



Plan sectoriel TRANSPORTS

Le plan sectoriel transports
PST



Plans sectoriels

LOGEMENT | PAYSAGES | TRANSPORTS
ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES



CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Le plan sectoriel transports (PST)

- Permet de répondre 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).
- Est développé dans le respect de considérations environnementales et relatives à l'aménagement du territoire
- 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.

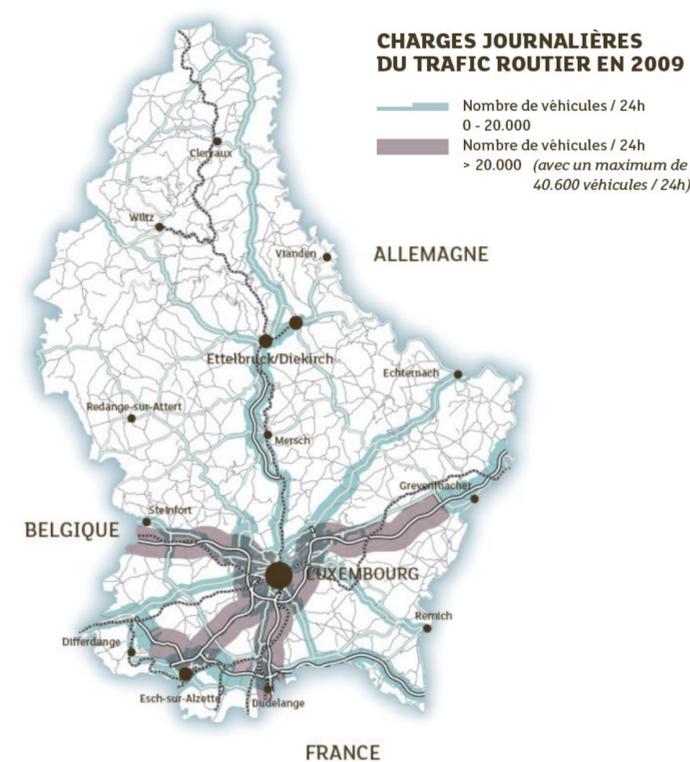
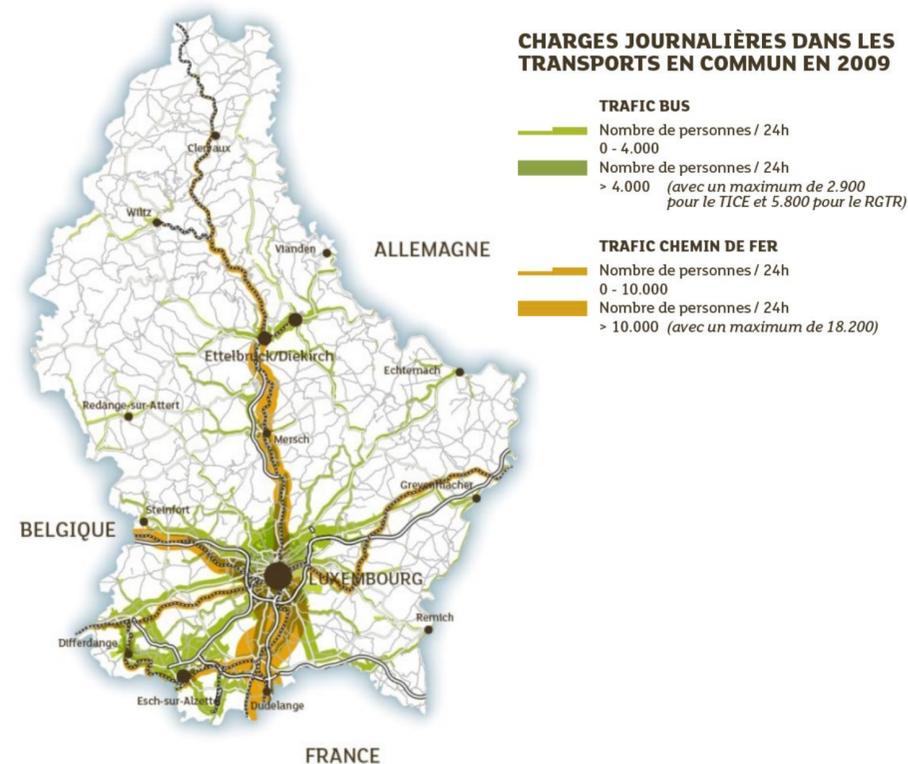


CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

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

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





LE PST, SES ÉLÉMENTS RÉGLEMENTAIRES ET LA MISE EN CONFORMITÉ DES PAG

Articulation MoDu-PST

Plan sectoriel transports (PST)

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

Certaines modifications ponctuelles ont toutefois été apportées par le nouveau Gouvernement, notamment en termes de priorité réservée aux projets.

Le PST permet :

- 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**

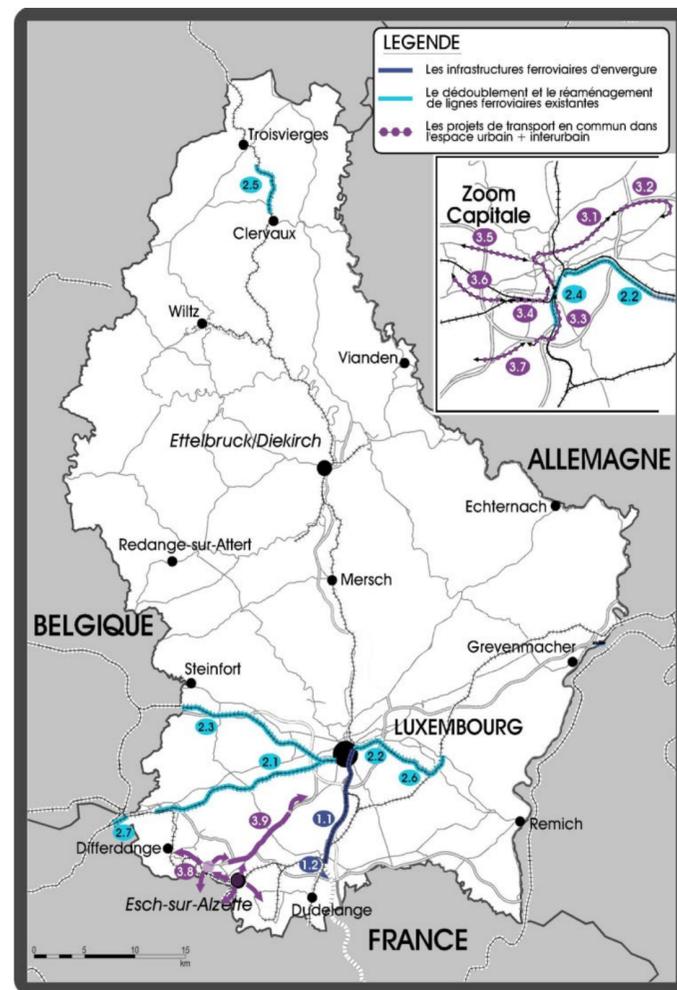




LE PST, SES ÉLÉMENTS RÉGLEMENTAIRES ET LA MISE EN CONFORMITÉ DES PAG

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 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 / 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)

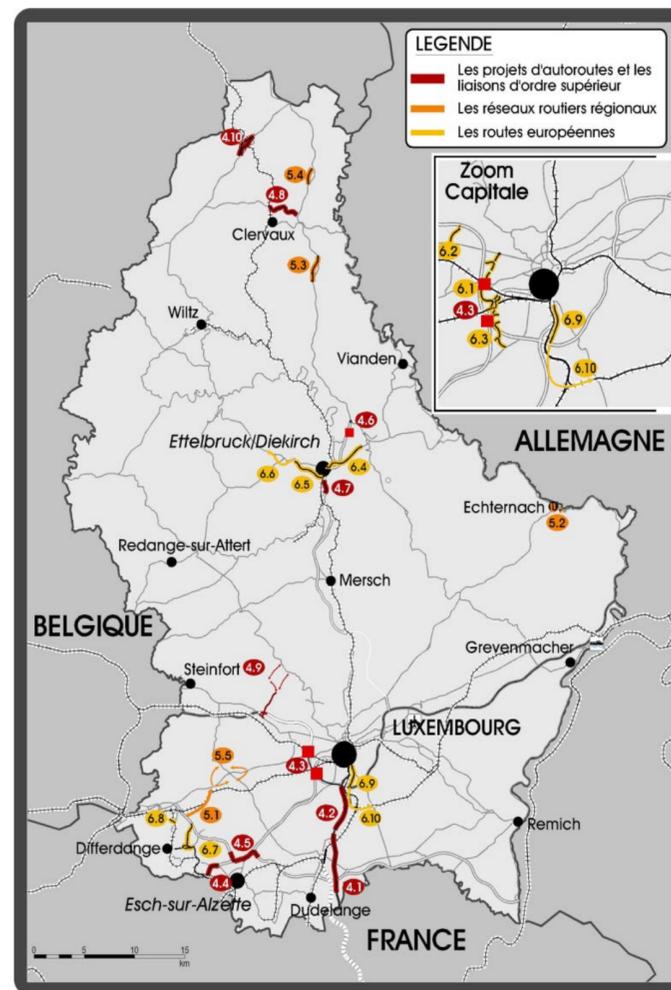




LE PST, SES ÉLÉMENTS RÉGLEMENTAIRES ET LA MISE EN CONFORMITÉ DES PAG

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. 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 (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 déstagement 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 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

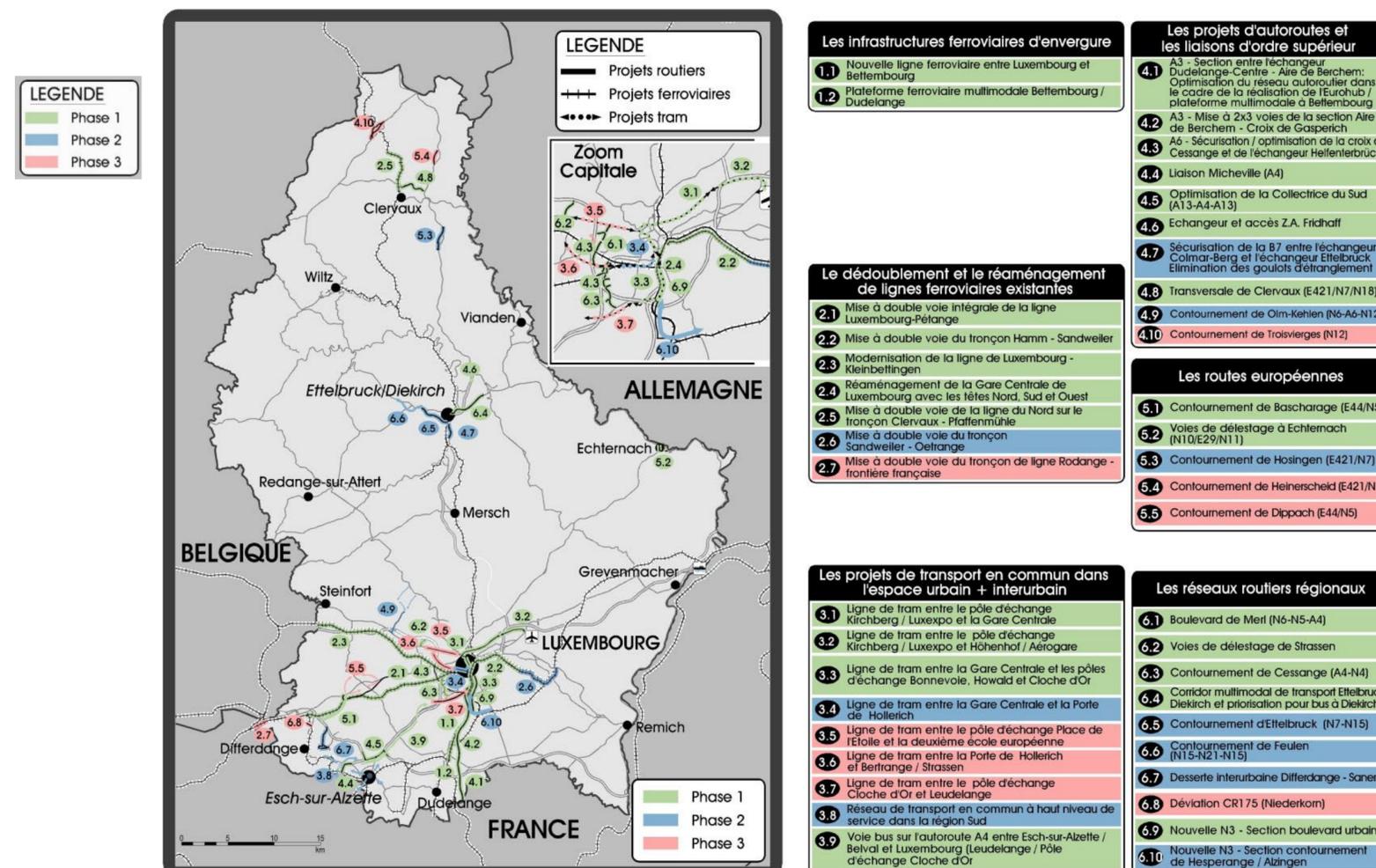


LE PST, SES ÉLÉMENTS RÉGLEMENTAIRES ET LA MISE EN CONFORMITÉ DES PAG

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

Priorisation des projets d'infrastructures en phase avec MoDu

PRJ



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.

PRJ

Sauf désignation des couloirs réservés pour projets d'infrastructures routières et ferroviaires dans les plans d'aménagement

MEC





LE PST, SES ÉLÉMENTS RÉGLEMENTAIRES ET LA MISE EN CONFORMITÉ DES PAG

La gestion des emplacements de stationnement

Enjeux

- Promouvoir et augmenter la part modale des transports en commun
- 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

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 dans les communes à dominante rurale

MEC

Une seule norme à fixer par le PAG

1 emplacement de parking pour 45 m² de surface construite brute pour les **activités de services administratifs ou professionnels**

Pas d'**activités de services administratifs ou professionnels** à emplois nombreux en-dehors d'un « centre de développement et d'attraction » (CDA).

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 des emplacements de stationnement dans les communes à dominante rurale

TRANS RGD

Prescription transitoire

1 **emplacement de parking pour 45 m²** de surface construite brute pour les activités de services administratifs ou professionnels

Exception si :

- Le PAG ou les PAP dûment approuvés avant l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal déclarant obligatoire le plan directeur sectoriel « transports »
ou
- Les PAP déposés à la maison communale avant le dépôt du projet dudit plan directeur sectoriel en disposent autrement.

Interdiction des activités de **services administratifs ou professionnels** à emplois nombreux **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.



LE PST, SES ÉLÉMENTS RÉGLEMENTAIRES ET LA MISE EN CONFORMITÉ DES PAG

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 de services administratifs ou professionnels, d'artisanat/industrie, de commerce de détail.



LE PST, SES ÉLÉMENTS RÉGLEMENTAIRES ET LA MISE EN CONFORMITÉ DES PAG

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



Catégories de sites à distinguer dans le PAG

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

TRANS RGD

Prescription transitoire

1 emplacement de parking pour 70m² de surface construite pour les activités de **services administratifs ou professionnels**.

Exception si :

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

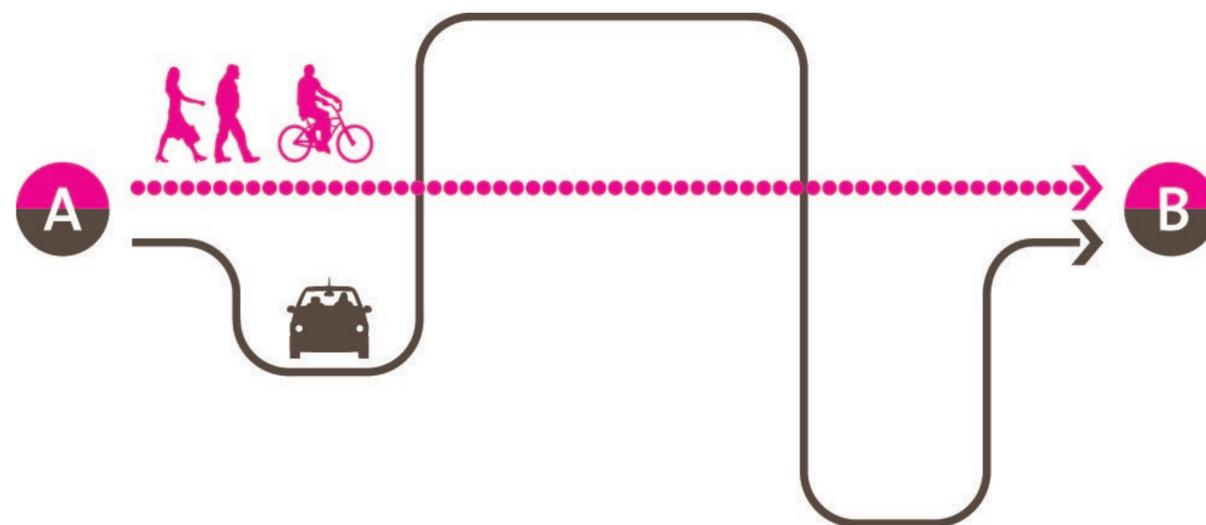
Le nombre d'emplacements autorisables à titre définitif peut être **adapté dans une marge de - 10 % à + 10 %** pour des raisons urbanistiques ou architecturales dûment motivées.

LE PST, SES ÉLÉMENTS RÉGLEMENTAIRES ET LA MISE EN CONFORMITÉ DES PAG

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

Aménager des aires de stationnement réservées aux vélos

Aménager des zones de rencontre

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

MEC

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

- 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

La commune doit transposer dans le cadre de son PAG les nombres minima pour les emplacements de vélo.





LE PST, SES ÉLÉMENTS RÉGLEMENTAIRES ET LA MISE EN CONFORMITÉ DES PAG

Promotion de la mobilité douce



À partir du moment où le PST est déclaré obligatoire, la prescription concernant les besoins minimaux en matière d'emplacements vélo est applicable.

Exception si:

- Le PAG ou les PAP dûment approuvés avant l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal déclarant obligatoire le plan directeur sectoriel « transports » ;
ou
- Les PAP déposés à la maison communale avant le dépôt du projet dudit plan directeur sectoriel en disposent autrement.