

# La mobilité dans l'Uelzechtdall

Aménagement & territoire  
Environnement  
Transports  
Travaux publics

Pour  
un développement  
durable



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

# Sommaire

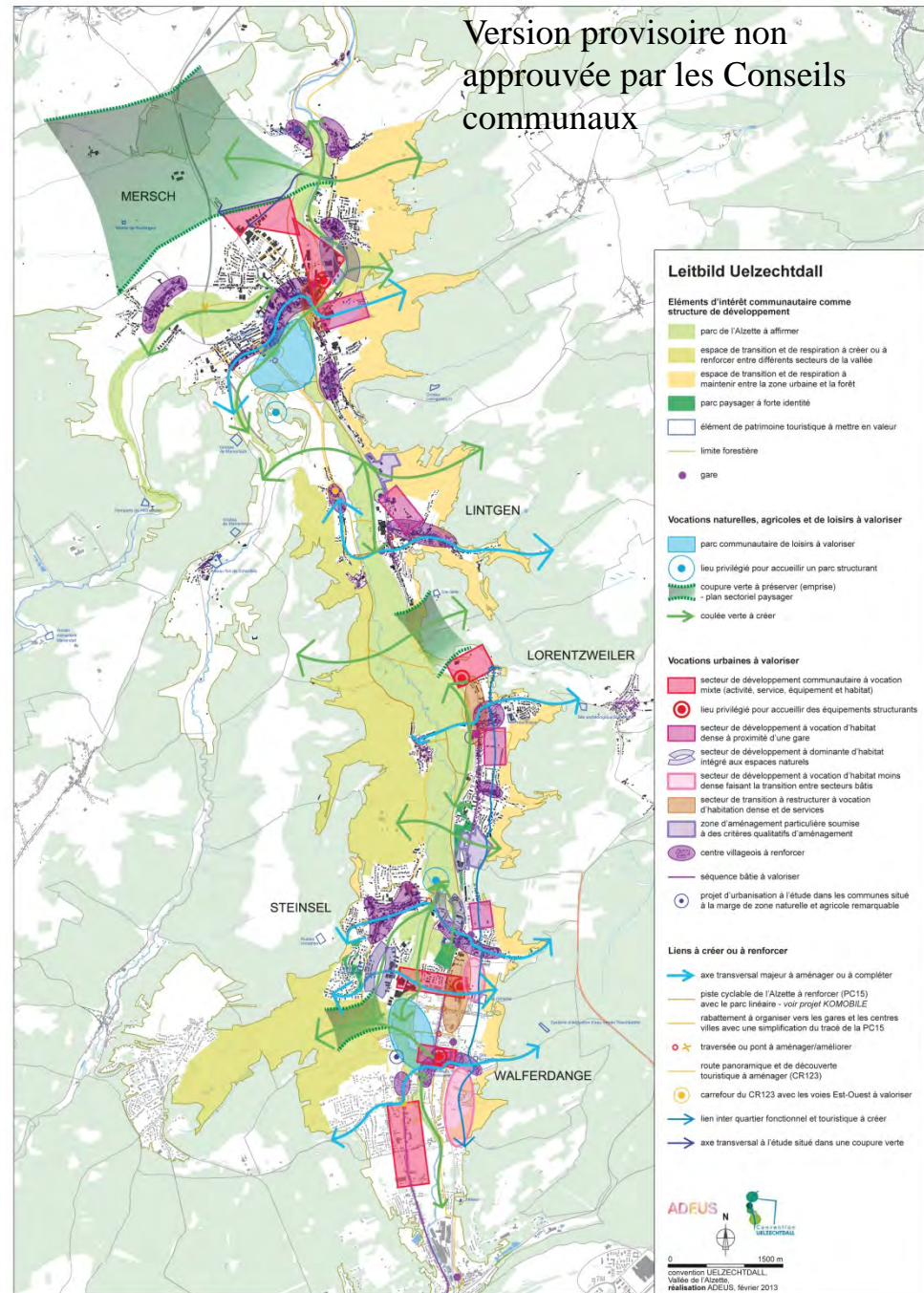
- Leitbild « Uelzechtdall »
- Stratégie de mobilité « MoDu »
- Concept de mobilité « Uelzechtdall »
- Quelques projets concrets des P&CH concernant l'Uelzechtdall

# Leitbild « Uelzechtdall »

# Leitbild « Uelzechtdall »

Version provisoire non  
approuvée par les Conseils  
communaux

08/013-2012.03.12.10

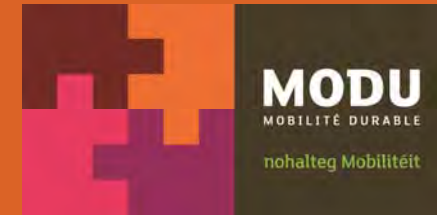


Pour  
un développement  
durable

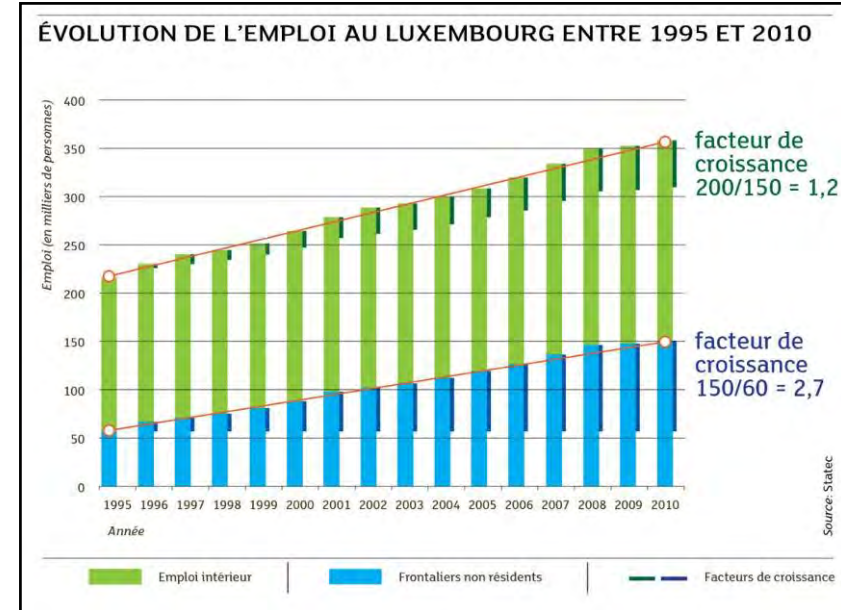
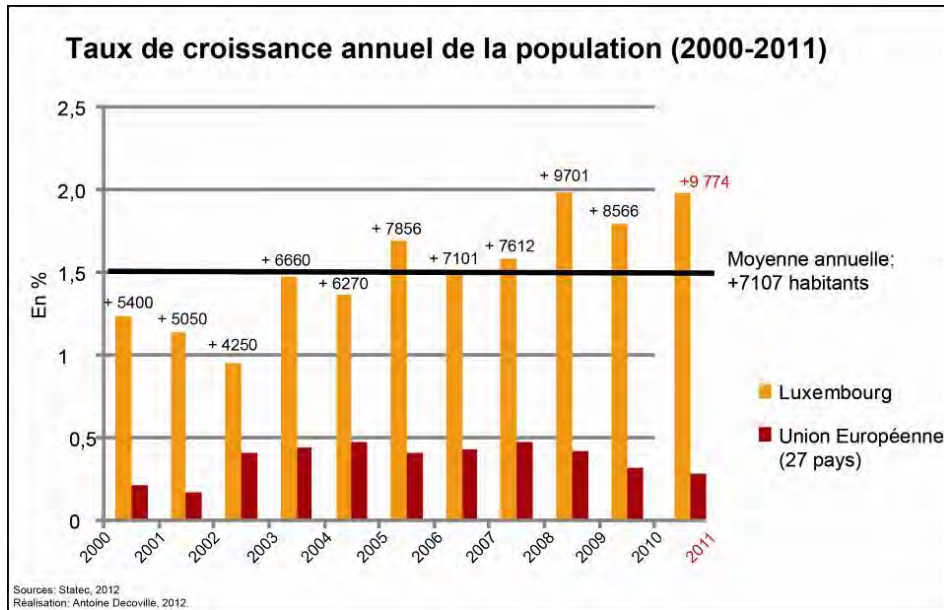
# La stratégie de mobilité « MoDu »

# I Les constats et les défis au niveau national

## Les constats socio-économiques



08/013-2012.03.12.10



Une croissance démographique soutenue:

- Luxembourg: 1,5 % entre 2001-11
- UE: 0,4% entre 2001-10

Un marché du travail dynamique et une augmentation significative du nombre de travailleurs transfrontaliers

Pour un développement durable



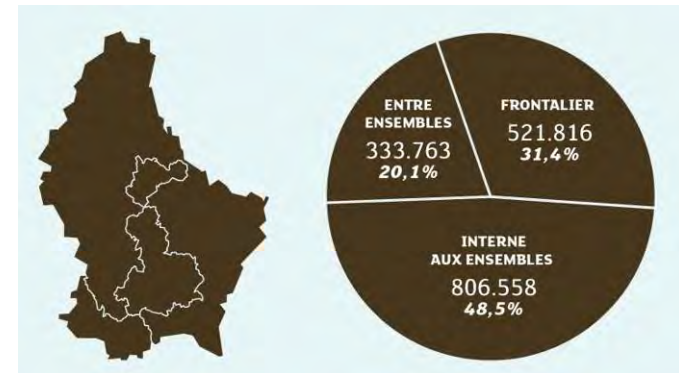
LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures

# I. Les constats et les défis au niveau national

## Les constats et enjeux au niveau de la mobilité

### Trafic motorisé

- Quotidiennement environ 1,66 millions de trajets motorisés (transports individuel motorisé et transports en commun)



- Le partage bimodal motorisé (**part des transports en commun**) varie fortement en fonction du type de déplacement:
  - Trafic interne: Agglomération de Luxembourg → 21.8%  
Région Sud → 17.2 %  
Nordstad → 11.1%
  - Trafic entre ensembles → 20%
  - Trafic frontalier → 7.2%

# I. Les constats et les défis au niveau national

## Les flux de voyageurs



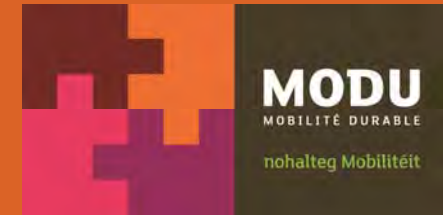
Pour un développement durable



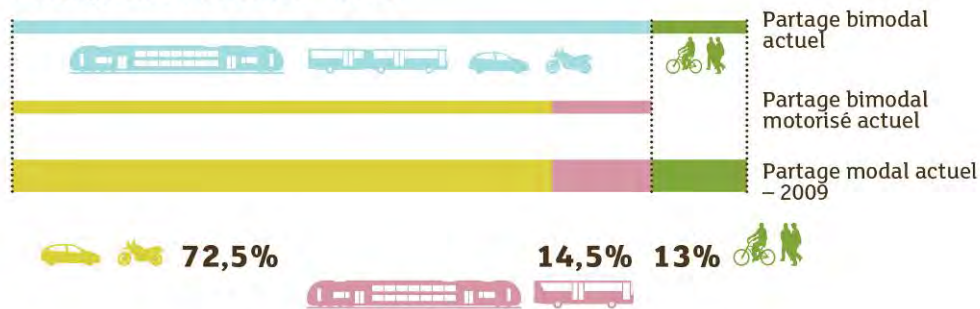
LE GOUVERNEMENT  
 DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
 Ministère du Développement durable  
 et des Infrastructures



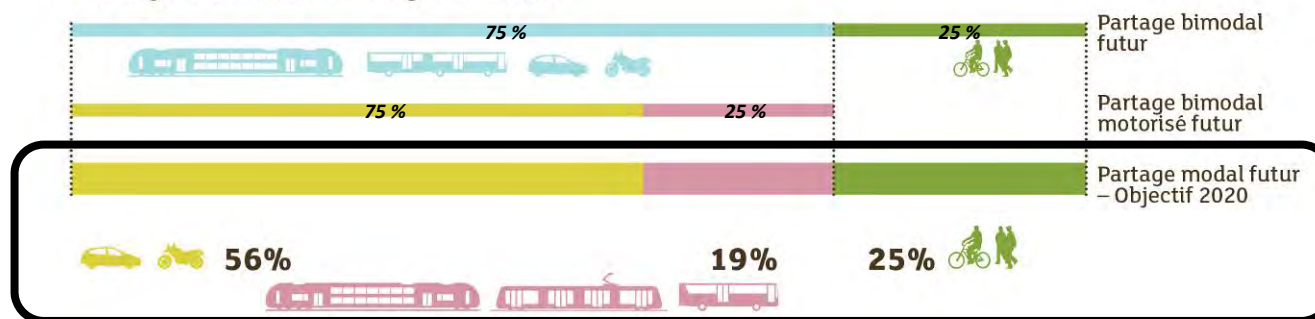
# I. Les 4 objectifs



## Partage modal actuel – 2009



## Partage modal futur – Objectif 2020



Pour un développement durable



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

## II La stratégie de mobilité Niveau national et transfrontalier

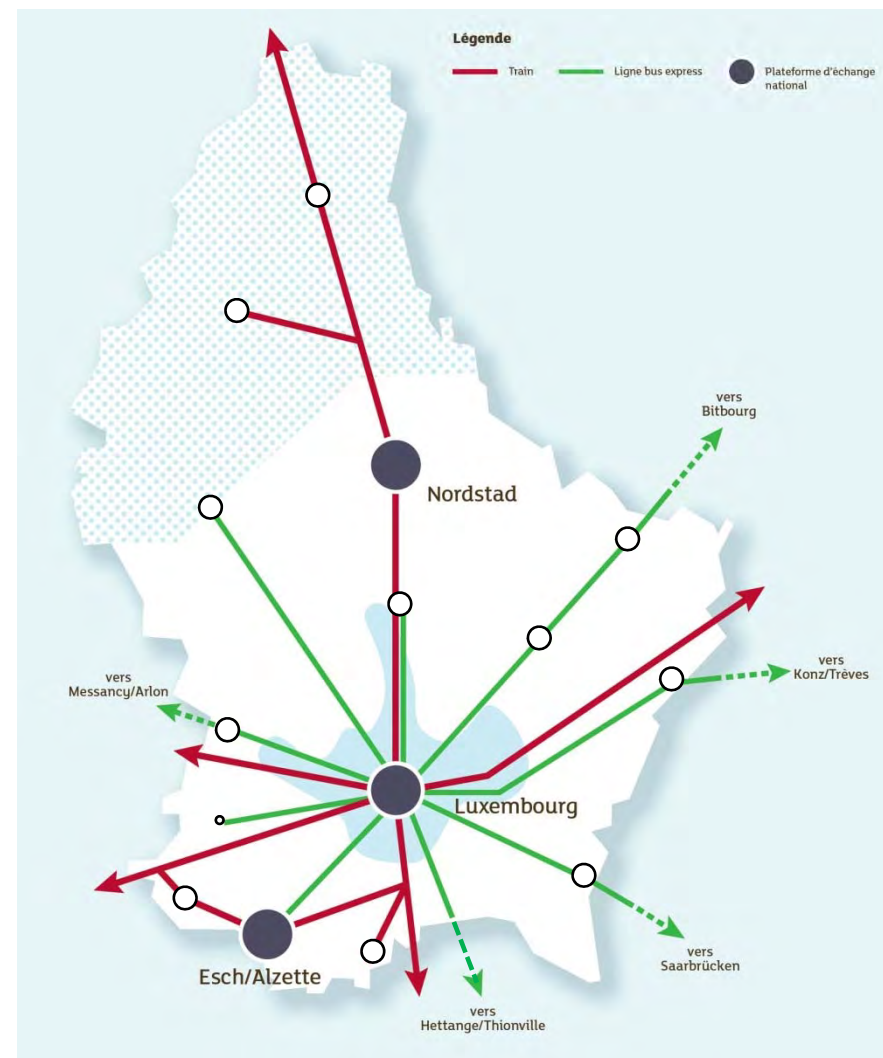


**MODU**  
MOBILITÉ DURABLE  
nohalteg Mobilitéët

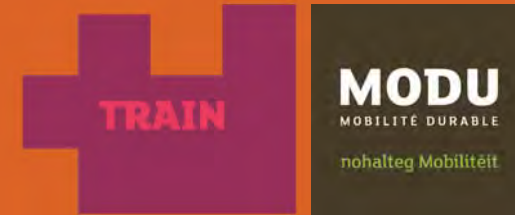
08013-2012.03.12.10

### Les transports en commun demain

- Train = Epine dorsale
- Bus = assure le rabattement sur le train et dessert les principaux axes des régions non desservies par le train



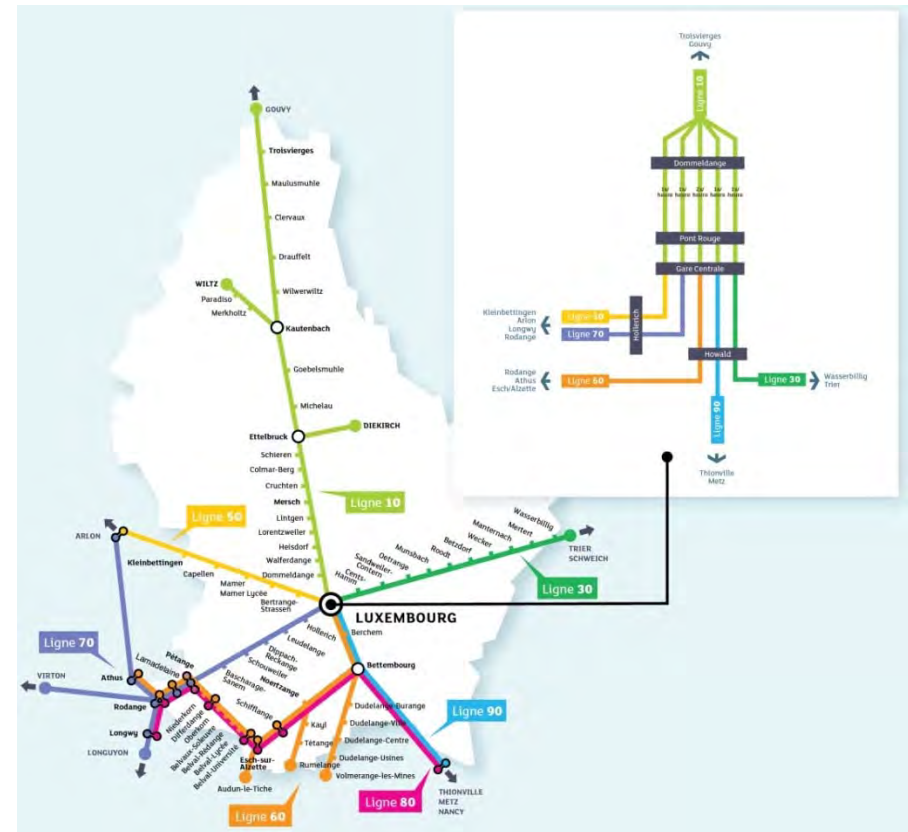
## II La stratégie de mobilité Niveau national et transfrontalier



08/013-2012.03.12.10

### Le train demain

- Une desserte multipolaire permettant de rapprocher le train
- Optimisation de l'offre sur certains axes en augmentant la cadence des trains
- Optimisation structurelle du réseau ferré
- Suppression progressive des passages à niveau
- Augmentation de la capacité sur différentes lignes mais aussi du confort des voyageurs



## II La stratégie de mobilité Niveau national et transfrontalier

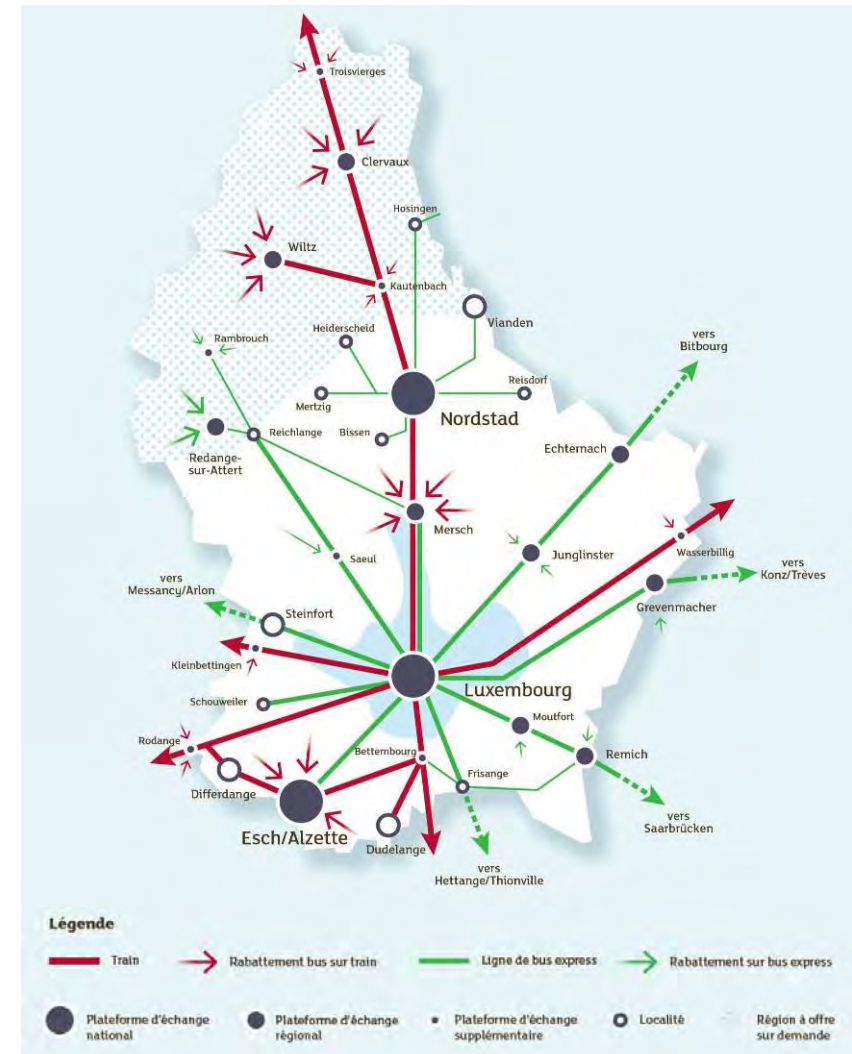


**MODU**  
MOBILITÉ DURABLE  
nohaltig Mobilität

08013-2012.03.12.10

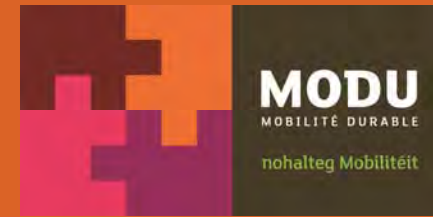
### Le bus demain

- S'appuie sur le réseau ferré
- Assure le rabattement vers la gare la plus proche
- Dans les régions non desservies par le train, des lignes de bus express desservent les principaux axes
- Des liaisons transfrontalières densifiées
- Des offres de trafic à la demande  
*(Dans certaines régions et en dehors des heures de pointe)*



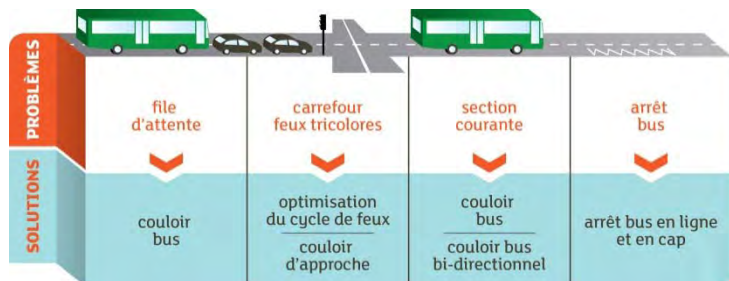
# La stratégie de mobilité

Mise en place des facilités pour bus pour les corridors principaux

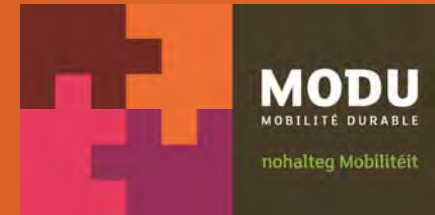


08/013-2012.03.12.10

- Facilités pour répondre aux contraintes existantes, tout en prenant en compte la notion de cohabitation optimale entre les différents modes de transports
- Mesures priorisant la circulation des bus:
  - les points d'arrêts (arrêts en ligne, arrêts en cap, arrêts en évitement)
  - les sections courantes (couloir bus unidirectionnel, couloir bus bidirectionnel)
  - les intersections (couloir d'approche / sas pour bus, feux tricolores).



## II La stratégie de mobilité La Ville de Luxembourg et sa périphérie



08013-2012.03.12.10

### Les transports en commun aujourd'hui:

- Seuls deux points d'entrée:

Gare Centrale et Hamilius

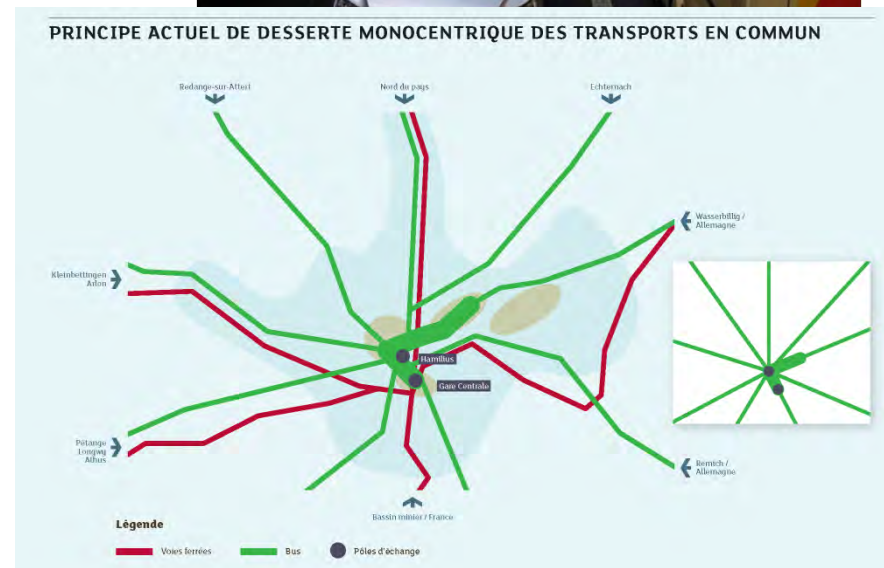
- De nombreuses lignes de bus utilisent le même trajet

→ desserte monocentrique

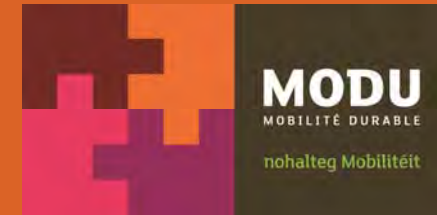
→ saturation des points d'entrée et des axes qui les relient

→ actuel réseau train-bus est incapable de répondre à la future demande

Avenue de la Liberté:  
En moyenne un bus par sens  
toutes les 27 secondes



## II La stratégie de mobilité La Ville de Luxembourg et sa périphérie

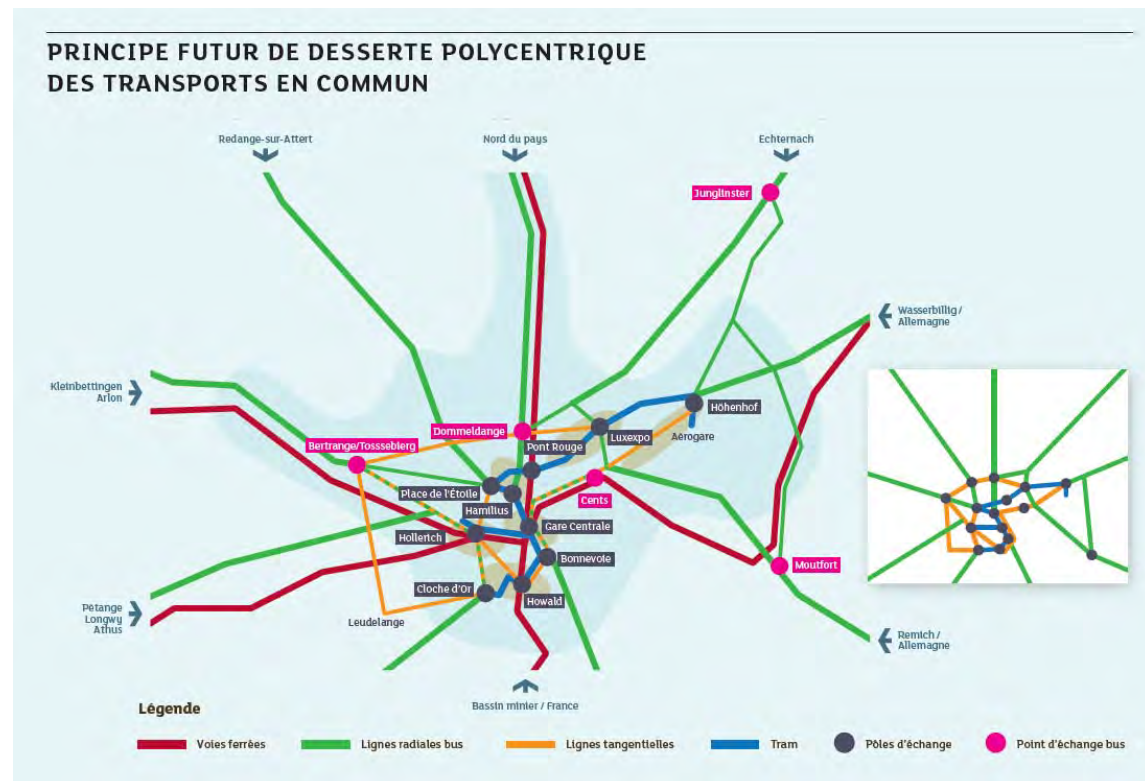


08/013-2012.03.12.10

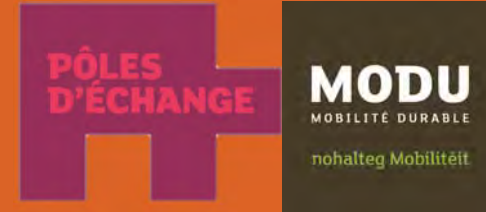
### Les transports en commun demain:

#### *Une desserte polycentrique*

- Des interconnexions par des pôles d'échange (multimodaux) et des points d'échange bus
- Le tram
- Une réorganisation des réseaux de bus
- Des lignes de bus tangentiels

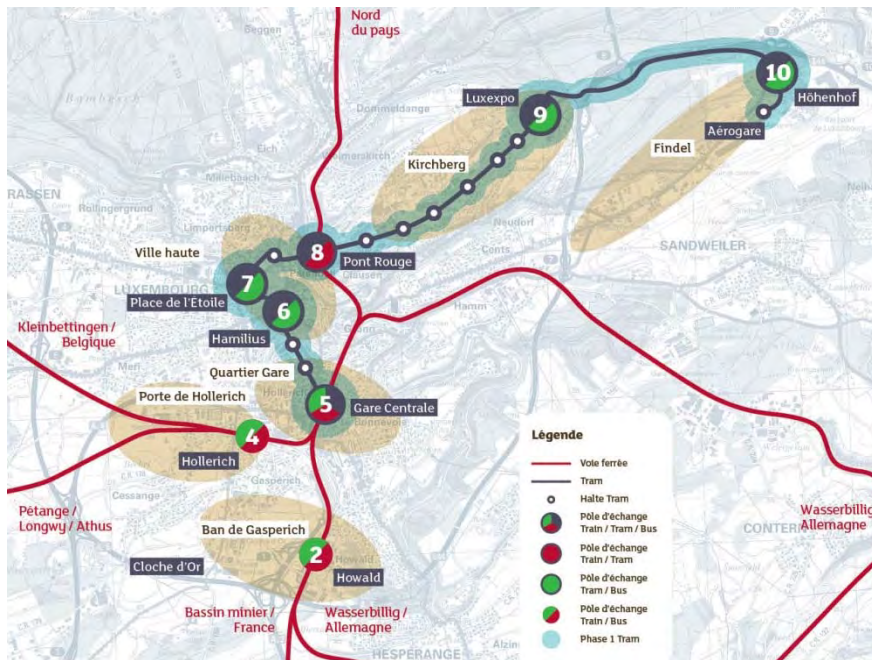


## II La stratégie de mobilité La Ville de Luxembourg et sa périphérie

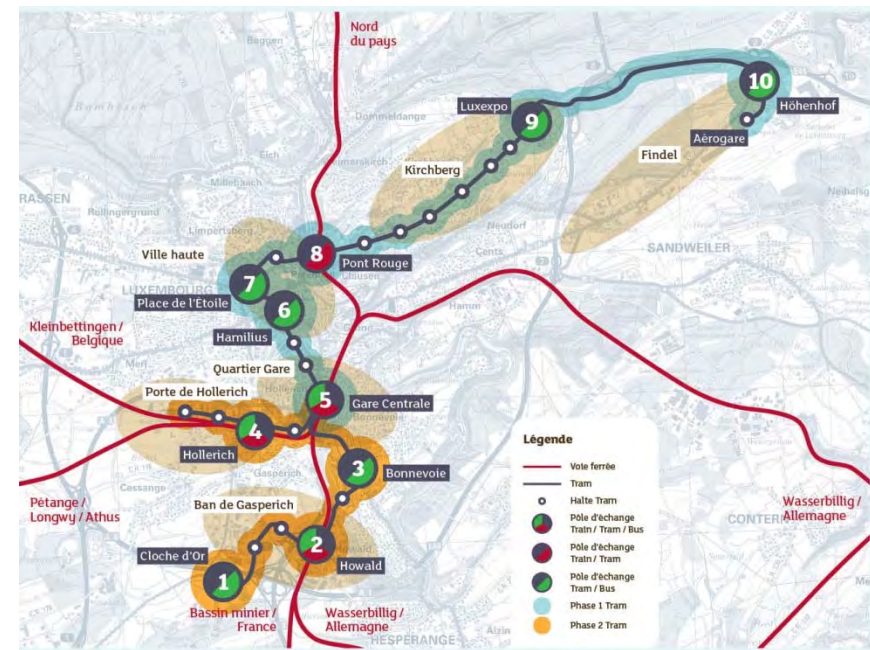


08013-2012.03.12.10

### Les transports en commun demain: *Les pôles d'échange*



Horizon 2020



Horizon 2030

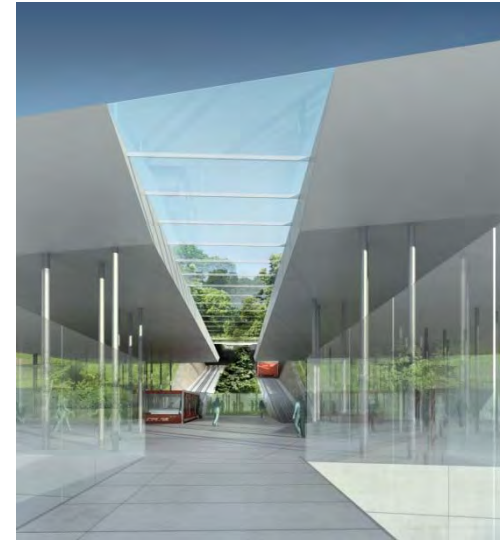


# II La stratégie de mobilité « MoDu »

Pôle d'échange « Pont Rouge »

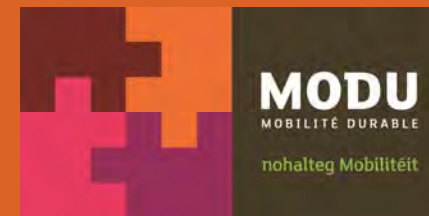


08013-2012.03.12.10



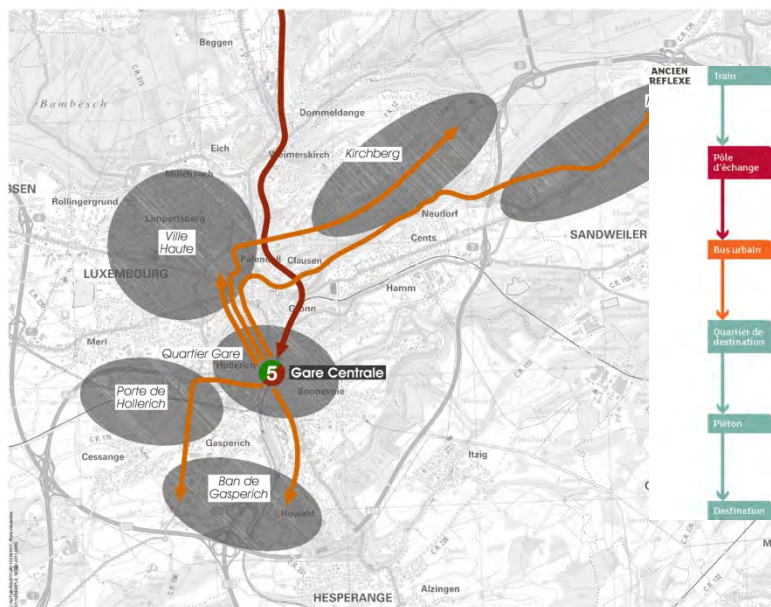
# II La stratégie de mobilité « MoDu »

## Les avantages des pôles d'échange

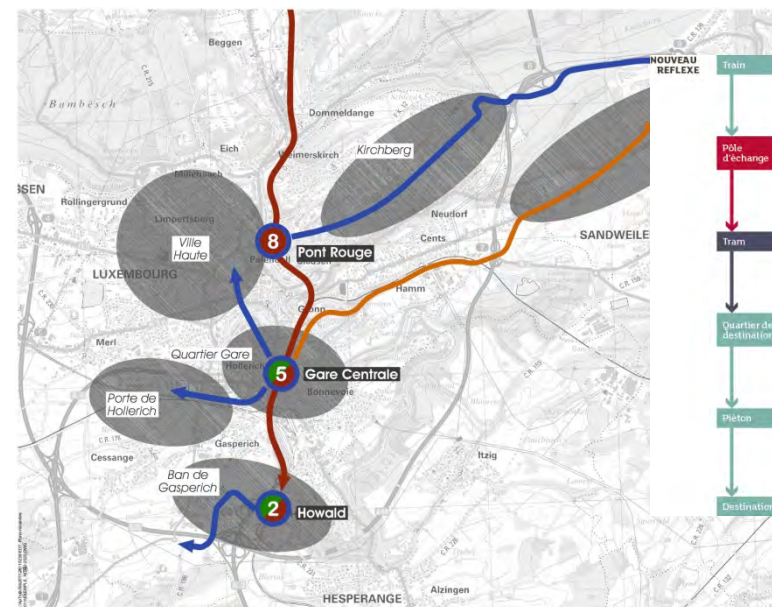


08013-2012.03.12.10

Exemple concret : Déplacement en train depuis le Nord (Situation actuelle et future)  
Plus de flexibilité à l'avenir grâce aux pôles d'échange



Situation actuelle



Situation future

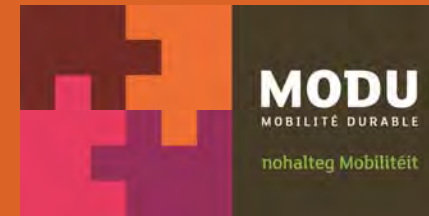
Pour un développement durable



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

## II La stratégie de mobilité « MoDu »

Pôle d'échange « Pont Rouge »



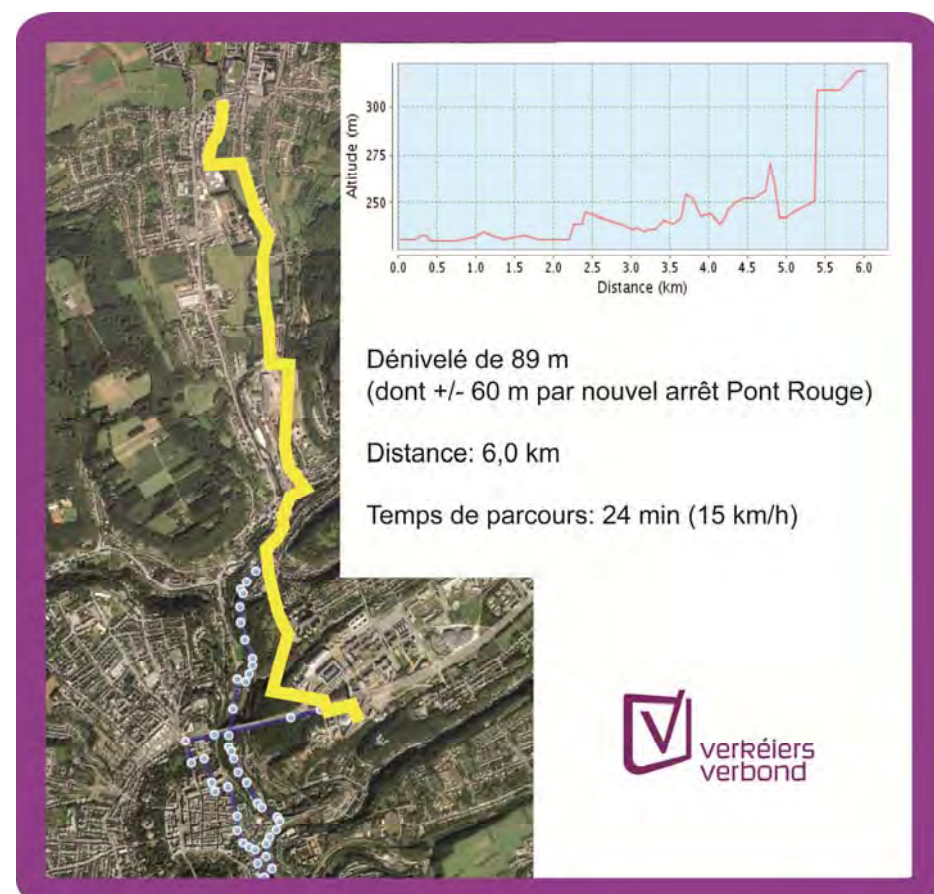
08013-2012.03.12.10

Facilite l'accès vélo vers le Kirchberg et le Centre Ville  
Exemple: Walferdange-Kirchberg en 2011 et en 2020 (variante sportive en vélo)

2011



2020



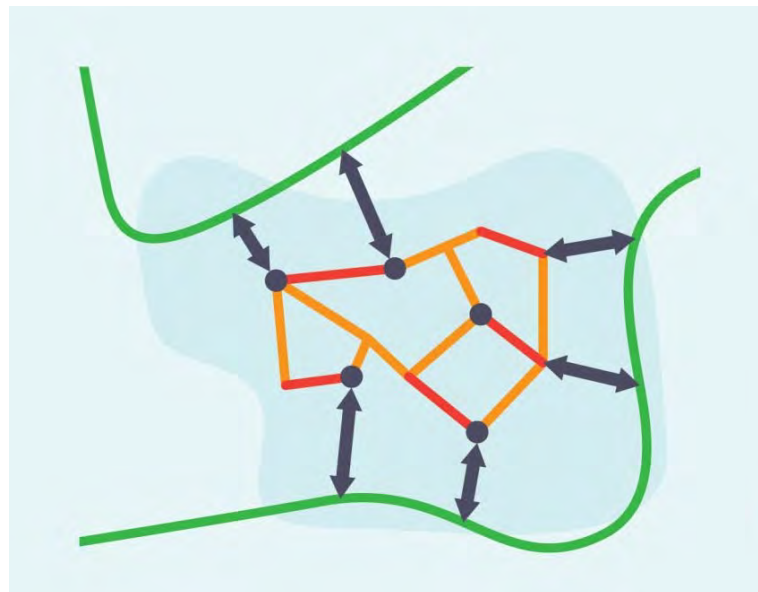
## II La stratégie de mobilité Niveau national et transfrontalier



08013-2012.03.12.10

### La mobilité douce

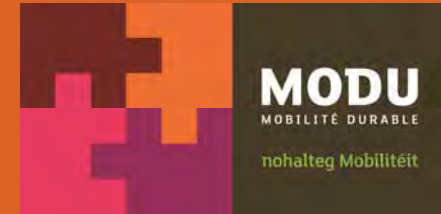
- Constitue un des principaux piliers de MoDu
- L'objectif est d'augmenter continuellement la part de la mobilité douce dans les trajets quotidiens
- La priorité réside dans la création de réseaux performants, cohérents et complets pour la mobilité douce



#### Légende

- Périmètre agglomération
- Centres d'attraction locaux
- Réseau national de pistes cyclables (réalisés par l'État)
- Segments de chemins existants (réalisés par les communes)
- Liaisons internes à créer (réalisés par les communes)
- ↔ Liaisons entre le réseau national et le réseau communal (subventionnées par l'État)

## II La stratégie de mobilité Niveau national et transfrontalier



### **Instruments** qui soutiennent les objectifs en matière de partage modal:

- le concept de P&R
- la gestion du stationnement
- la télématique

# komobile



## Concept de mobilité pour la vallée de l'Alzette

**Romain Molitor**

Présentation publique | Walferdange | 23 mai 2013

# komobile



**Concept de mobilité pour la vallée de l'Alzette**

## **Les grandes lignes**

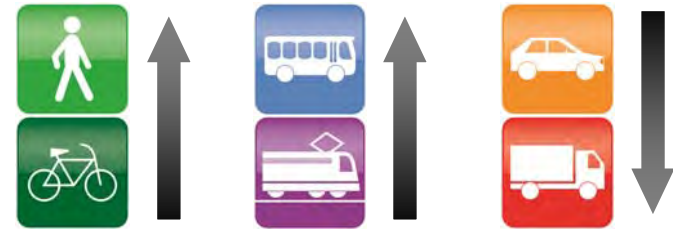


1. marche à pied
2. TC
3. vélo
4. voiture



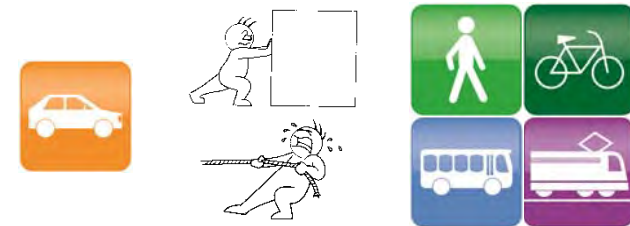
# Grandes lignes

- Objectifs



- Hierarchie des modes de transport

- Approche Push-Pull



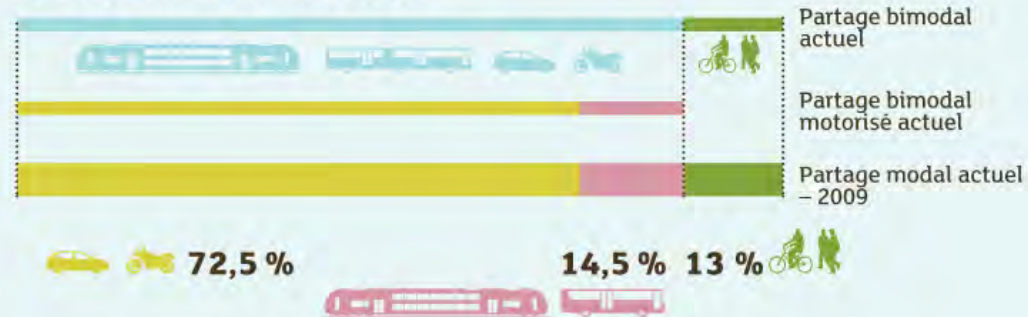
- Profiter des occasions, p.ex. travaux de maintenance



# Situation actuelle et objectif (MoDu)

## RÉFÉRENCE FUTURE EN MATIÈRE DE PARTAGE MODAL

### Partage modal actuel – 2009



### Partage modal futur – Objectif 2020

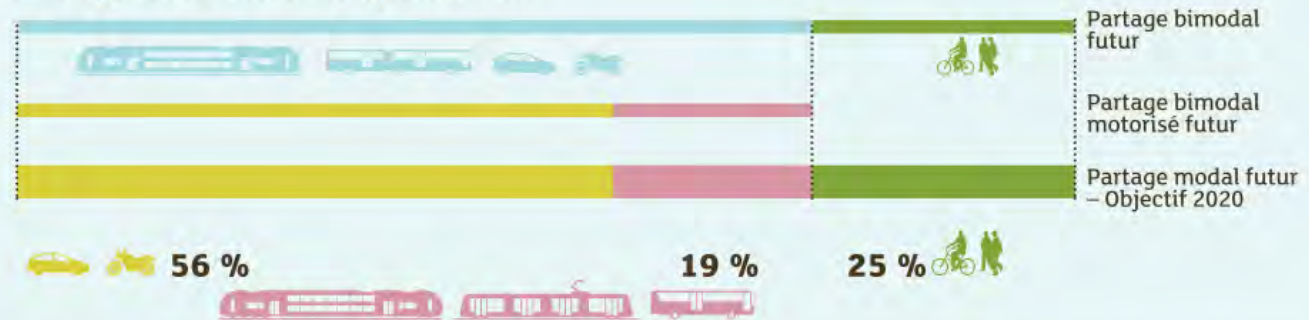
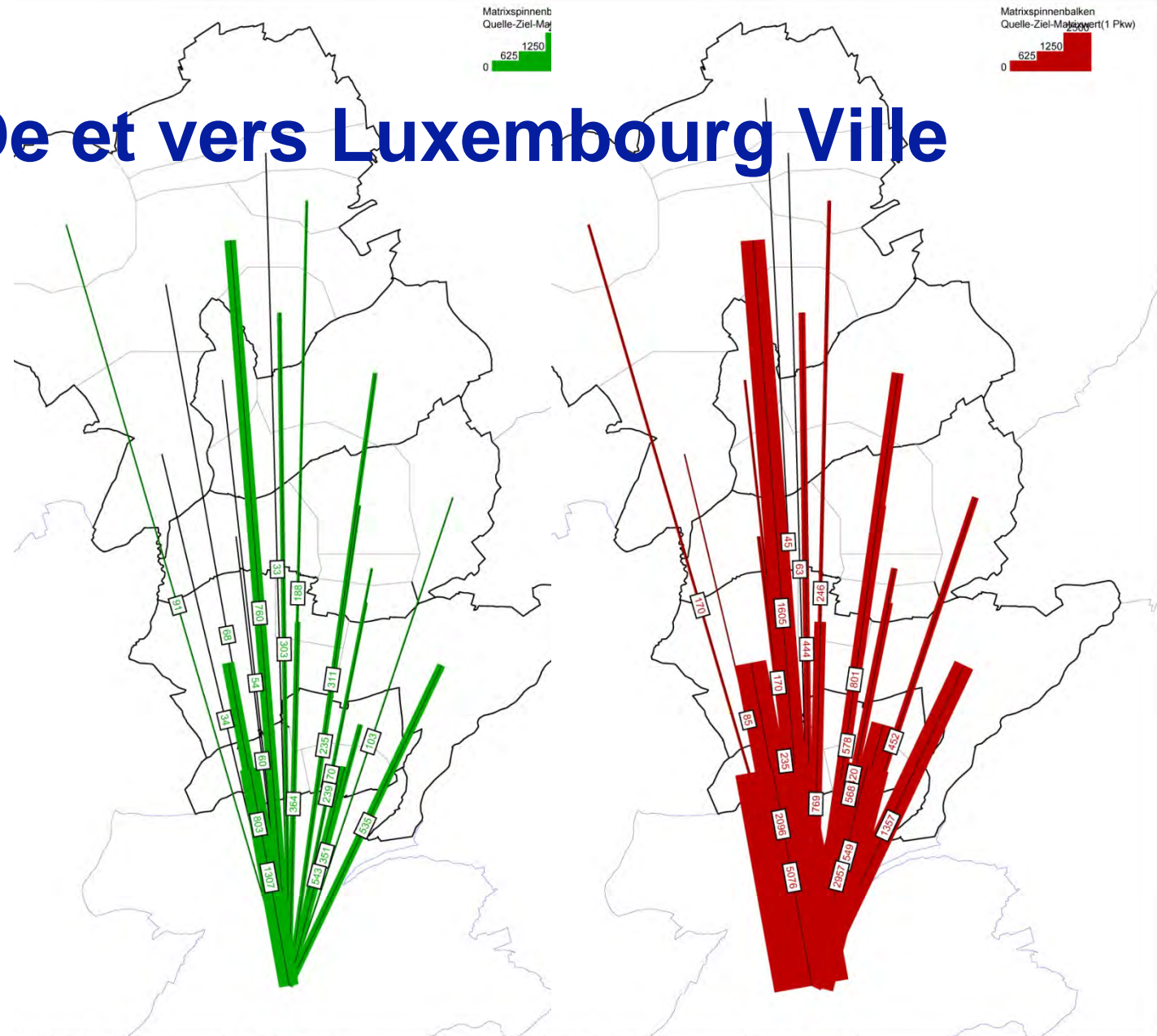


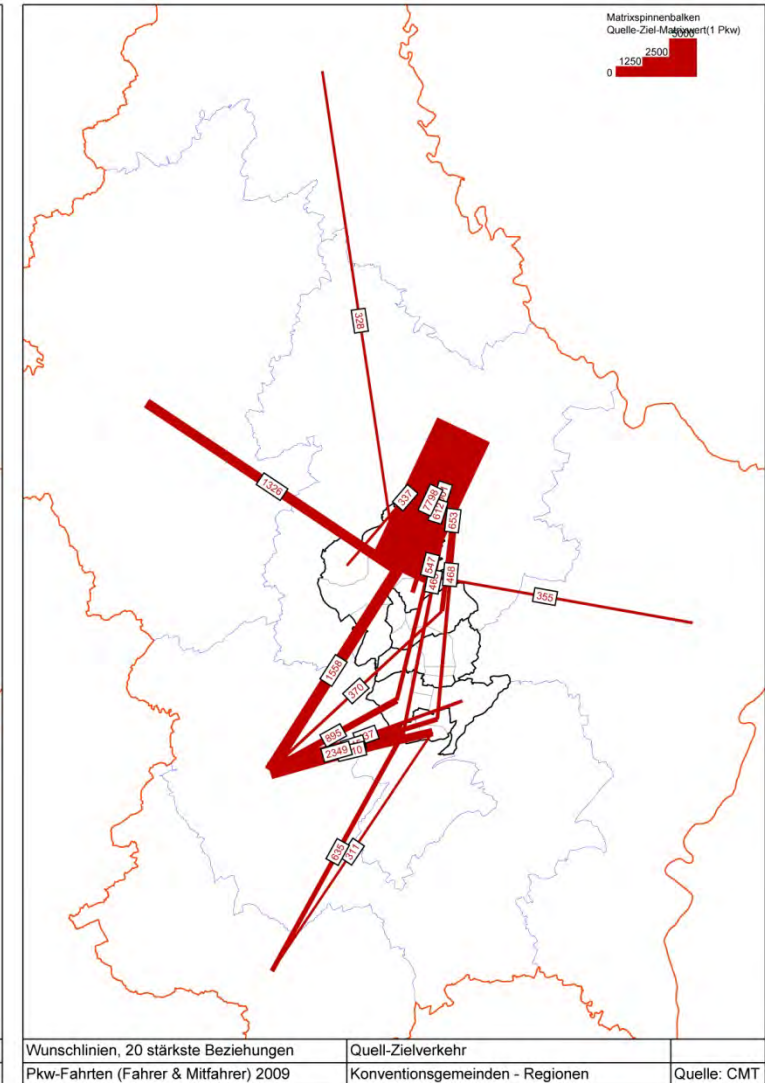
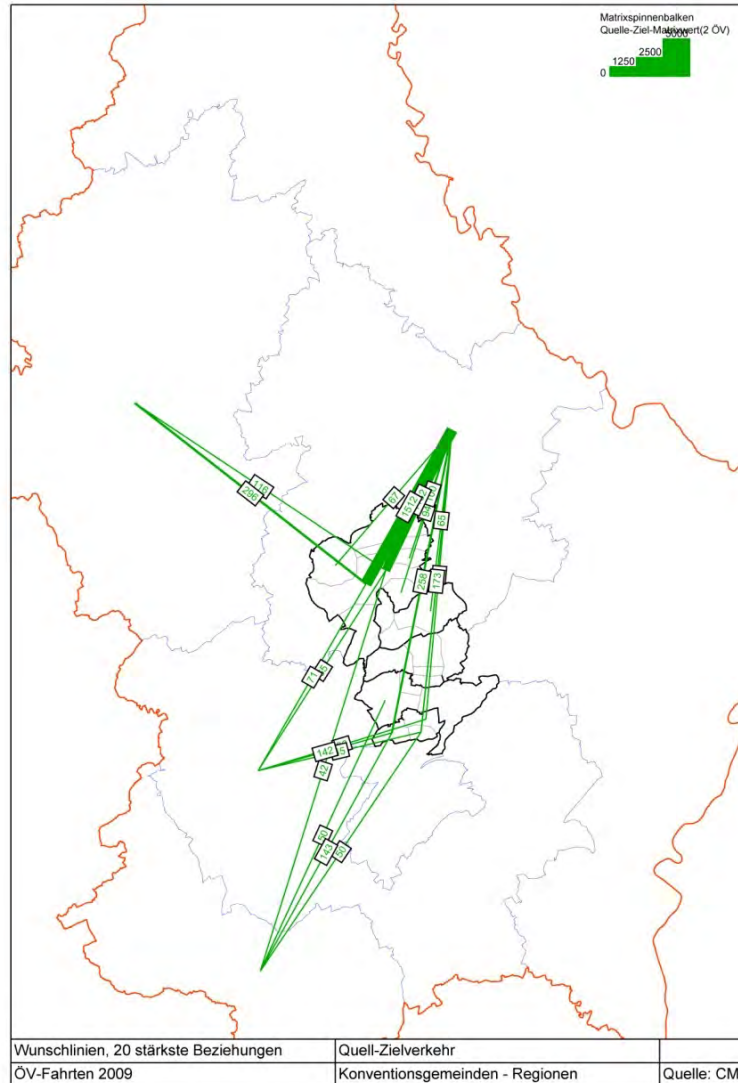
FIGURE 20

# De et vers Luxembourg Ville



0 stärkste Beziehungen	Quell-Zielverkehr	stärkste Beziehungen	Quell-Zielverkehr	
19	Konventionsgemeinden - Luxemburg Stadt	(rer & Mitfahrer) 2009	Konventionsgemeinden - Luxemburg Stadt	Quelle: CMT

# De et vers les régions limitrophes



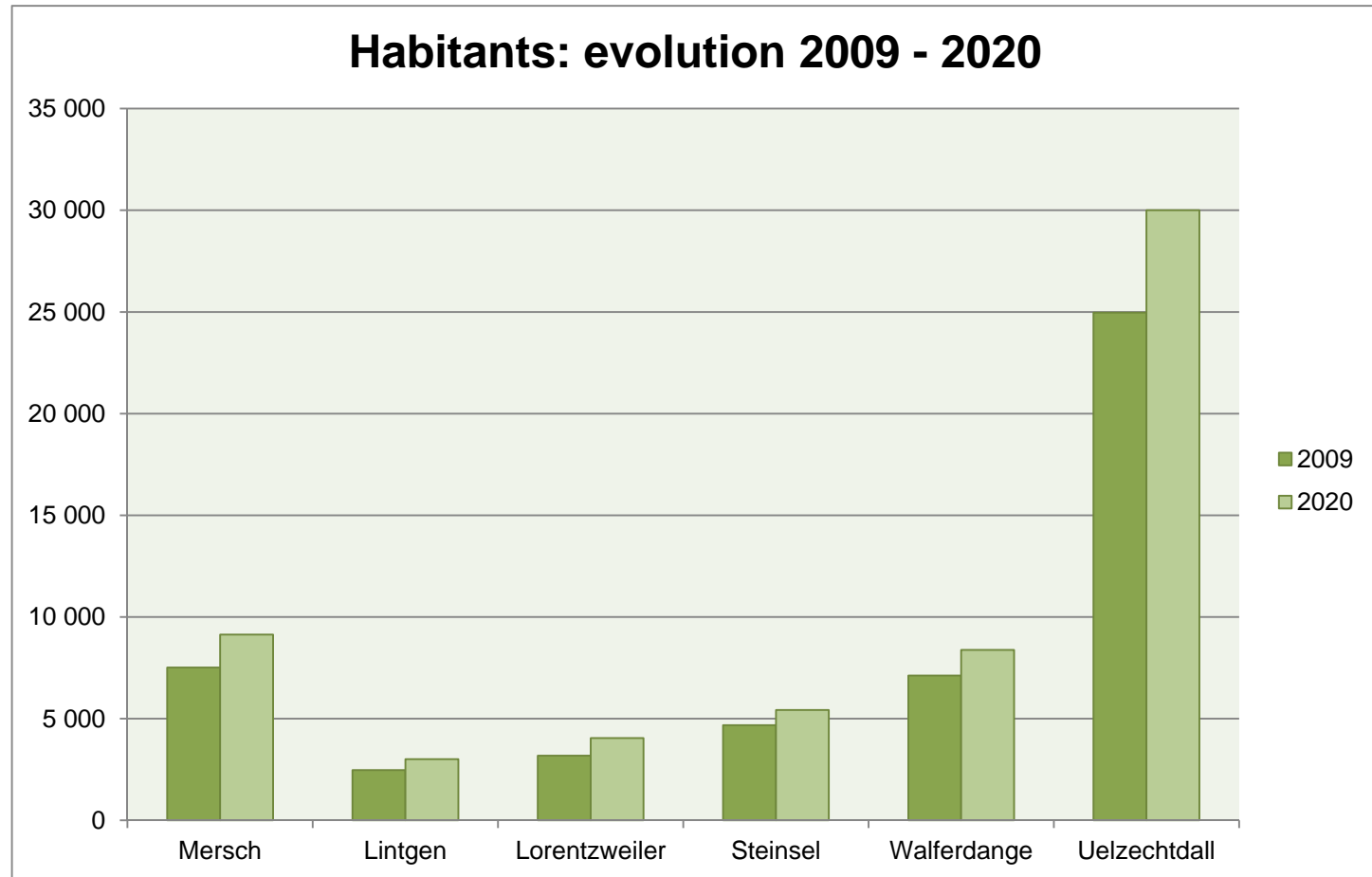


## Analyse de la mobilité et des flux dans la vallée (2009)

- Déplacements: 94.450 dépl./jour type
- Déplacements internes dans les communes et entre les communes de la vallée: 27.700 dépl./jour type (29%)
- Déplacements externes (origine et destination): 66.750 dépl./jour type (71%)
  - de et vers Ville de Luxembourg: 26.300 dépl./jour type (ca. 40%)
  - de et vers région Centre Sud 9.700 dépl./jour type (ca. 15%)
  - de et vers région Centre Nord 16.700 dépl./jour type (ca. 25%)

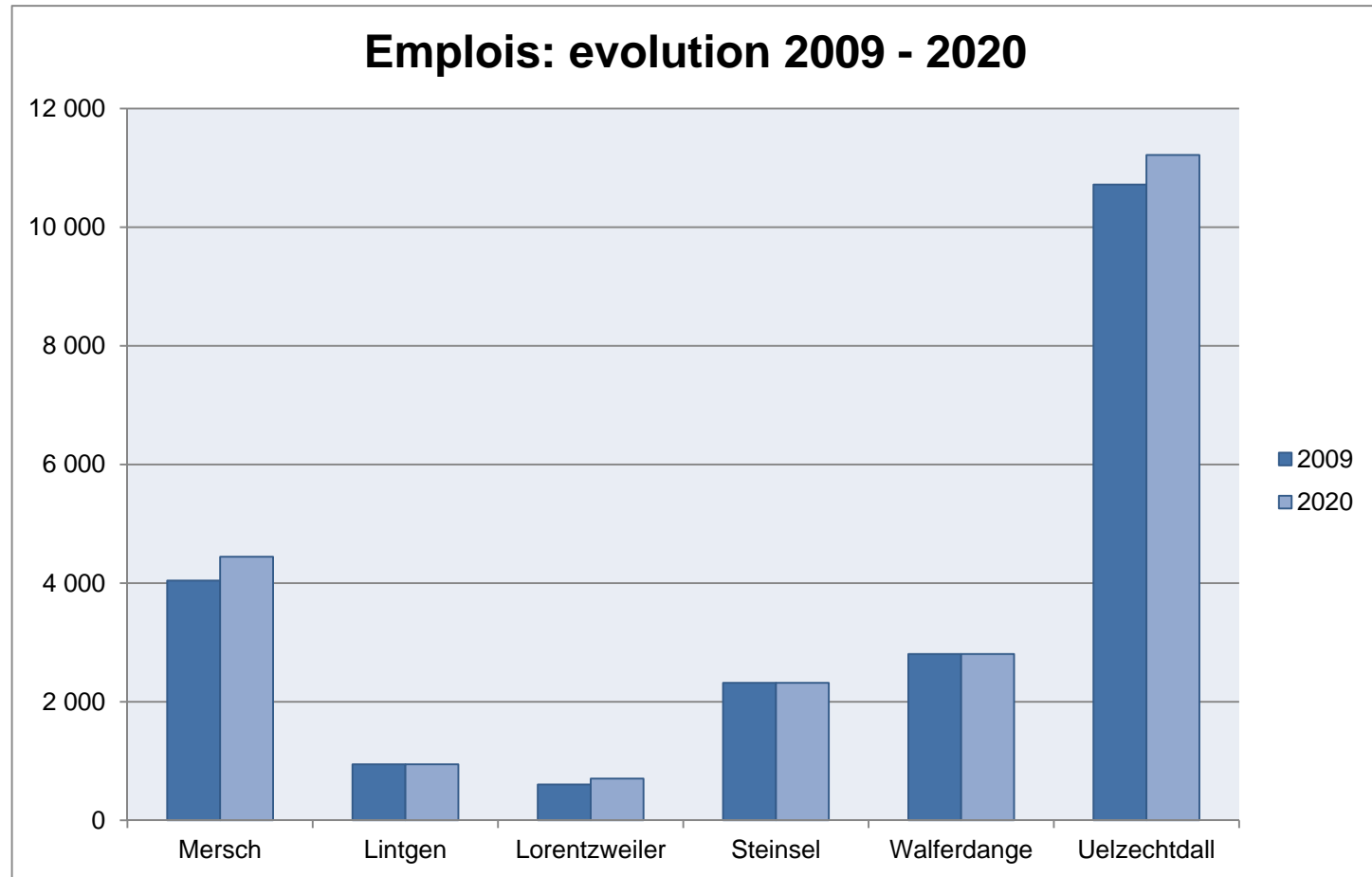
# Données socio-économiques

## *Habitants 2020*



# Données socio-économiques III

## *Emplois 2020*



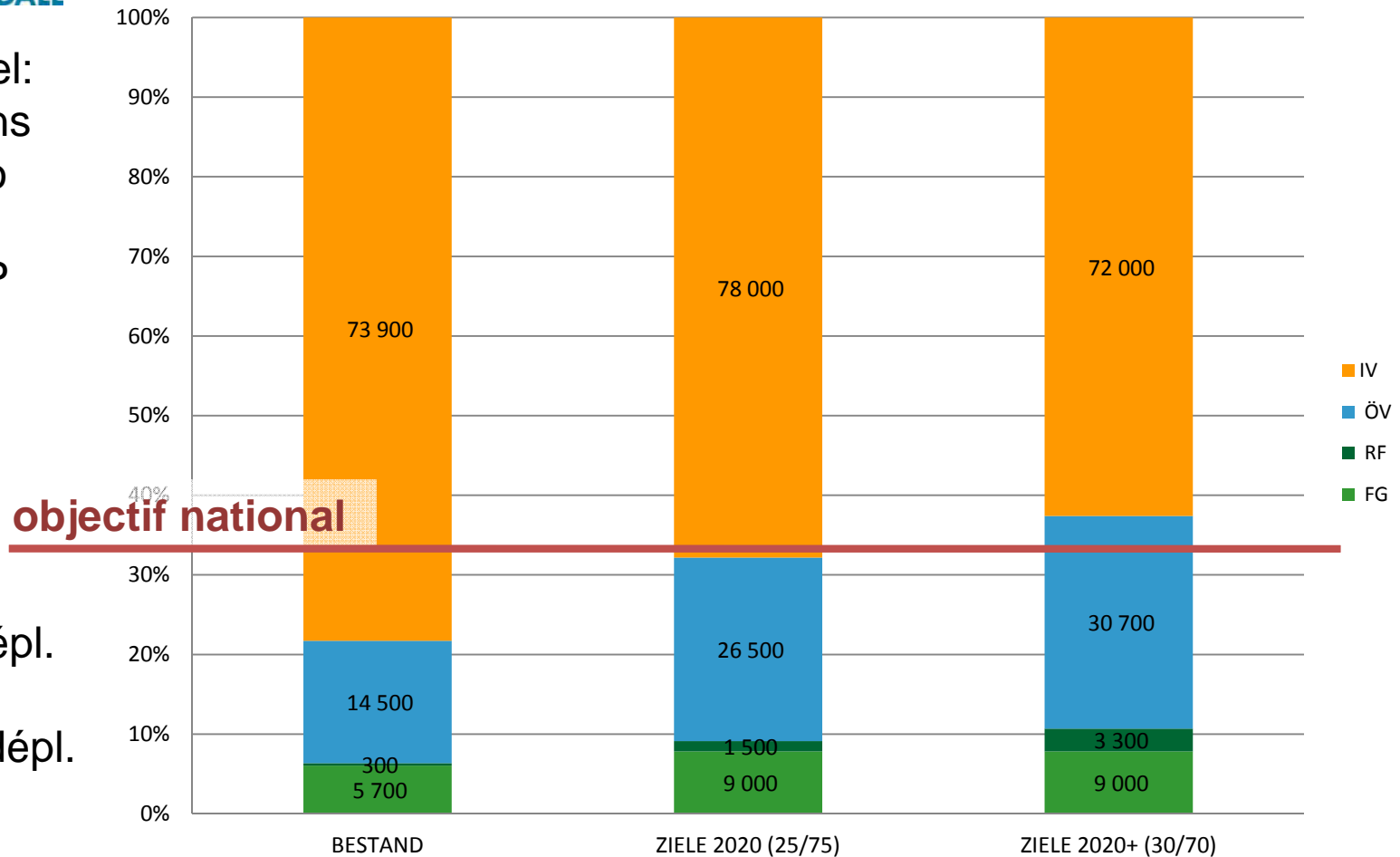


# Objectifs – vallée de l’Alzette déplacements internes et o/d confondus

Etat actuel:  
6% piétons  
0,5% vélo  
15% TC  
78,5% VP

Bimodal:  
16% TC  
84% VP

2009:  
94.450 dépl.  
2020:  
115.000 dépl.



# komobile



Concept de mobilité pour la vallée de l'Alzette  
**La mobilité douce**

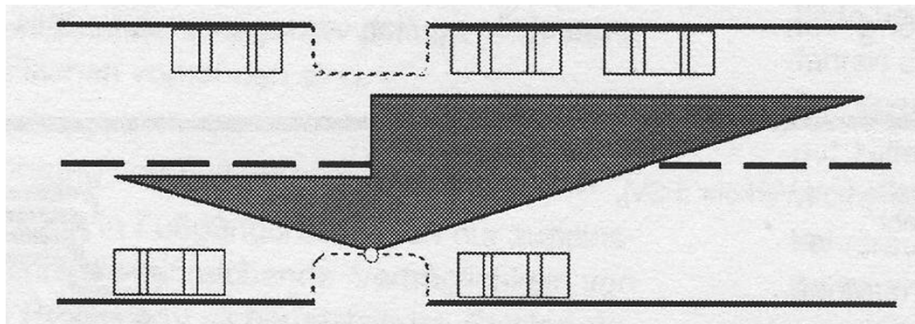
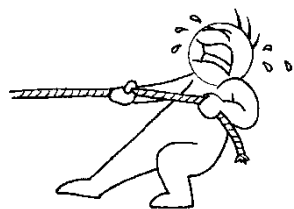


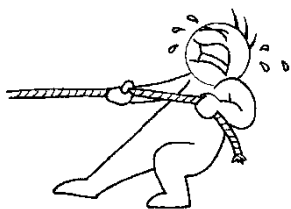


# Mobilité douce

## Approche

- Aménagement sans barrières comme principe
- Trottoirs larges (2,0/2,5m)
- Réseau dense





## Mobilité douce

- Optimisation de la PC15
- Orientation vers les déplacements quotidiens
- Promotion „Bike and Ride“
- Vélo routes locales pour la desserte des gares et des arrêts
- Bonne connection pour le reseau vélo à la Ville de Luxembourg (→ ascenseurs Pfaffenthal, ascenseur Grund)
- Stationnement: augmenter l'offre publique et privée
- Information (cartes, Internet)



# Vélo

PC 15 comme épine dorsale de l'infrastructure cycliste dans la vallée

Raccords locaux pour accéder aux gares et aux centres des localités

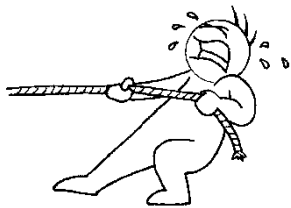
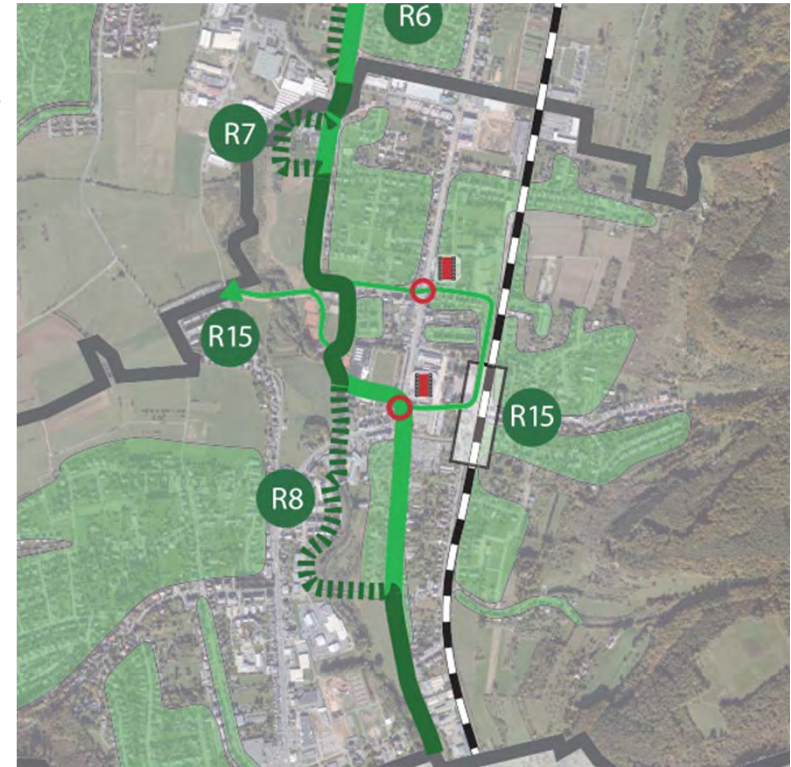
Amélioration ponctuelle de la PC 15 (p.ex. lien direct entre Hunsdorf et Lintgen)





# PC15+ et accès aux gares et propositions pour Walferdange

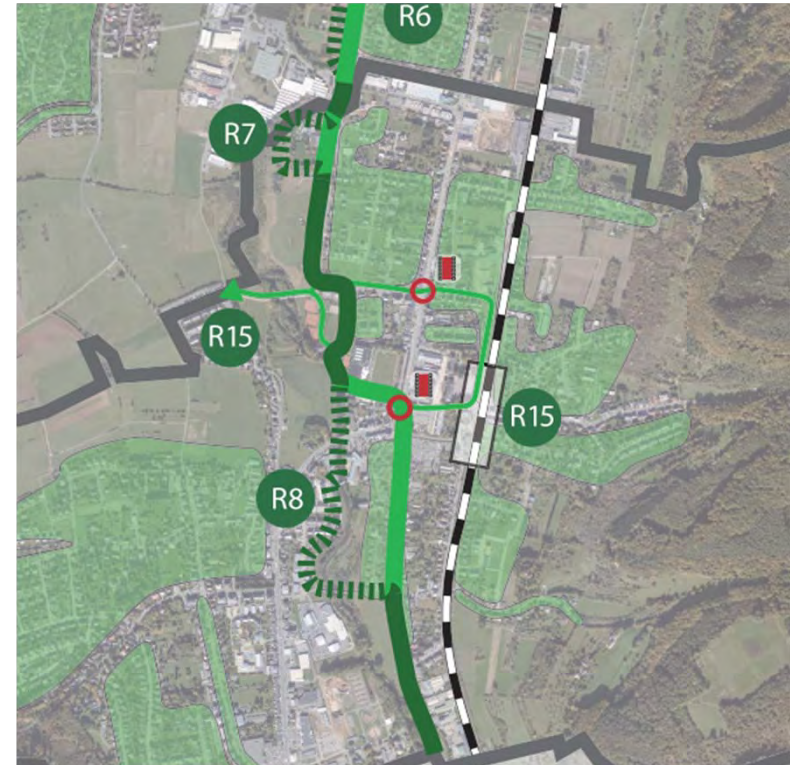
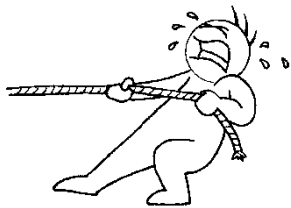
- Penser les vélo-routes nationales aussi comme les « autoroutes des cyclistes »
- Largeur exploitable (espacement) > 4m (dépassements)
- Si le tracé de la PC15 sera changée, adapter la signalisation mais garder les tronçons existants pour le réseau local





# Propositions PC15+ Walferdange

- R7: connexion plus directe via rue des Prés, adapter la signalisation
- R15: Nouvelle infrastructure pour accéder à la gare
- R8: connexion directe via rue de l'Eglise



# komobile



**Concept de mobilité pour la vallée de l'Alzette**

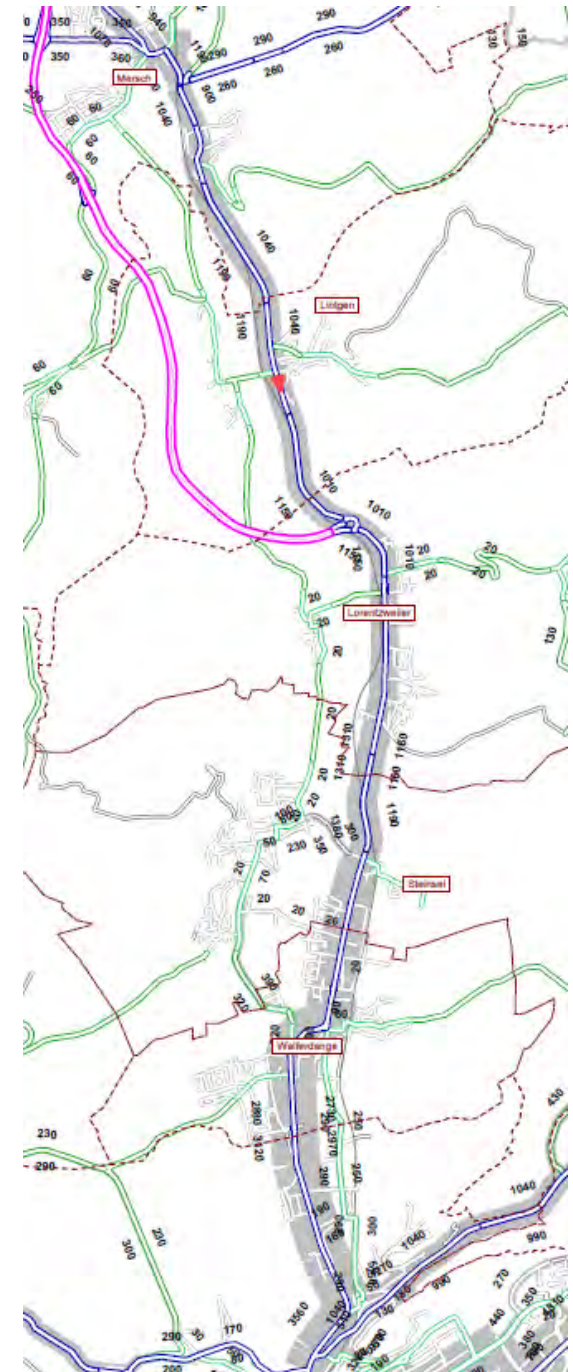
# Les transports en commun



## Serpent de charge bus 2009

- entre Mersch et Lintgen: 2.230 voyageurs deux sens confondus
- entre Lorentzweiler et Steinsel: 2.500 voyageurs deux sens confondus
- entre Walferdange et Luxembourg: 5.600 voyageurs deux sens confondus

Source: Modèle de transports

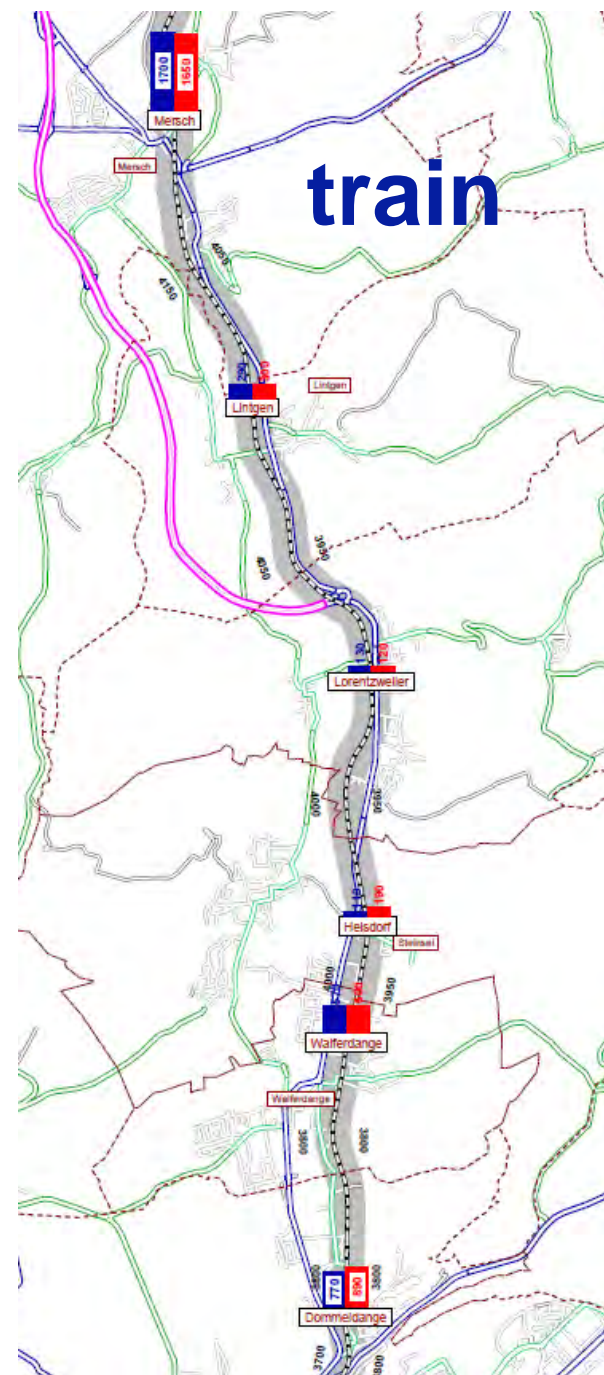




## Serpent de charge ligne du Nord 2009

	Montées	Descentes
Walferdange	770	890
Heisdorf	110	190
Lorentzweiler	130	120
Lintgen	290	300
Mersch	1.700	1.650

- entre Walferdange et Luxembourg: 7.600 voyageurs deux sens confondus

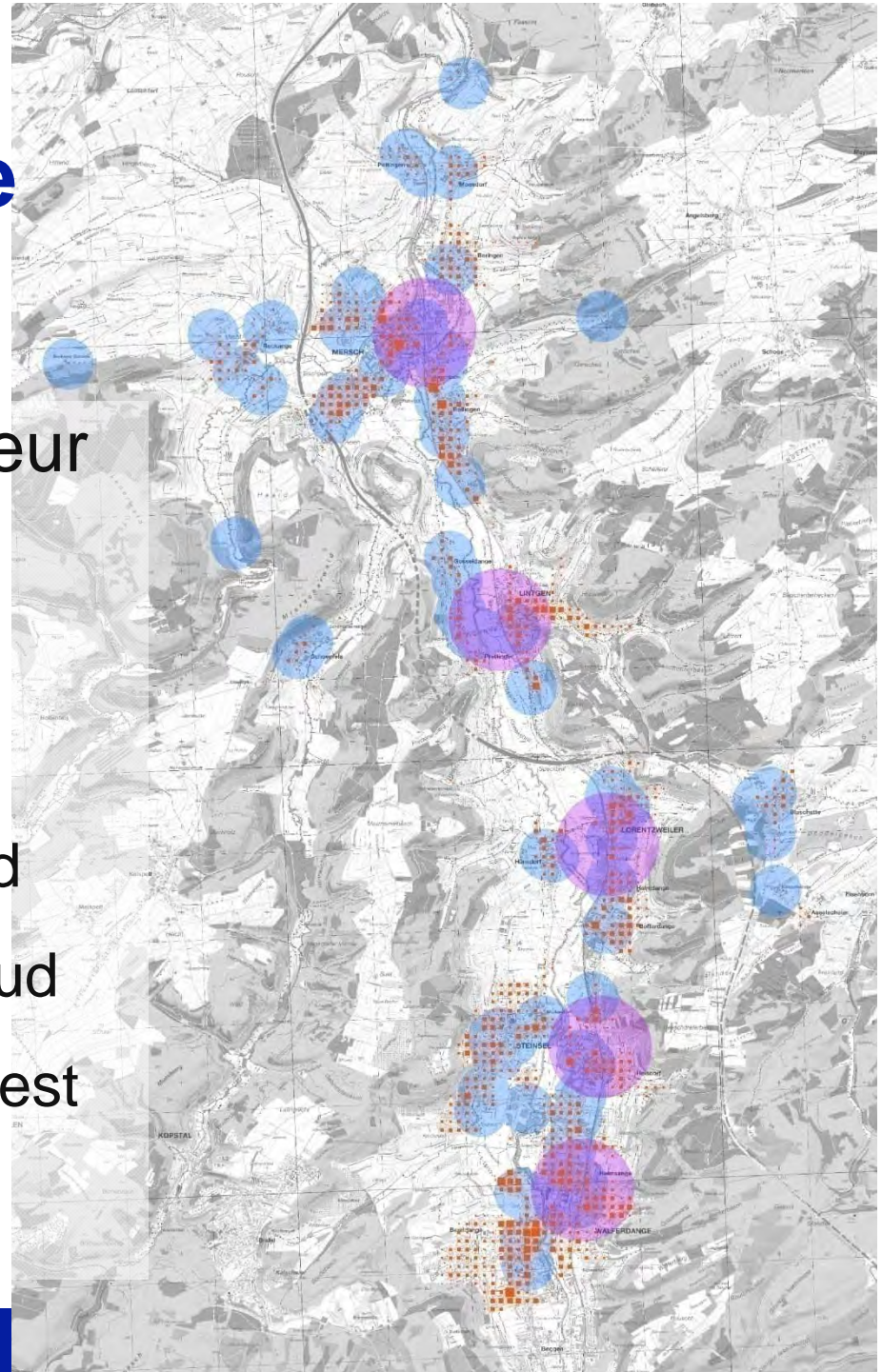




## TC – zones de chalandise

Terrains à l'extérieur  
de la zone de  
chalandise:

- Lintgen Est
- Mullendorf Nord
- Walferdange Sud
- Bereldange Ouest





# Concept CFL 2019

- 6 trains/heure: Mersch et pont rouge
- 4 trains/heure: Lorentzweiler, Walfer et Dommeldange (RE, RB)
- 2 trains/heure: Lintgen, Heisdorf

DESSERTÉ MULTIPOLAIRE  
À L'HORIZON 2020





## Propositions pour l'infrastructure ferroviaire

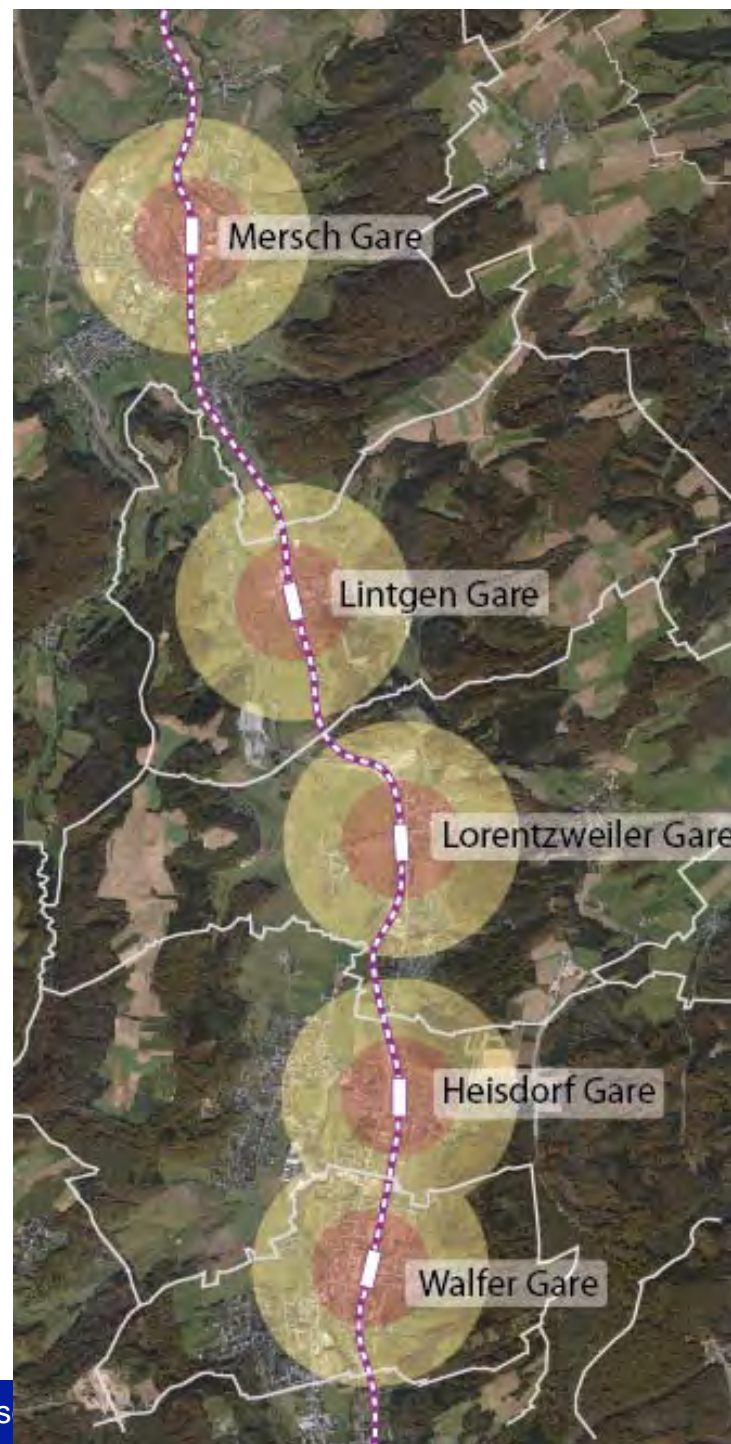
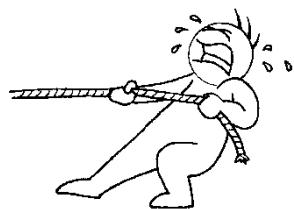


Prolongement des quais de la gare de Heisdorf vers le nord

Créer un accès (nord) direct de la N7

Liaison optimale par un nouvel arrêt bus *Heisdorf Gare* près d'accès nord

Définir des standards pour les arrêts (qualité, équipement, passage souterrain,...)

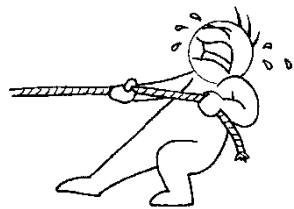




# Transport en commun

## *Propositions et scénario d'exploitation*

- Optimiser les arrêts bus (à commencer avec les 10 arrêts les plus importants en nombre de montées et descentes)
- Conversion des encoches en arrêts en ligne directe („Kaphaltestellen“)
- Nouveau concept CFL 2019 (6 trains par heure à Mersch, nouvel arrêt « pont rouge »,...)
- Correspondances à Dommeldange: vers le Kirchberg (AVL25)
- Nouvelle offre vers Strassen et Findel
- Ligne 102 adaptée pour desservir les localités de Hunsdorf et de Prettange
- Elargir et conception d'une offre cohérente des différentes offres de bus à la demande dans la vallée (Walfy, Mini-Fraise, Flexibus Miersch) (adresse – adresse) pour toute la vallée



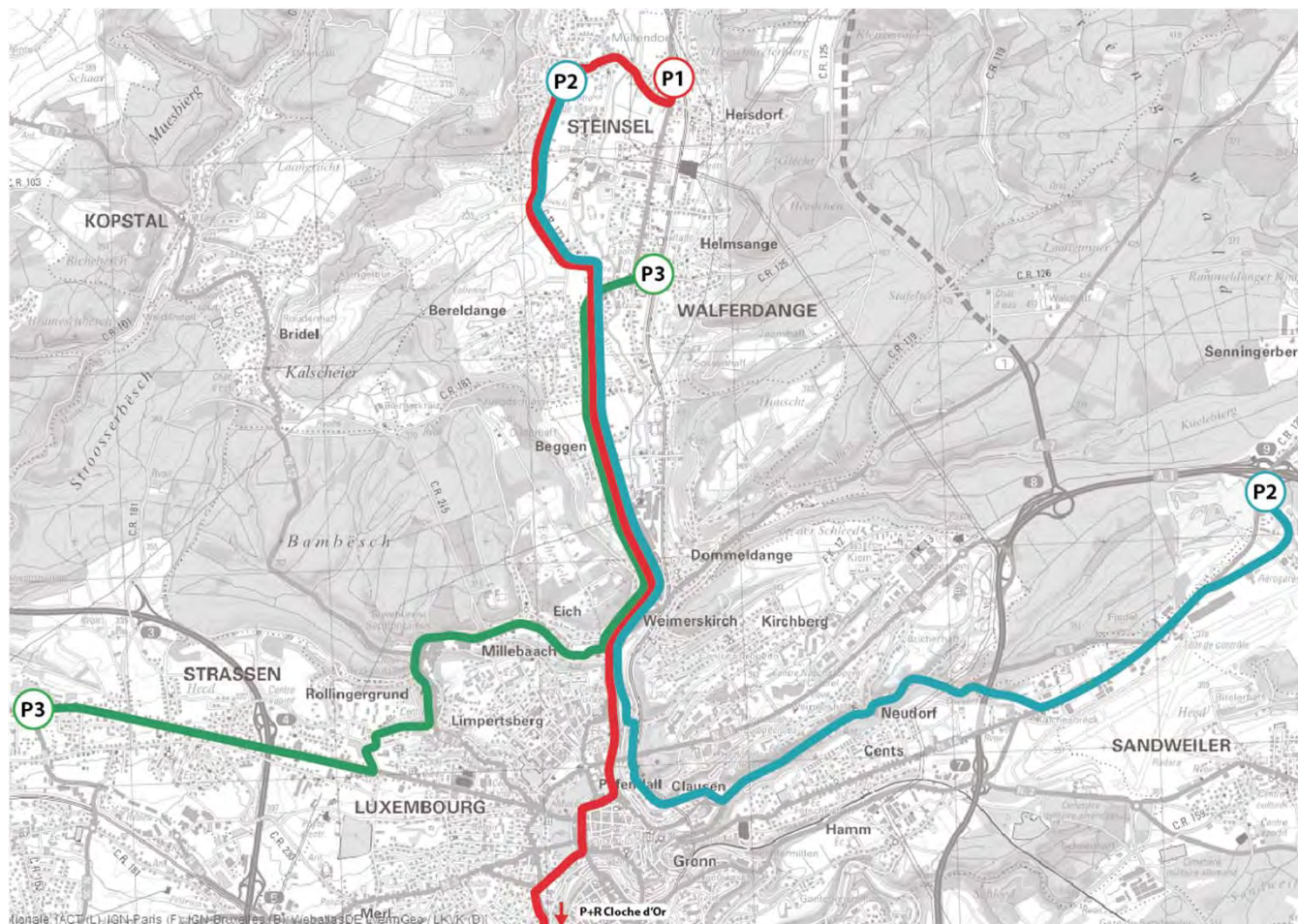
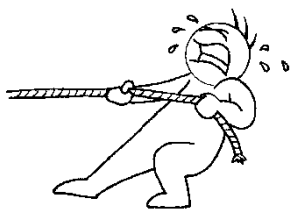


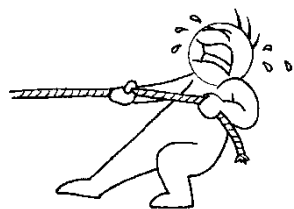
# Propositions

## *Lignes coordonnées*

- Idée: Remplacer les lignes AVL10 et AVL11 par trois lignes P1, P2, P3
- Ligne P1 pour assurer la liaison directe vers le centre-ville (Heisdorf Gare – Steinsel – Beggen – Hamilius – rte d'Esch – Cloche d'Or P+R)  
*cadencé: 15min (7,5min)*
- Nouvelles liaisons directes de la vallée vers Strassen et Findel (P2, P3)  
*cadencé: 30min (15min)*
- Ligne 290: desservit tous les arrêts dans la VdL  
*cadencé: 20min pendant la journée, 10min (5min) aux heures de pointe*

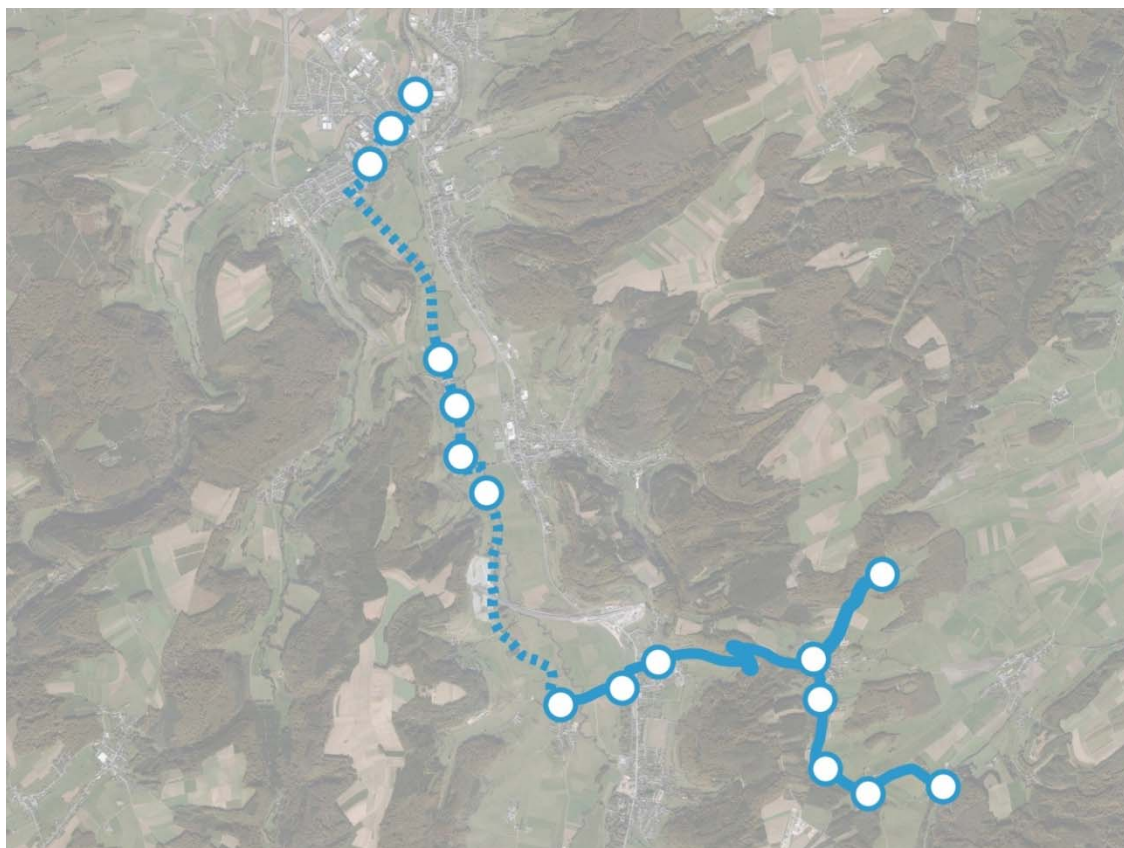
# Propositions Lignes coordonnées adaptées





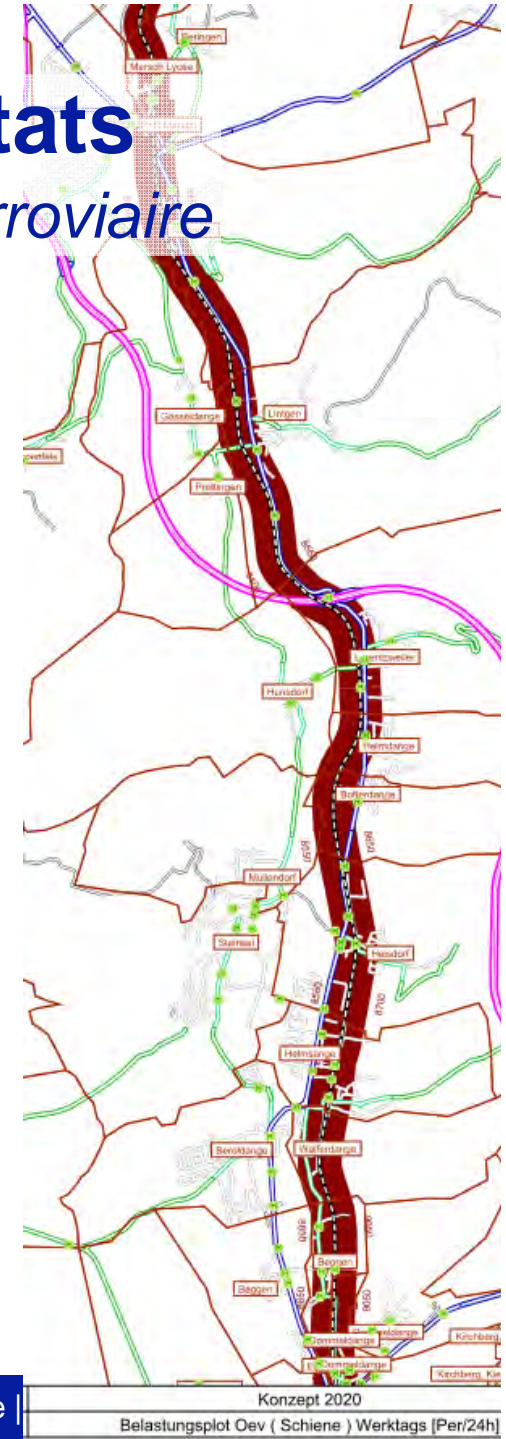
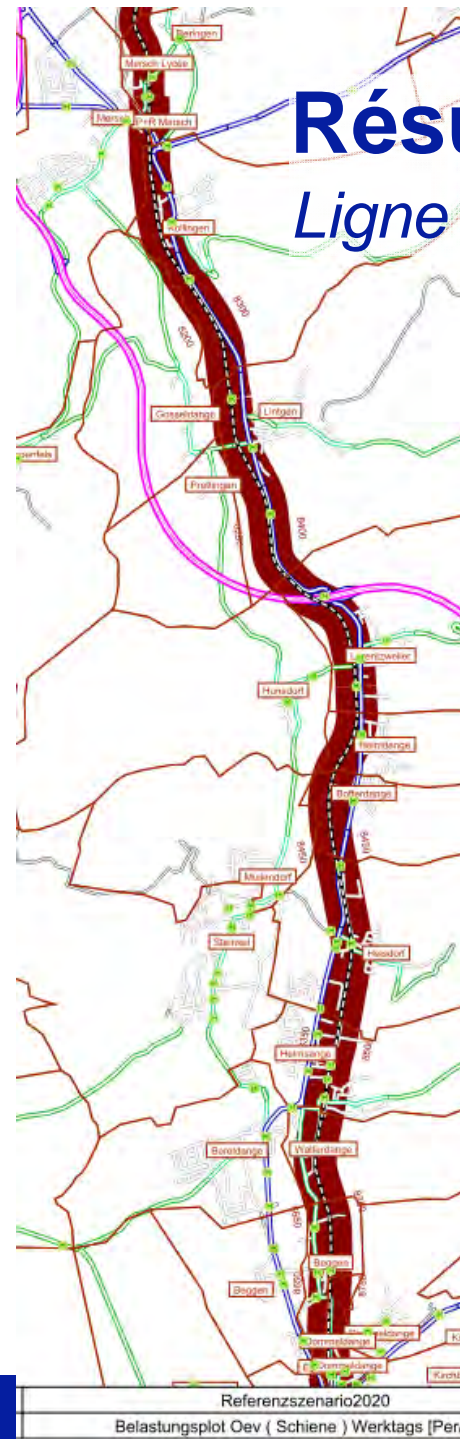
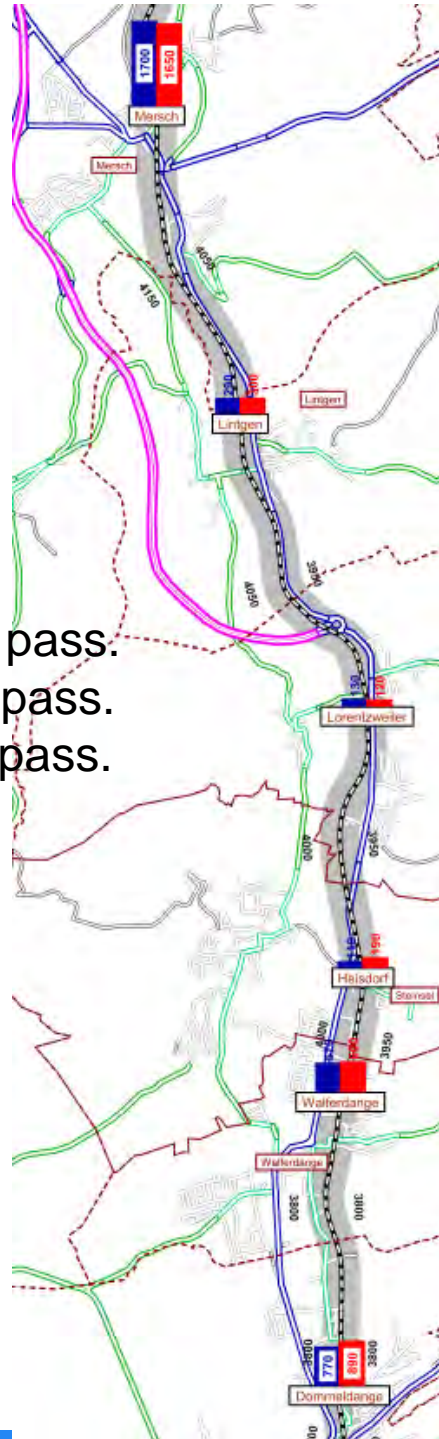
## Ligne 102 adaptée

- Reclassement et/ou évitements et/ou élargir gabarit existant le long du CR123 entre Hunsdorf et Prettange





Pass./jour à  
Walferdange  
2009: 7.600 pass.  
Ref2020: 17.400 pass.  
K2020: 17.900 pass.







# Résultats

## Ligne 290

Pass./jour à  
Walferdange (dir. VdL):  
Ref2020: 1.700 pass./j.  
K2020: 2.730 pass./j.



Referenzszenario2020

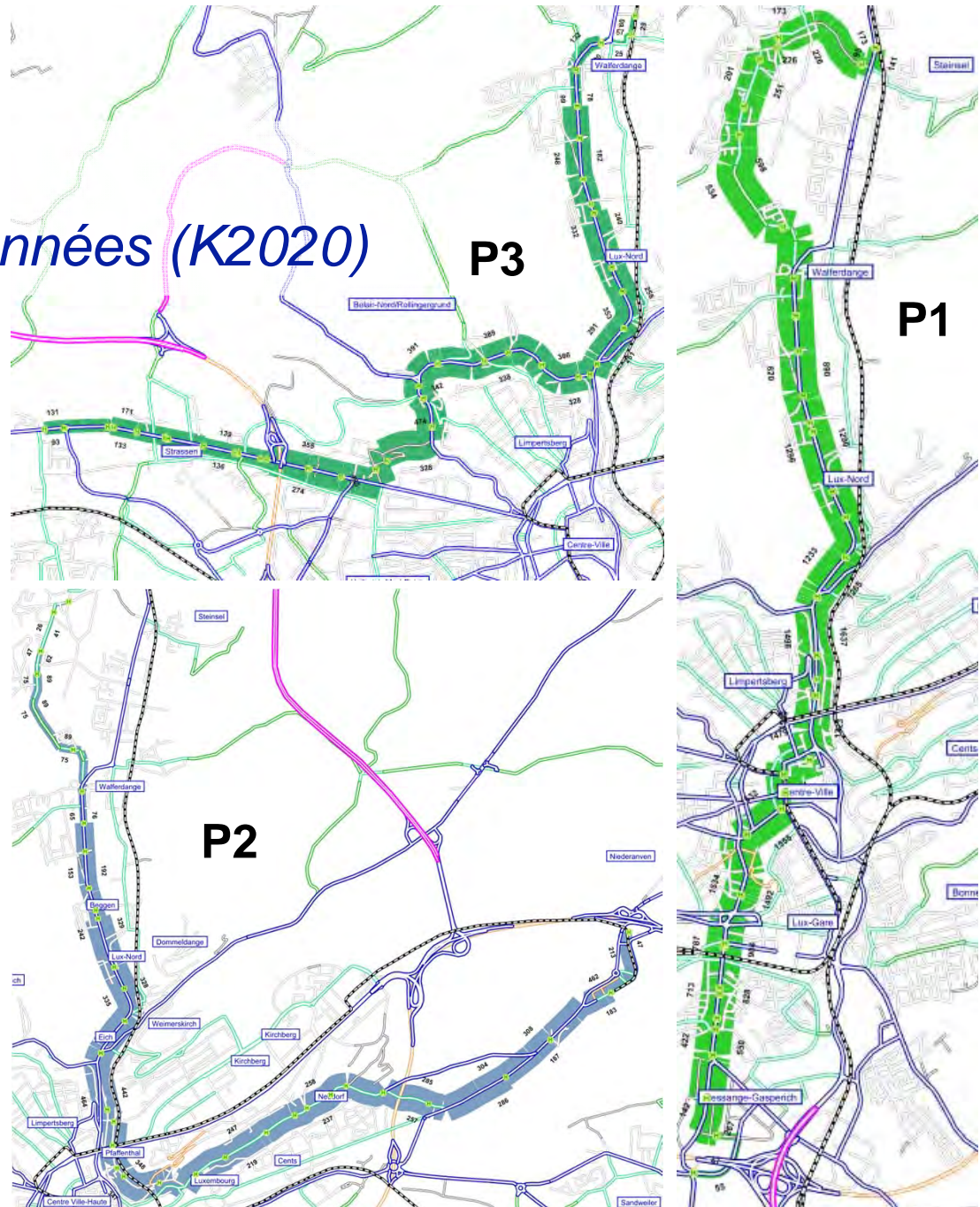


Konzept 2020

# Résultats

## Lignes coordonnées (K2020)

- **Ligne P1**  
Steinsel/Heisdorf – Gare Luxembourg (via rue de Beggen/Côte d’Eich)
- **Ligne P2**  
Steinsel M. Rodange – Höhenhof (via rue de Beggen)
- **Ligne P3**  
Walfer Gare – Strassen Belle Etoile (via Rollingergrund)



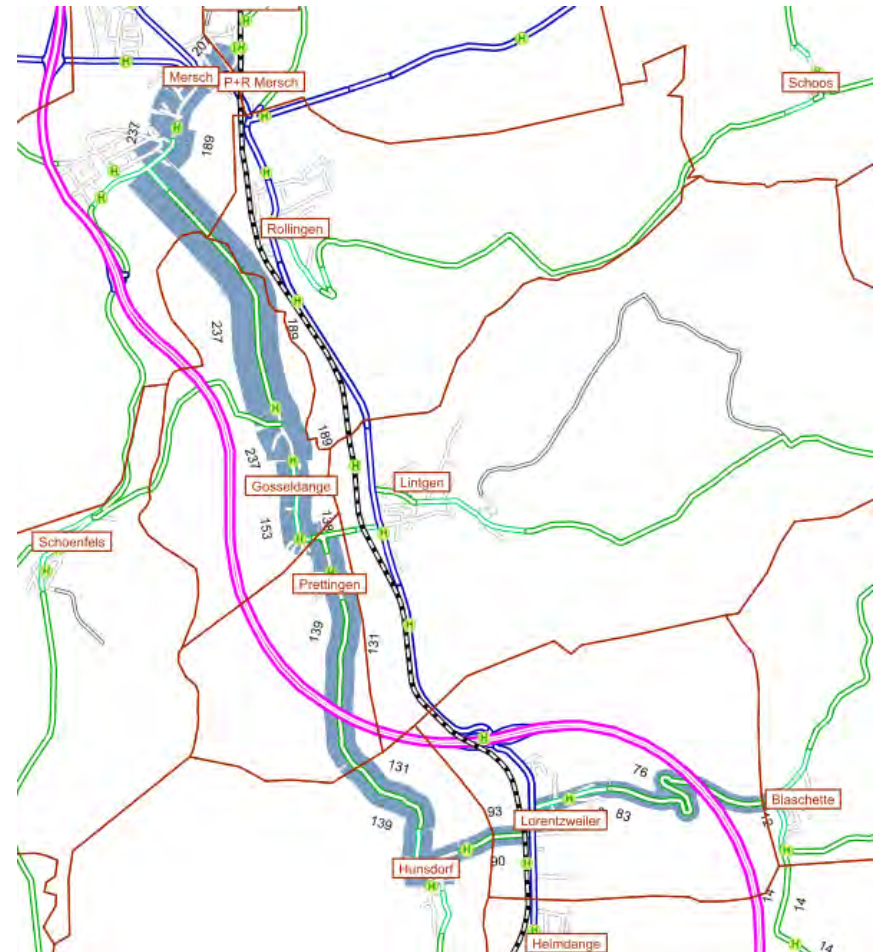
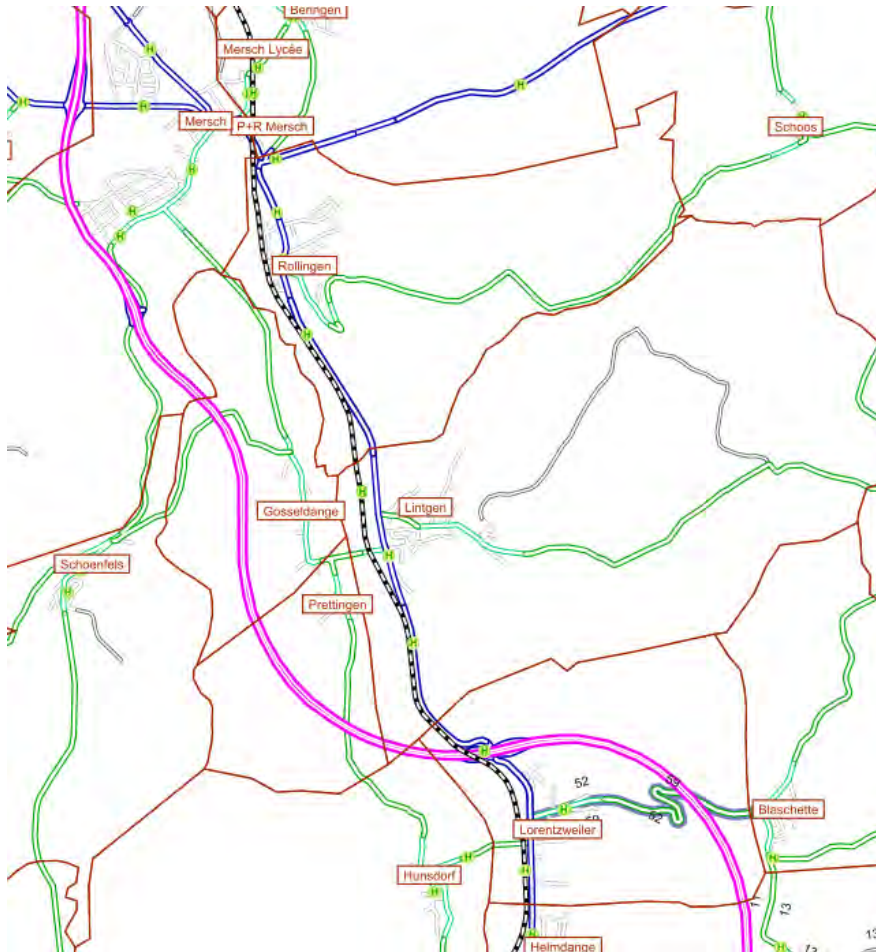


# Résultats

## Ligne 102

Ref2020

K2020



# komobile



Concept de mobilité pour la vallée de l'Alzette  
**Voitures particulières et  
poids lourds**



## Serpent de charge [véh/24 h] *modèle 2009*



Deux sens confondus:

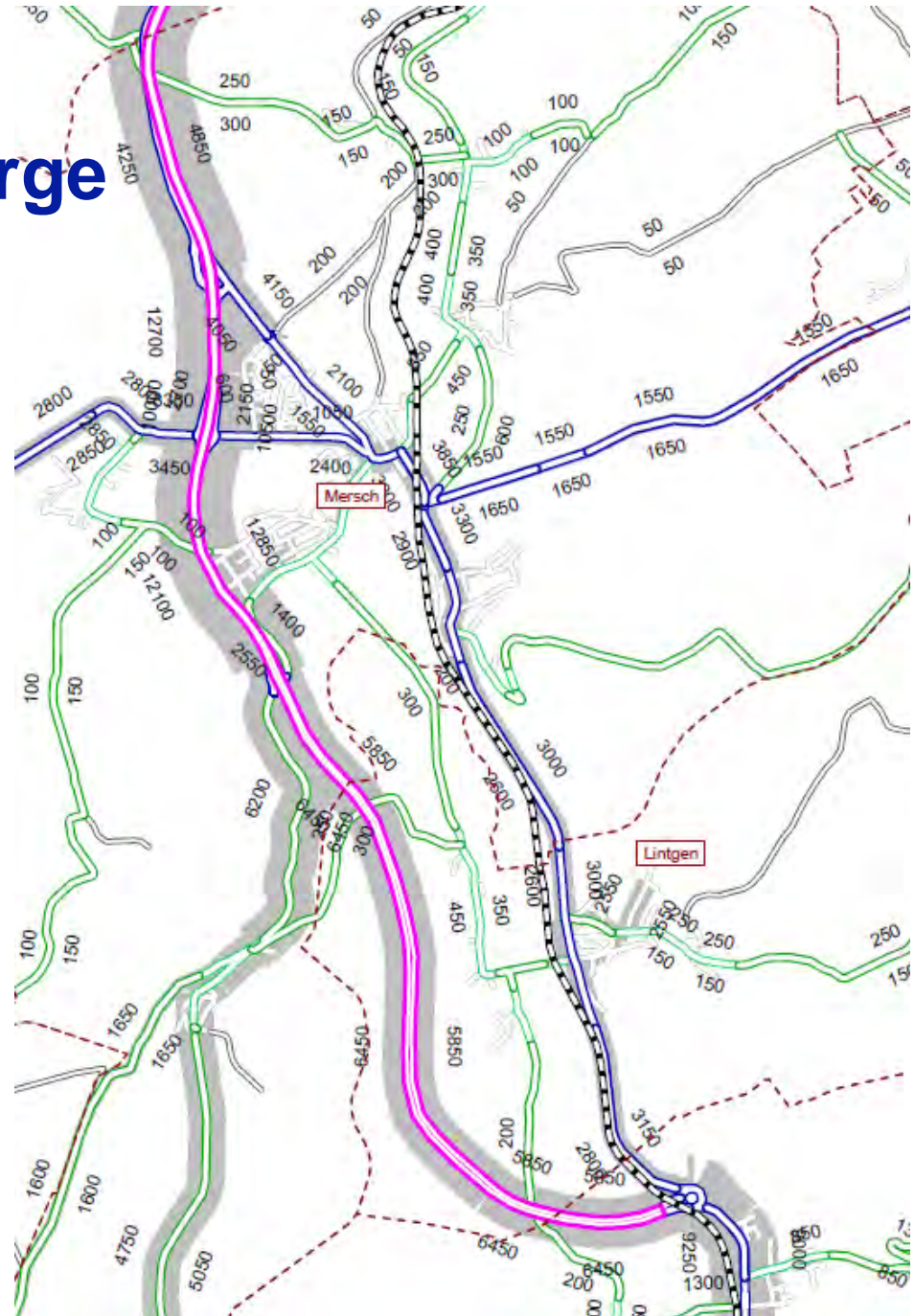
A7: 12.000 véhicules/j.



N7: 6.000 véhicules/j.

CR101 vers  
Kopstal/Bridel et  
Mamer (A6):  
10.000 véh./j.

Source: CMT





## Serpent de charge [véh/24 h] *modèle 2009*

Deux sens confondus:



N7:  
17.000 véhicules/j.



CR125 vers Stafelter:  
7.000 véhicules/j.

CR181 vers Bridel:  
12.000 véhicules/j.

CR123:  
3.000 – 5.000 véh./j.

Source: CMT





# Analyse et situation initiale

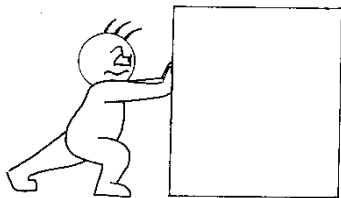


- Trafic interne et origine/destination:  
5.780 véhicules/13h  
entre Mersch et Bereldange (ensemble de la vallée)  
entre 6:00 et 19:00 heures



- Trafic de transit: ca. 2.150 véhicules/13 h  
entre Mersch et Bereldange (ensemble de la vallée)  
entre 6:00 et 19:00 heures

- Part du transit: ca. 27%  
Part du trafic interne et origine/destination: ca. 73%





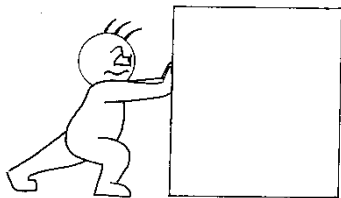
## Evolution du trafic routier *après l'ouverture de l'échangeur Lorentzweiler*

- **-50%** au tronçon nord du CR123
- **-42%** sur la N7 au nord de l'échangeur
- **+32%** sur la N7 à Lorentzweiler
- **+15%** sur la N7 à Heisdorf et Bereldange
  
- **+27%** au tronçon Lorentzweiler – Blaschette (CR122)

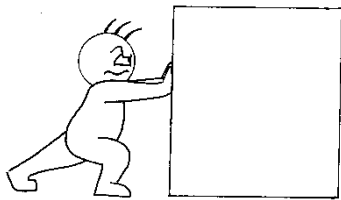




# Voitures particulières et poids lourds

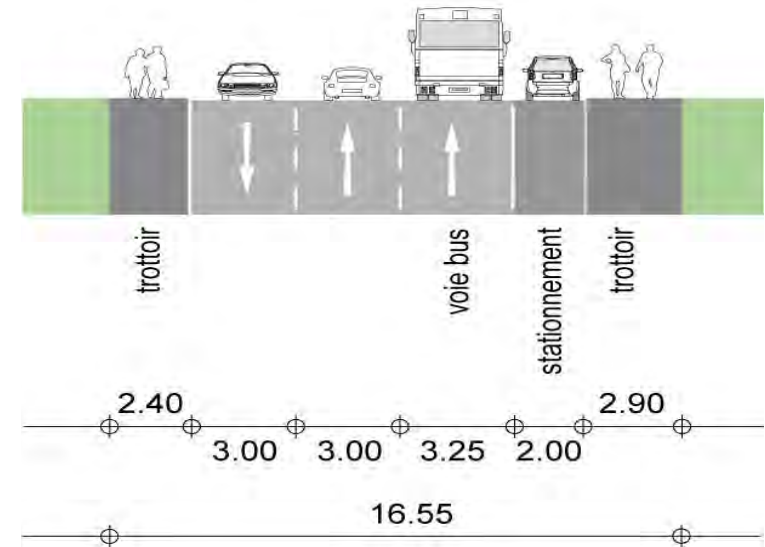


- Zones de rencontre dans les centres des localités
- « Pfortneranlage » à Lorentzweiler (selon évaluation après mise en service A7)
- Introduire la réglementation « restrictive » du « Parkraummanagement (PRM) » selon « Plan Sectoriel de Transports (PST) » dans la partie écrite du PAG / dans les règlements des bâtisses
- Gabarits modèle pour la N7
- Mesures contre le stationnement illégal des voitures (sur trottoirs,...)



# Voitures particulières et poids lourds

- Couloirs bus sur des tronçons de la N7 (fondé sur les travaux entrepris par le groupe de travail « couloir pour bus »):



- N7: Boufferknupp – giratoire de Walferdange en direction de Luxembourg (avec SAS sur certains tronçons)
- N7/CR 102 Mersch Stäreplaz
- priorité entre Mersch et Lorentzweiler (feux, sas)

# Résultats réseau routier

B2009



Ref2020



K2020





# Résultats

## Conclusions I

- Réduction significative des charges entre 2009 et 2020 sur la N7:  
entre Lorentzweiler – Heisdorf: ca. -50%  
Walferdange, hauteur Université du Luxembourg: ca. -20%
- Réduction sensible des charges sur le CR 123  
entre Hunsdorf – Müllendorf:  
→ 3.000 (scénario de référence 2020)  
→ 1.300 (scénario concept 2020) (réduction de 55%)
- Réduction sensible des charges sur le CR 125 (Stafelter):  
ca. -30%
- Augmentation entre 2009 et 2020 sur la N7:  
entre échangeur Lorentzweiler et Lintgen 6000 → 8.500 véh./j.  
(augmentation: +40%)
- Augmentation significative des charges sur la ligne du nord (rail):  
ca. +135% (plus qu'un dédoublement!)
- Augmentation significative des charges sur les lignes de bus:  
sommaire des lignes: ca. +30%  
ligne 290: ca. +50%

# komobile



Concept de mobilité pour la vallée de l'Alzette  
**Evaluation du concept -  
modélisation**

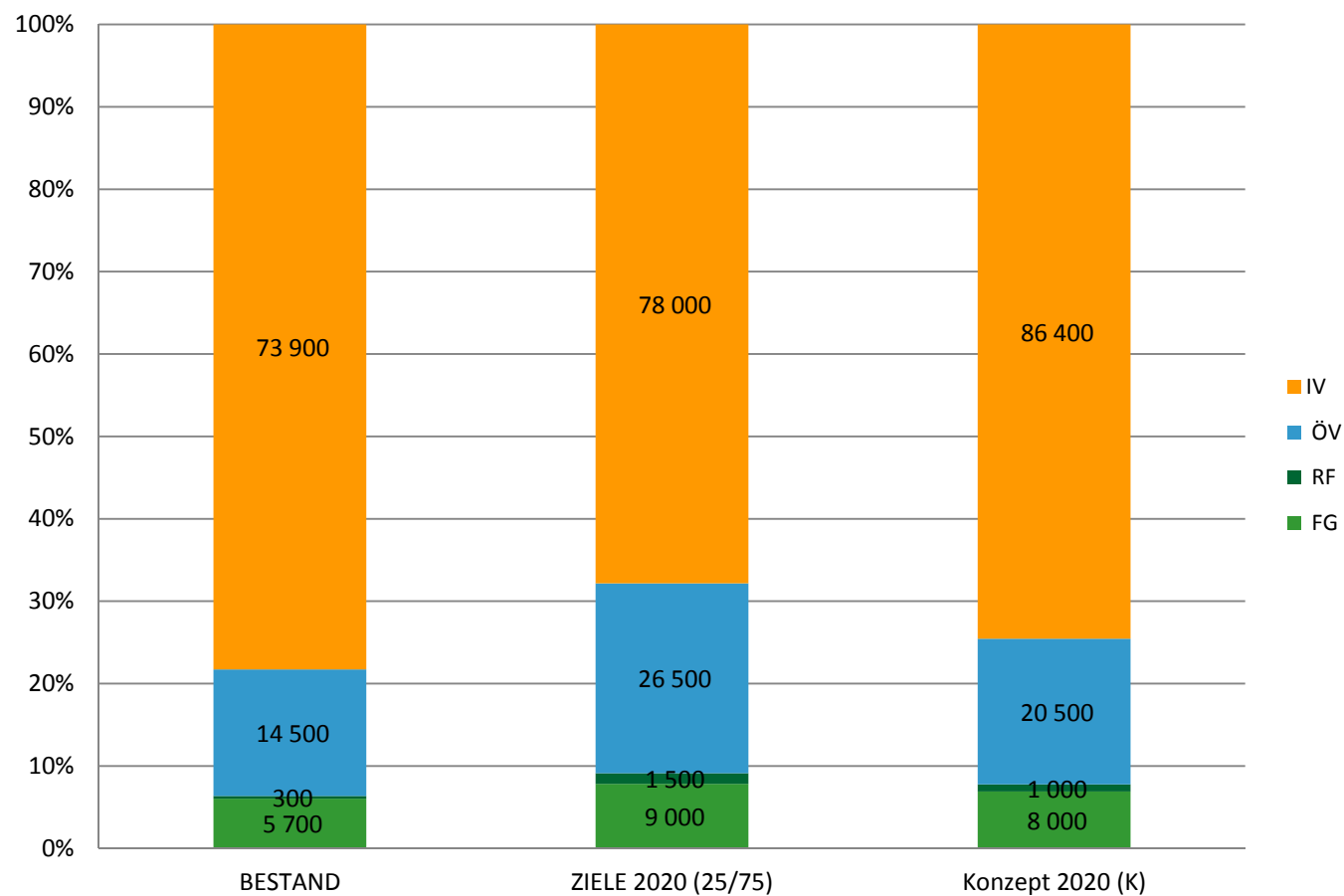


# Résultats – vue globale II

Etat actuel / futur:  
 6% piétons / 7% piétons  
 0,5% vélo / 1% vélo  
 15% TC / 18% TC  
 78,5% VP / 74% VP

Bimodal:  
 16% TC / 19% TC  
 84% VP / 81% VP

2009:  
 94.450 dépl./j.  
 2020:  
 115.000 dépl./j.





# Résultats

## Conclusions II

- Augmentation des déplacements de 20% (94.450 par jour « type » → 115.000 par jour « type »)
- Objectifs ne sont pas (encore) atteints!
  - développement dans la bonne direction
  - Choix bimodal pas atteint
  - part du non motorisé des déplacements internes proche de l'objectif: env. 25% en 2020 par mobilité douce
- Les propositions reprises dans le modèle montrent un basculement dans la « bonne direction »



# Résultats

## *Conclusions III*

- Estimation des montées d'un bus à la demande dans la vallée:  
300 montées par jour type → 1,5% des déplacements TC 2020
  - „Pfortneranlage“ est une mesure efficace et flexible en cas où le report du trafic de transit sera de l'A7 sur la N7 après ouverture du tronçon Lorentweiler – Kirchberg
- Garder le cap sur la stratégie engagée (p.ex. Push-Pull), réaliser les mesures à court terme (Pedelecs, arrêts bus, mesures sur la qualité des déplacements non motorisés, bus à la demande...)



# komobile



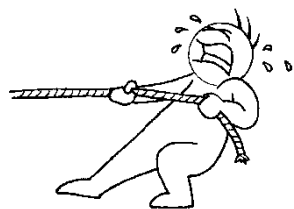
Mise en œuvre à court terme



# Phase 1 – horizon 2014

## *catalogue des mesures – extrait I*

- Adapter les 10 arrêts bus les plus importants (en nombre des montées et descentes) aux besoins des personnes à mobilité réduite
  - Mise en œuvre des propositions du GT « couloirs pour bus », vérifier les recommandations du concept de mobilité
  - Former une offre cohérente et intégrée pour le bus à la demande pour toute la vallée à partir des offres existantes (→ gain d'efficacité et offre cohérente)
  - PC15: réalisation des infrastructures pour les liaisons proposées
- Présentation MDDI/P&C



# Optimiser les arrêts bus

*Commencer avec les 10 arrêts les plus importants*

ID	Localité	Nom	Montées	Descentes
7535011	MERSCH	Gare	1.428	1.320
7240021	BERELDANGE	Schoul	353	242
7317021	STEINSEL	Michel Rodange	303	132
7220011	WALFERDANGE	Gemenge Plaz	283	274
7240011	BERELDANGE	Police	272	338
7450021	LINTGEN	Kreizung	175	215
7327011	STEINSEL	Zone Industrielle	168	162
7373011	LORENTZWEILER	Gare	157	123
7228021	HELMSANGE	Gare (1)	141	107
7540021	ROLLINGEN	Veräinsbau	120	147



# Phase 1 – horizon 2014

## *catalogue des mesures – extrait II*

- Park and bike: Installation d'un garage pour vélos et vélos électriques (près d'une gare)
- « PRM »: adapter les parties écrites des PAG resp. les règlements des bâtisses
- Mesures contre le stationnement illégal (sur trottoirs,...)



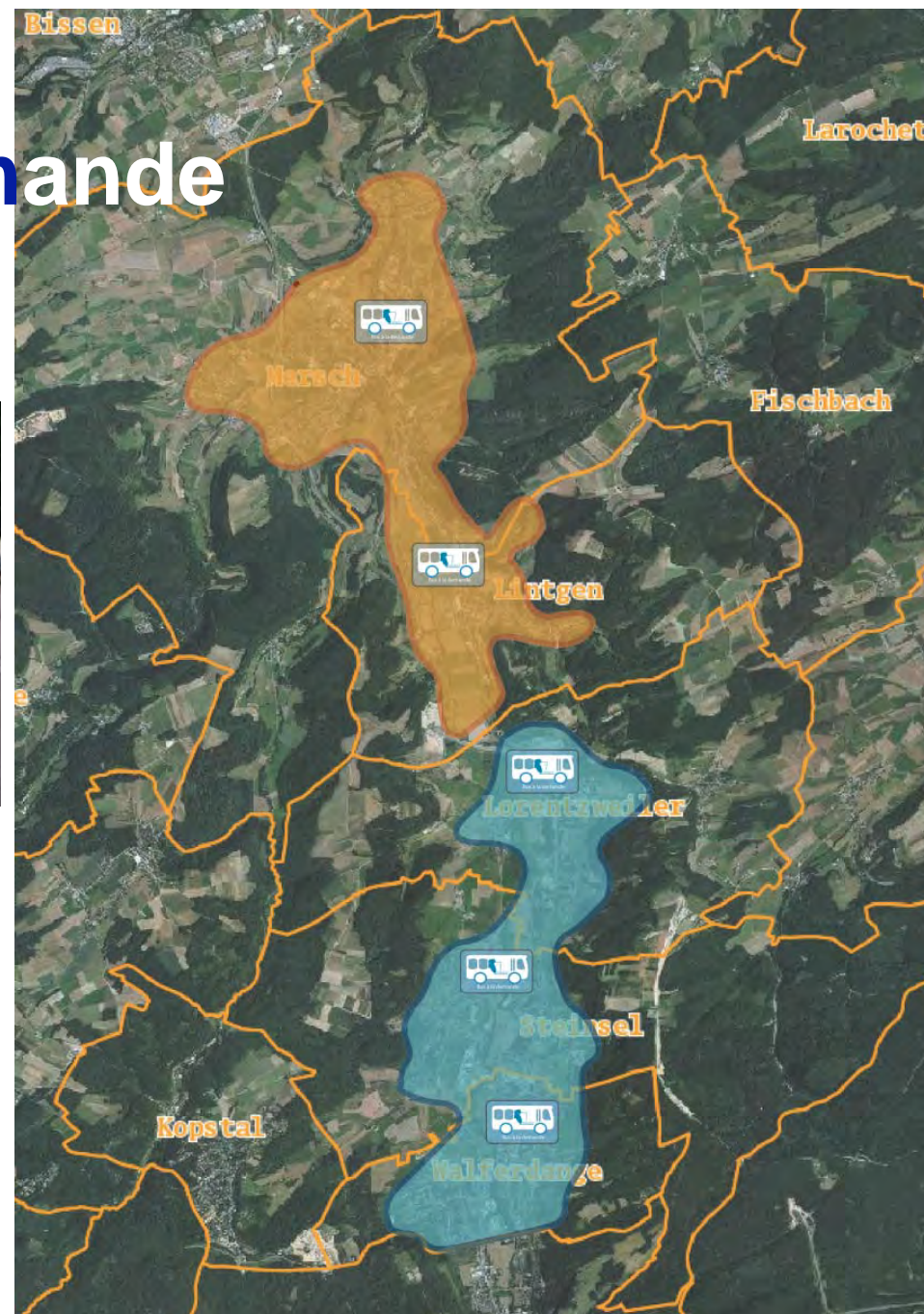
# Bus à la demande



Deux zones de desserte:

Zone nord: communes de Mersch et Lintgen

Zone sud: communes de Lorentzweiler, Steinsel et Walferdange



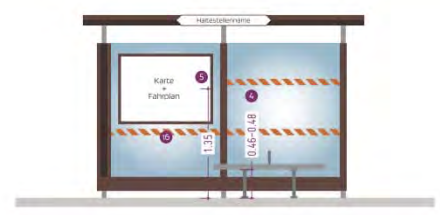
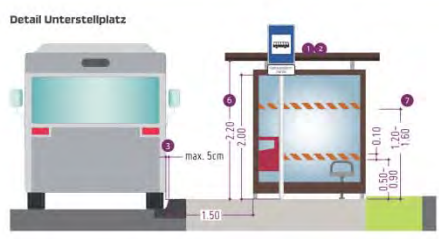
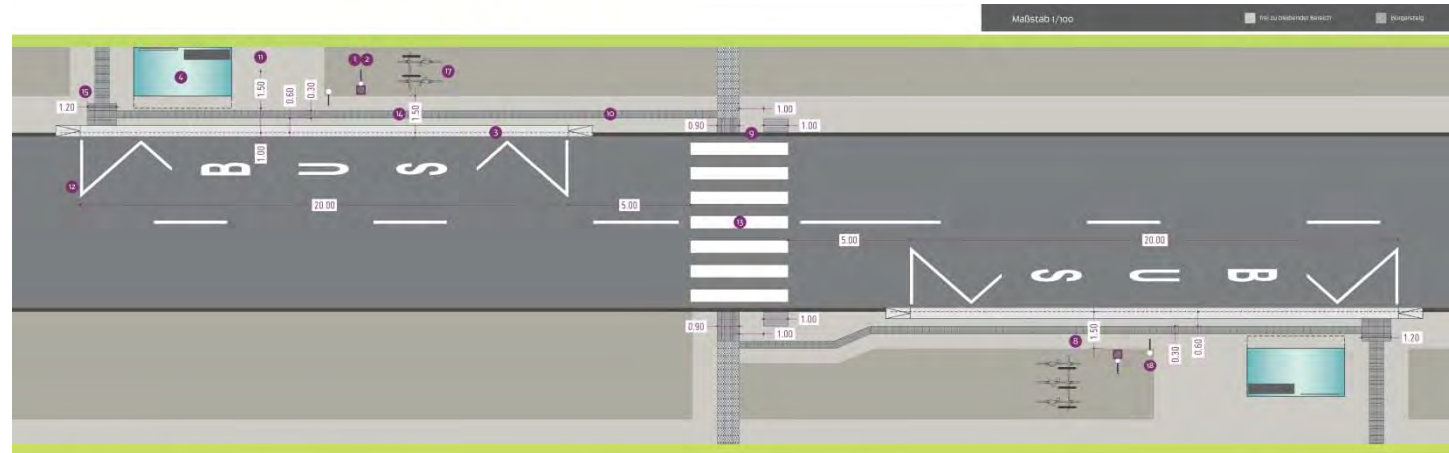


# Arrêts bus



**Recommandations pour l'aménagement d'arrêts de bus**

pour les communes, les instances publiques et les bureaux d'études, élaborées par un groupe de travail multidisciplinaire sous la tutelle du Verkeiersverbond



Source: CdT



# Stationnement *pour vélos*





# komobile

## **komobile Luxembourg s.à r.l.**

Ingenieurbüro für Verkehrswesen und  
Verkehrswirtschaft

### **Büro Wien**

Schottenfeldgasse 51/17  
A-1070 Wien

t: +43.1.89 00 681  
romain.molitor@komobile.at  
martin.niegl@komobile.at

### **Bureau Luxembourg**

**43**, rue de Strasbourg, L-2561  
Luxembourg

t: +352.22 70 74  
luxembourg@komobile.at

**[www.komobile.lu](http://www.komobile.lu)**



# Quelques projets concrets des P&CH

# PC 2 Dommeldange-Kirchberg

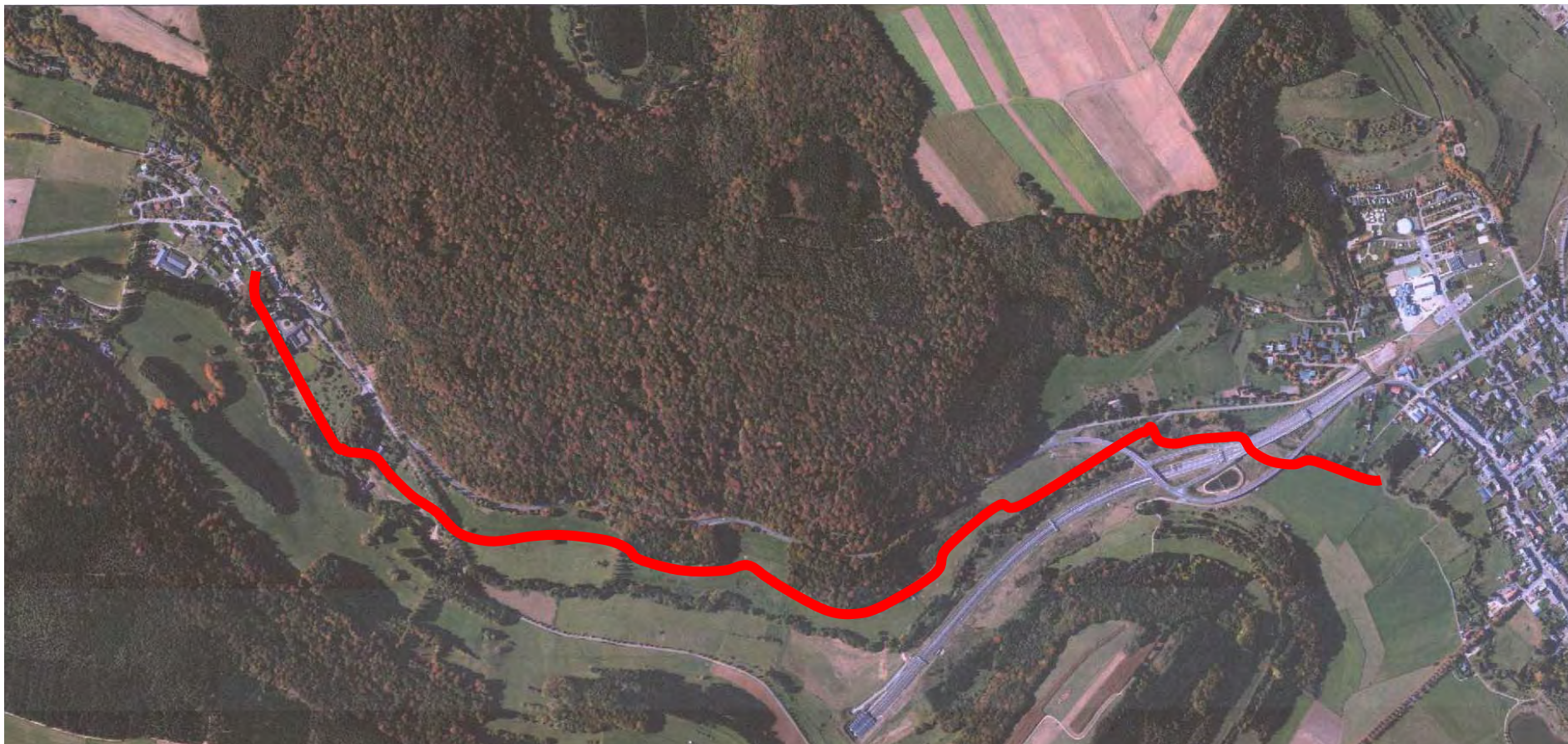


Début des travaux: Septembre 2013

Fin des travaux: Octobre 2015

Coûts totaux: 2.500.000 € dont 700.000 € Etat

# PC 14 Mersch-Schoenfels



  
Pour  
un développement  
durable

Autorisation environnementale: février 2013

Début des travaux: 2014

Coûts: 1,300.000 €



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

# PC 15 Lintgen-Lorentzweiler et réaménagement du CR123



Début des travaux: Septembre 2012

Fin des travaux: 2014

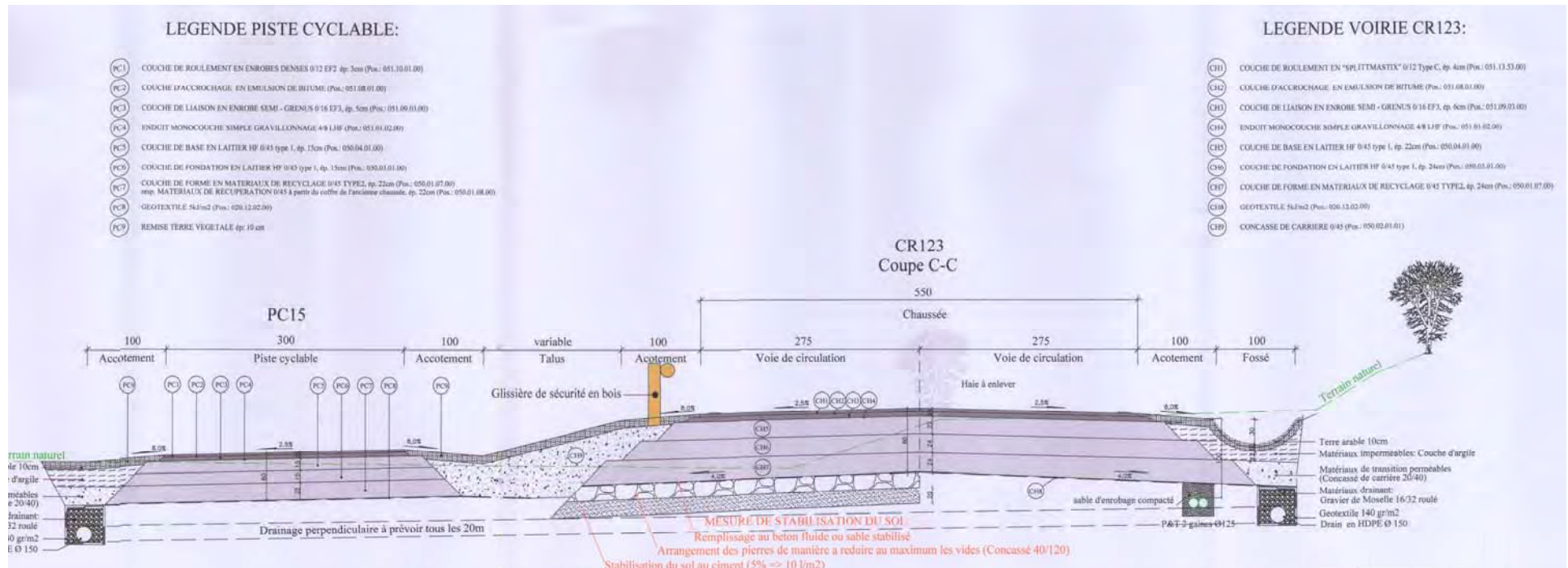
Coûts: 2.800.000€

  
Pour  
un développement  
durable



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

# Coupe type du CR123



Pour un développement durable



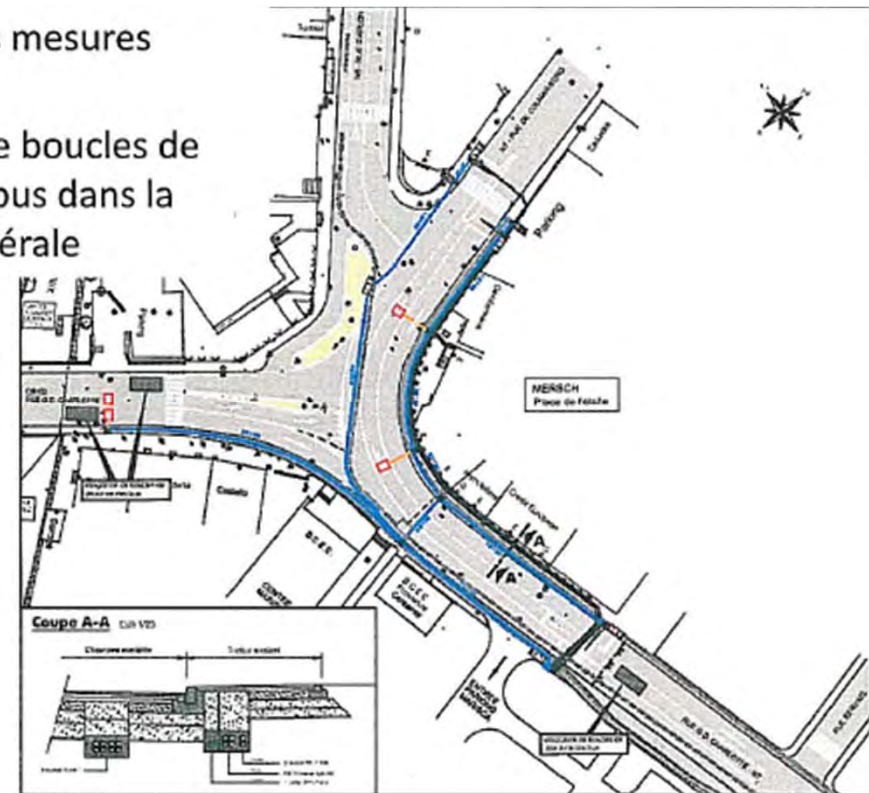
LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures

# Voie bus dans la Vallée de l'Alzette: Stäreplaz à Mersch

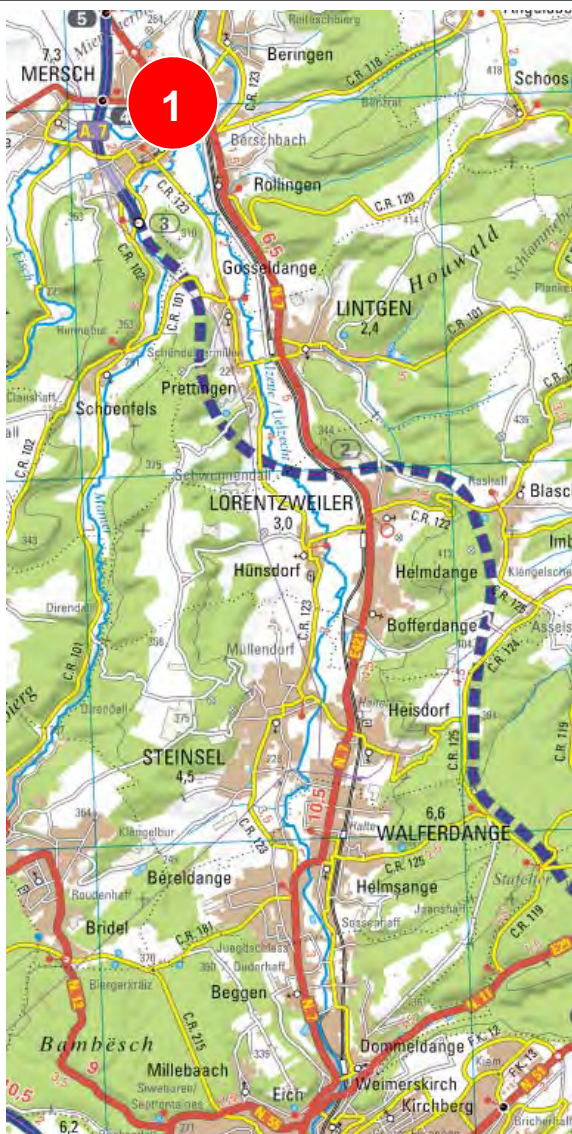


## ► Optimisation des mesures proposées :

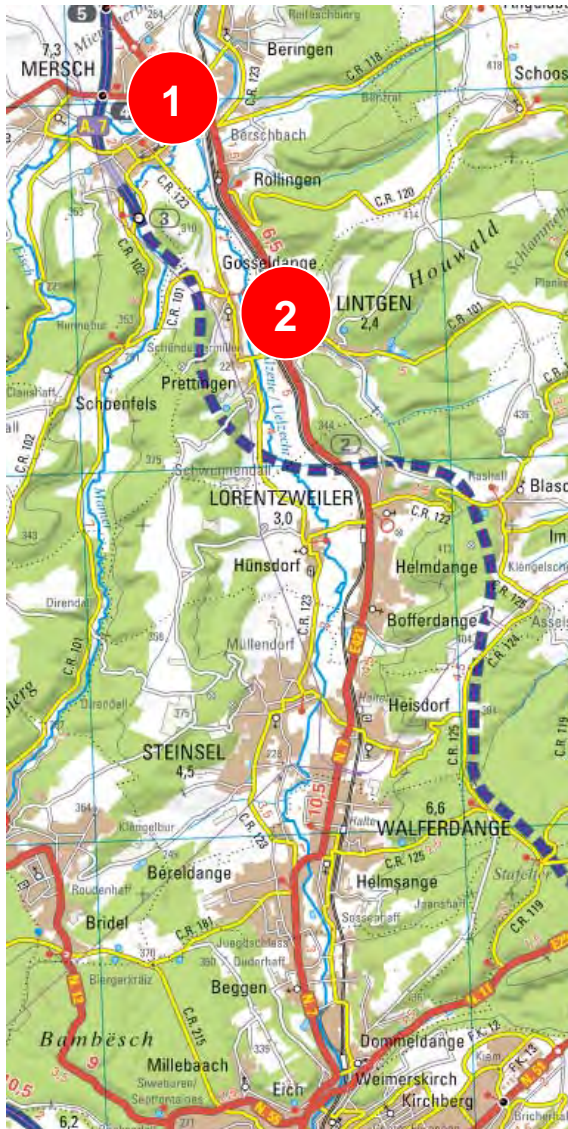
- Intégration de boucles de détection des bus dans la circulation générale



# Voie bus dans la Vallée de l'Alzette: Stäreplaz – Rue de Luxembourg à Mersch



# Voie bus dans la Vallée de l'Alzette: Lintgen



## ► Objet de l'étude :

- Intégration de facilités pour bus dans la traversée de Lintgen

## ► Etat d'avancement :

- Présentation des mesures en Groupe de Travail basées sur :
  - optimisation des arrêts, en combinaison avec des passages piétons protégés par des feux tricolores
  - adaptation de la régulation des feux au droit des carrefours

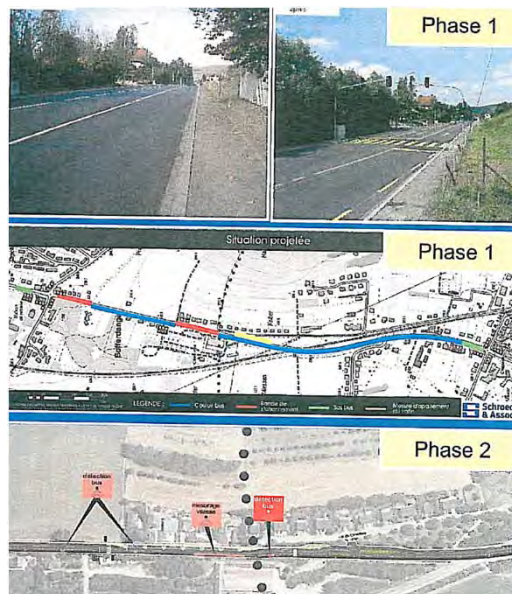
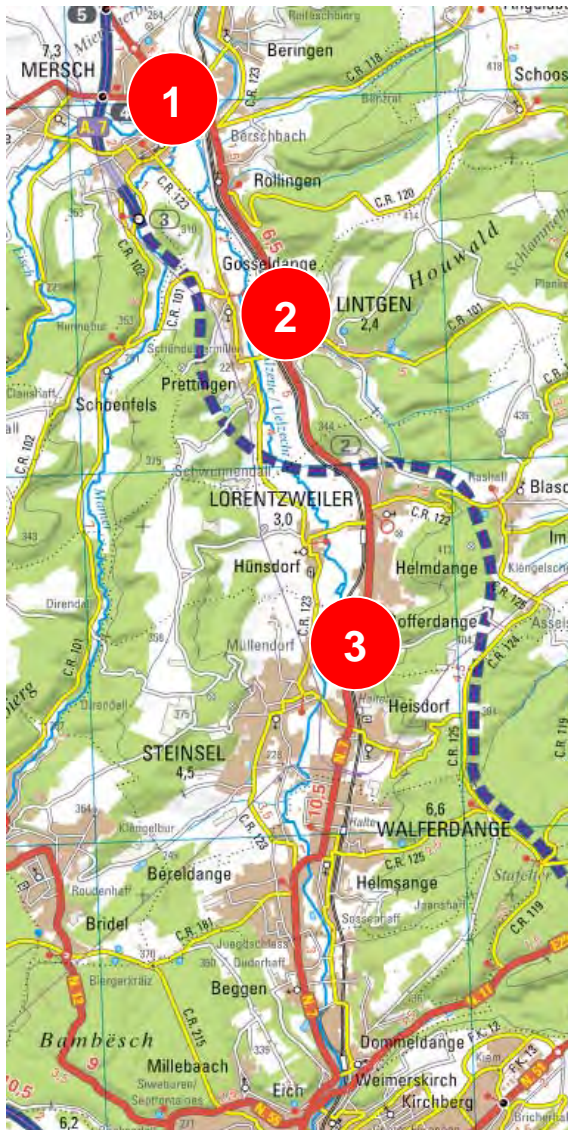
Arrêt Op der Kraizong (Sens L-M) – En ligne, au niveau de la ligne de feux, avant le carrefour

	Journée	Matin (HPM)	Soir (HPS)
Nombre de bus	74	3	6
Montées	39	8	6
Descentes	155	6	29

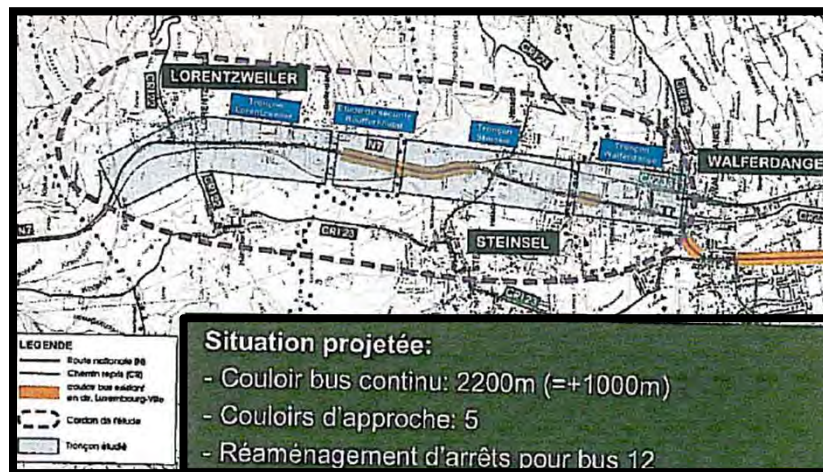
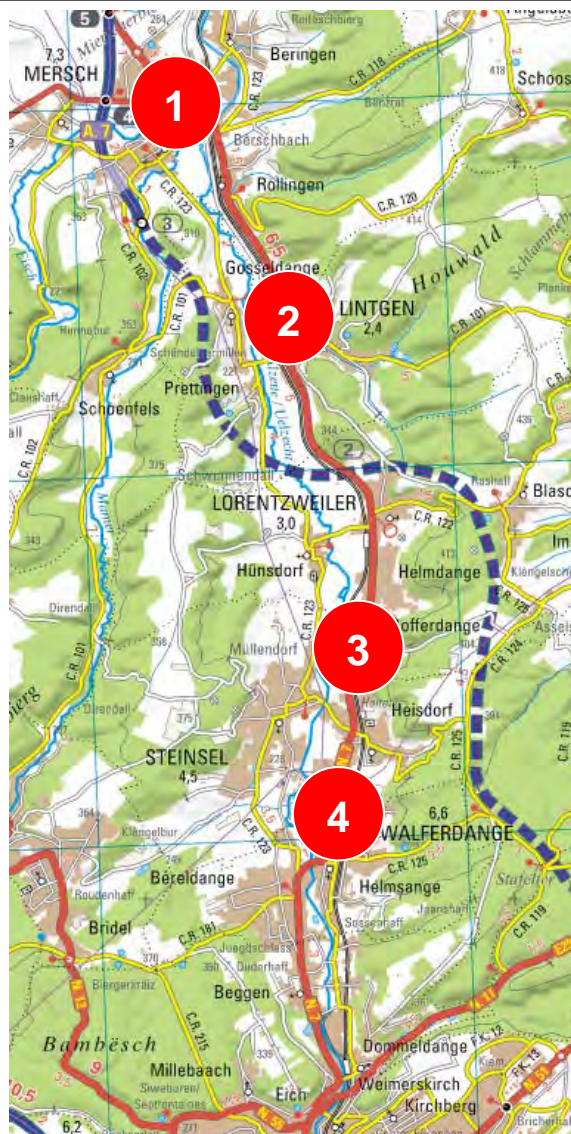




# Voie bus dans la Vallée de l'Alzette: Boufferknupp



# Voie bus dans la Vallée de l'Alzette: Walferdange et Bereldange

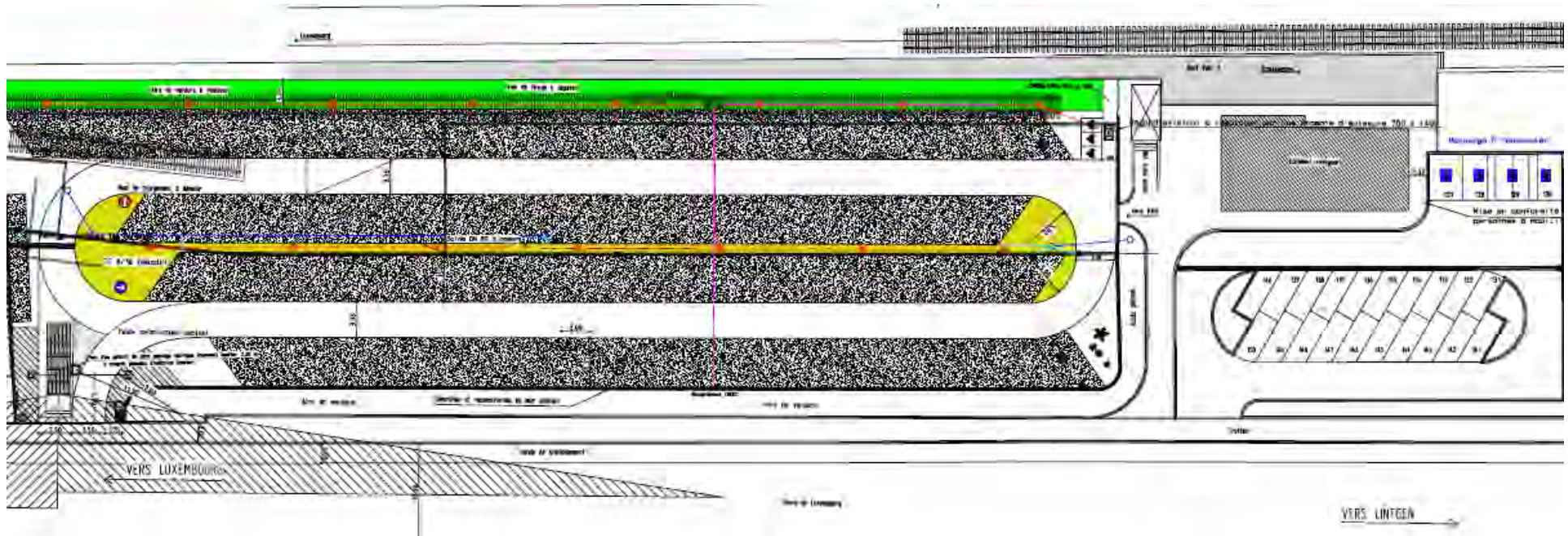


Projet en étude



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

# Projet de réaménagement du P&R Lorentzweiler



Chantier achevé avant congé collectif 2013

Emplacements: 150

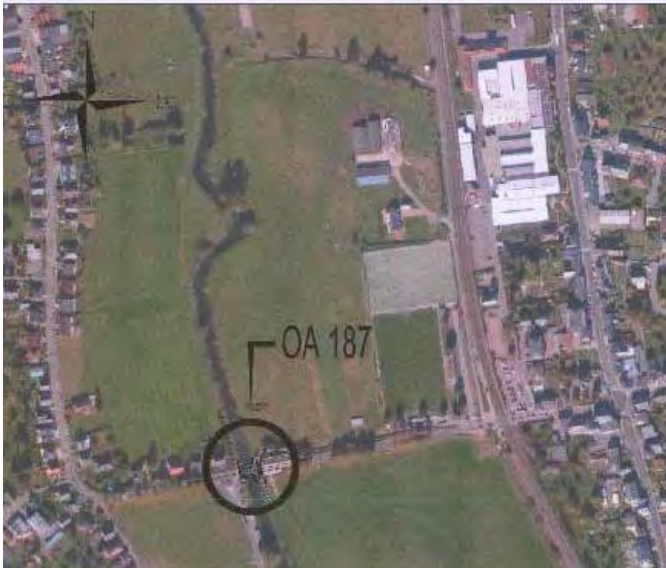
Coûts: 250'000,- €

  
Pour  
un développement  
durable



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

# OA 187 sur CR101 Gosseldange-Lintgen



Dossier de soumission en préparation

Coûts: 1.700.000€

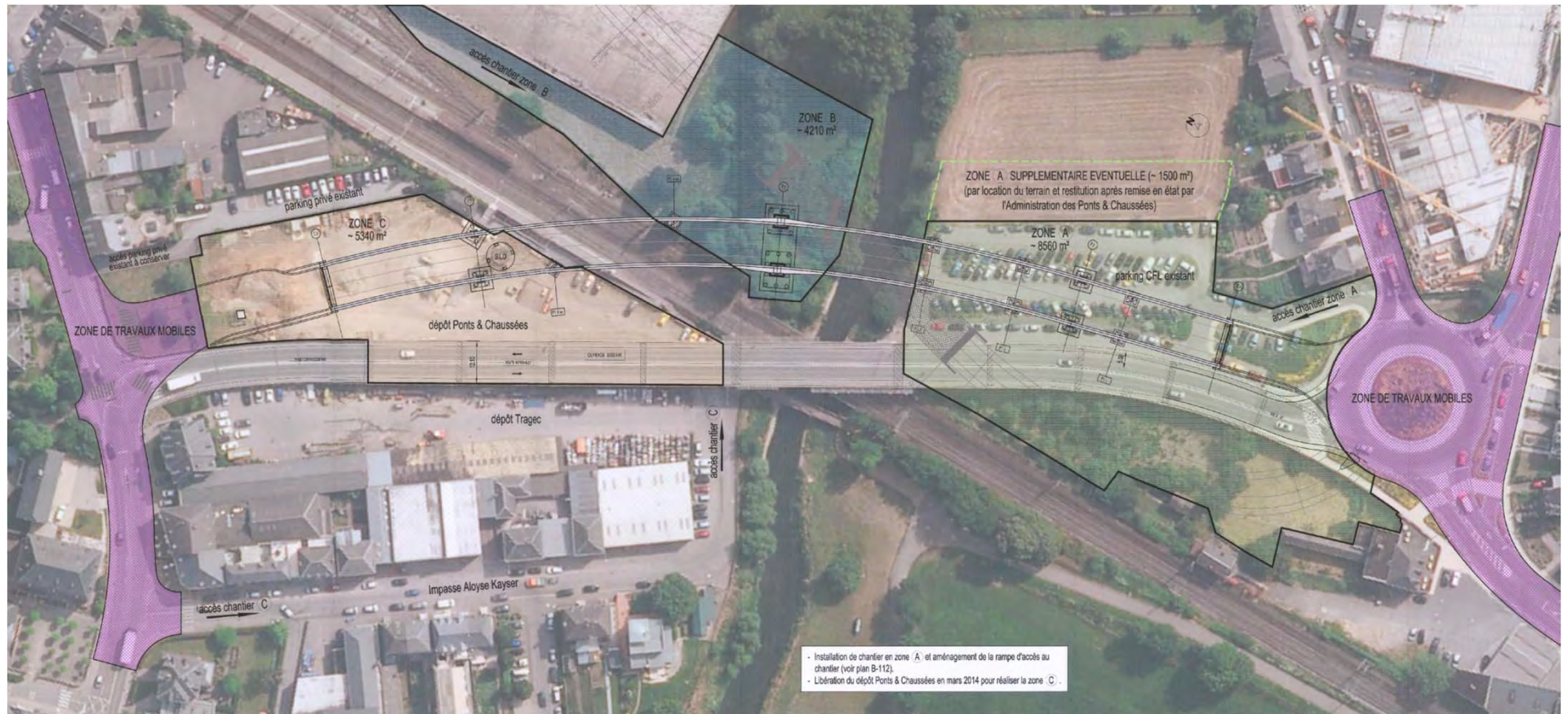


  
Pour  
un développement  
durable



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

# Nouveau pont sous l'OA202 à Mersch



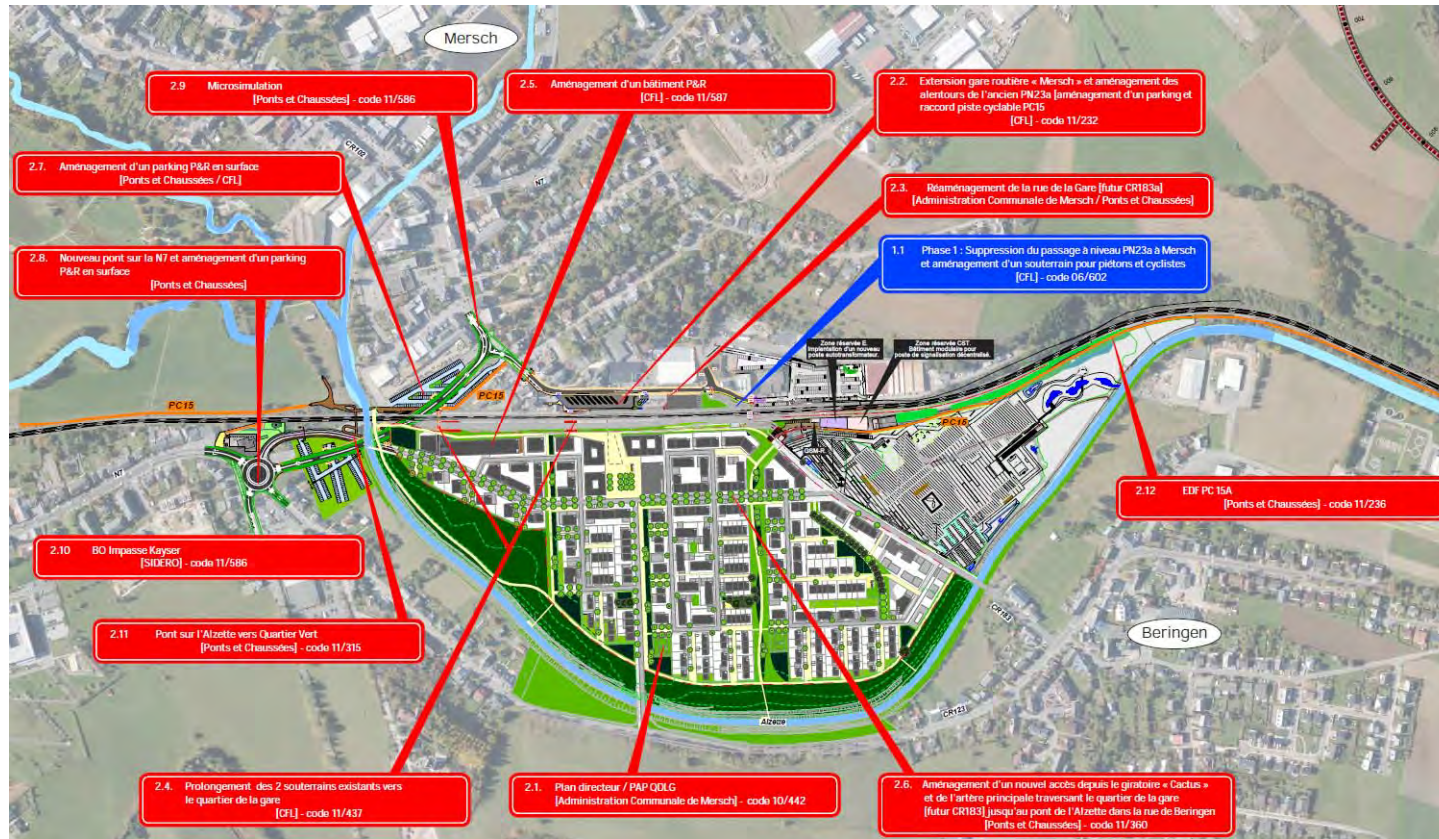
Début des travaux: 2014  
Fin des travaux: 2016/17  
Coûts: 17.000.000 €

  
Pour  
un développement  
durable



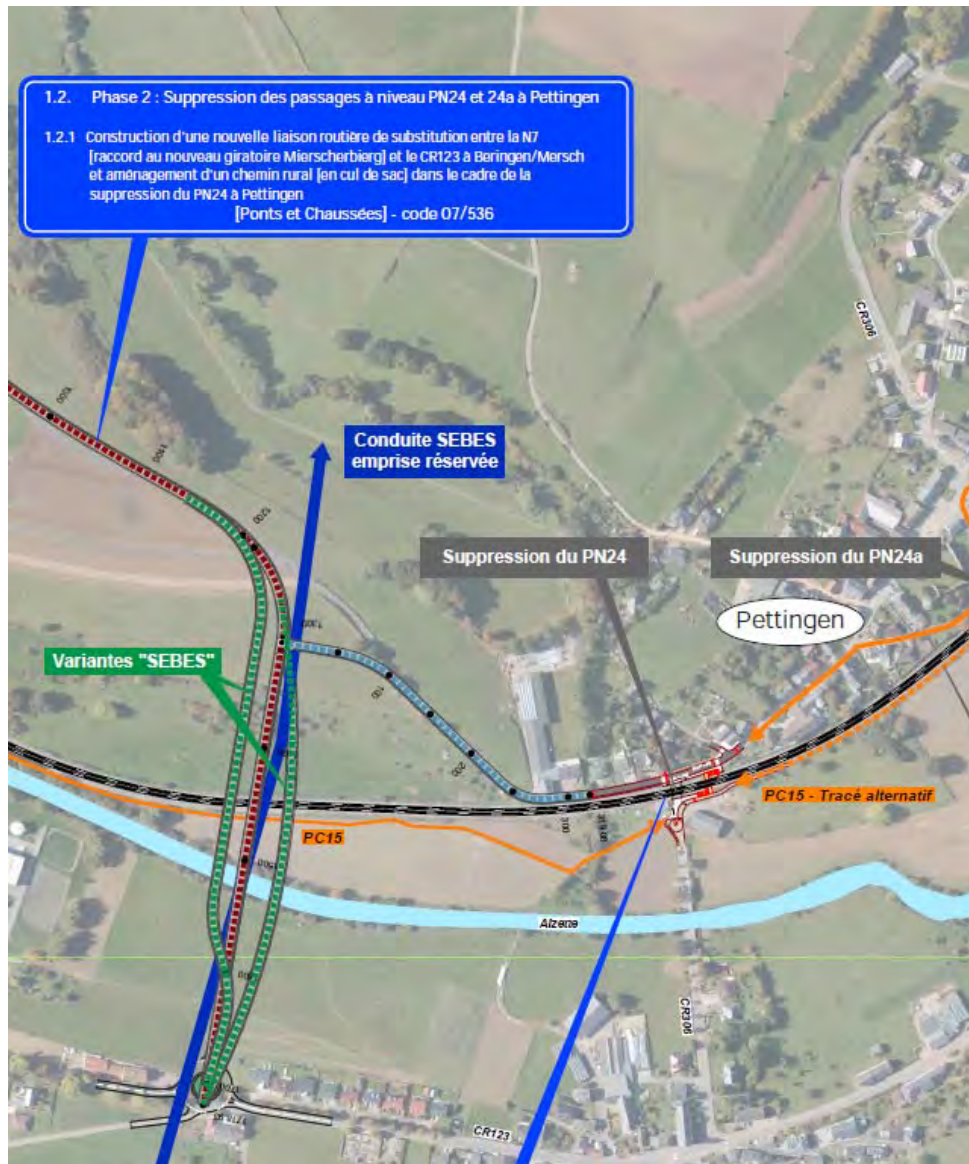
LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures

# Futur CR183 à Mersch et nouveau quartier vert



Dédoublage du CR 183 dans le cadre de la reconversion du site de l'Agrarcenter à Mersch

# Suppression des passages à niveau: Mersch

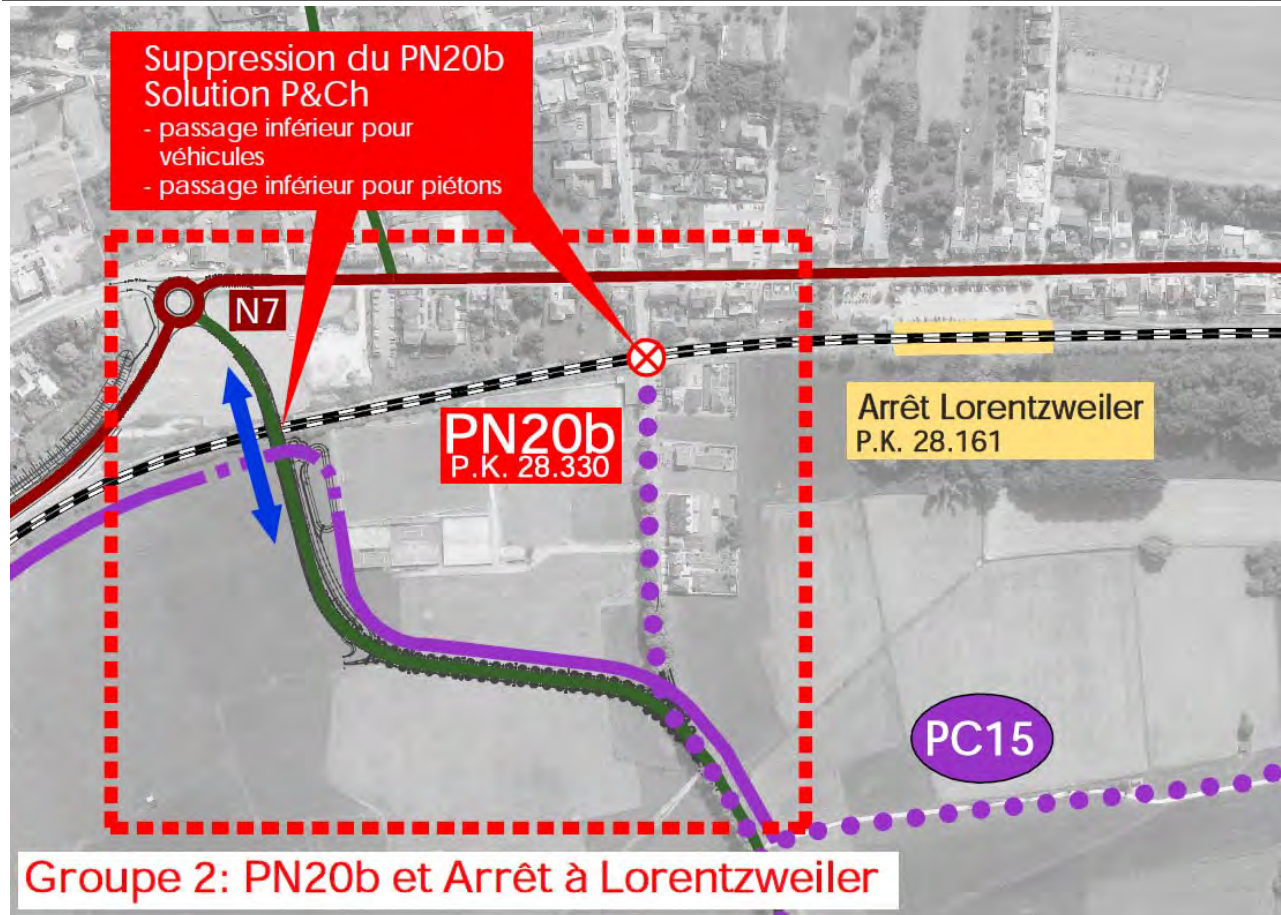


Etude de variantes en cours



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

# Suppression des passages à niveau: Lorentzweiler



Début des travaux  
prévu pour 2014

Dossier d'emprises  
en cours

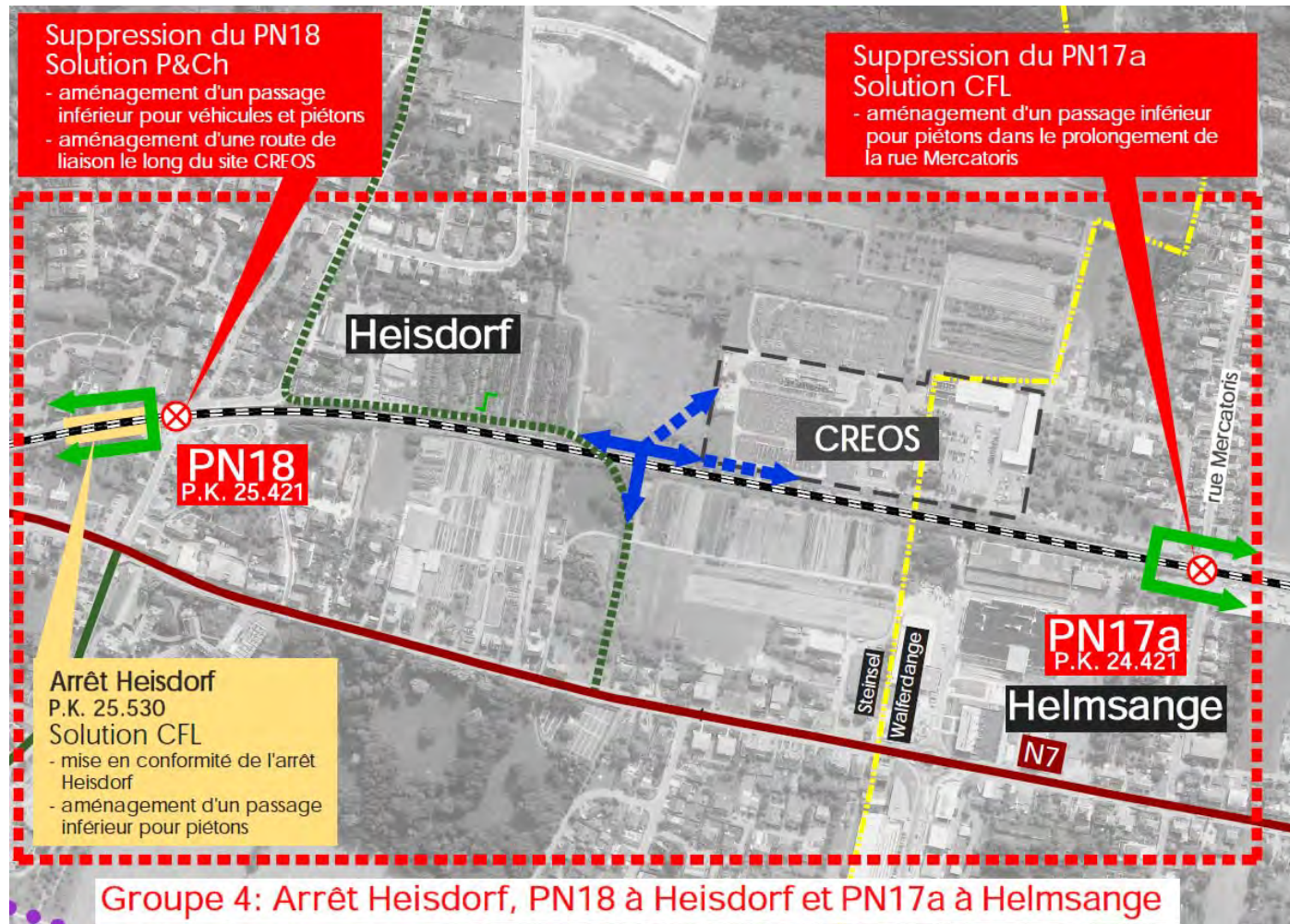
Coûts: 4.500.000€



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



# Suppression des passages à niveau: Heisdorf et Helmsange, mise en conformité de l'arrêt Heisdorf



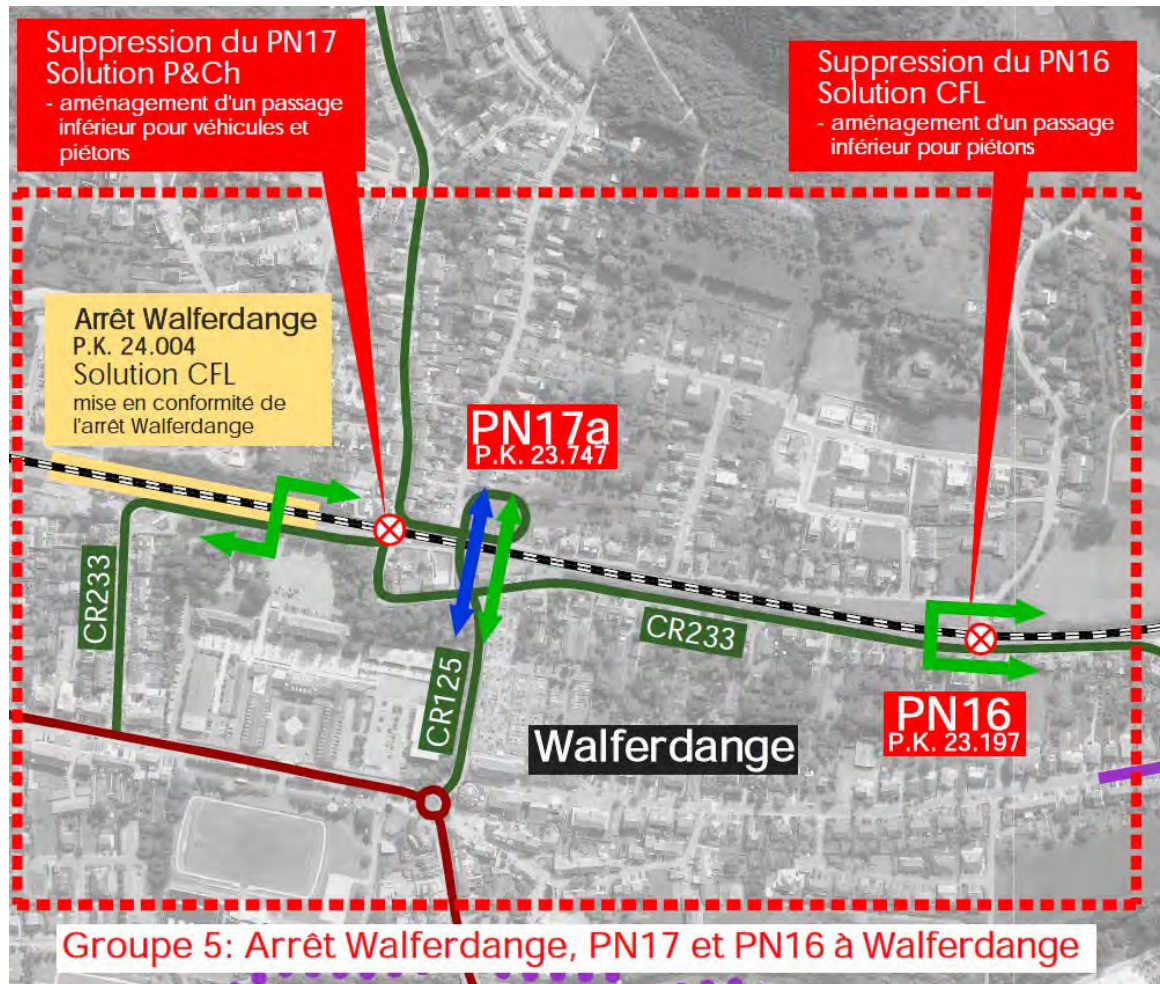
Etude de variantes en cours

Pour un développement durable



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

# Suppression des passages à niveau: Helmsange et Walferdange



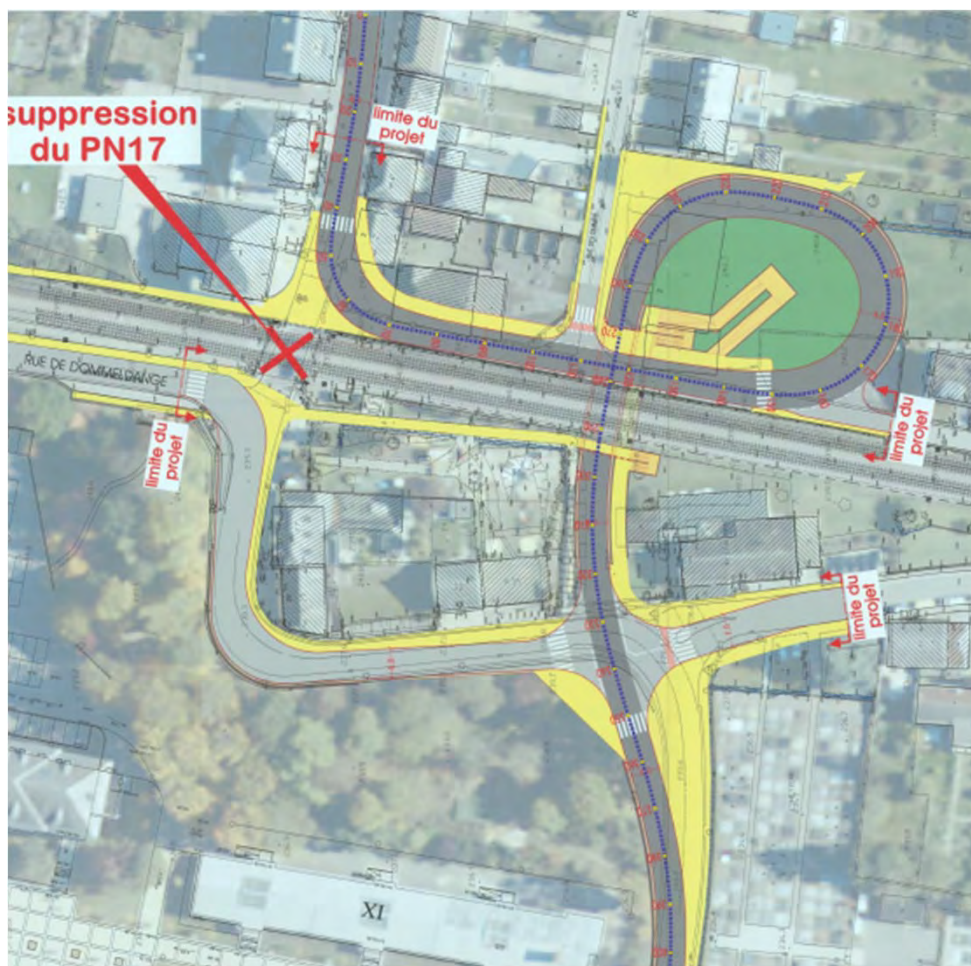
— Pour un développement durable

Avant-projet en cours



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

# Suppression des passages à niveau: Walferdange (détail)



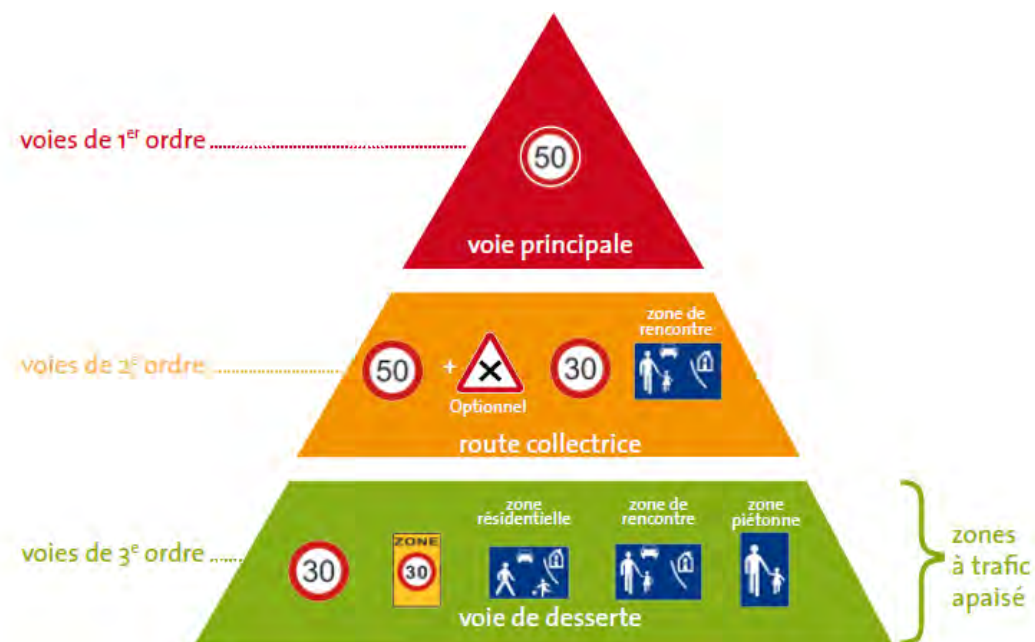
Avant-projet  
en cours

— — — —  
Pour  
un développement  
durable

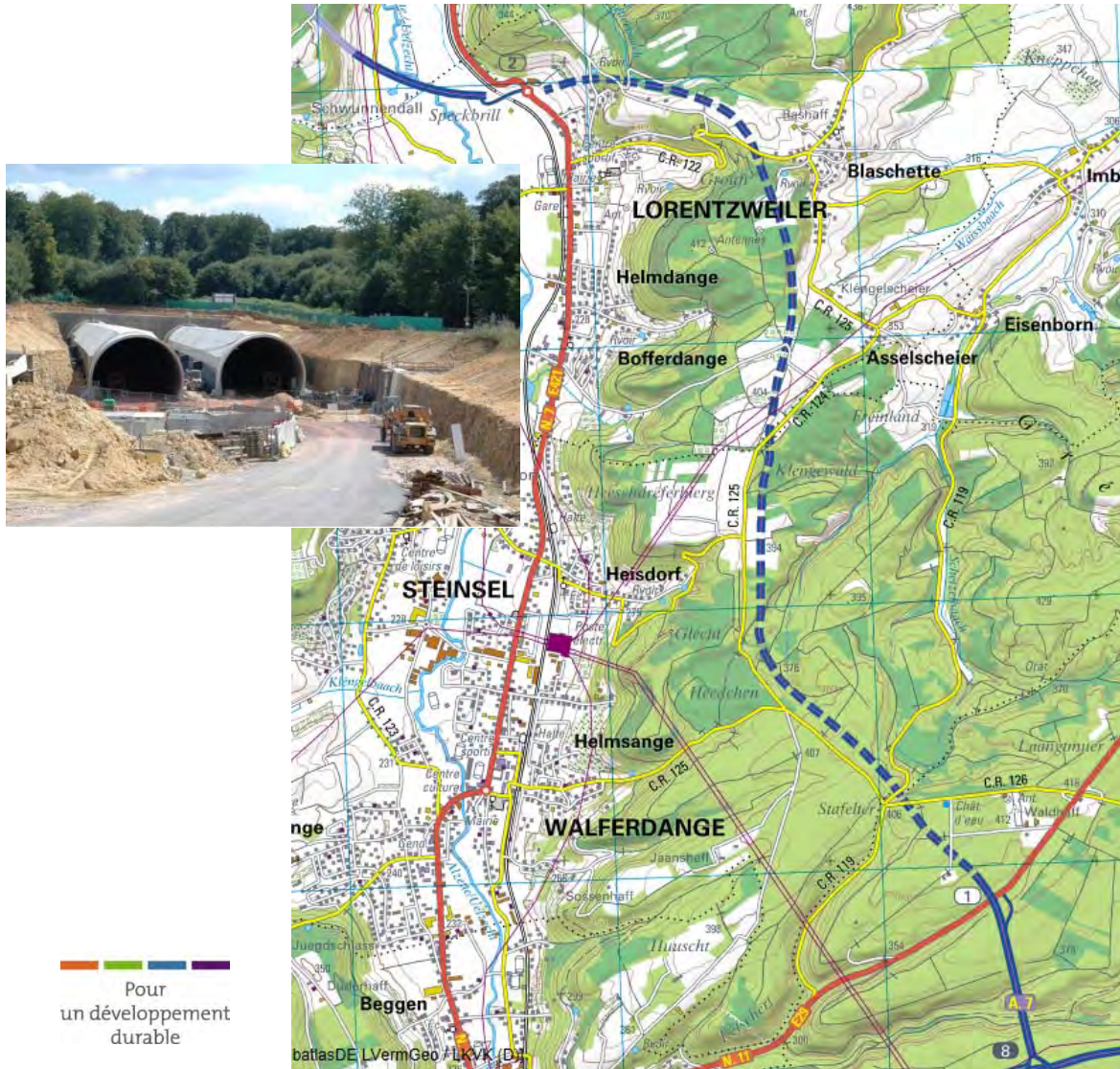


LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures

# Apaisement du trafic à l'intérieur des agglomérations



# Route du Nord



Fin des travaux:  
2014

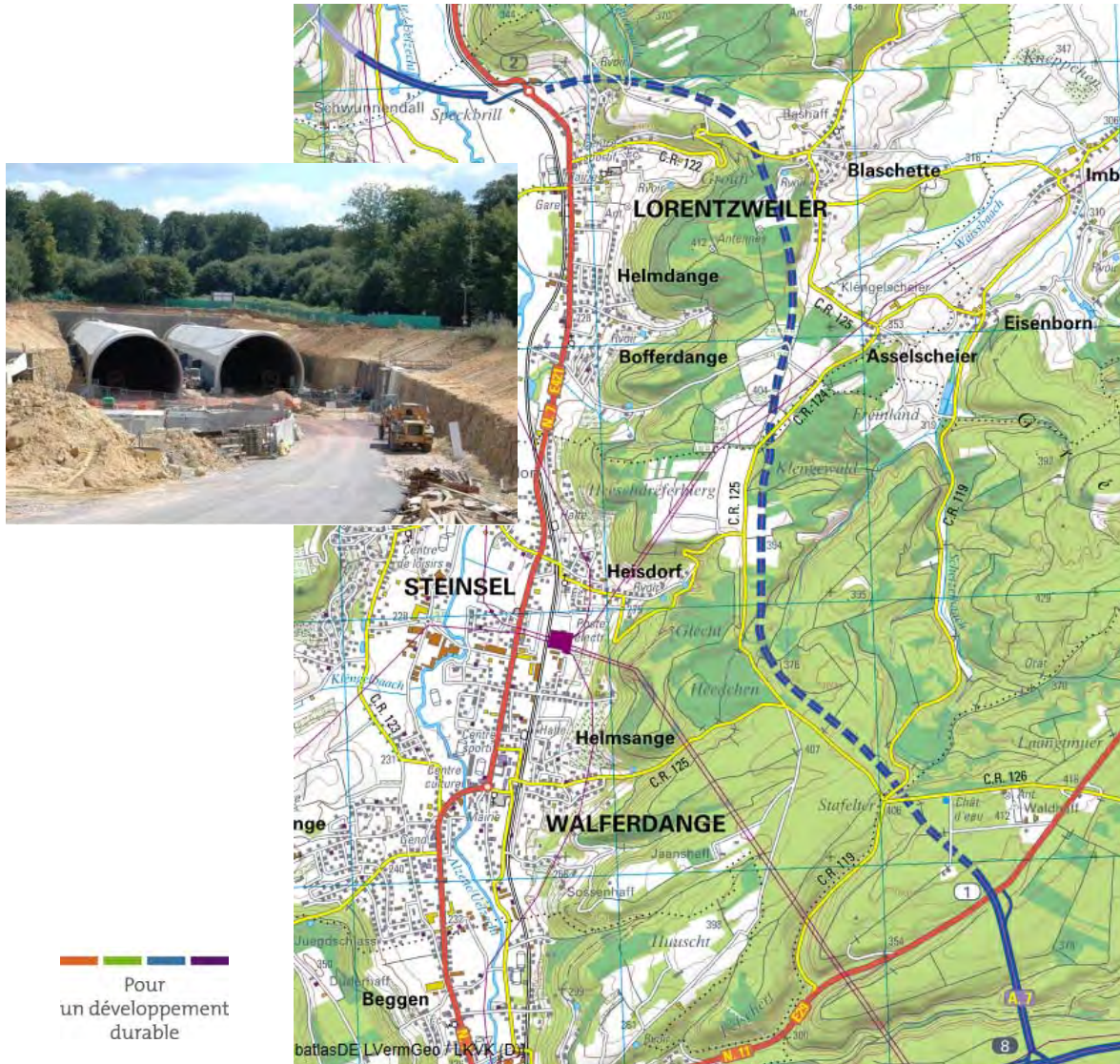
Tests de sécurité  
des tunnels

Ouverture pour  
début 2015



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

# Route du Nord



En complément de l'étude de trafic 2008, une deuxième étude est prévue en 2015 pour mesurer l'impact de l'ouverture de la Route du Nord dans la Vallée de l'Alzette

