

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

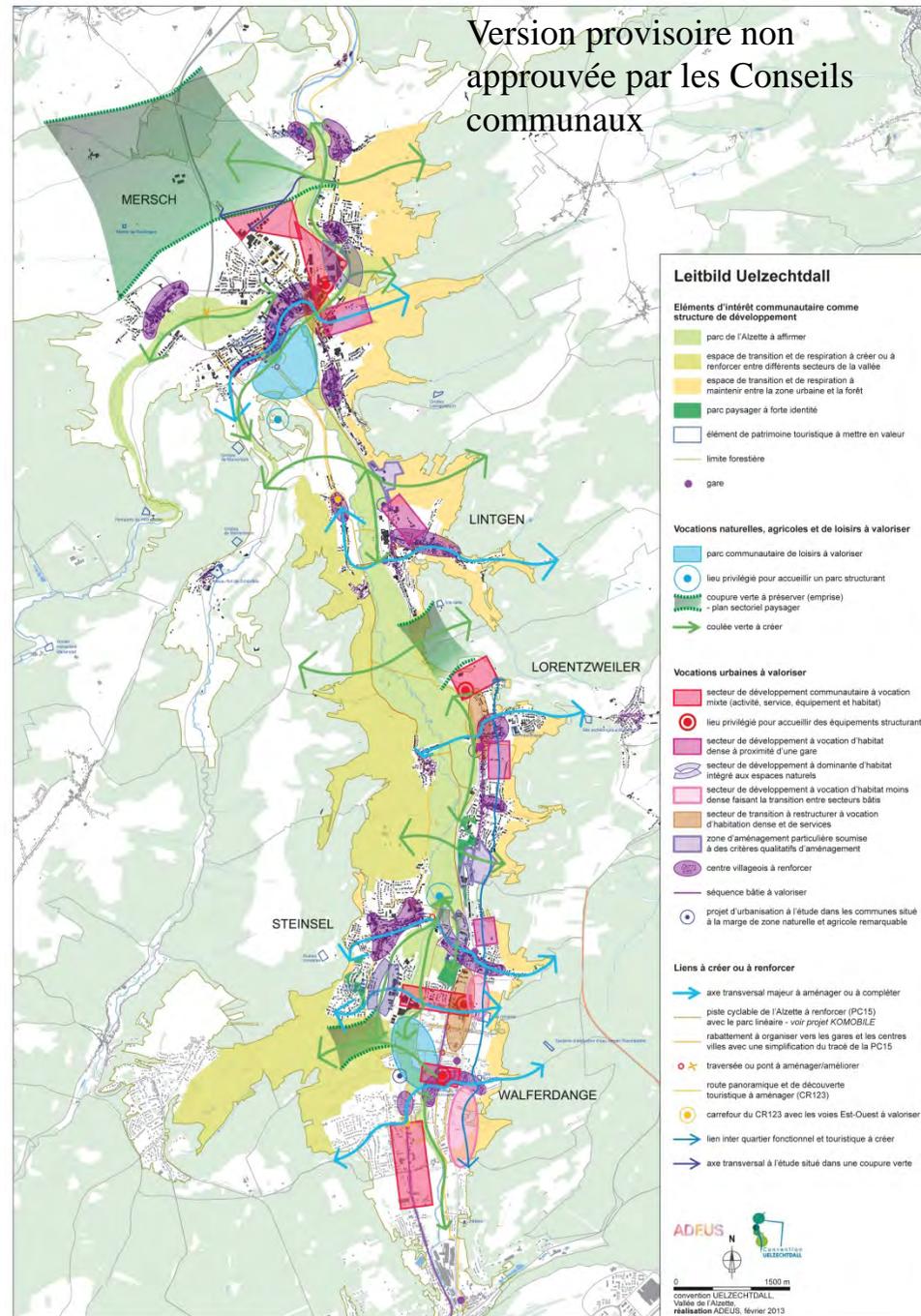
- Leitbild « Uelzechtdall »
- Stratégie de mobilité « MoDu »
- Concept de mobilité « Uelzechtdall »
- Quelques projets concrets des P&CH concernant l'Uelzechtdall

Leitbild « Uelzechtdall »

Leitbild « Uelzechtdall »

Version provisoire non
approuvée par les Conseils
communaux

08/013-2012.03.12.10



Pour
un développement
durable

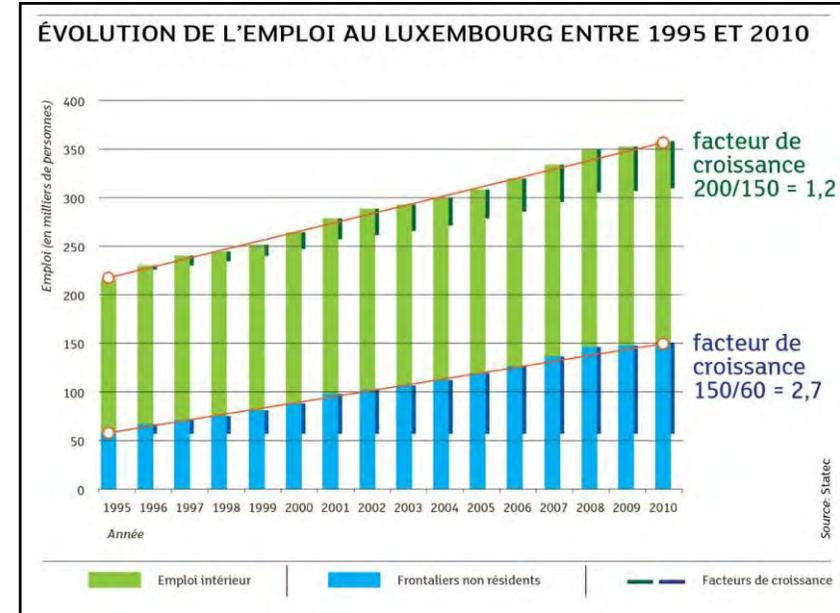
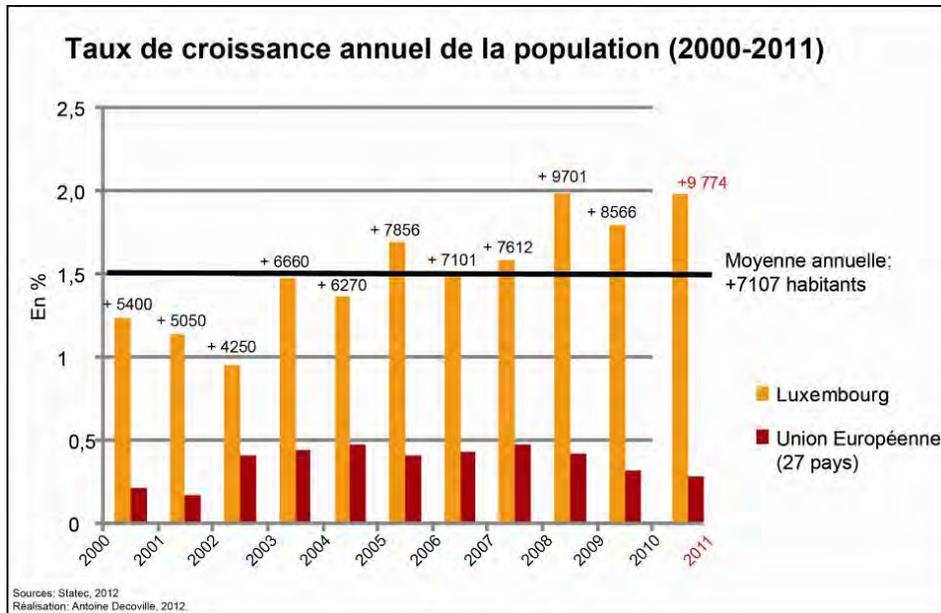
La stratégie de mobilité « MoDu »

I Les constats et les défis au niveau national

Les constats socio-économiques



08013-2012.03.12.10



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



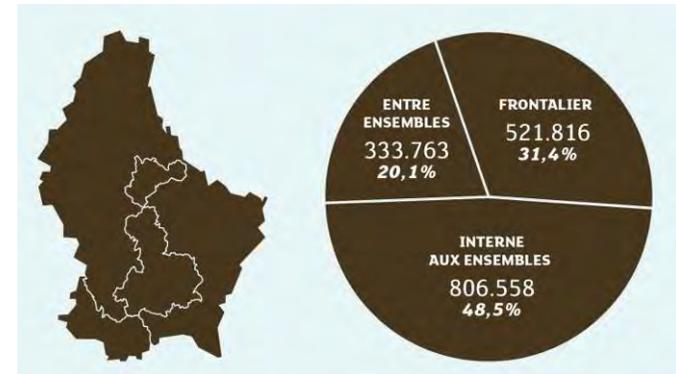
LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

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



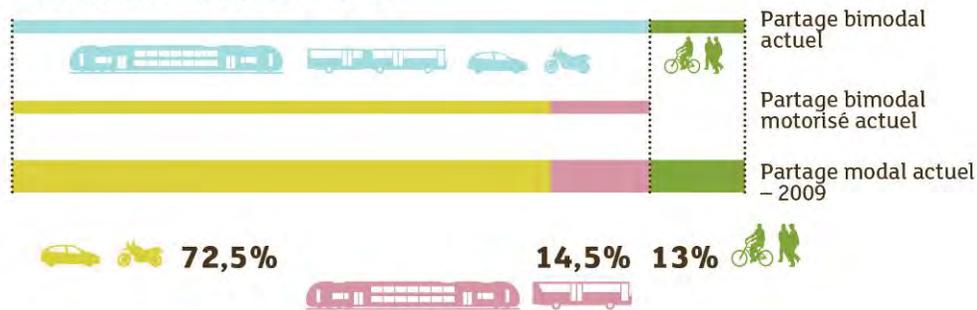
LE GOUVERNEMENT
 DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
 Ministère du Développement durable
 et des Infrastructures

I. Les 4 objectifs

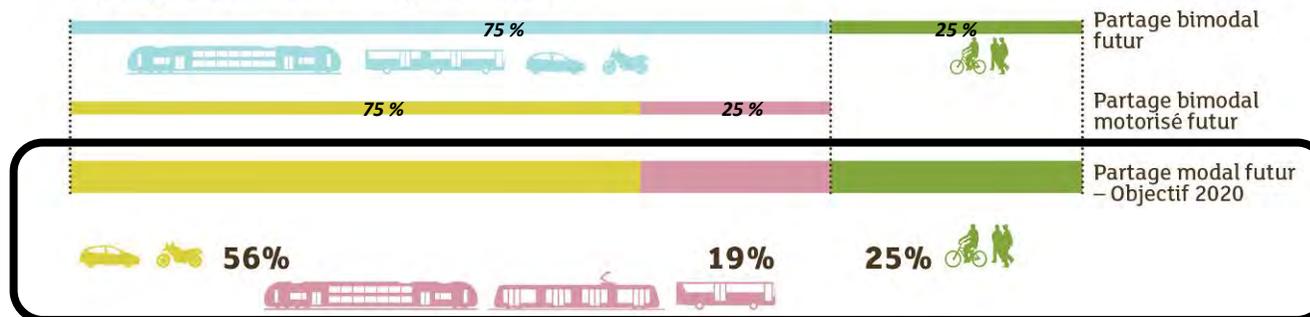


08013-2012.03.12.10

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

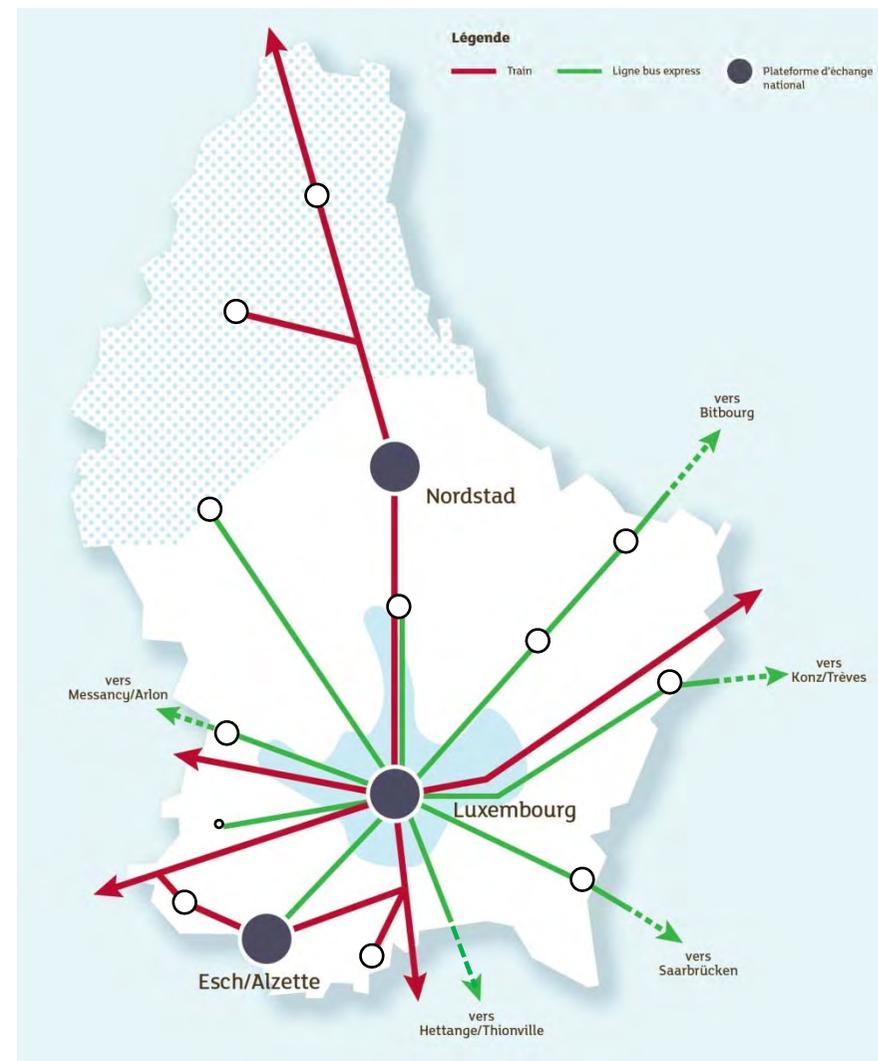


MODU
MOBILITÉ DURABLE
nohalteg Mobilitéët

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



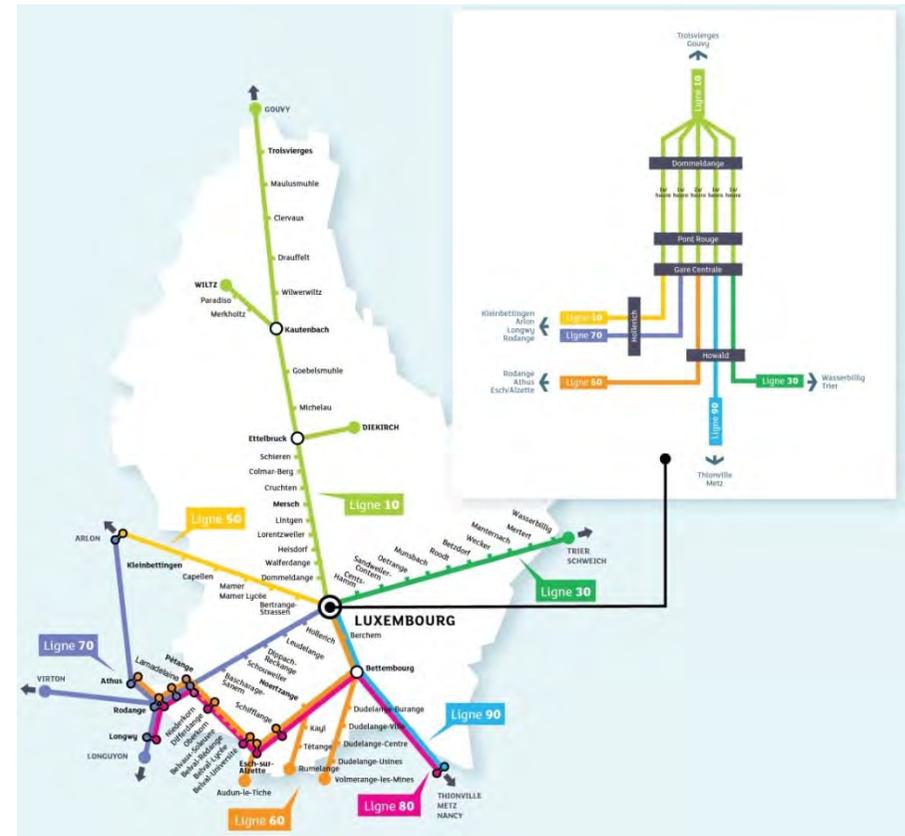
II La stratégie de mobilité Niveau national et transfrontalier



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

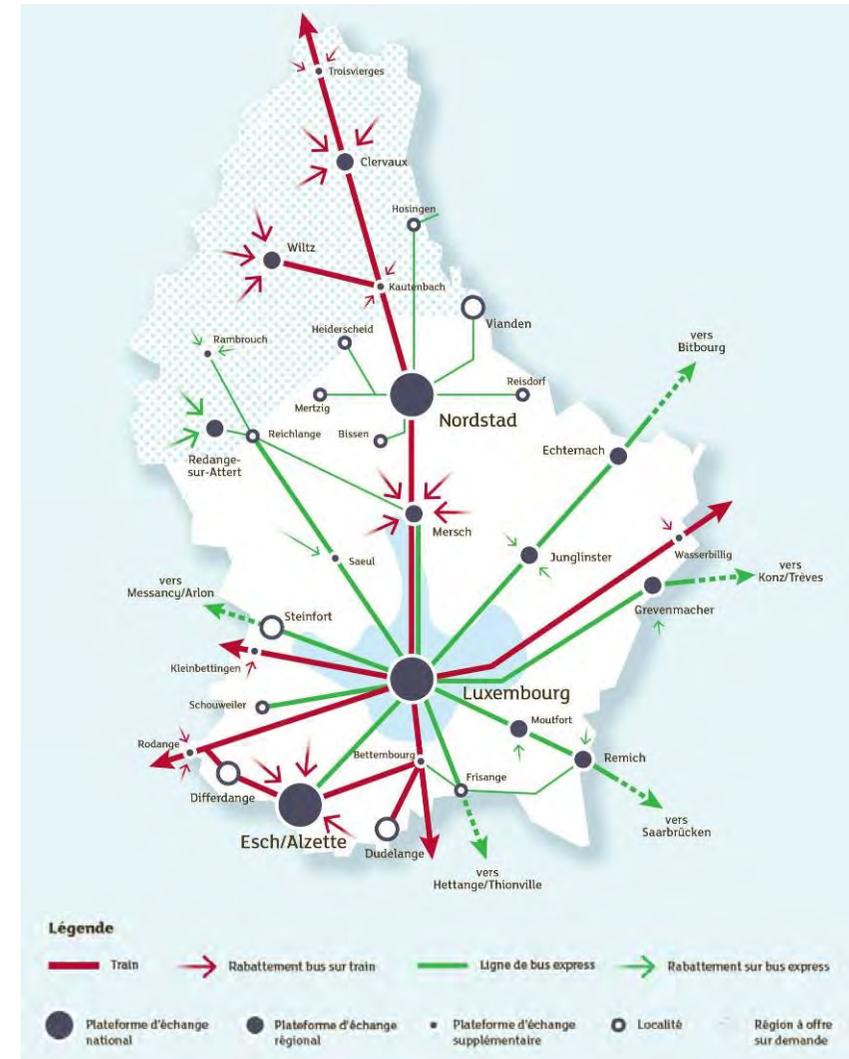


MODU
MOBILITÉ DURABLE
nohaltig Mobilität

08/013-2012.03.12.10

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)



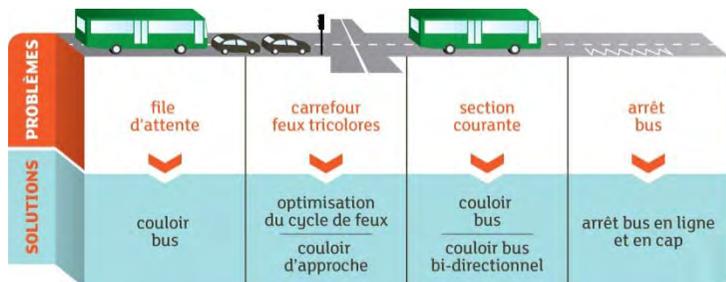
La stratégie de mobilité

Mise en place des facilités pour bus pour les corridors principaux



08013-2012.03.12.10

- 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

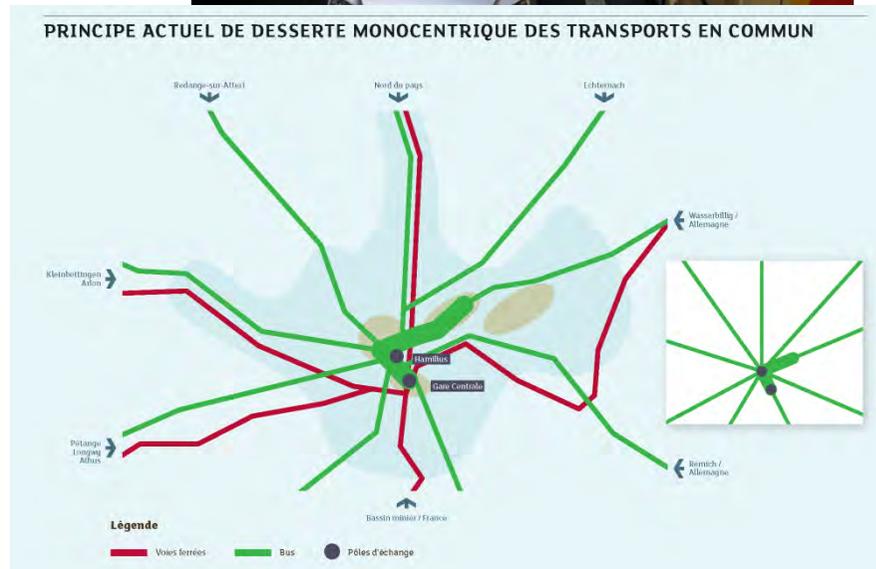
- De nombreuses lignes de bus
utilisent le même trajet

→ 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 tangentes

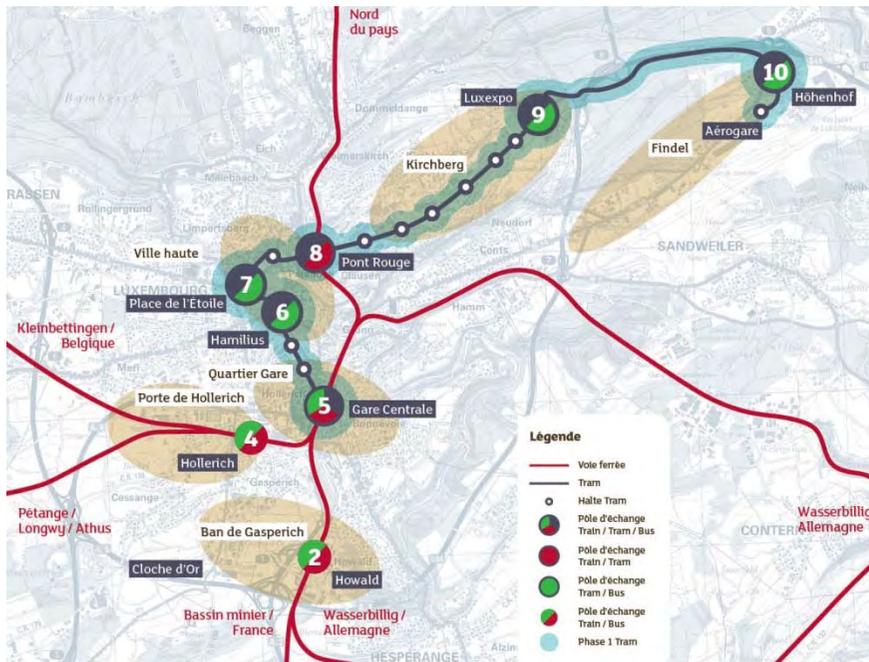


II La stratégie de mobilité La Ville de Luxembourg et sa périphérie

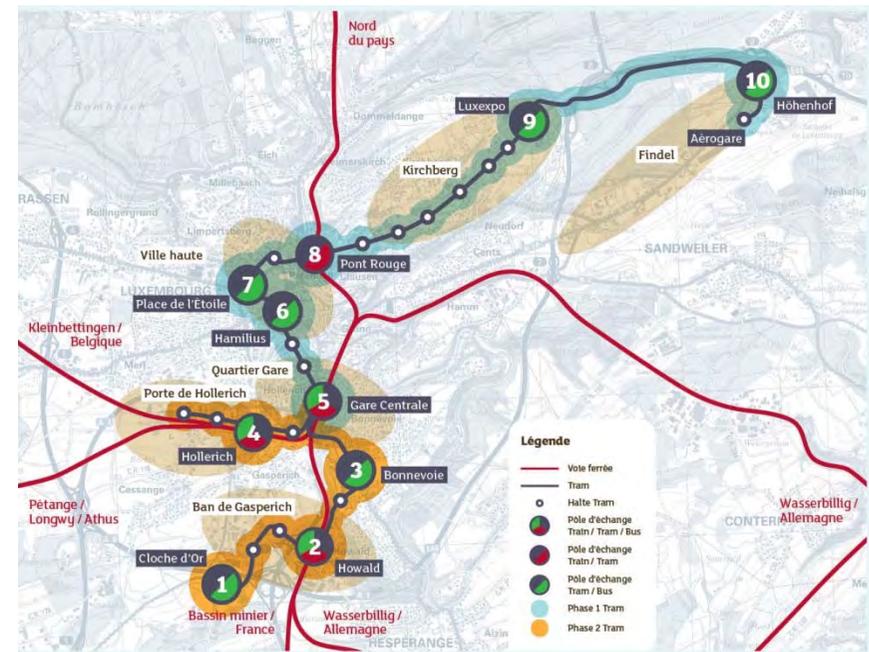


08013-2012.03.12.10

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



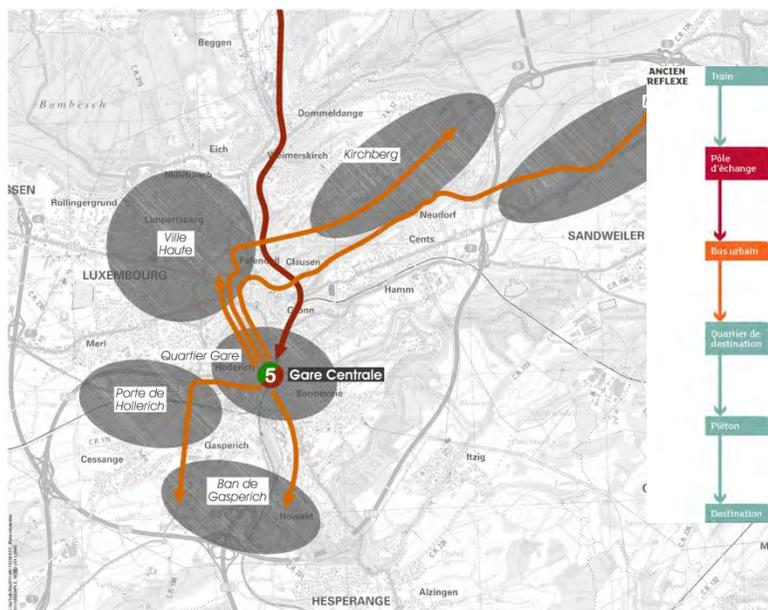
II La stratégie de mobilité « MoDu »

Les avantages des pôles d'échange

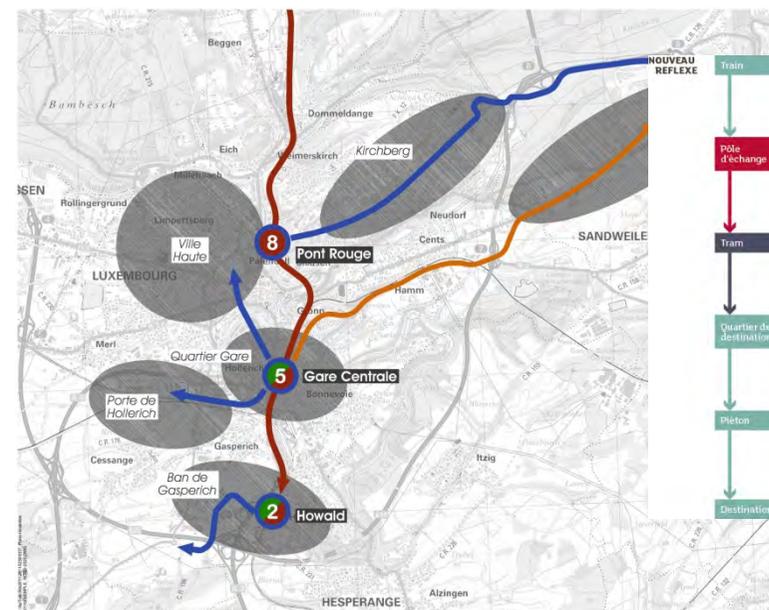


08013-2012.03.12.10

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 »

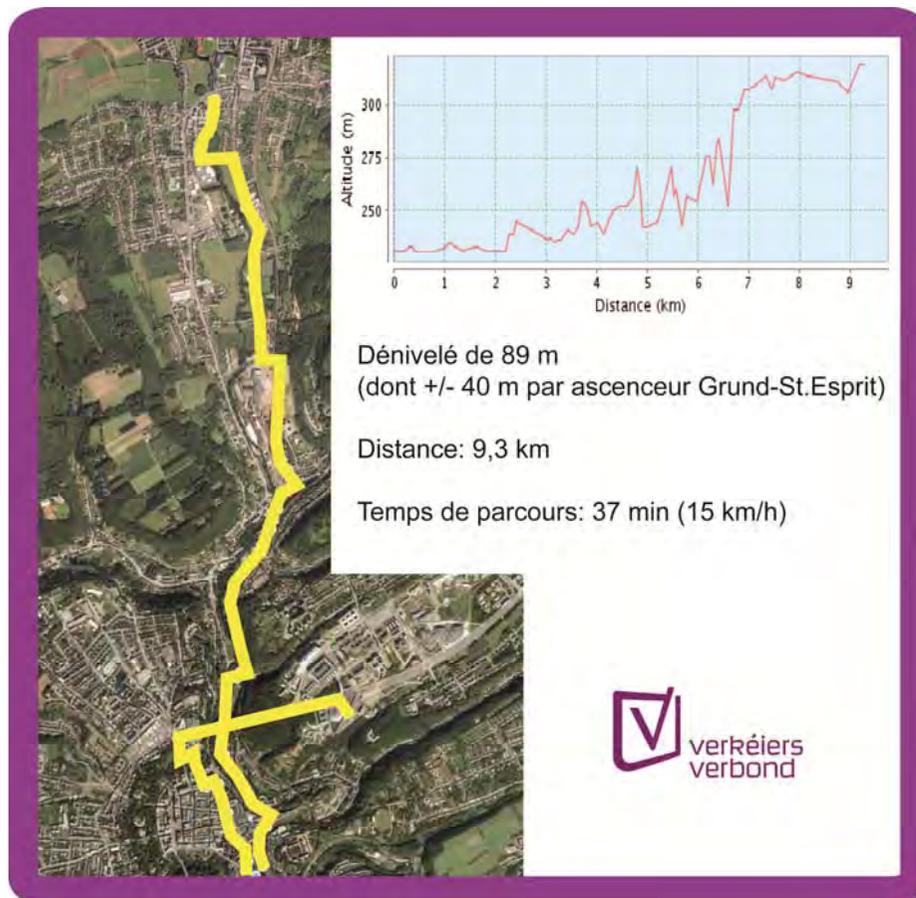
Pôle d'échange « Pont Rouge »



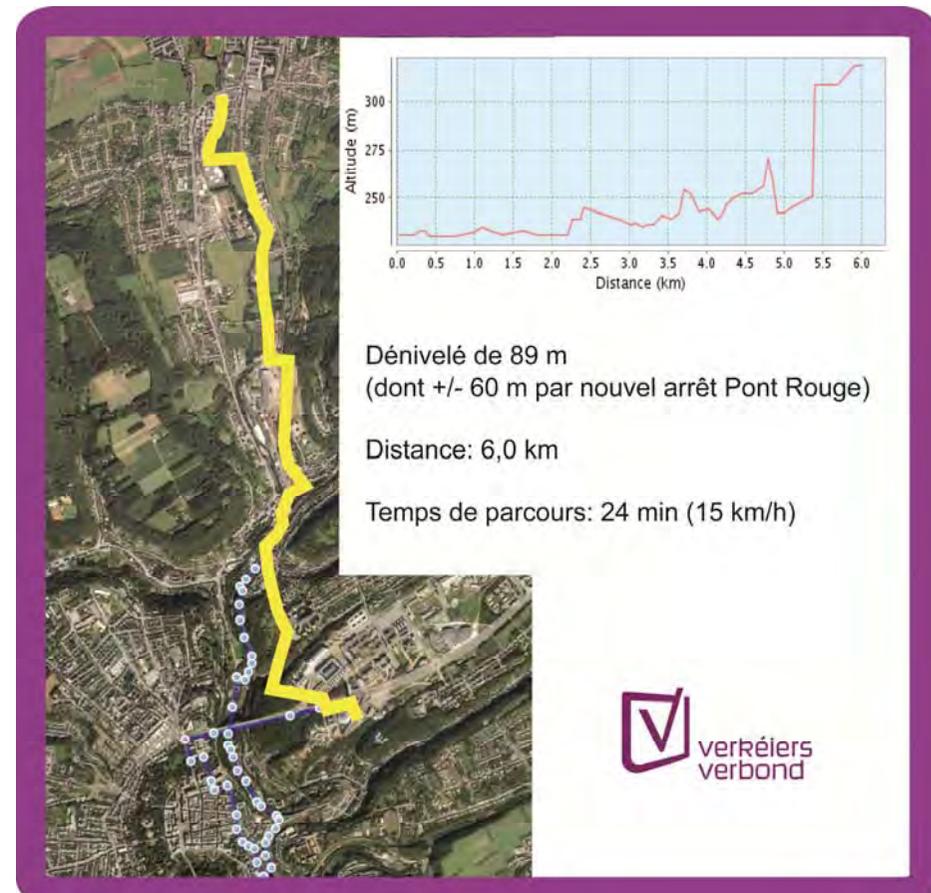
08013-2012.03.12.10

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



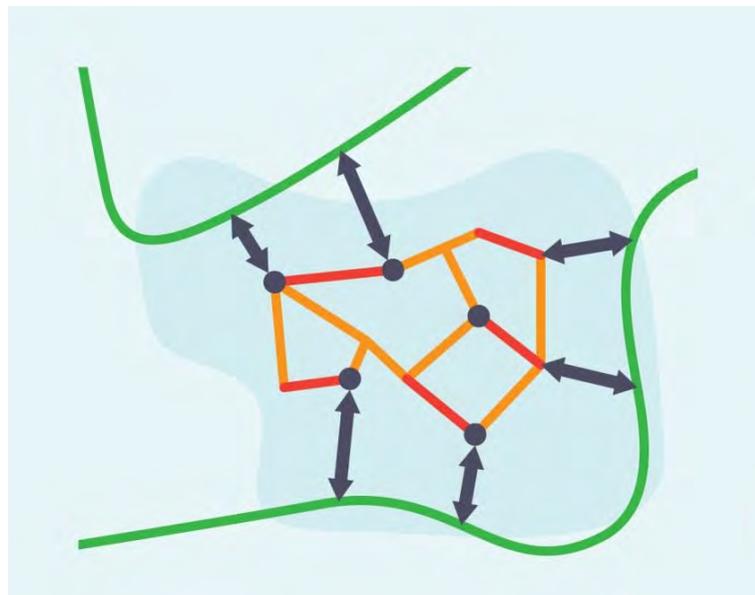
II La stratégie de mobilité Niveau national et transfrontalier



08013-2012.03.12.10

La mobilité douce

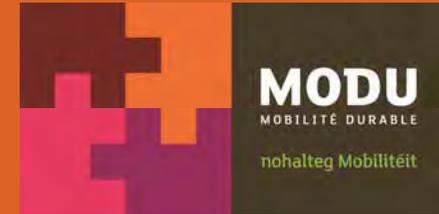
- Constitue un des principaux piliers de MoDu
- L'objectif est d'augmenter continuellement la part de la mobilité douce dans les trajets quotidiens
- La priorité réside dans la création de réseaux performants, cohérents et complets pour la mobilité douce



Légende

- Périmètre agglomération
- Centres d'attraction locaux
- Réseau national de pistes cyclables (réalisé 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

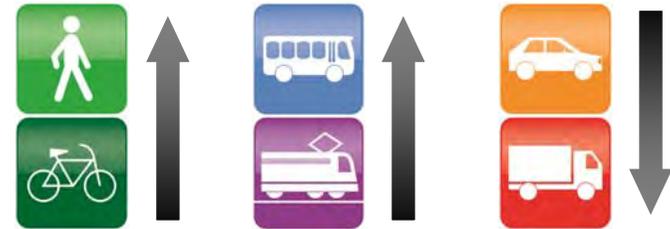


1. marche à pied
2. TC
3. vélo
4. voiture



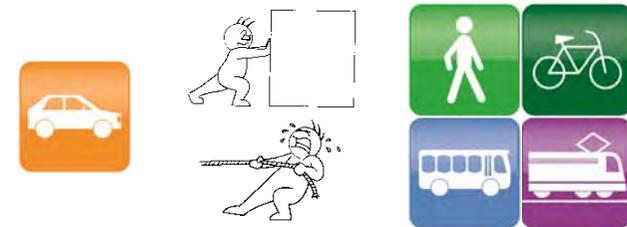
Grandes lignes

- Objectifs



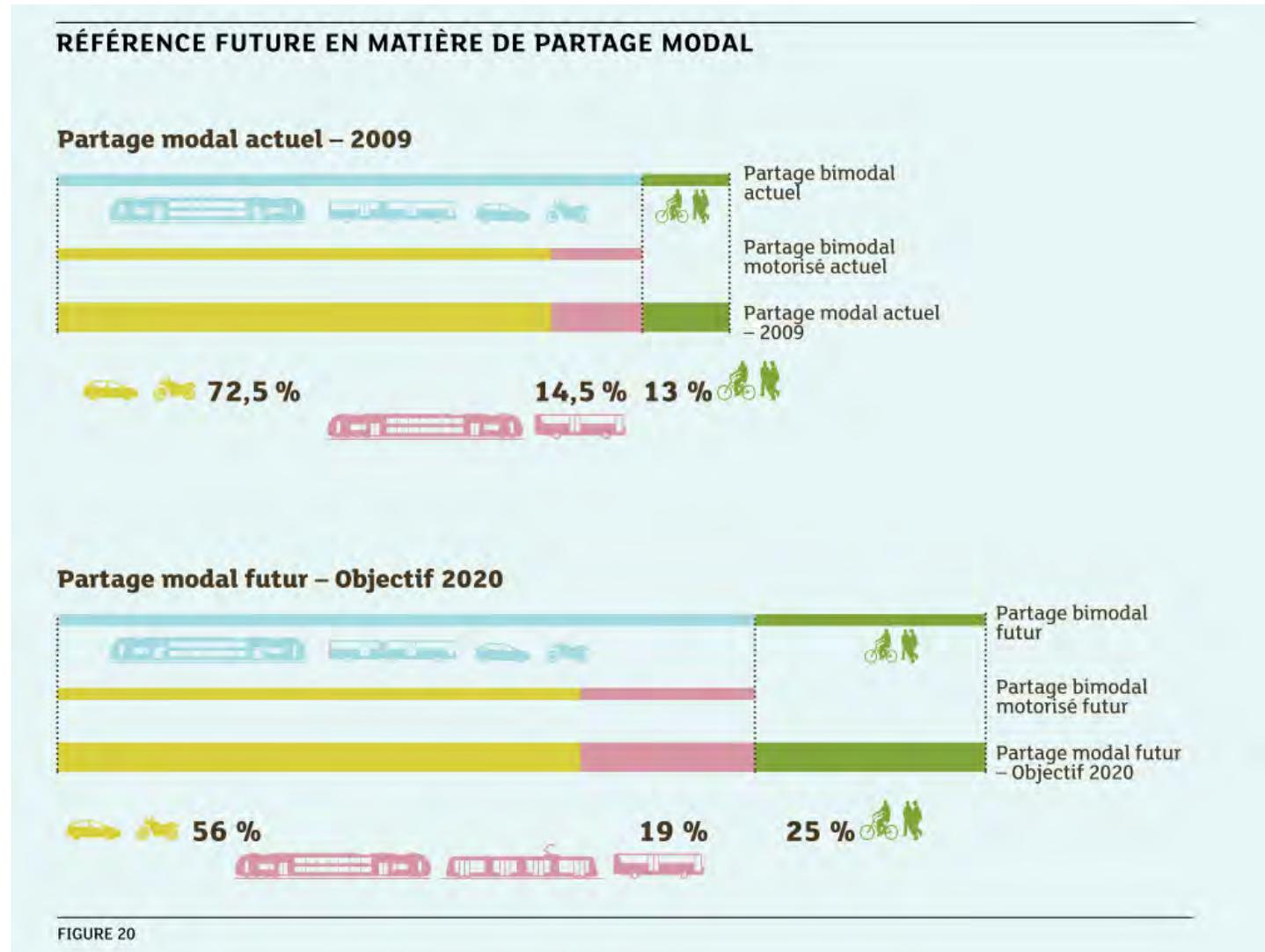
- Hierarchie des modes de transport

- Approche Push-Pull

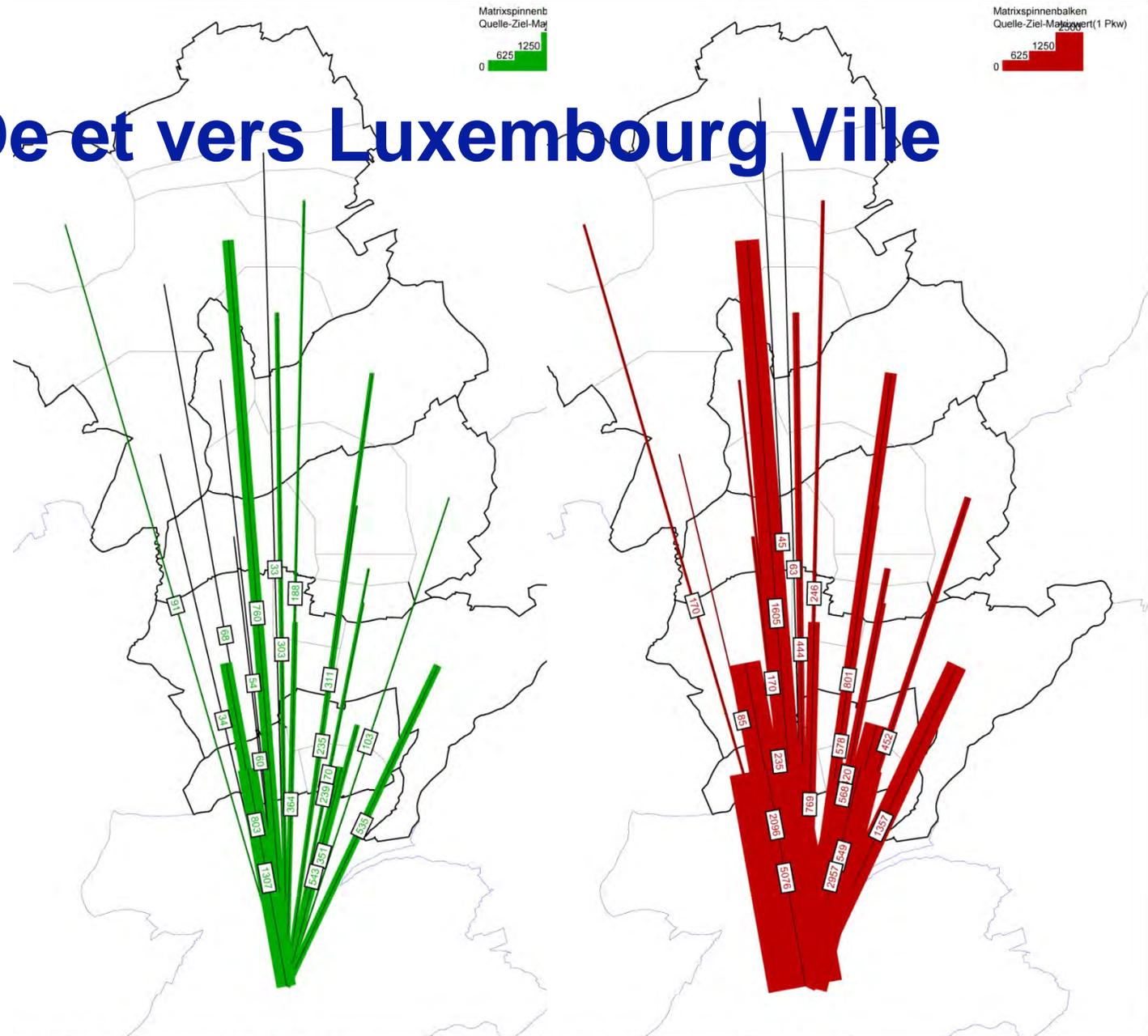


- Profiter des occasions, p.ex. travaux de maintenance

Situation actuelle et objectif (MoDu)

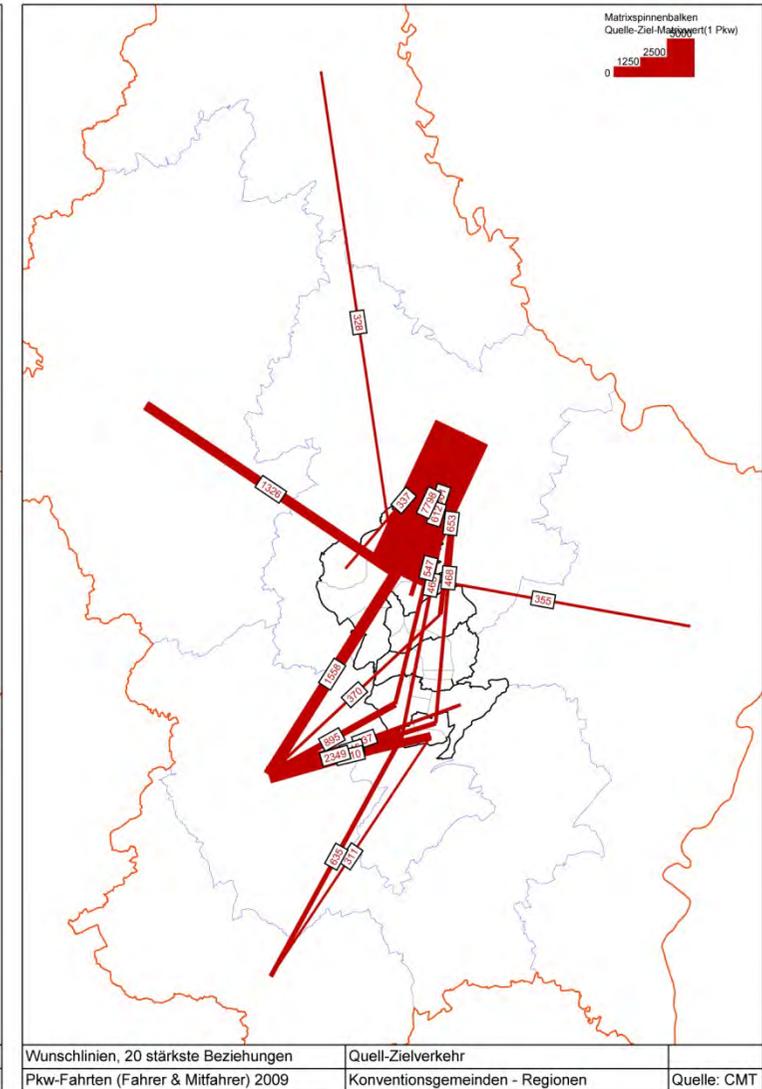
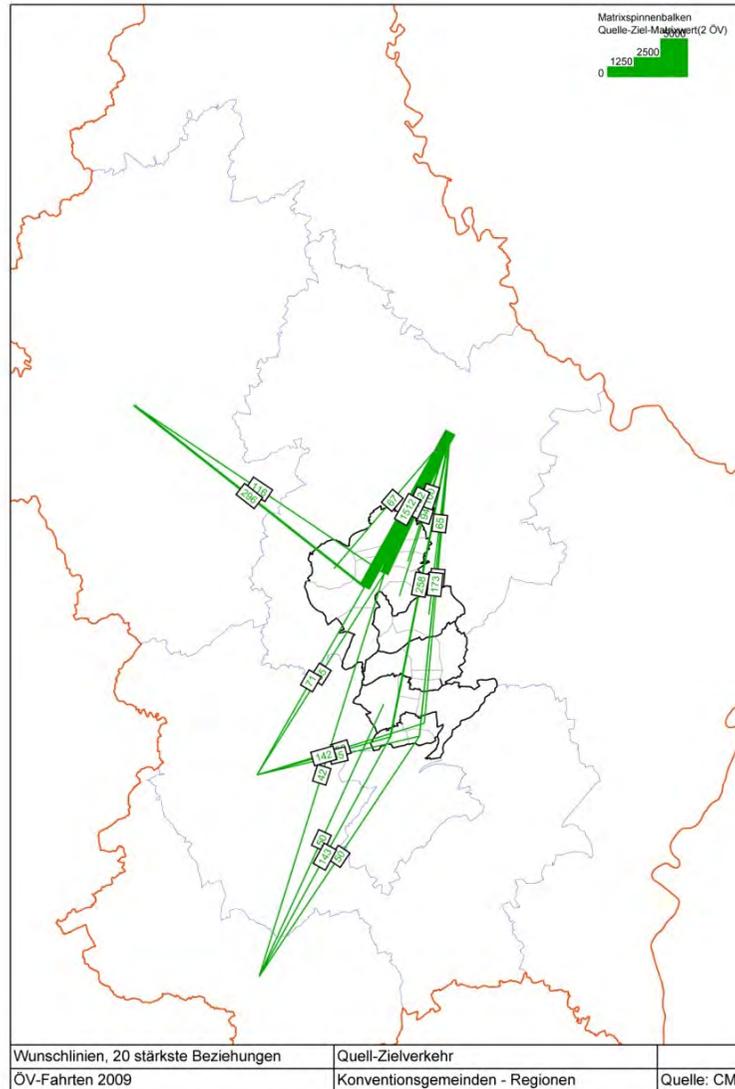


De et vers Luxembourg Ville



| 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



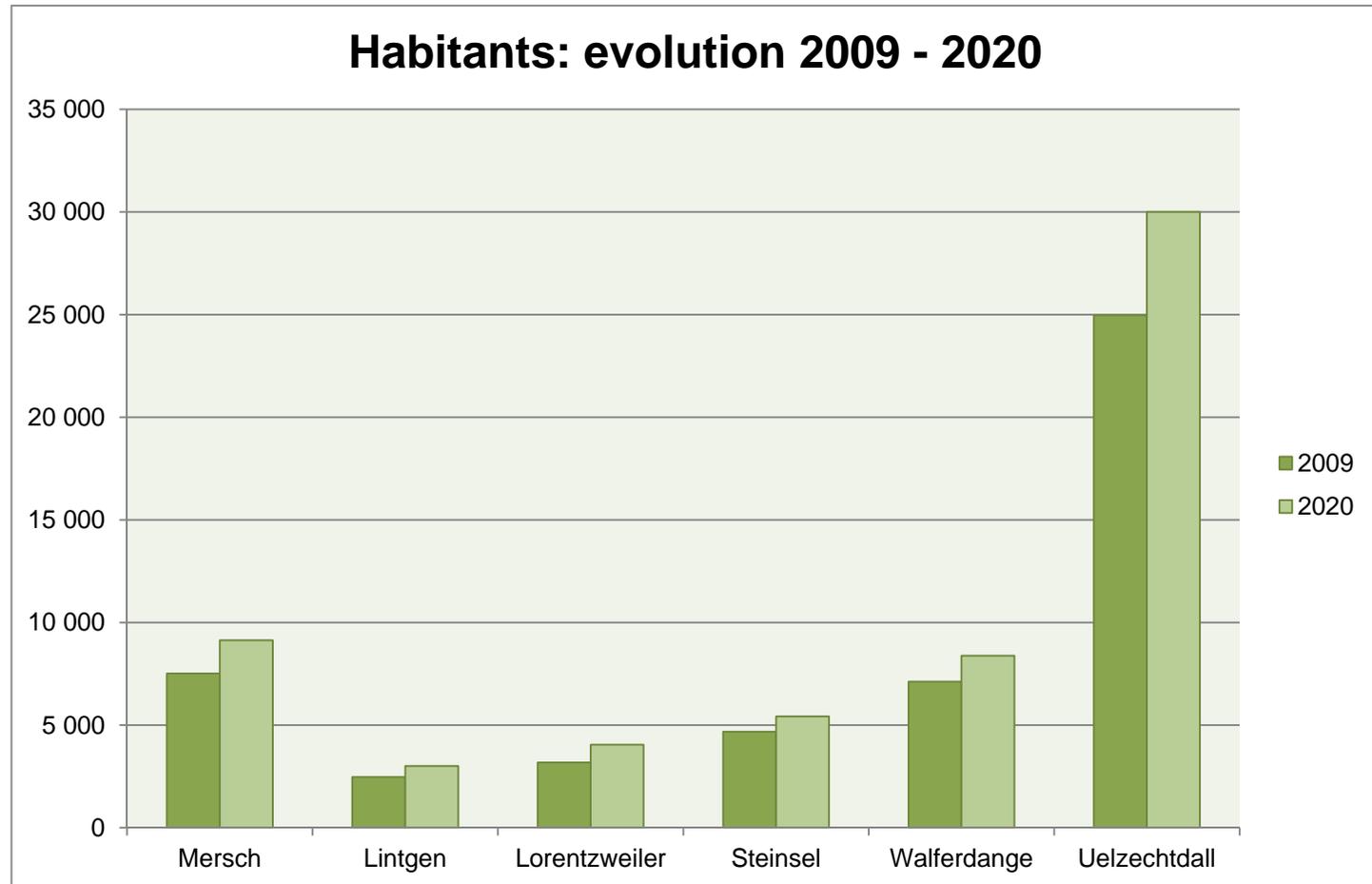


Analyse de la mobilité et des flux dans la vallée (2009)

- 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%)

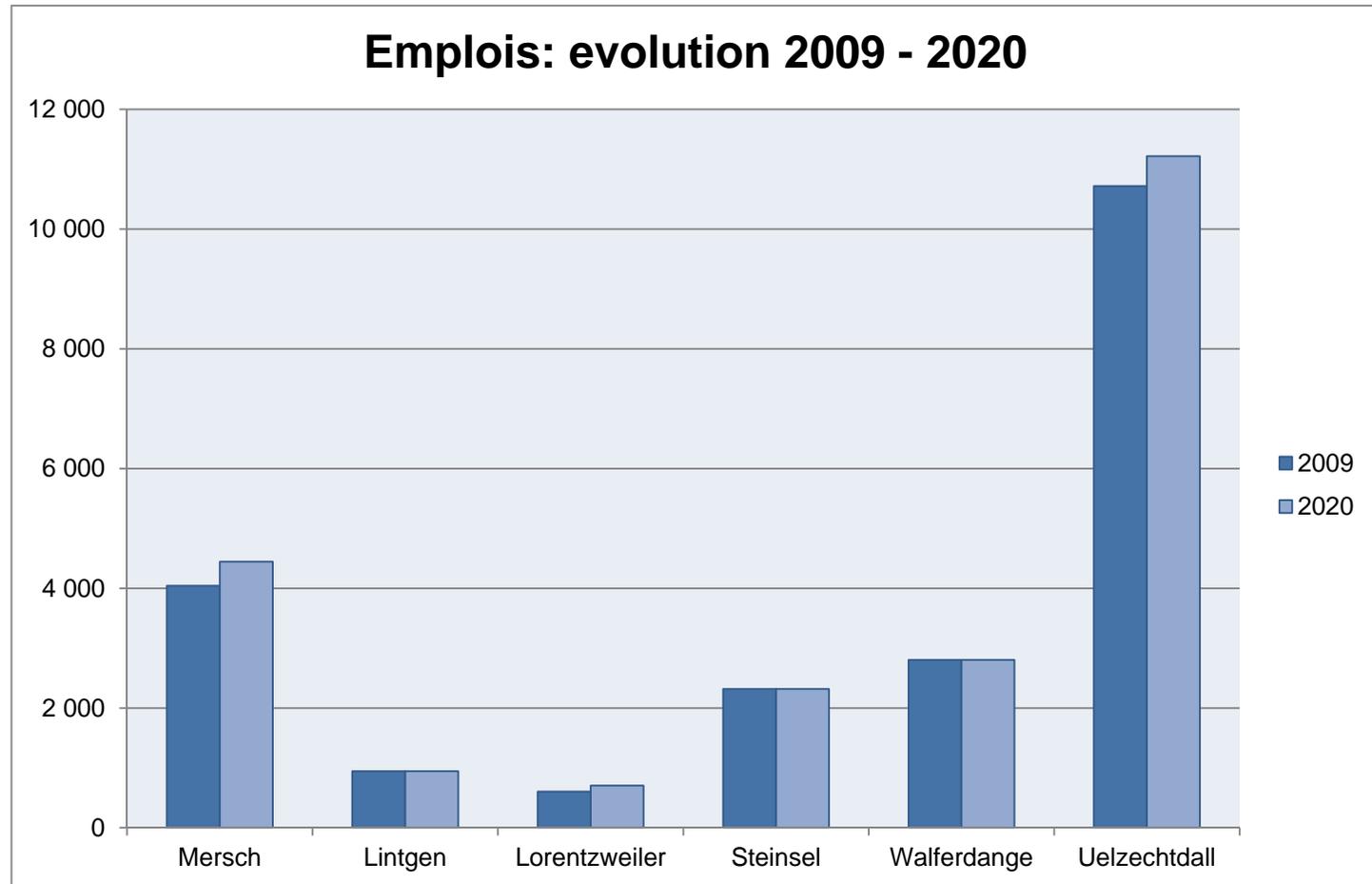
Données socio-économiques

Habitants 2020



Données socio-économiques III

Emplois 2020



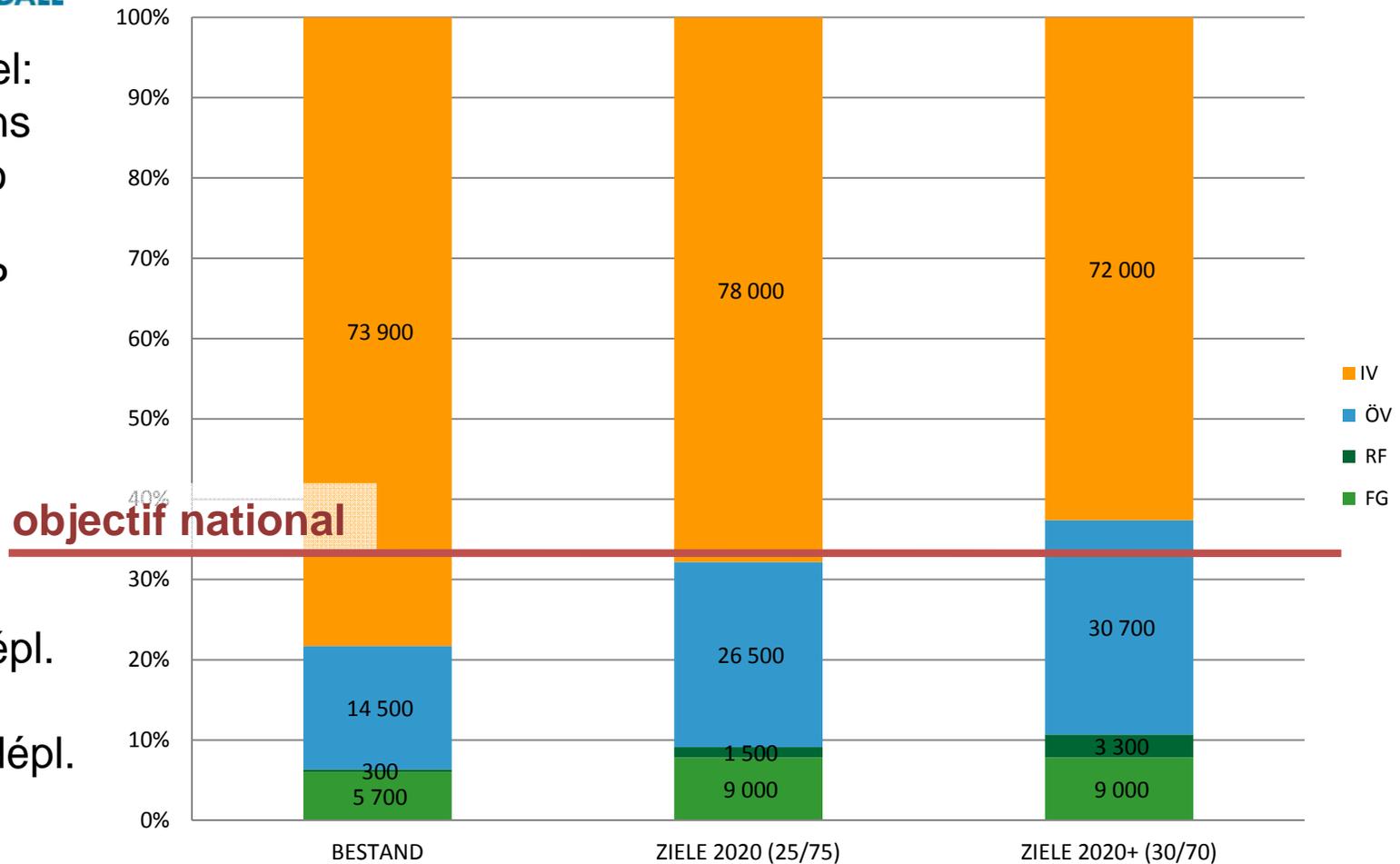


Objectifs – vallée de l’Alzette déplacements internes et o/d confondus

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

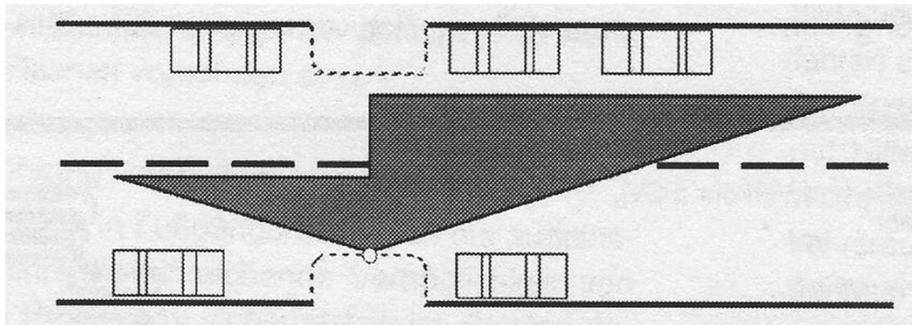
La mobilité douce

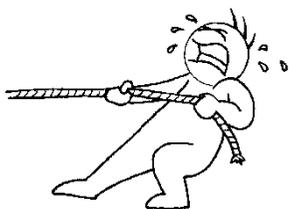


Mobilité douce

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

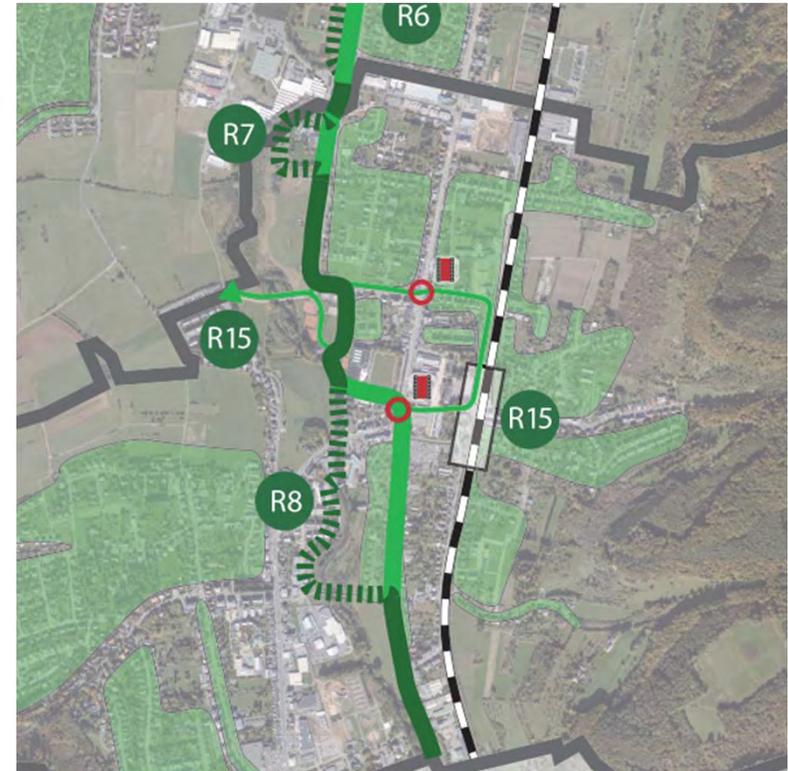
Amélioration ponctuelle de la PC 15 (p.ex. lien direct entre Hunsdorf et Lintgen)





PC15+ et accès aux gares et propositions pour Walferdange

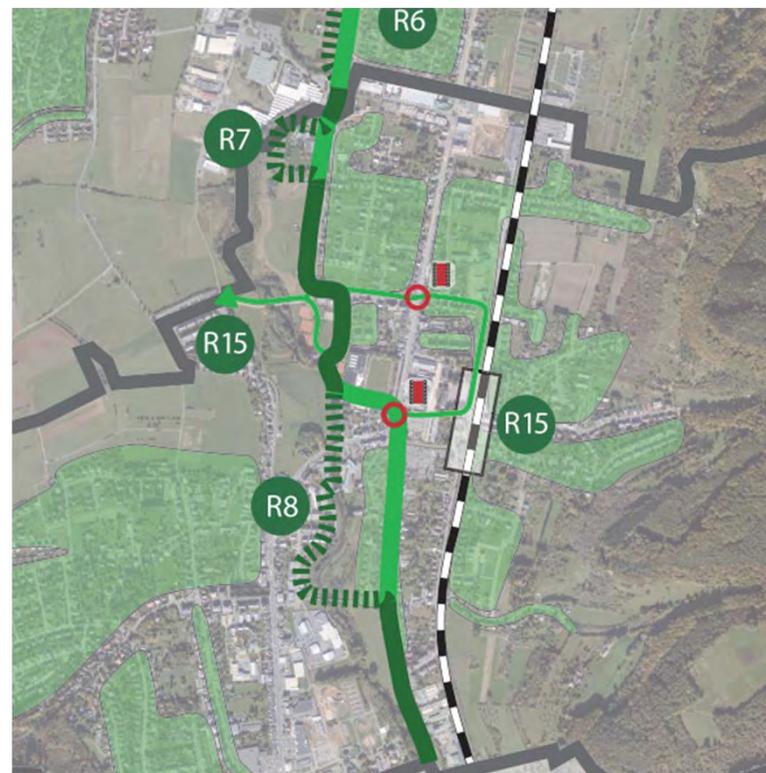
- Penser les vélo-routes nationales aussi comme les « autoroutes des cyclistes »
- Largeur exploitable (espacement) > 4m (dépassements)
- Si le tracé de la PC15 sera changée, adapter la signalisation mais garder les tronçons existants pour le réseau local





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

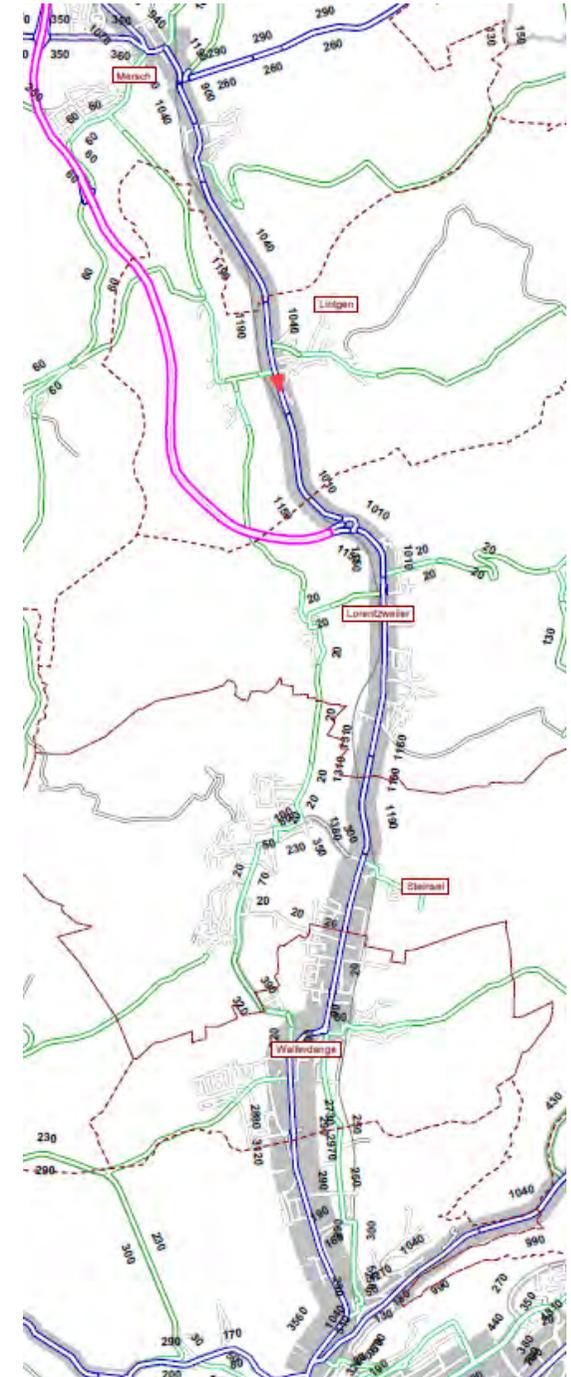
Les transports en commun



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

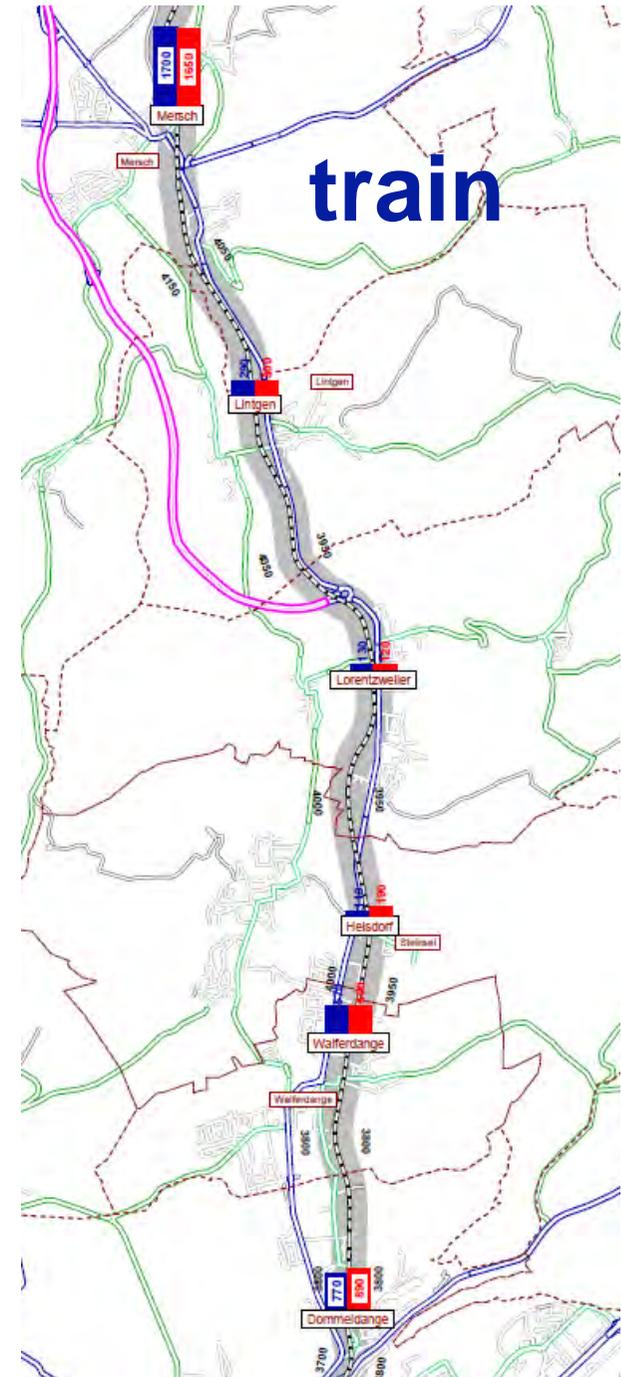




Serpent de charge ligne du Nord 2009

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

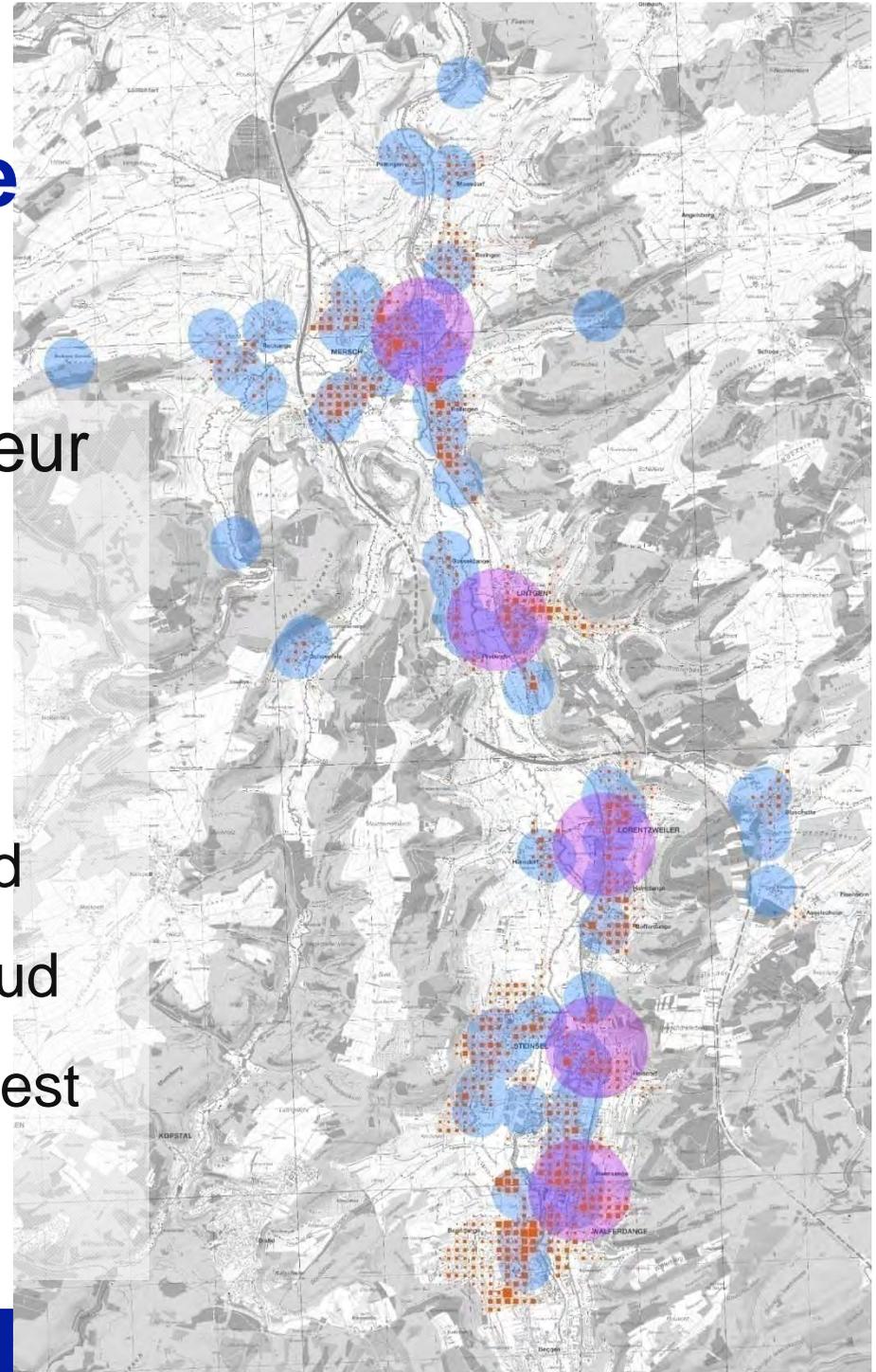
- entre Walferdange et Luxembourg: 7.600 voyageurs deux sens confondus



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

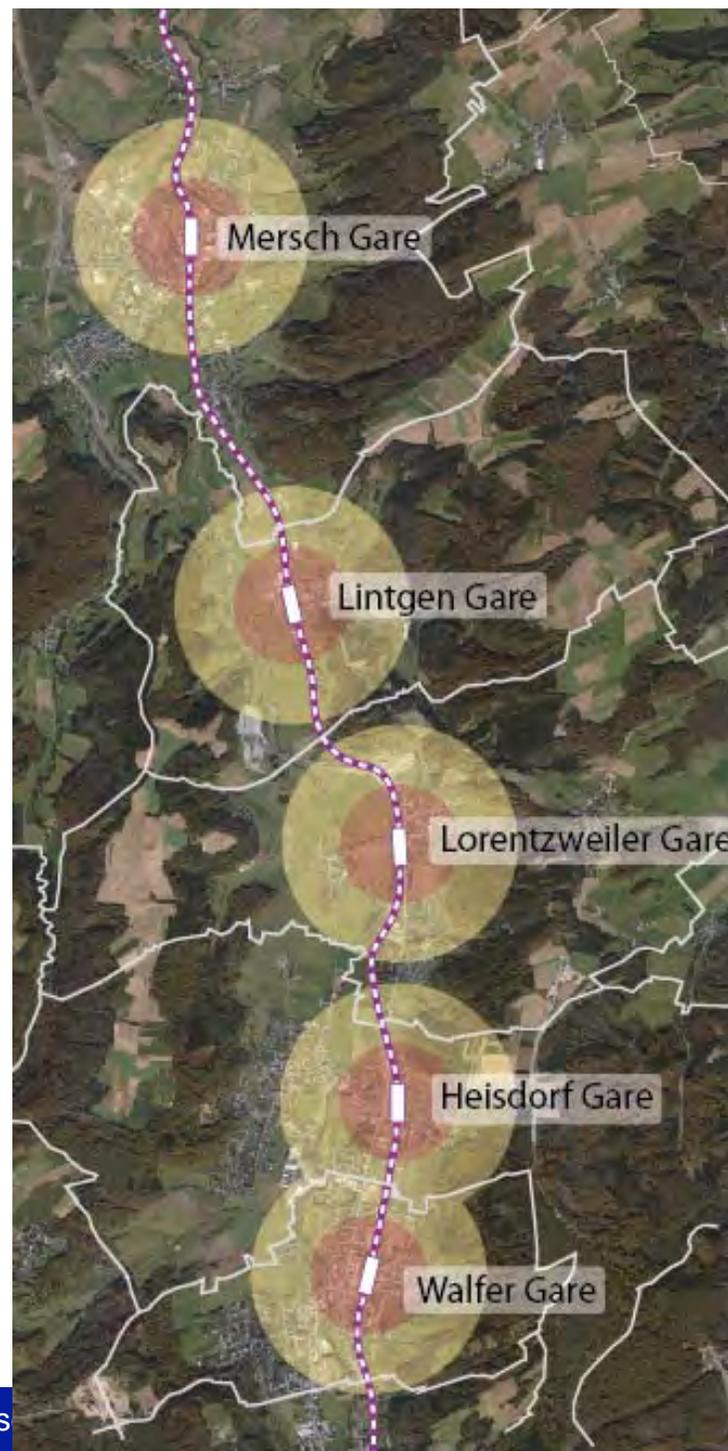


Prolongement des quais de la gare de Heisdorf vers le nord

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



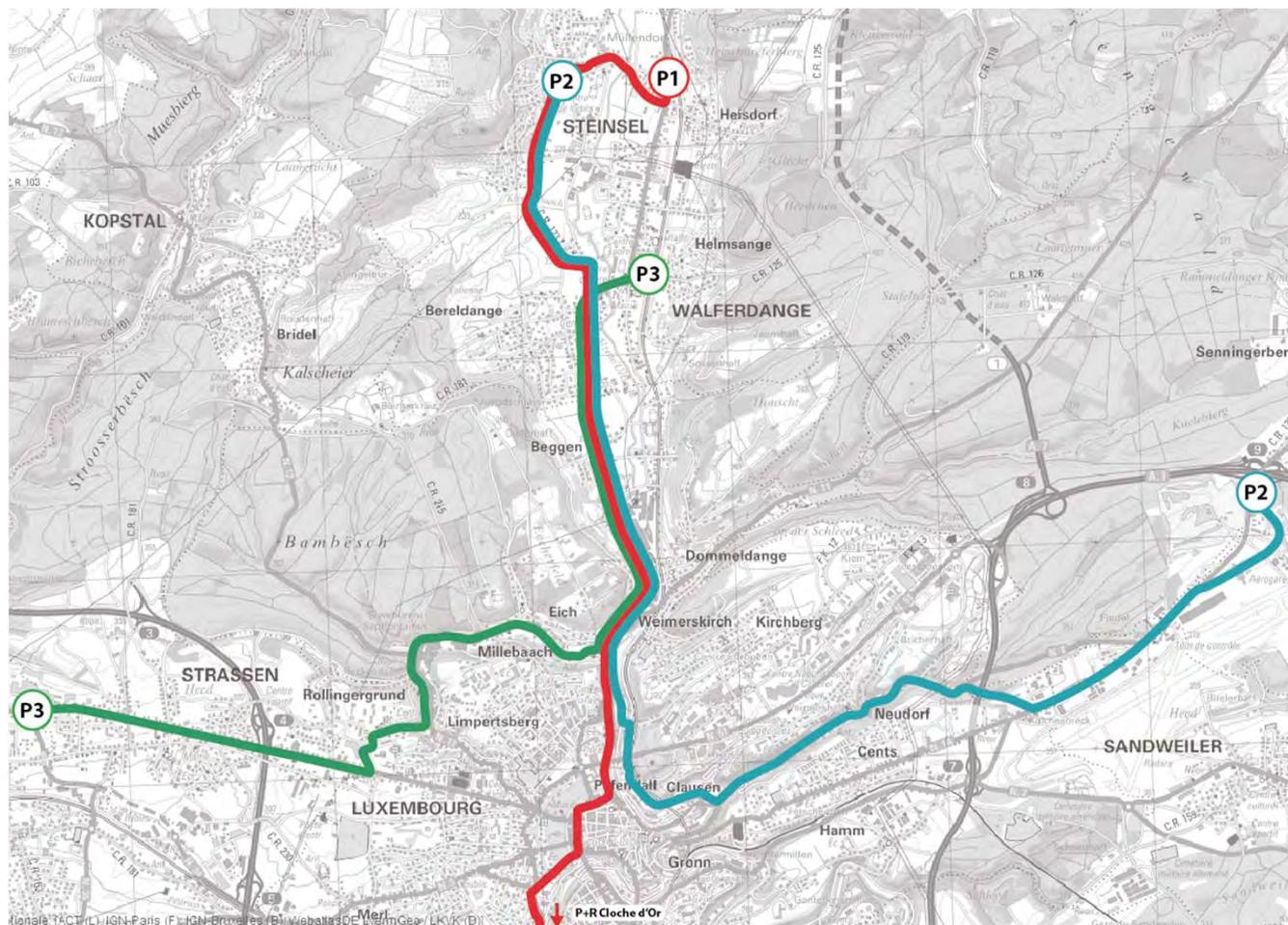
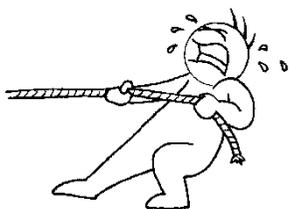


Propositions

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





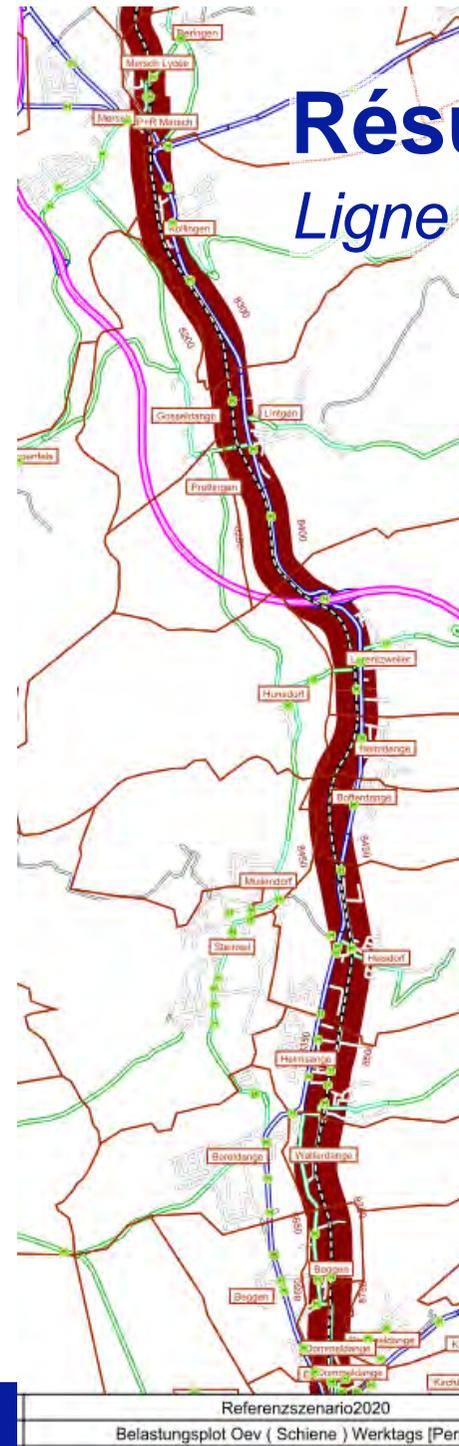
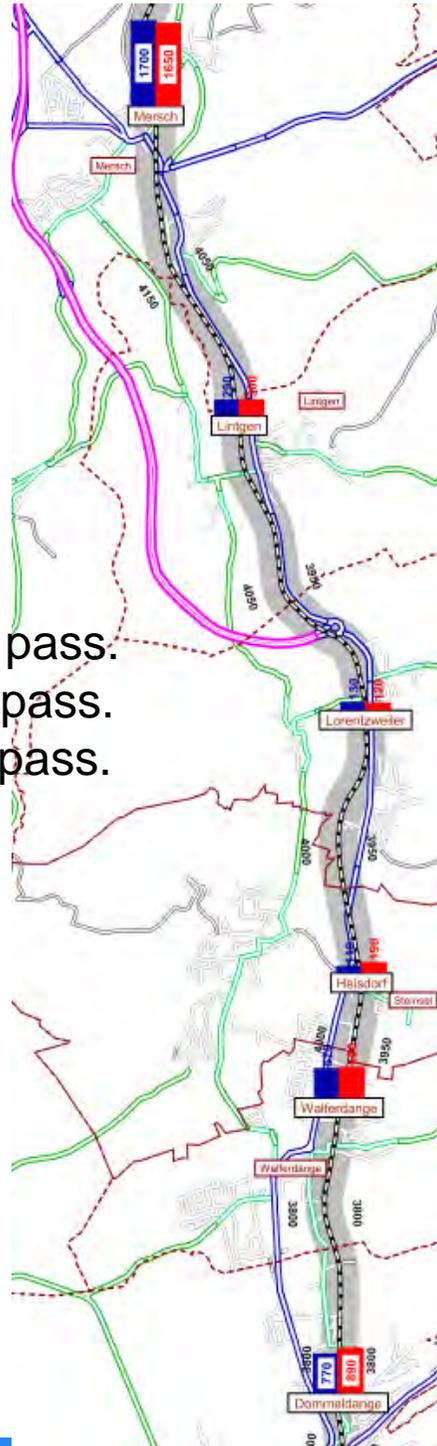
Ligne 102 adaptée

- 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 ferroviaire





Résultats

Ligne 290

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



Referenzszenario2020

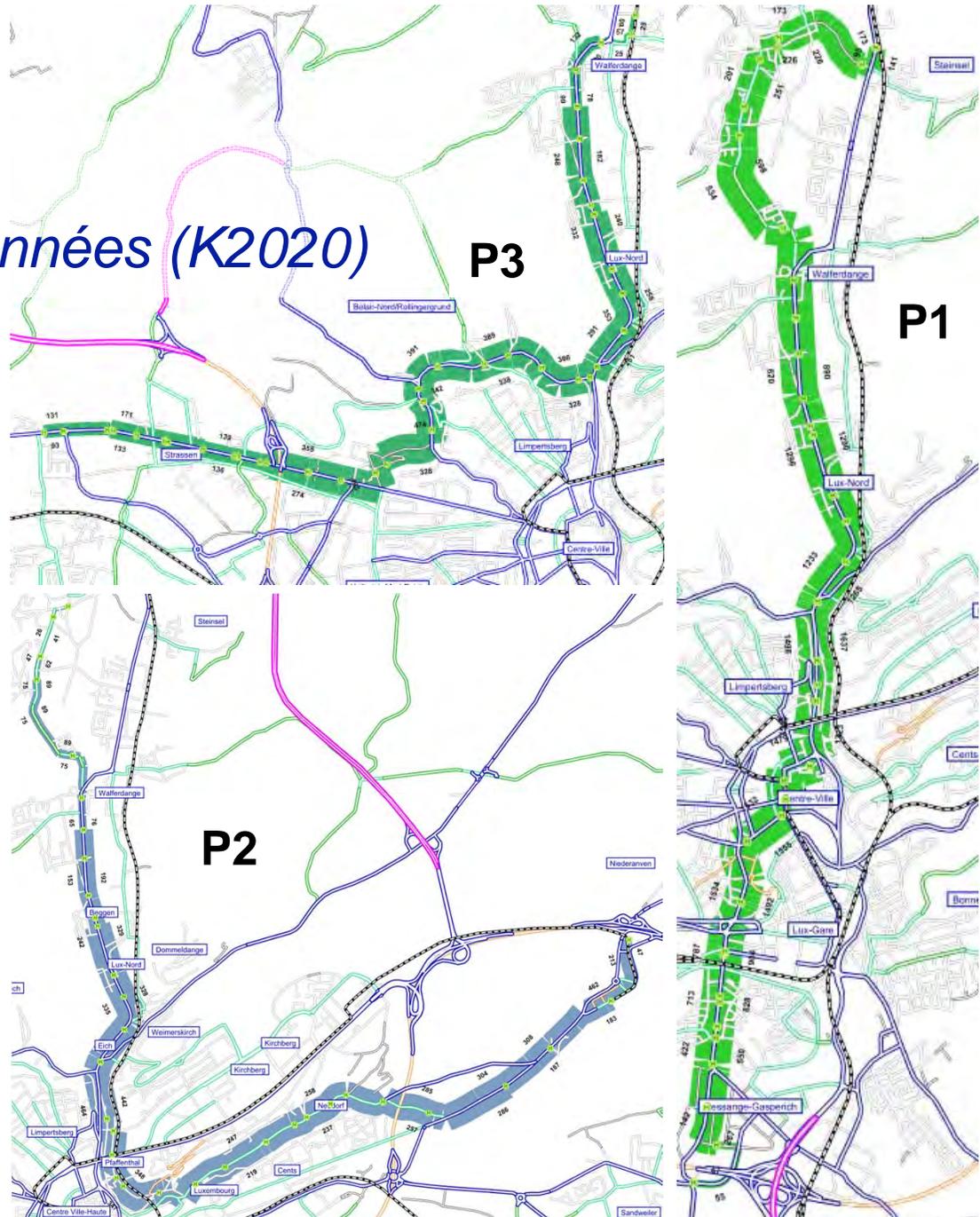


Konzept 2020

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)



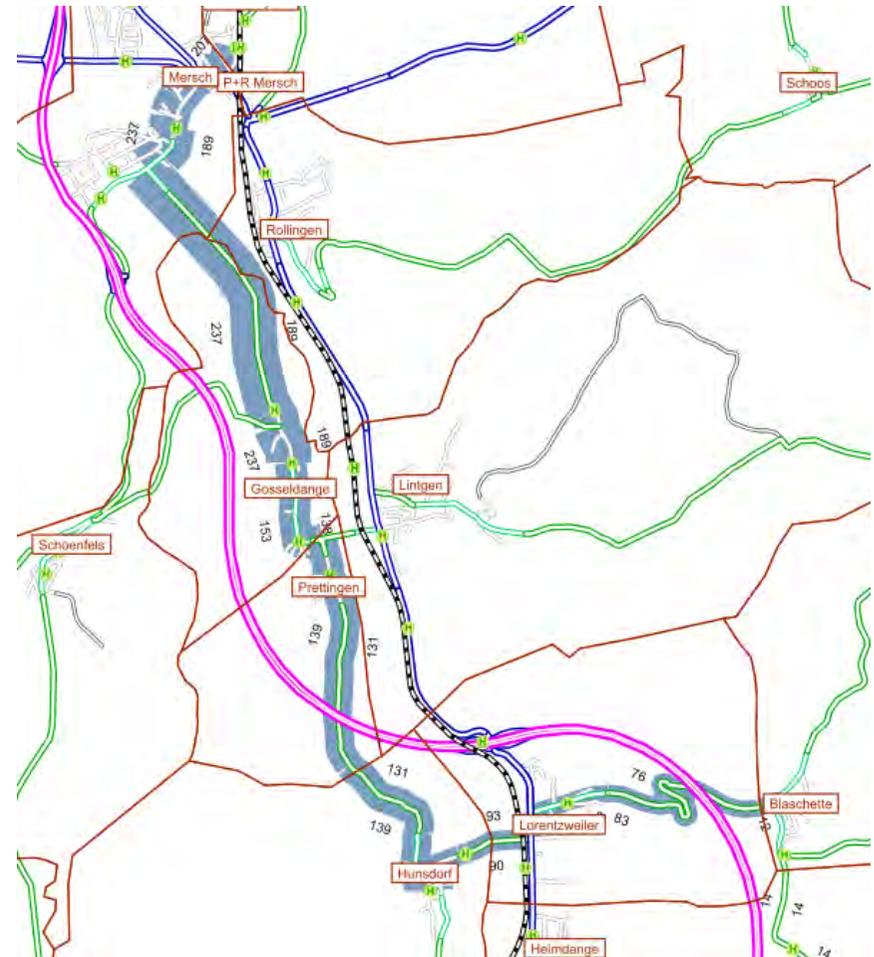


Résultats

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:

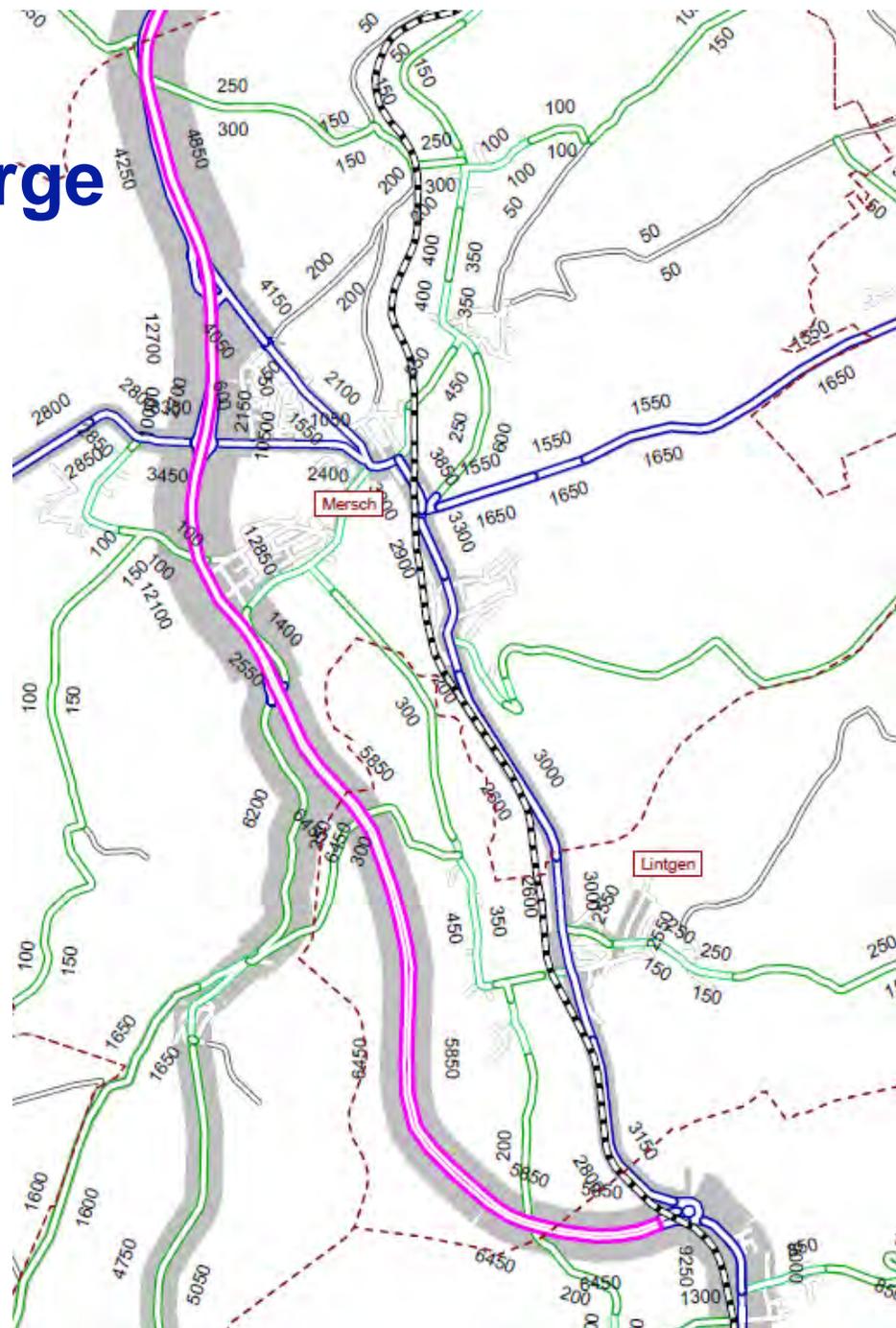
A7: 12.000 véhicules/j.



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

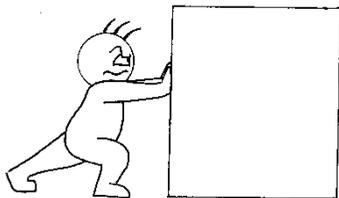


- Trafic interne et origine/destination:
5.780 véhicules/13h
entre Mersch et Bereldange (ensemble de la vallée)
entre 6:00 et 19:00 heures



- 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%





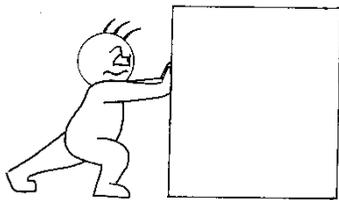
Evolution du trafic routier *après l'ouverture de l'échangeur Lorentzweiler*

- **-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

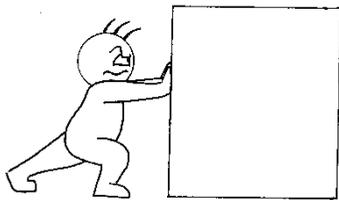
- **+27%** au tronçon Lorentzweiler – Blaschette (CR122)



Voitures particulières et poids lourds

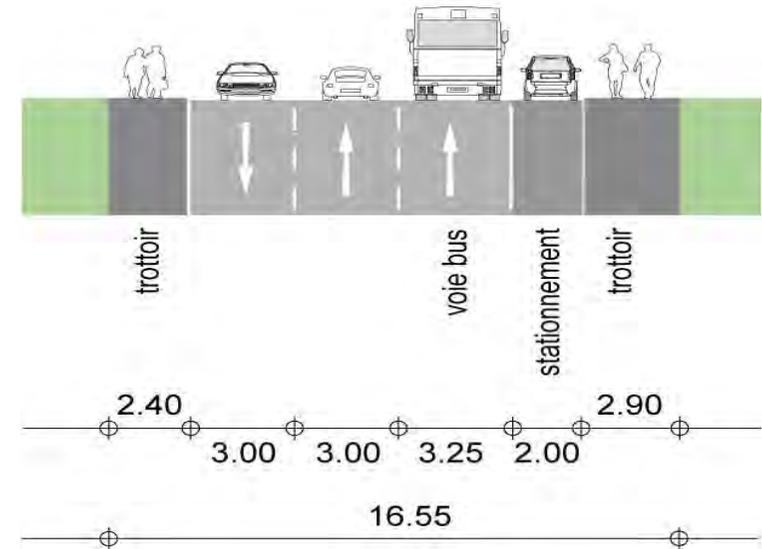


- Zones de rencontre dans les centres des localités
- « Pförtneranlage » à Lorentzweiler (selon évaluation après mise en service A7)
- Introduire la réglementation « restrictive » du « Parkraummanagement (PRM) » selon « Plan Sectoriel de Transports (PST) » dans la partie écrite du PAG / dans les règlements 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**

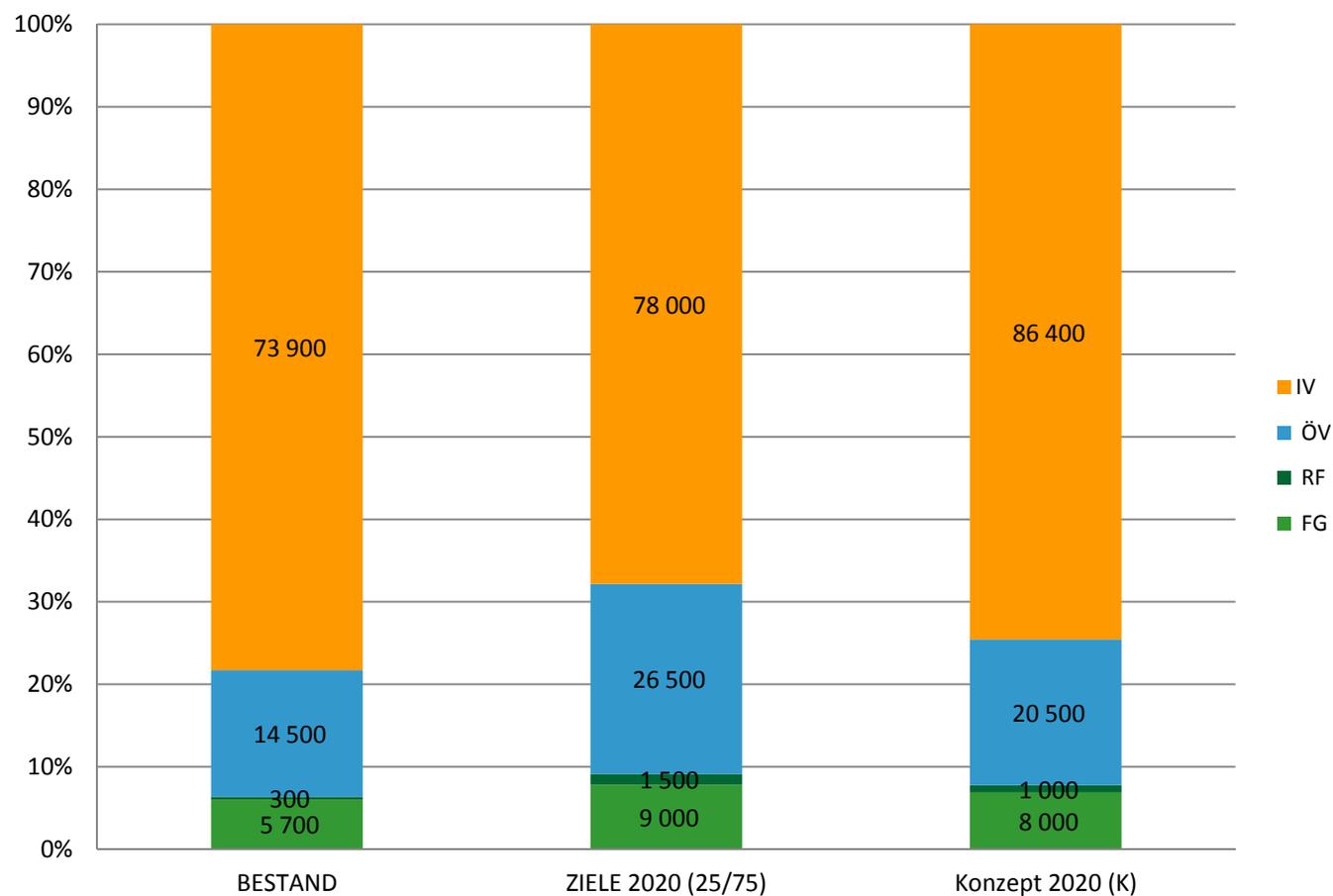


Résultats – vue globale II

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
 - „Pförtneranlage“ 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,...)



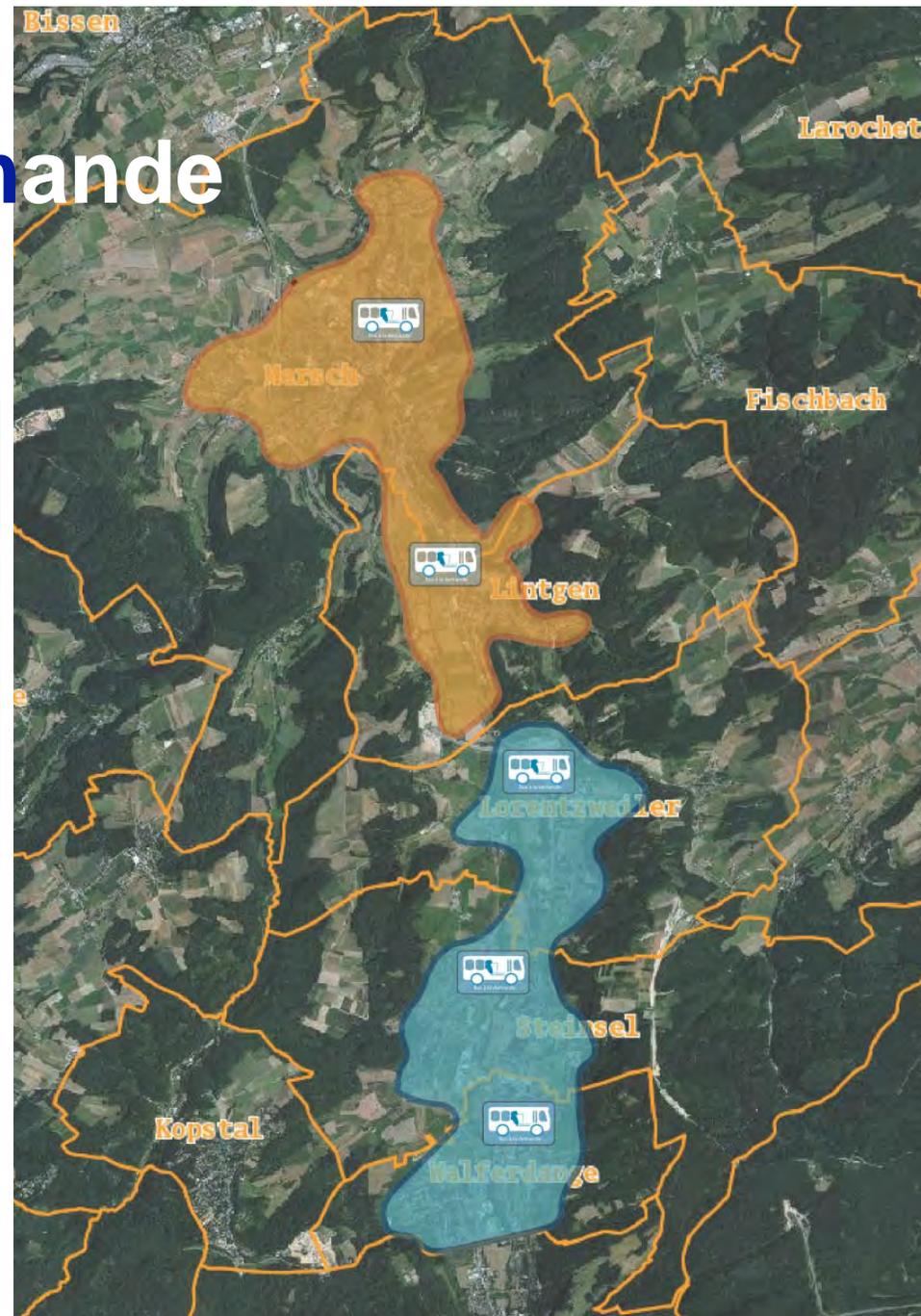
Bus à la demande



Deux zones de desserte:

Zone nord: communes de Mersch et Lintgen

Zone sud: communes de Lorentzweiler, Steinsel et Walferdange



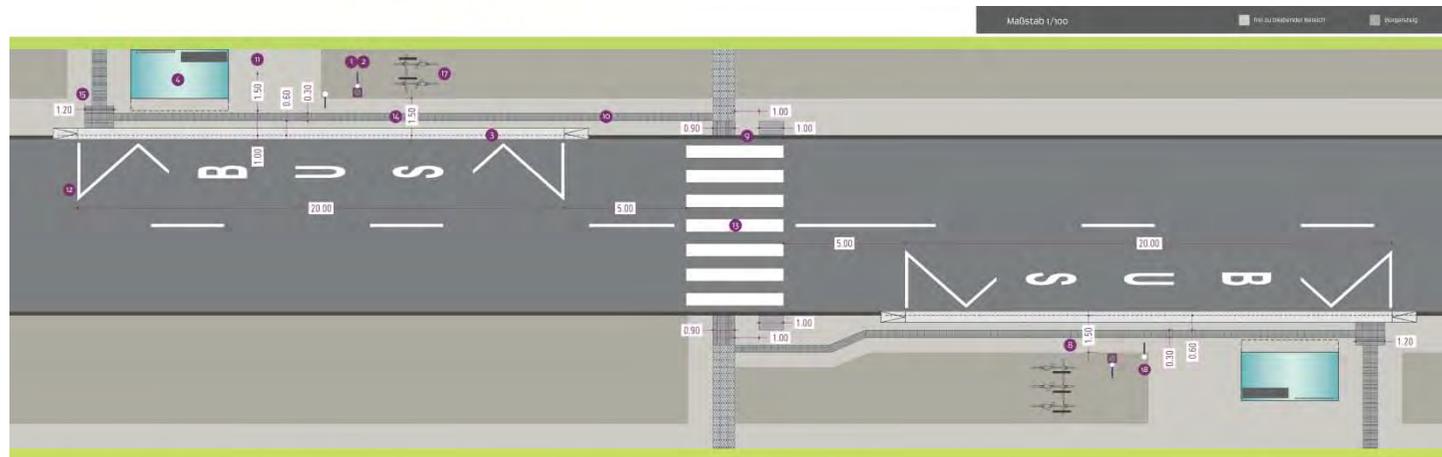


Arrêts bus

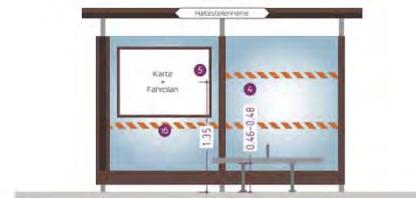
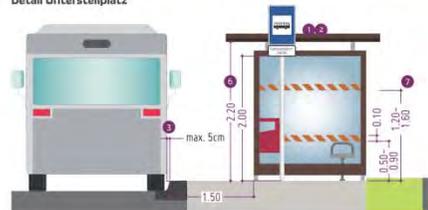


Recommandations pour l'aménagement d'arrêts de bus

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



Detail Unterstellplatz



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

Quelques projets concrets des P&CH

PC 2 Dommeldange-Kirchberg

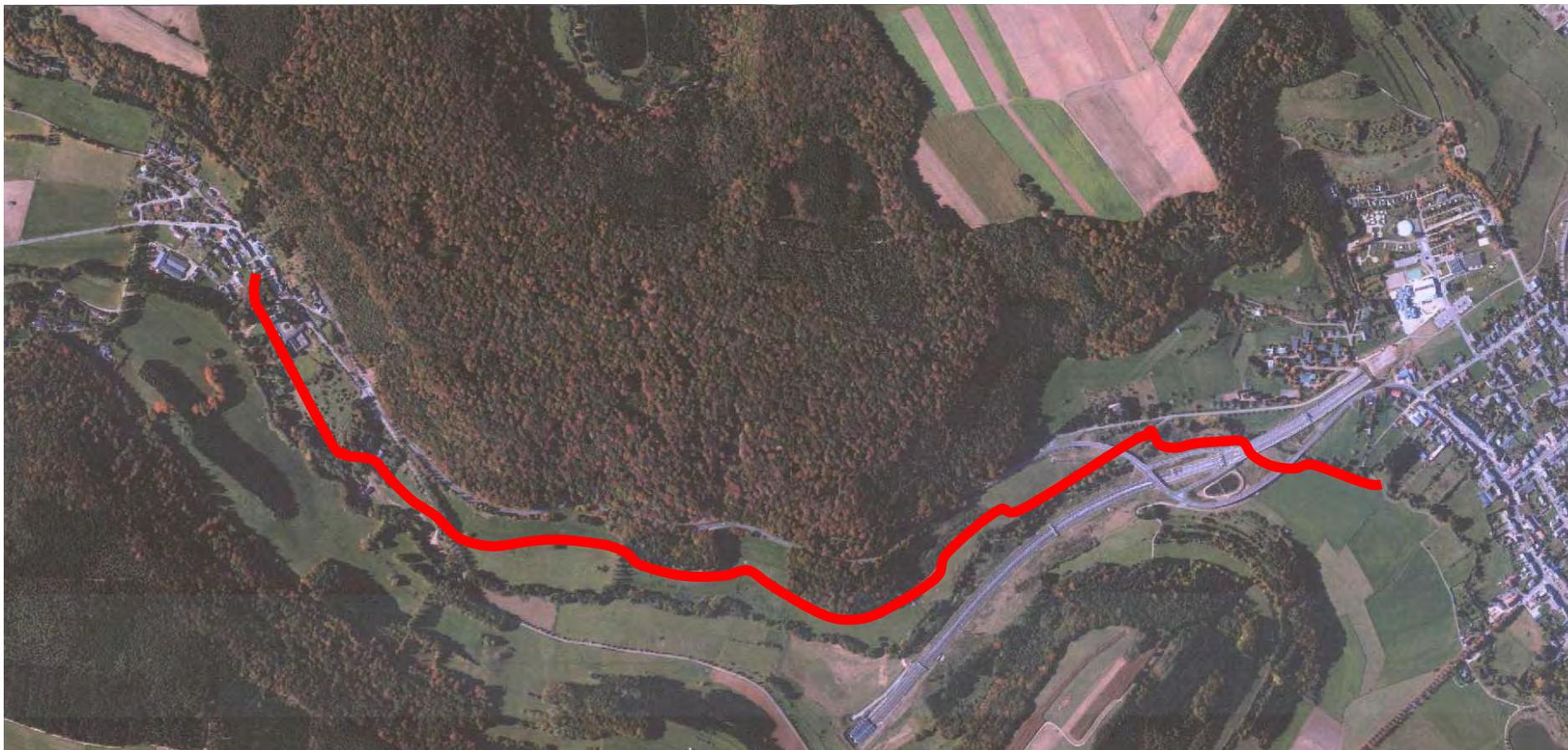


Début des travaux: Septembre 2013

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

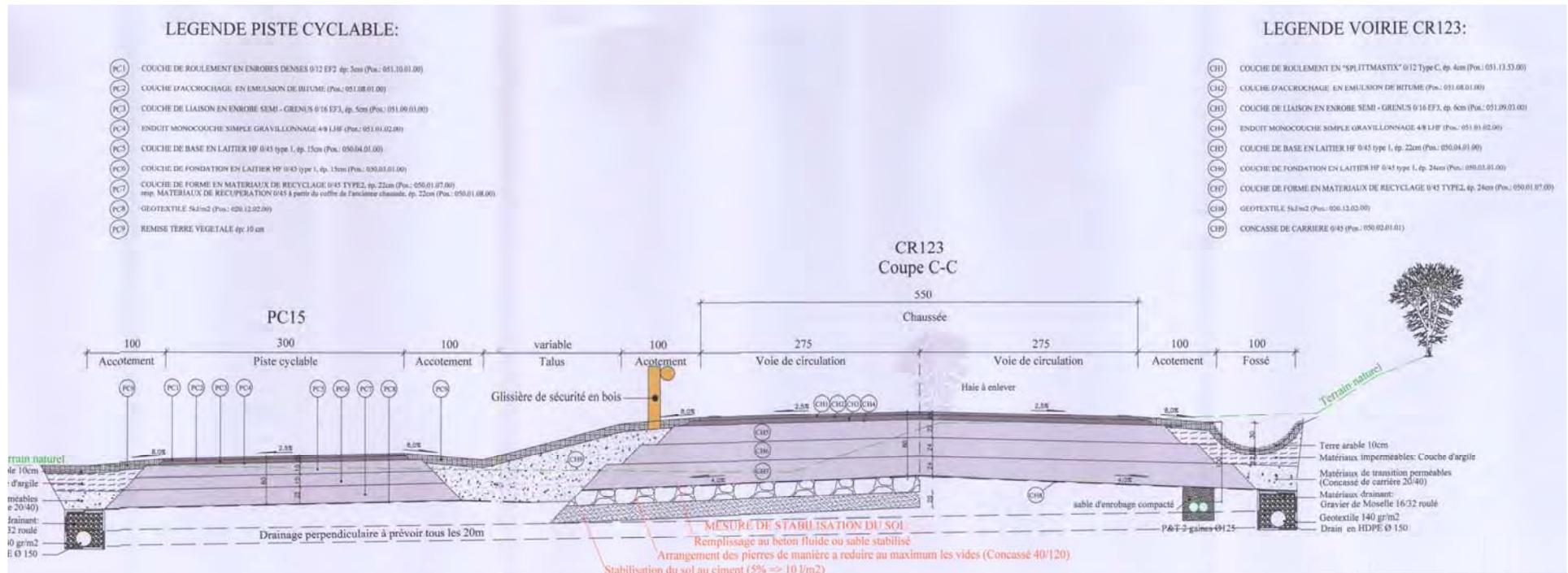
Coûts: 2.800.000€


Pour
un développement
durable

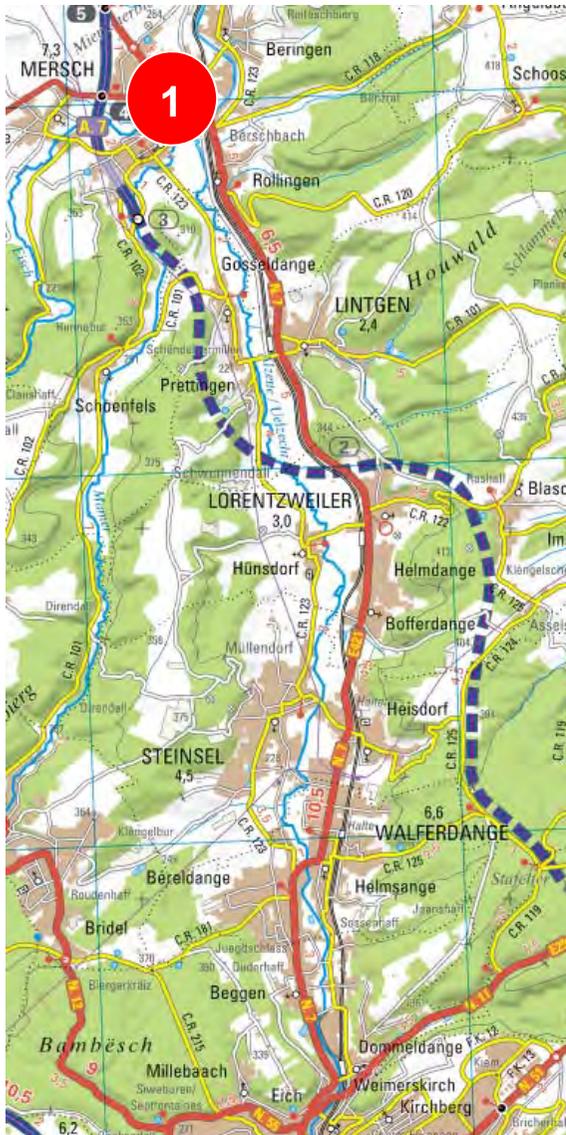


LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Coupe type du CR123

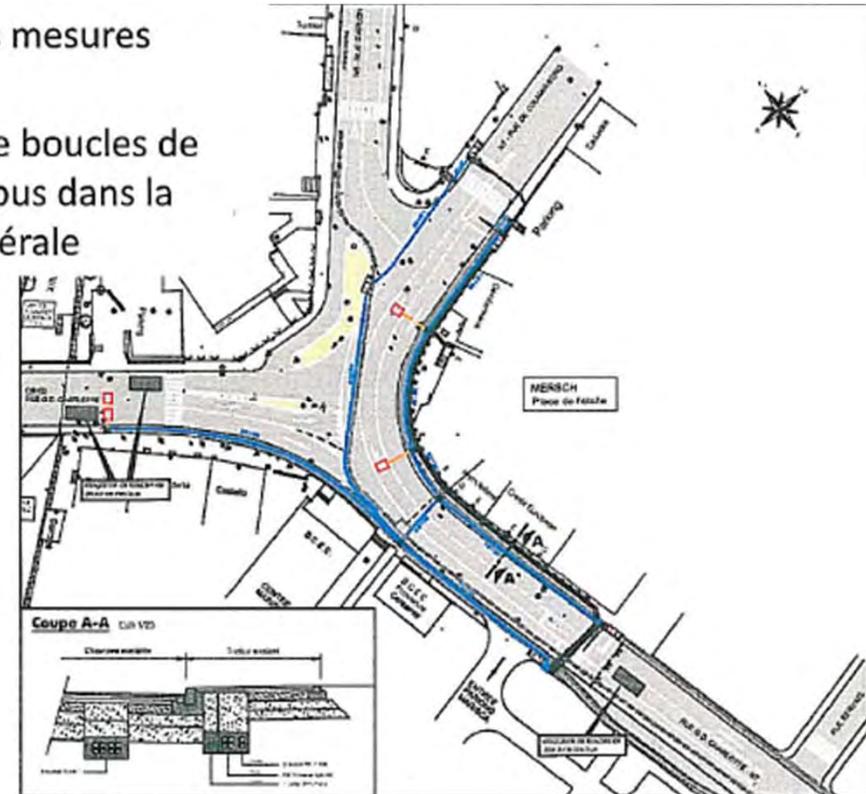


Voie bus dans la Vallée de l'Alzette: Stäreplaz à Mersch

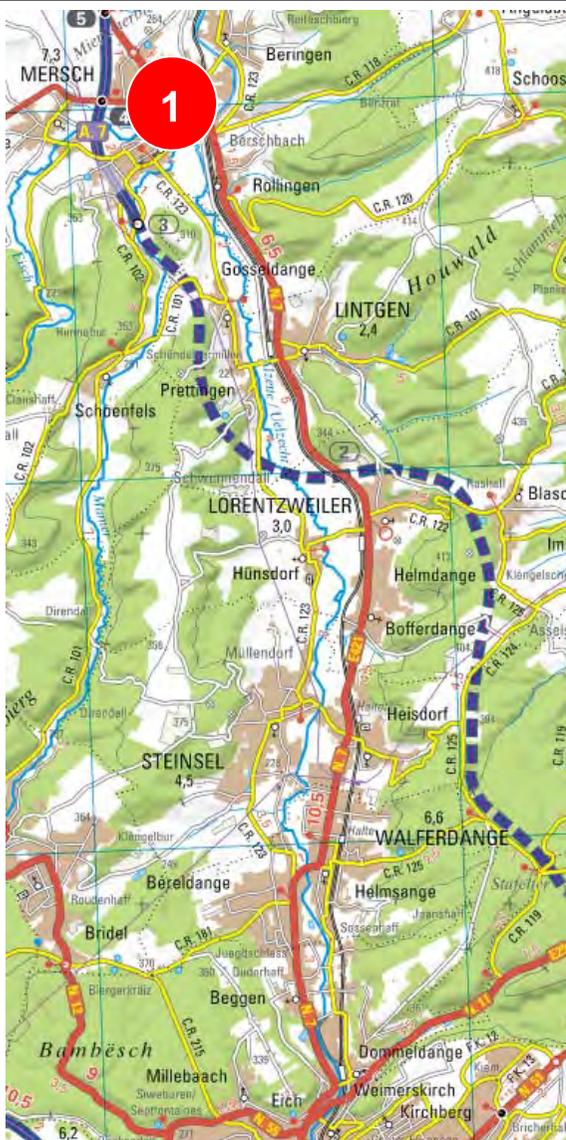


► Optimisation des mesures proposées :

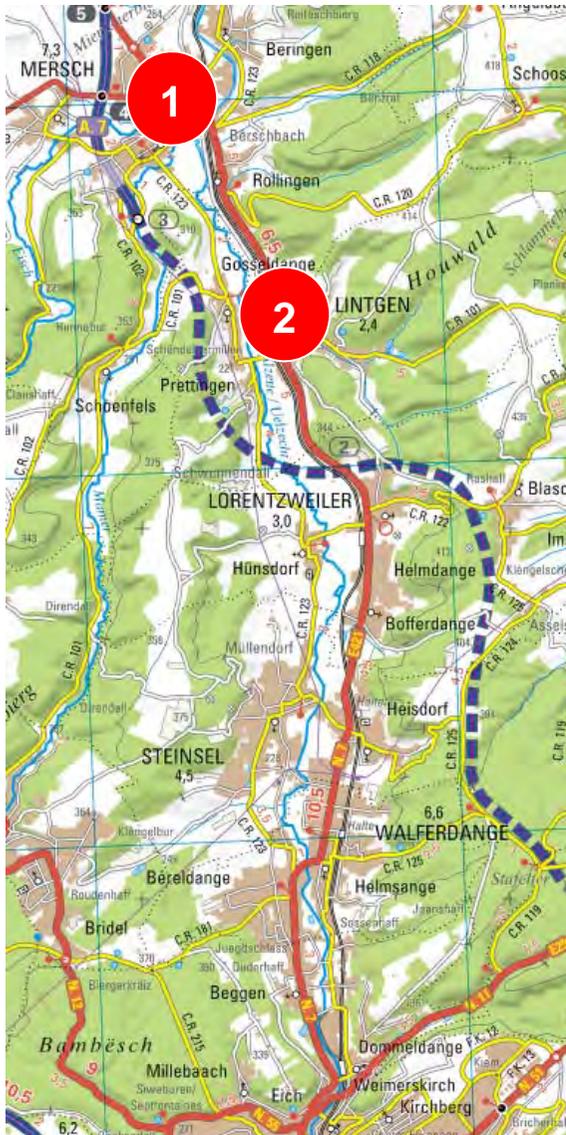
- Intégration de boucles de détection des bus dans la circulation générale



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 :

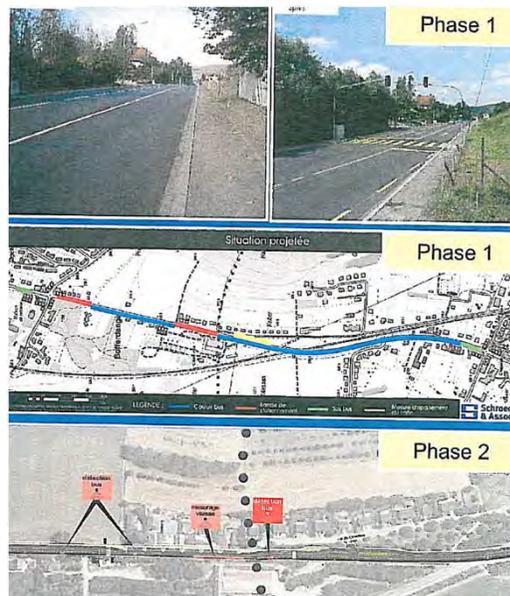
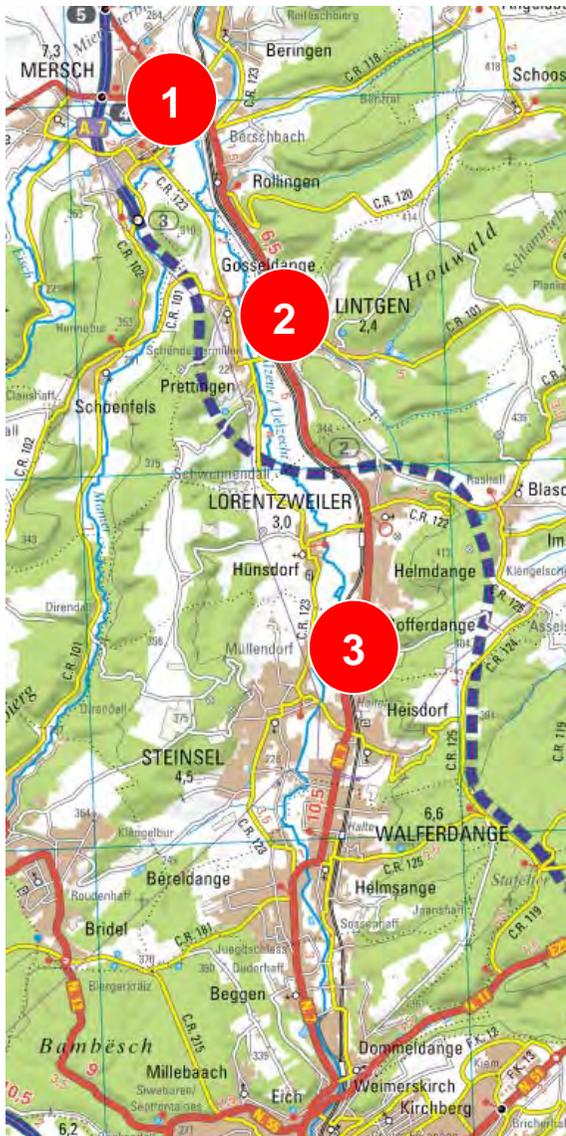
- Présentation des mesures en Groupe de Travail basées sur :
 - optimisation des arrêts, en combinaison avec des passages piétons protégés par des feux tricolores
 - adaptation de la régulation des feux au droit des carrefours

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

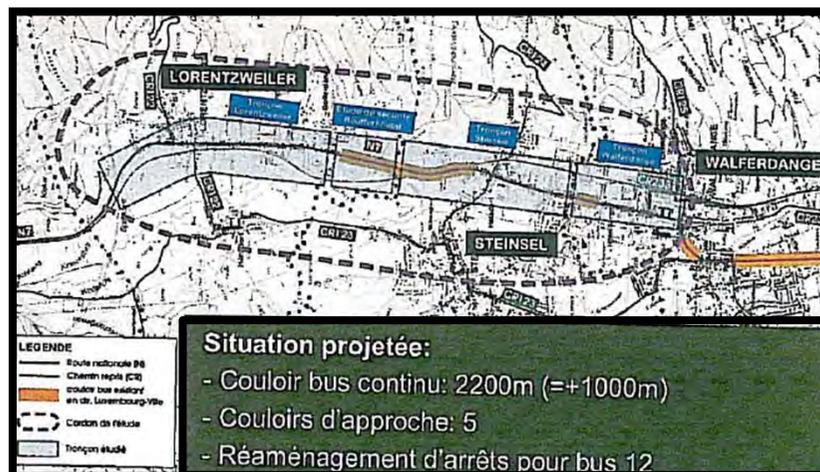
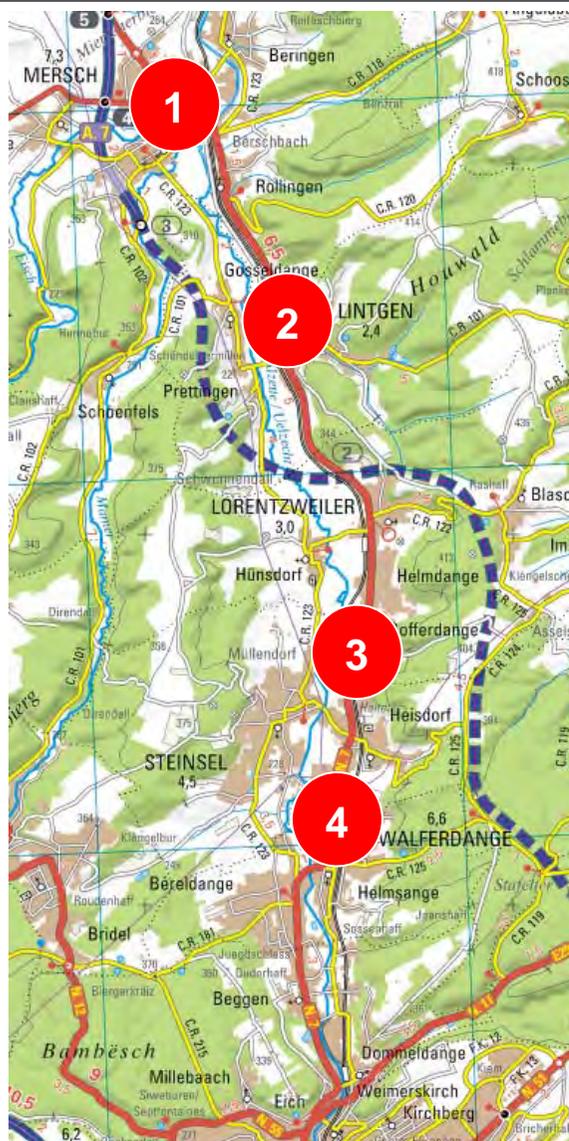
| | Journée | Matin (HPM) | Soir (HPS) |
|---------------|---------|-------------|------------|
| Nombre de bus | 74 | 3 | 6 |
| Montées | 39 | 8 | 6 |
| Descentes | 155 | 6 | 29 |



Voie bus dans la Vallée de l'Alzette: Boufferknupp



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

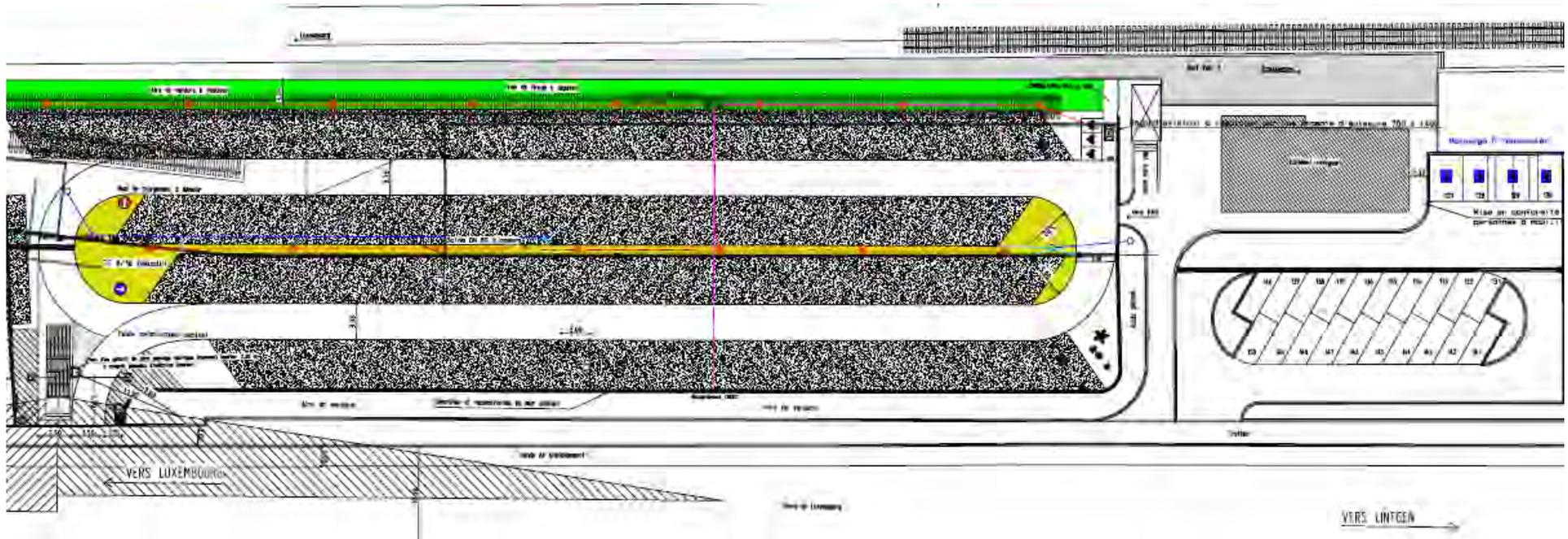


Projet en étude



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

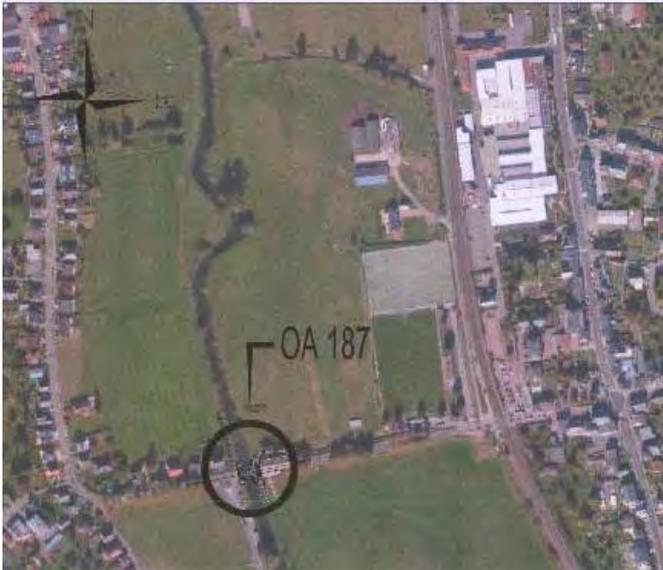
Coûts: 250'000,- €


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€

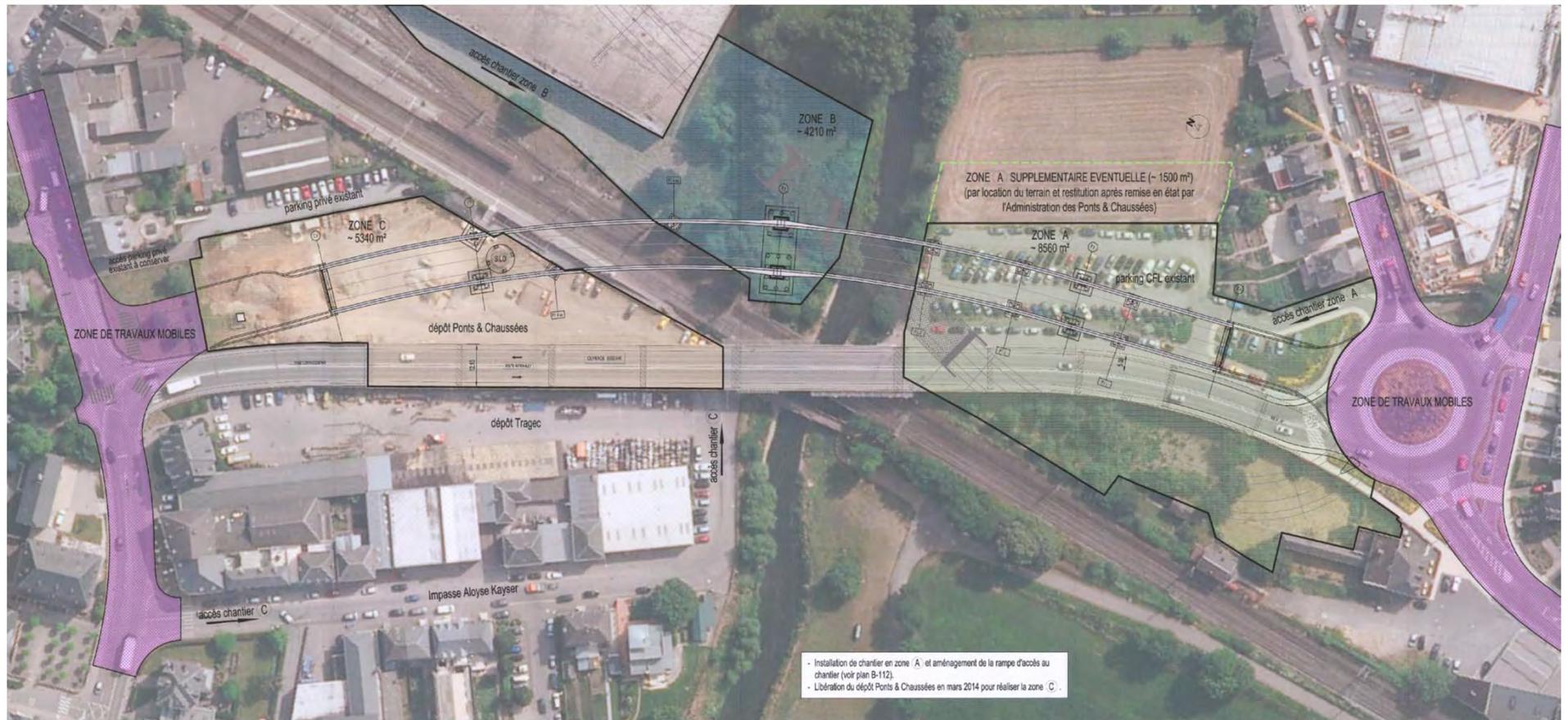



Pour
un développement
durable



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

Nouveau pont sous l'OA202 à Mersch



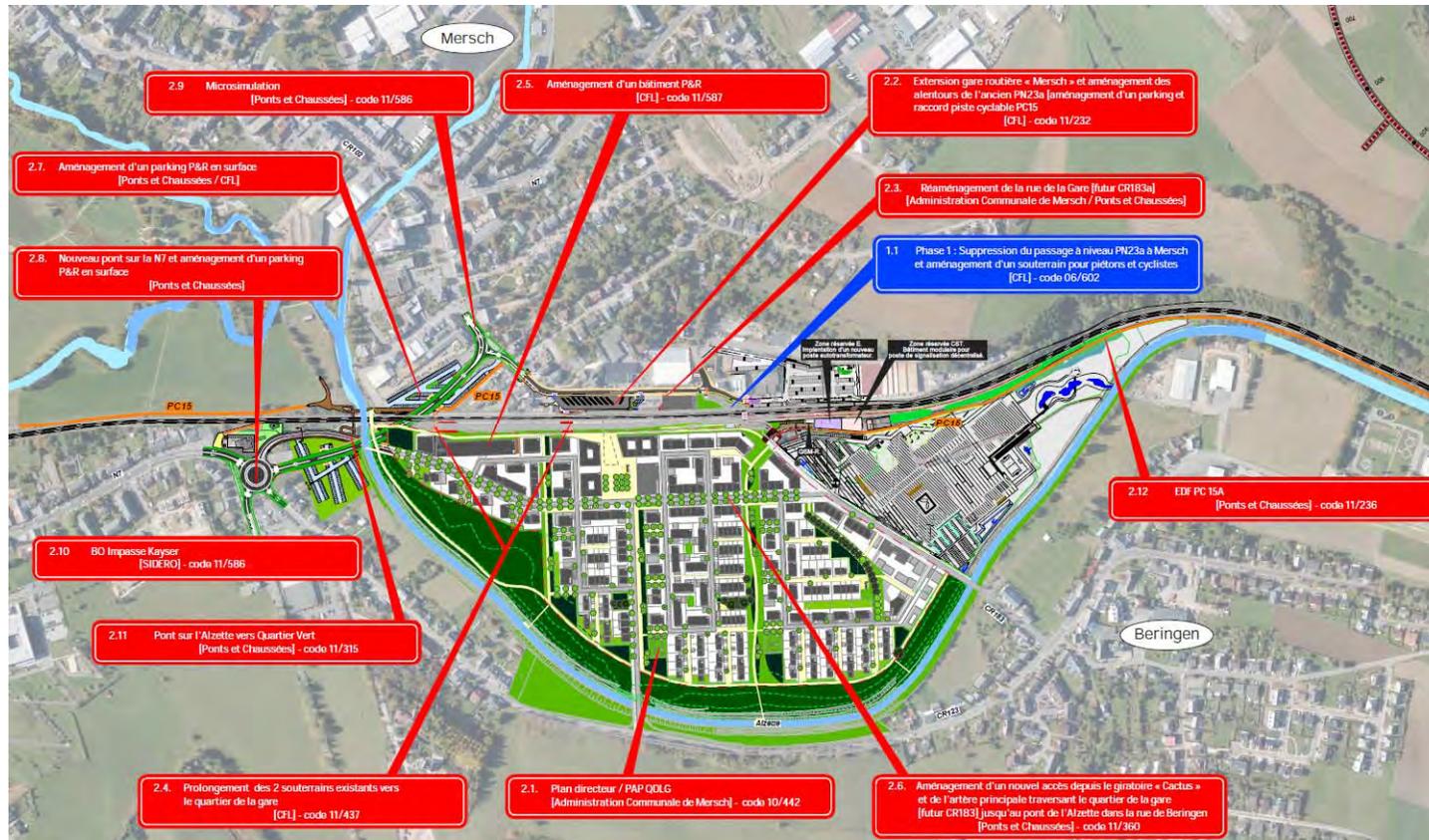
Début des travaux: 2014
Fin des travaux: 2016/17
Coûts: 17.000.000 €

Pour
un développement
durable



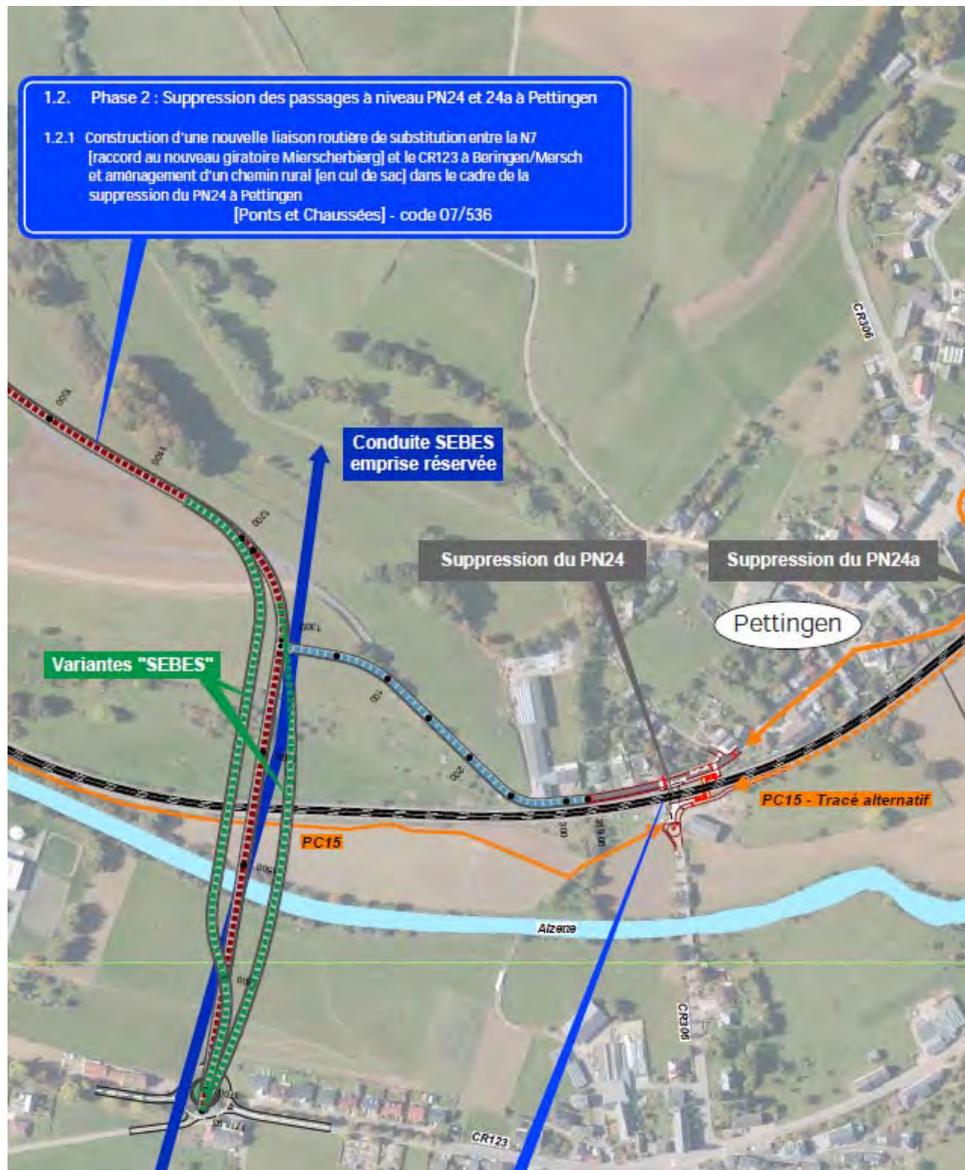
LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

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

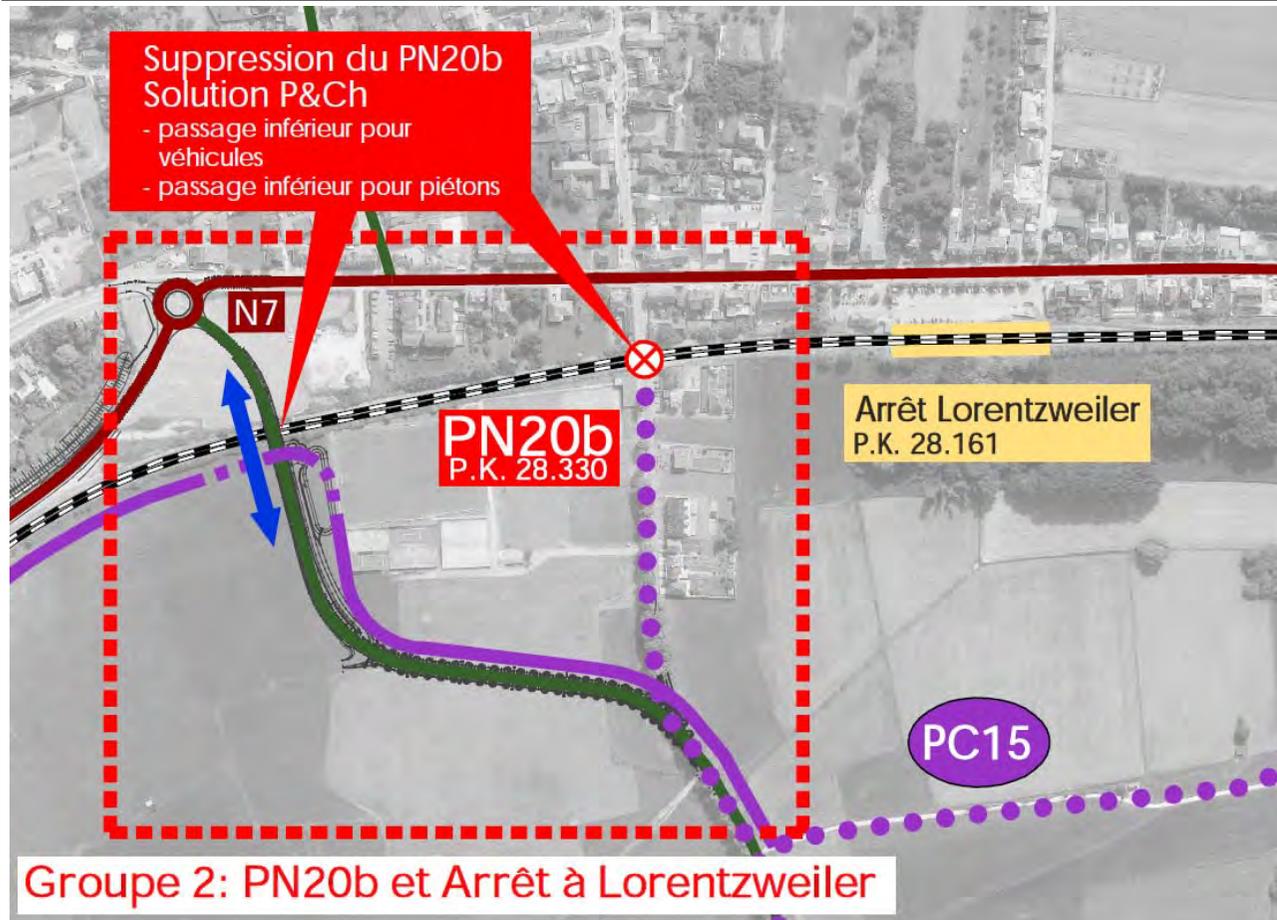


Etude de variantes en cours



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

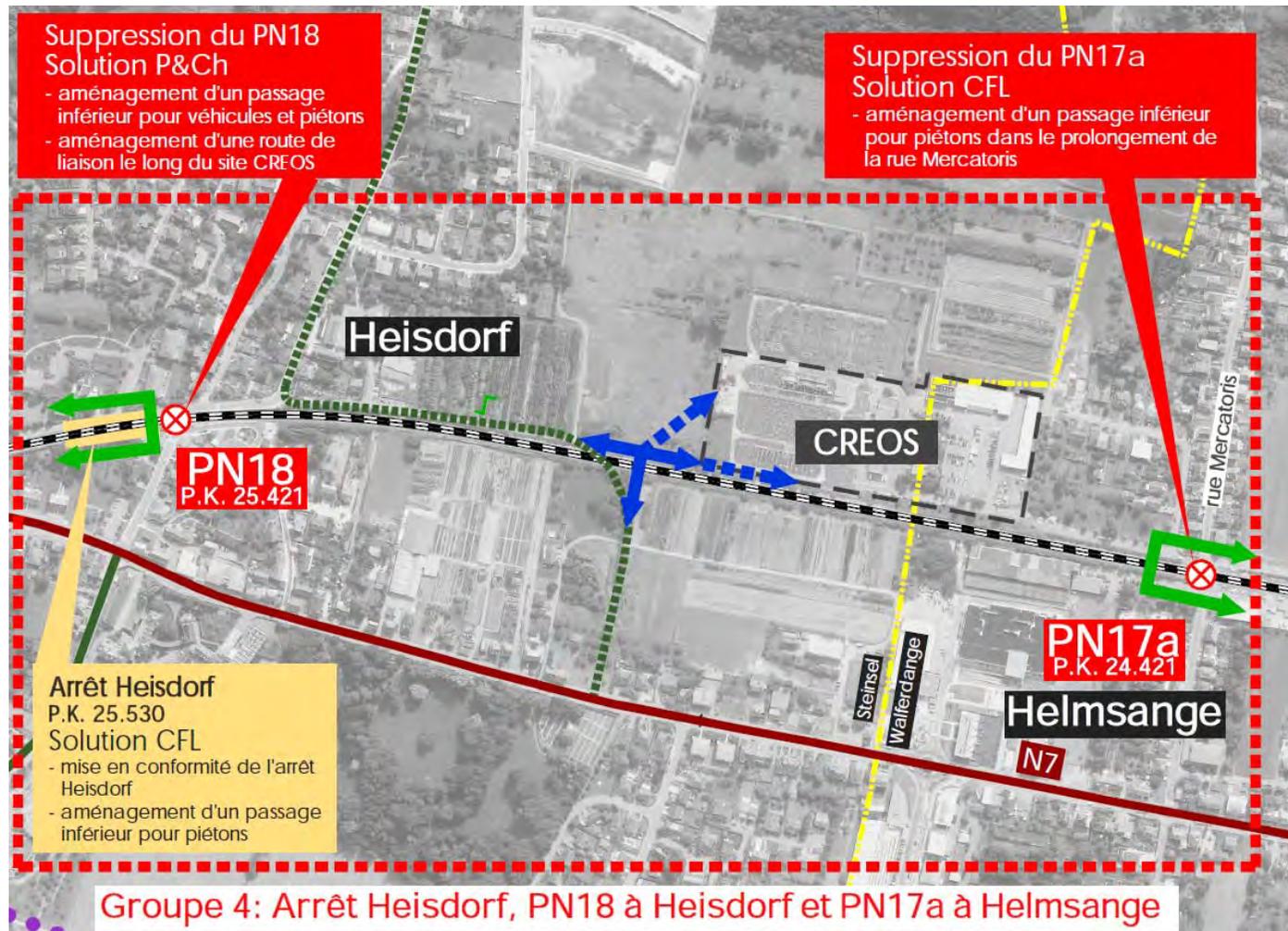
Dossier d'emprises
en cours

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



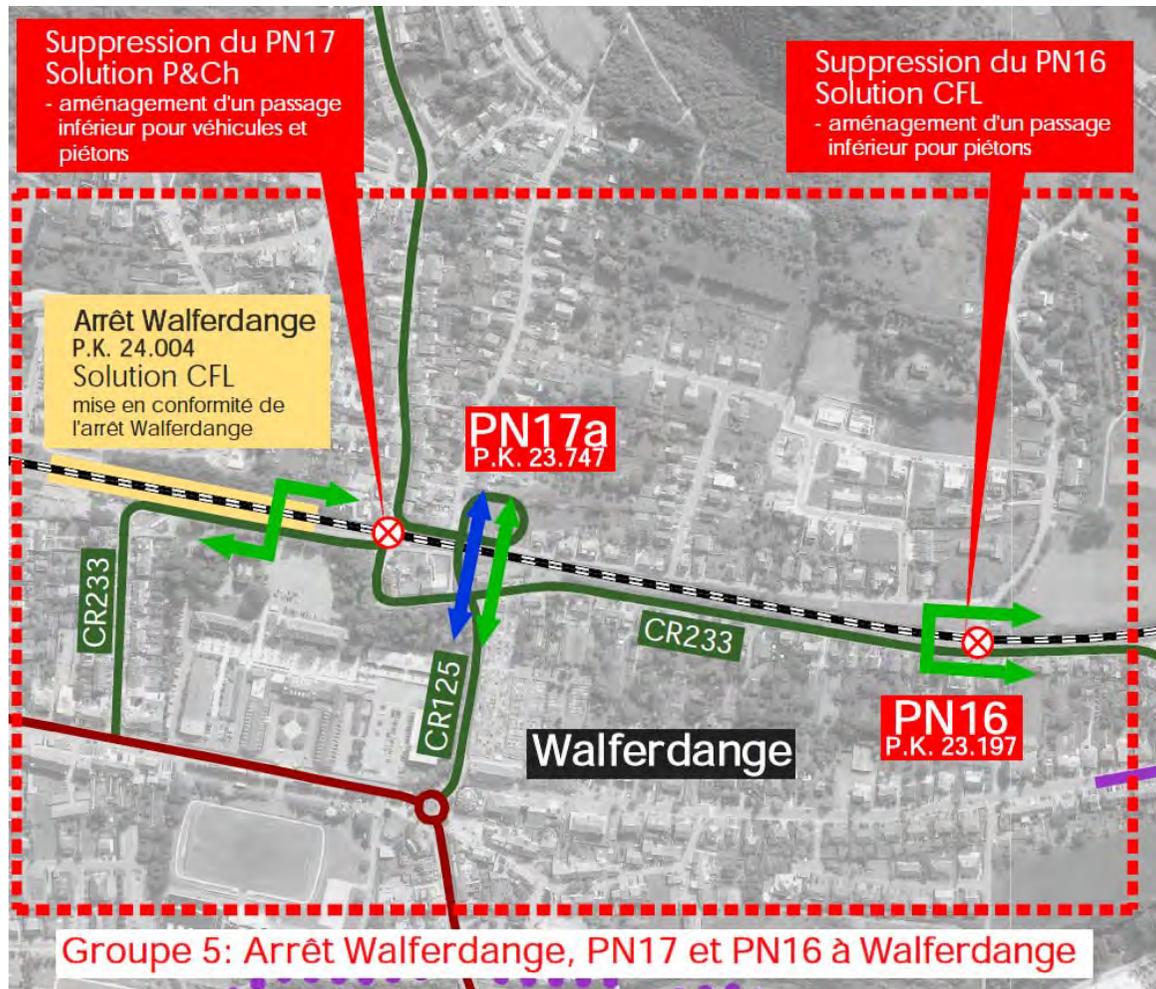
Etude de variantes en cours

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

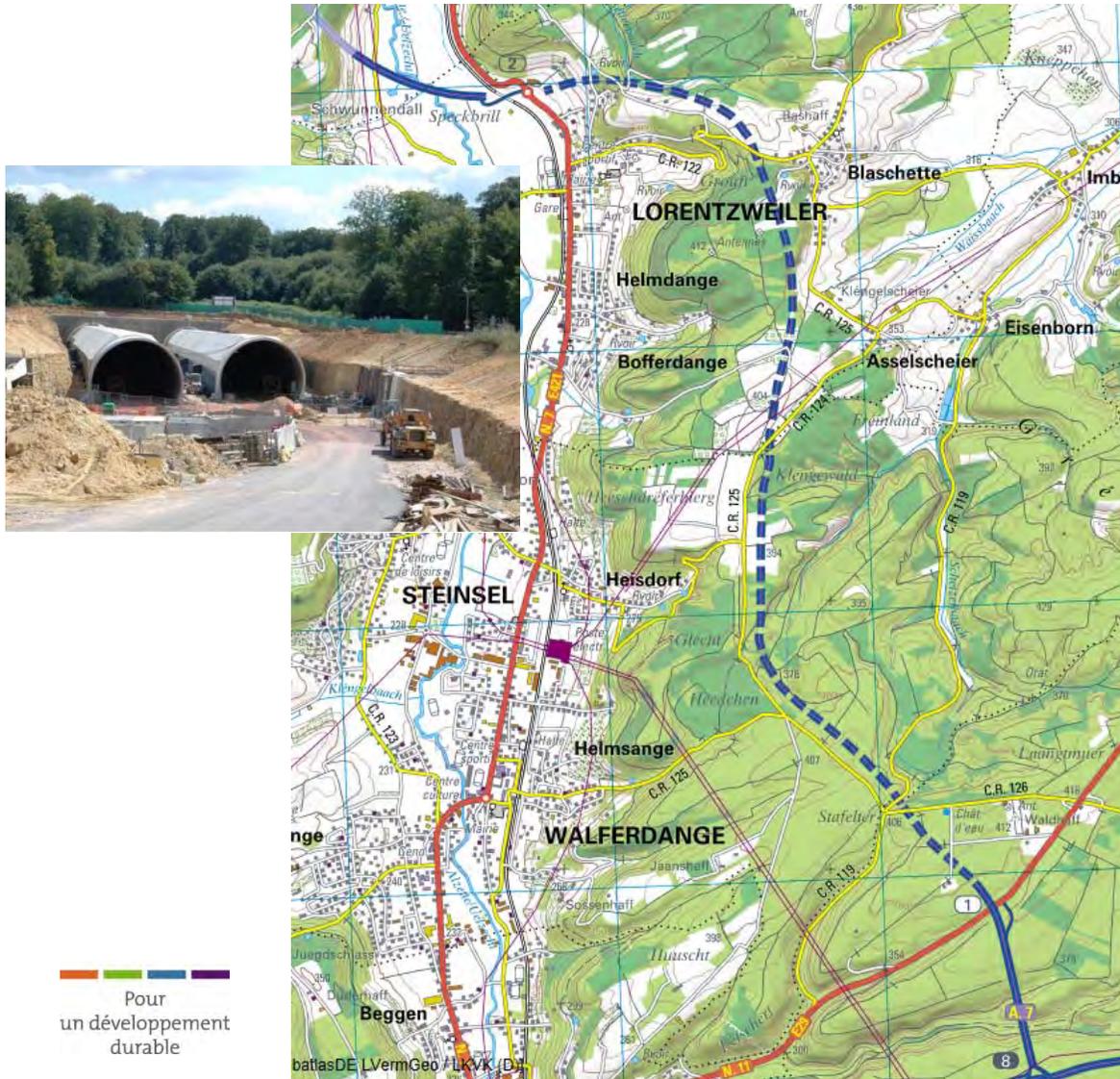


LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Apaisement du trafic à l'intérieur des agglomérations



Route du Nord



Fin des travaux:
2014

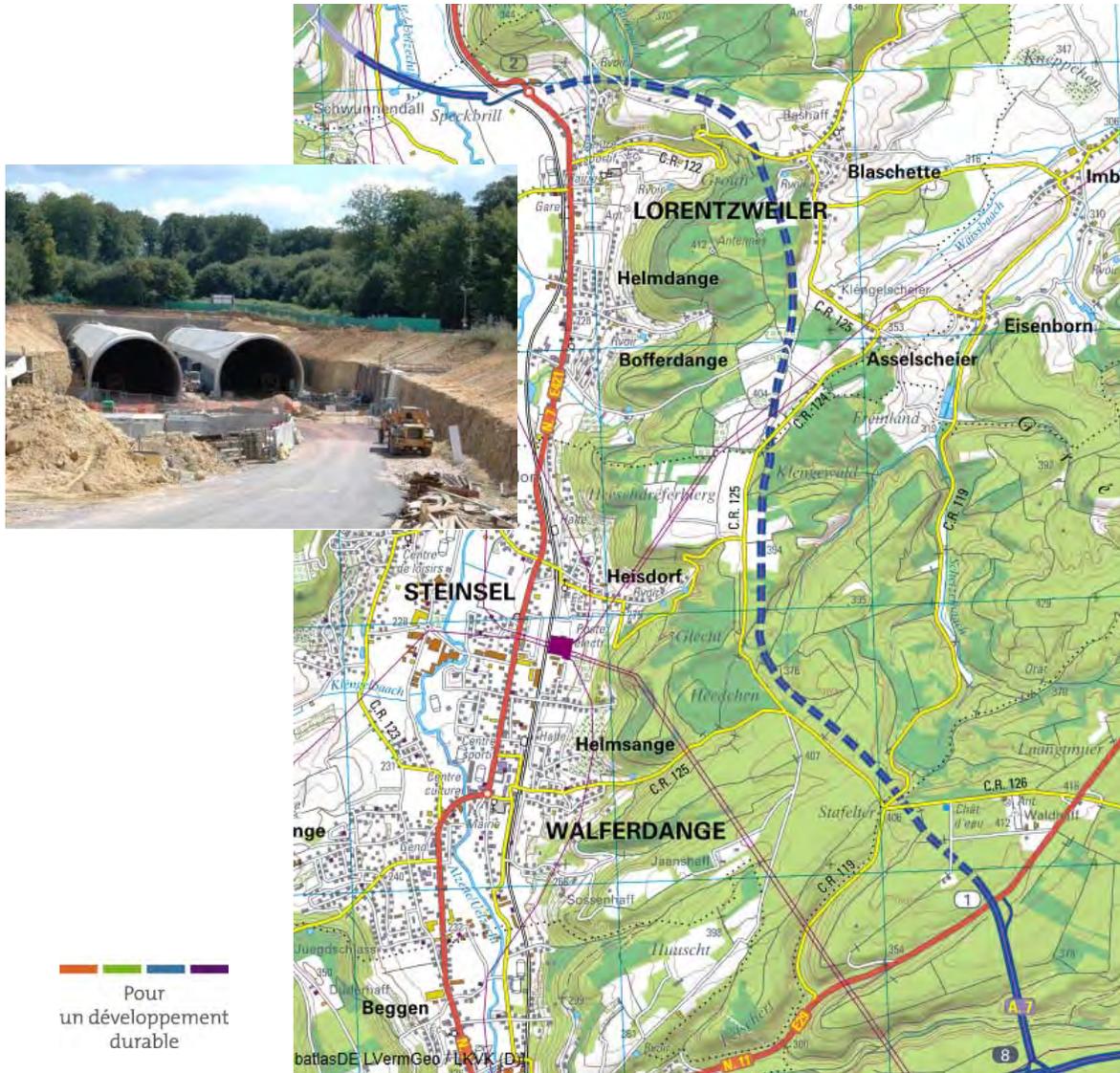
Tests de sécurité
des tunnels

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

