

La Mobilité Douce

dans la Stratégie de mobilité « MoDu »
et dans le Plan Sectoriel Transport (PST)

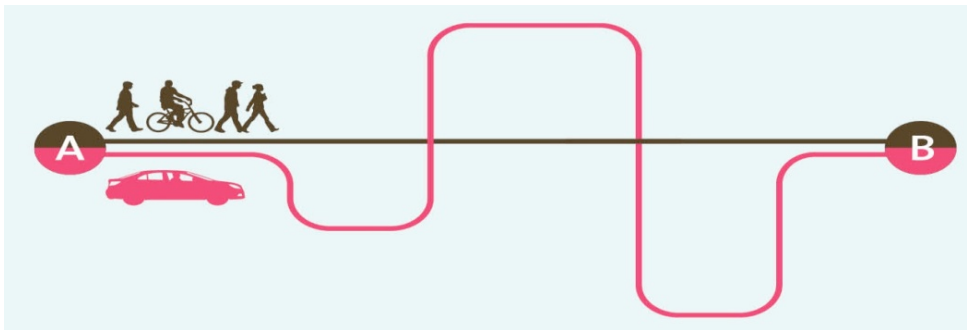
5.11.2013



Les constats au niveau de la mobilité

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 transports dédié aux loisirs



Enjeu: développement conséquent de la mobilité douce en la considérant comme un mode de transport à part entière

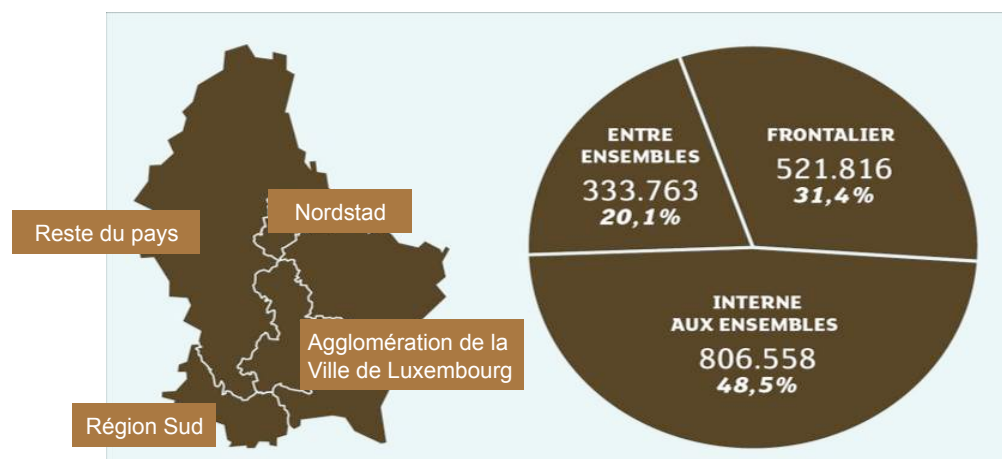
Les constats au niveau de la mobilité



10016-2012.05.30-14

Les constats au niveau du trafic motorisé

- Quotidiennement environ 1,66 millions de trajets motorisés par jour



- 40% des trajets quotidiens sont inférieurs à 3km.
- 60% de tous les trajets compris entre 0 et 1km sont effectués avec la voiture individuelle

La stratégie de mobilité « MoDu »

Les objectifs

10016-2012.05.30-14

Objectif 1 : Garantir une meilleure articulation entre l'aménagement du territoire, le **développement urbain** et une mobilité durable

Objectif 2 : Réduire les transports motorisés en augmentant la part de la **mobilité douce** dans les trajets quotidiens et surtout pour les trajets de courte distance.

Objectif 3 : Offrir des transports en commun attractifs incitant les utilisateurs à effectuer un bon nombre de leurs déplacements motorisés par le biais des **transports publics**

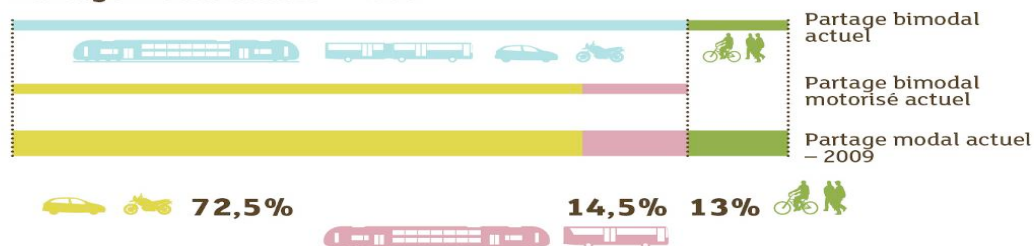
Objectif 4 : Promouvoir des éléments comme le **P+R**, le **covoiturage** ou encore l'**autopartage**

La stratégie de mobilité « MoDu »

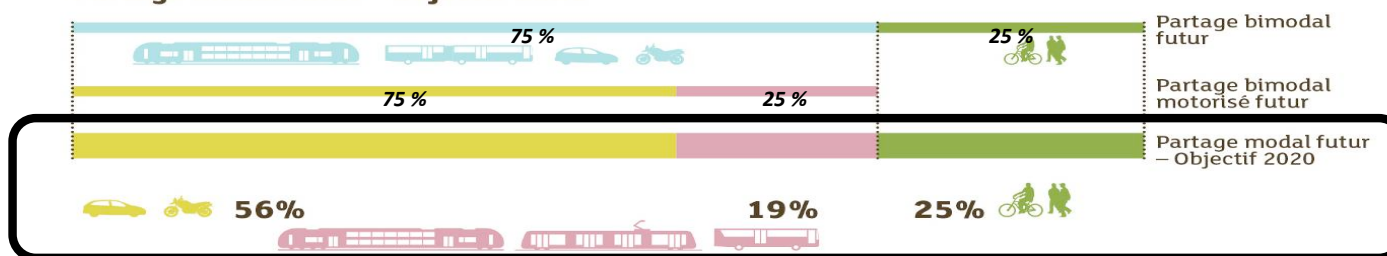
Les objectifs

10016-2012.05.30-14

Partage modal actuel – 2009



Partage modal futur – Objectif 2020



Pour
un développement
durable



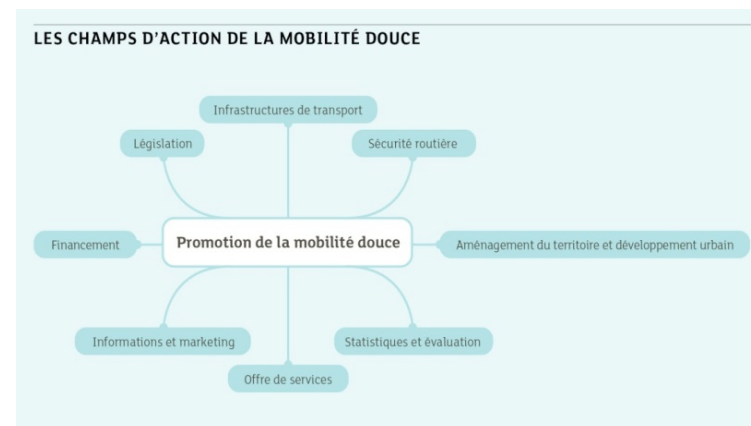
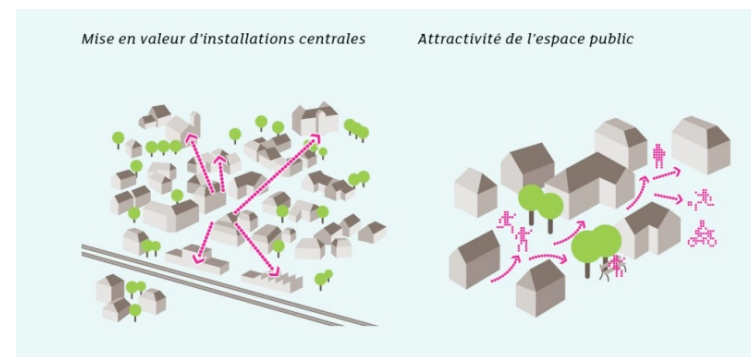
LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Promotion de la mobilité douce

La stratégie pour la mobilité douce

- Mieux l'intégrer dans les processus de planification territoriale

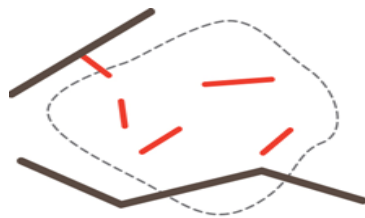
- Mettre en cohérence les mesures promouvant la mobilité douce



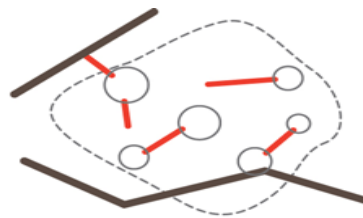
Promotion de la mobilité douce

La stratégie pour la mobilité douce

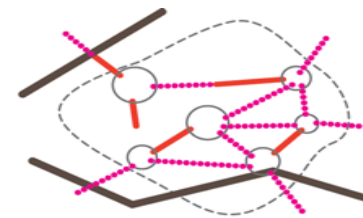
- La priorité réside dans la création de réseaux performants, cohérents et complets pour la mobilité douce



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



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



Source : Ministère de l'Intérieur, 2003

Seconde étape (finalisation du réseau de mobilité douce)

Pour
un développement
durable



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

Promotion de la mobilité douce

- Créer à l'intérieur des localités des chemins piétonniers et/ou espaces cyclables facilement accessibles, y compris pour les personnes à mobilité réduite, fonctionnels, courts et sûrs, surtout vers les différents points d'attraction et arrêts ferroviaires, tram et bus.
- Aménagement d'embranchements et de liaisons entre les espaces cyclables locaux et le réseau cyclable national présent sur le territoire communal .
- Aménagement d'aires de stationnement réservées aux vélos
- Aménagement de zones de rencontre au sens de l'article 2, point 1.27 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

La mobilité douce réglementée par le PST



Art. 9 (1) Lors de l'élaboration des plans d'aménagement, les communes sont tenues de promouvoir la mobilité douce en assurant la mise en œuvre des mesures suivantes:

- Éviter que les voies de mobilité douce n'empruntent des détours sensibles, étant entendu que par détour sensible, il faut comprendre un chemin parcouru entre deux points d'intérêt supérieur à 50% de la ligne en vol d'oiseau entre ces mêmes points d'intérêt
- Lier les différents points d'intérêt entre eux par des voies de mobilité douce sûres
- Aménager en fonction des caractéristiques des sites urbanisés ou à urbaniser, des zones d'apaisement de trafic telles que des zones de rencontre ou des zones résidentielles au sens de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques

La mobilité douce réglementée par le PST



Art. 9 (2) Les aires de stationnement réservées aux vélos auprès des points d'intérêt sont à aménager suivant les critères suivants :

- Un emplacement pour vélo doit correspondre à une surface d'au moins 1 m² et être équipé de façon à permettre de protéger le vélo contre le vol
- Les aires de stationnement sont à aménager à proximité de l'entrée des nouveaux immeubles
- Les installations à l'extérieur doivent être accessibles en roulant
- Les installations à l'intérieur sont à aménager de plain-pied ou à desservir par des rampes ayant une pente inférieure ou égale à 6 %
- La signalisation des aires de stationnement depuis le domaine public est à assurer pour les immeubles publics
- Les aires sont à aménager à proximité des arrêts de bus et de tram et des quais de gares ferroviaires

La mobilité douce réglementée par le PST



10016-2012.05.30-14

Les besoins minimaux en matière d'emplacements pour vélos, à respecter dans le cadre de nouvelles constructions, sont définis selon l'utilisation des immeubles ou selon la classification des arrêts et gares:

Utilisation	Nombre minimal d'emplacements pour vélos	Remarques
Maisons d'habitation collective	1 empl. par unité de logement de 70 m ² de surface construite brute	Sont exclues les maisons unifamiliales et bifamiliales
Hôtel	1 empl. pour 20 lits	
Auberge de jeunesse	1 empl. pour 15 lits	
Hôpital	1 empl. pour 20 lits	
Immeuble administratif	1 empl. pour 400 m ² de surface construite brute Supplément de 1 empl. pour 70 m ² pour les activités générant un taux de visiteurs élevé	Les emplacements supplémentaires doivent être accessibles au public
Bureaux	1 empl. pour 500 m ² de surface constructible brute Supplément de 1 empl. par 70 m ² pour les activités générant un taux de visiteurs élevé	Les emplacements supplémentaires doivent être accessibles au public
Écoles primaires	1 empl. pour 6 enfants	
Autres établissements scolaires	1 empl. pour 10 élèves	Y compris lycées, universités, écoles professionnelles et autres hautes écoles spécialisées

La mobilité douce réglementée par le PST



Utilisation	Nombre minimal d'emplacements pour vélos	remarques
Gares ferroviaires de catégorie A	100 empl.	Gares avec plus de 500 montées estimées par jour
Autres gares ferroviaires	10 empl.	
Arrêts de bus de catégorie A	10 empl.	Arrêts avec plus de 500 montées estimées par jour
Arrêts de bus de catégorie B	5 empl.	Arrêts avec des montées estimées entre 100 et 499 par jour
Arrêts de bus de catégorie C	2 empl.	Arrêts avec des montées estimées entre 10 et 100 par jour
Arrêts de tram	6 à 10 empl.	
Commerce de proximité	1 empl. pour 50 m ² de surface de vente *	En zone urbaine, des solutions sont à rechercher en étroite collaboration avec les autorités.
Grande surface (à partir de 2000 m ² de surface commerciale)	1 empl. pour 200 m ² de surface de vente	
Centres sportifs avec places de visiteurs	1 empl. pour 40 places de visiteurs	
Autres centres sportifs	1 empl. pour 100 m ² de surface construite brute	
Infrastructures culturelles avec places de visiteurs	1 empl. pour 40 places de visiteurs	Ex.: théâtres, salles de concert et cinémas
Autres infrastructures culturelles	1 empl. pour 100 m ² de surface construite brute	

MoDu constitue un dispositif stratégique comparable à une boîte à outil dont une partie est réglementée par le PST

- Les différents acteurs doivent s'approprier l'approche intégrative et contribuer à sa mise en oeuvre à différents niveaux territoriaux et dans les différents domaines impliqués
- Les stratégies qui préconisent des affectations mixtes et un développement plus dense sont les plus aptes à rapprocher les gens de leur lieu de travail et des services nécessaires à leur vie quotidienne
- Au niveau local, les communes peuvent agir au niveau de la chaîne de mobilité, en complétant et en précisant le réseau de transport
- Les citoyens doivent vouloir adapter leurs reflexes quotidiens en matière de mobilité



Photo Bernard Lajze



Pour
un développement
durable

Merci !



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