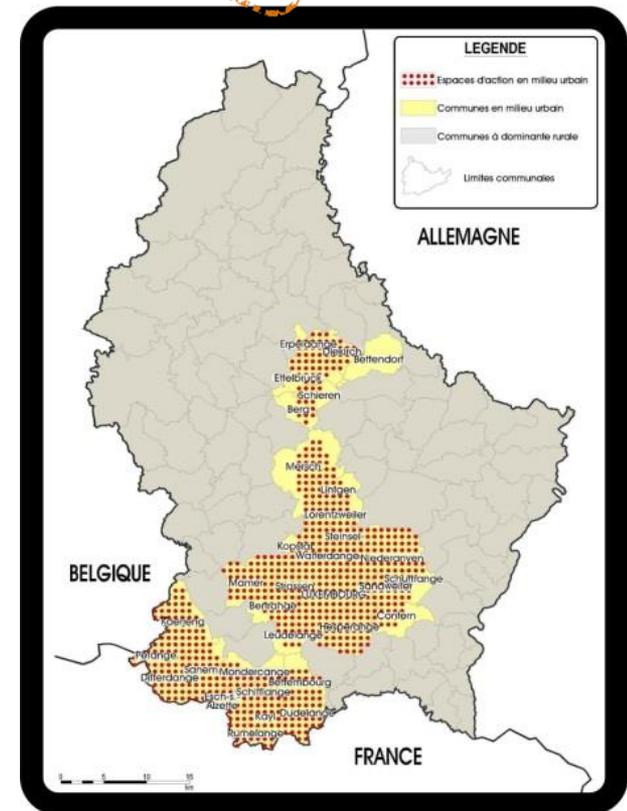
La gestion des emplacements de stationnement Découpage territorial (art.10)

Pour les besoins de la mise en œuvre de la gestion des emplacements de stationnement, le territoire national est subdivisé en communes à dominante urbaine et périurbaine d'une part et en communes à dominante rurale d'autre part.

Les communes à dominante urbaine et périurbaine sont celles qui sont définies à l'annexe 2.

Il s'agit des communes de l'agglomération de la Ville de Luxembourg («espace à structurer»), les communes de la zone fortement urbanisée de la Région Sud («espace à régénérer»), les communes formant la Nordstad («espace à développer») et les communes de la Vallée de l'Alzette.

Toutes les communes qui ne sont pas classées en commune à dominante urbaine et périurbaine suivant l'annexe 2 constituent des **communes à dominante rurale**.



Le PST, ses éléments réglementaires et la mise en conformité des PAG

La gestion des emplacements de stationnement dans les communes à **dominante rurale**

Une seule norme (art.17)



La commune fixe dans le cadre de son PAG un nombre maximal d'emplacements de stationnement par surface construite brute pour les **activités de services administratifs ou professionnels** qui ne peut pas dépasser **1 emplacement de parking pour 45 m²** de surface construite brute.

Il est **interdit d'implanter des activités de services administratifs ou professionnels** à nombreux emplois dans des communes à dominante rurale en-dehors d'un« centre de développement et d'attraction » (CDA).

Le CDA se rapporte dans le cadre du présent règlement grand-ducal aux espaces prioritaires d'urbanisation pour l'habitat des communes énumérées à l'annexe 5, tels que définis suivant les prescriptions du plan directeur sectoriel « logement ».

Le nombre d'emplacements autorisables à titre définitif peut être **adapté dans une marge de - 10% à + 10%** pour des raisons urbanistiques ou architecturales dûment motivées.

La gestion des emplacements de stationnement dans les communes à **dominante rurale** Prescription transitoire (art.23.4)



A partir du moment où le PST est déclaré obligatoire et jusqu'à la mise en conformité par les communes de leur plan ou projet d'aménagement général avec les prescriptions du PST, la prescription transitoire suivante est applicable :

Le nombre maximal d'emplacements de stationnement par surface construite brute pour les activités de **services administratifs ou professionnels** ne peut pas dépasser **1 emplacement de parking pour 45 m²** de surface construite brute.

Exception: La prescription transitoire ne s'applique pas si:

- le plan d'aménagement général ou les plans d'aménagement particulier dûment approuvés avant l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal déclarant obligatoire le plan directeur sectoriel « transports » ; ou
- les plans d'aménagement particulier déposés à la maison communale avant le dépôt du projet dudit plan directeur sectoriel, en disposent autrement.

Il est interdit d'implanter des activités de **services administratifs ou professionnels** à nombreux emplois **en-dehors des communes énumérées à l'annexe 5**.

Le nombre d'emplacements autorisables à titre définitif peut être **adapté dans une marge de -10% à +10%** pour des raisons urbanistiques ou architecturales dûment motivées.

La gestion des emplacements de stationnement dans les communes à **dominante urbaine**

Principe

Le système de gestion: principes normatifs, marge de manœuvre communale et catégories de sites

- Un socle fixe
- La possibilité pour les communes de prévoir des suppléments provisoires (à restituer) et/ou définitifs
- Des bornes inférieures et supérieures entre lesquelles peut s'exercer l'autonomie communale
- 3 catégories de sites variant en fonction de la qualité de la desserte par les transports en commun à fixer cartographiquement
- La possibilité pour les communes d'opter pour des normes encore plus restrictives, si la desserte par les transports en commun le permet

Le système définit des normes pour les fonctions services administratifs ou professionnels , artisanat/industrie, commerce de détail.

La gestion des emplacements de stationnement dans les communes à **dominante urbaine**

Catégories de sites à distinguer dans le PAG (art.11)



Classification des sites en milieu urbain ou périurbain en 3 catégories: catégories 1, 2 et 3

La classification dépend:

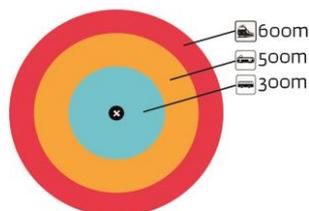
- de la qualité de desserte du/des arrêt(s) de transports en commun à proximité du site
- de la distance du site vers le/les arrêt(s) le(s) plus proche(s)
- du temps de parcours de cet/ces arrêt(s) vers le prochain point nodal

Le PST, ses éléments réglementaires et la mise en conformité des PAG

La gestion des emplacements de stationnement dans les communes à dominante urbaine

Condition à remplir pour un site de catégorie 1:

Distance maximale (par modes de transports publics) du site par rapport à un arrêt à très haut niveau de service:



* arrêt à très haut niveau de service

L'arrêt à très haut niveau de service est défini par une desserte minimale et un temps de trajet maximal vers ou à partir du point nodal le plus proche:

- Desserte minimale:



4 x par heure pendant au moins 2 heures par jour pour au moins une direction de circulation **et**
2 x par heure pendant au moins 12 heures par jour pour au moins une direction de circulation

ou



6 x par heure pendant au moins 2 heures par jour et direction de circulation **et**
3 x par heure pendant au moins 12 heures par jour et direction de circulation

ou



3 x par 1/2 heure pendant au moins 2 heures par jour **et**
3 x par heure pendant au moins 12 heures par jour

- Temps de trajet maximal en transports collectifs sans correspondance de dix minutes de l'arrêt vers un point nodal ou à partir d'un tel point nodal

La gestion des emplacements de stationnement dans les communes à dominante urbaine

Prescription transitoire (art. 23.3)



A partir du moment où le PST est déclaré obligatoire et jusqu'à la mise en conformité par les communes de leur plan ou projet d'aménagement général avec les prescriptions du PST, la prescription transitoire suivante est applicable :

Le nombre maximal d'emplacements de stationnement par surface construite brute pour les activités de **services administratifs ou professionnels** ne peut pas **dépasser 1 emplacement de parking pour 70m² de surface construite.**

Exception: La prescription transitoire ne s'applique pas si:

- le plan d'aménagement général ou les plans d'aménagement particulier dûment approuvés avant l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal déclarant obligatoire le plan directeur sectoriel « transports » ; ou
- les plans d'aménagement particulier déposés à la maison communale avant le dépôt du projet dudit plan directeur sectoriel, en disposent autrement.

Le nombre d'emplacements autorisables à titre définitif peut être **adapté dans une marge de - 10% à + 10%** pour des raisons urbanistiques ou architecturales dûment motivées.

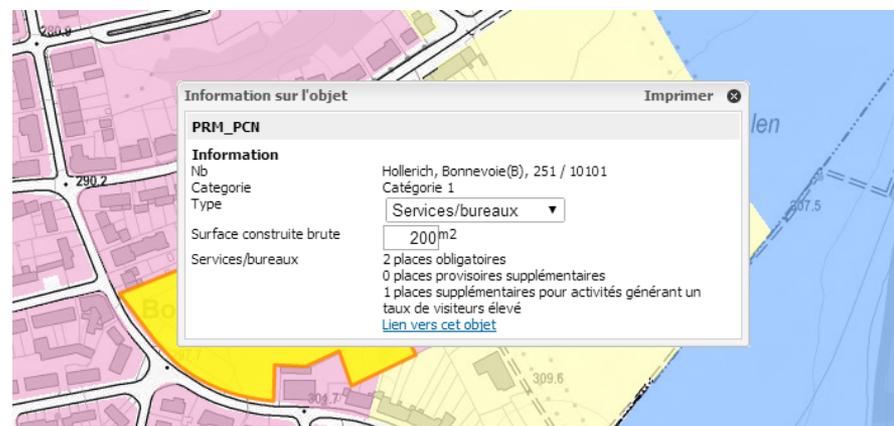
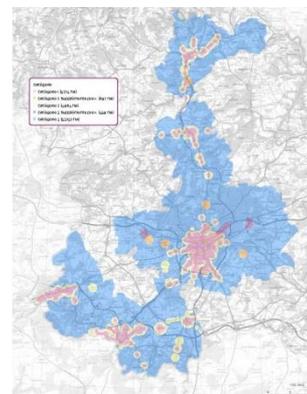
Le PST, ses éléments réglementaires et la mise en conformité des PAG

La gestion de stationnement

Mise en pratique à l'aide du plan de gestion de stationnement automobile

- Visualisation des différents sites et leur catégorisation.
- L'utilisateur de l'outil «Gestion de stationnement» recherche le numéro de la parcelle PCN et définit le type d'activités (services administratifs/professionnels, commerce de détail, artisanat et industrie) et la surface construite brute (m²).

Ensuite l'outil calculera automatiquement, en fonction des seuils définis par la commune dans le PAG, le nombre d'emplacements de stationnement obligatoires, provisoires supplémentaires, et 1 place supplémentaire pour activités générant un taux de visiteurs élevé

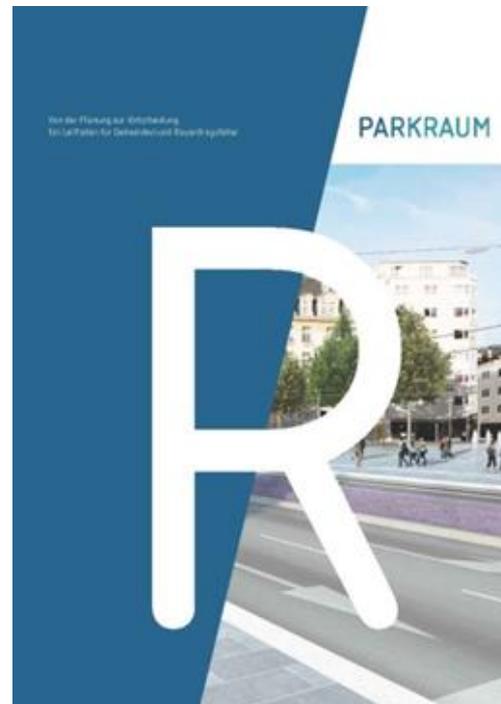


Le PST, ses éléments réglementaires et la mise en conformité des PAG

La gestion de stationnement

Mise en pratique

En guise d'aide aux communes, le MDDI a élaboré un fil conducteur de la gestion des emplacements de stationnement dans le cadre de la convention DICI.

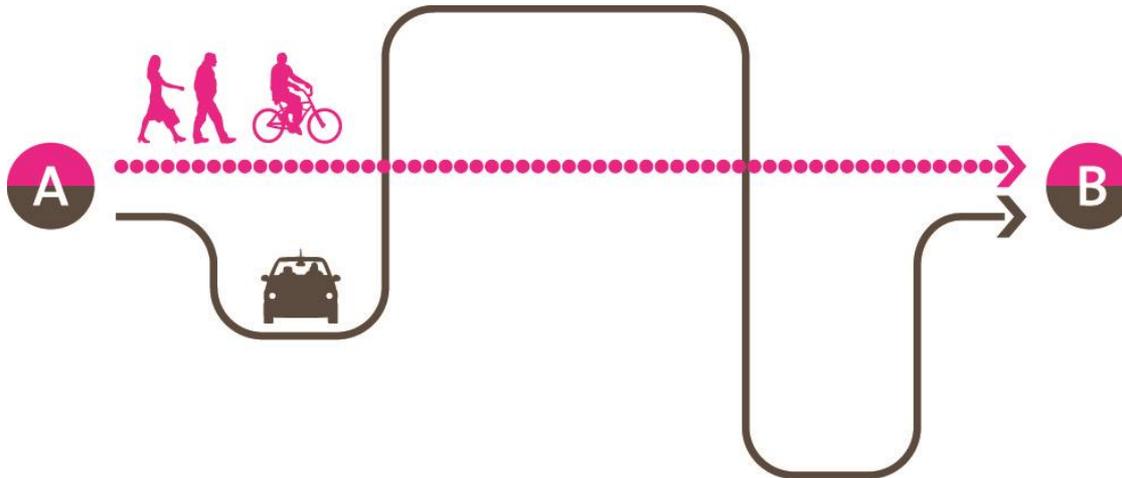


Le PST, ses éléments réglementaires et la mise en conformité des PAG

Promotion de la mobilité douce

Les constats au niveau de la mobilité douce (vélo, marche à pied)

- Moyen de déplacement le plus efficace sur les trajets courts
- En 2009: représente seulement 13% des déplacements quotidiens
- Considérée comme un mode de transport dédié aux loisirs



Enjeu: développement conséquent de la mobilité douce (25% des déplacements quotidiens) en la considérant comme un mode de transport à part entière

Le PST, ses éléments réglementaires et la mise en conformité des PAG

Promotion de la mobilité douce

But

Créer à l'intérieur des localités, des chemins piétonniers et/ou espaces cyclables facilement accessibles, y compris pour les personnes à mobilité réduite, fonctionnels, courts et sûrs, surtout entre les différents points d'attraction et arrêts ferroviaires, tram et bus.

Aménager des aires de stationnement réservées aux vélos.

Aménager des zones de rencontre au sens de l'article 2, point 1.27 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

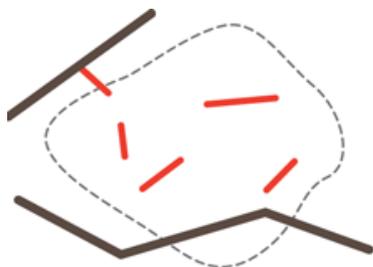
Lier le réseau communal de voies de mobilité douce au réseau national de pistes cyclables.

Le PST, ses éléments réglementaires et la mise en conformité des PAG

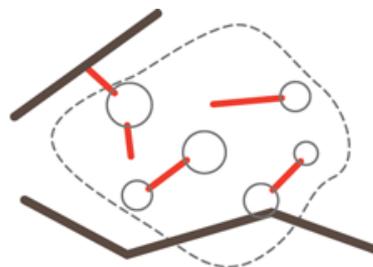
Promotion de la mobilité douce

La stratégie pour la mobilité douce

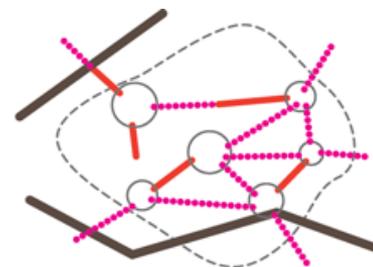
La priorité réside dans la création de réseaux performants, cohérents et complets pour la mobilité douce.



Situation existante
(réseau national de pistes cyclables + fragments à l'intérieur de la commune)



Première étape
(connexion des points d'attraction aux réseaux existants)



Source : Ministère de l'Intérieur, 2003

Seconde étape
(finalisation du réseau de mobilité douce)

Le PST, ses éléments réglementaires et la mise en conformité des PAG

Promotion de la mobilité douce

La commune est tenue de prévoir dans le cadre de son PAG un réseau cohérent de voies de mobilité douce, qui doit (art. 9.1) :

- relier entre eux les points d'intérêt
- être connecté aux quartiers résidentiels
- pouvoir garantir une connexion courte et sûre du réseau communal de voies de mobilité douce au réseau national de pistes cyclables

Les voies de mobilité douce doivent emprunter un tracé court tout en évitant des pentes excessives et en garantissant la sécurité des usagers (art. 9.2).

La commune doit transposer dans le cadre de son PAG les nombres minima, tels que définis à l'annexe 6, pour les emplacements de vélos (art. 9.4).

Il est recommandé que les PAP « nouveau quartier » couvrant des quartiers d'habitation et des quartiers mixtes prévoient, pour autant que les charges de trafic motorisé le permettent, des zones de rencontre ou des zones résidentielles, au sens de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (art. 9.5).



Promotion de la mobilité douce



A partir du moment où le PST est déclaré obligatoire, la prescription concernant les besoins minimaux en matière d'emplacements vélo est applicable (art. 9 paragraphe (3) et 23).

Exception: La prescription transitoire ne s'applique pas si:

- le plan d'aménagement général ou les plans d'aménagement particulier dûment approuvés avant l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal déclarant obligatoire le plan directeur sectoriel « transports » ;
- ou
- les plans d'aménagement particulier déposés à la maison communale avant le dépôt du projet dudit plan directeur sectoriel, en disposent autrement.



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Merci pour votre attention.