

Luxembourg, le 27 mars 2024

COMMUNIQUE DE PRESSE

Onse Mobilitéetsplang fir muer : vernetzt – innovativ – nohalteg

Présentation du « Mobilitéetsplang »

Ce mercredi 27 mars 2024, Madame Lydie Polfer, bourgmestre, et Monsieur Patrick Goldschmidt, échevin responsable en matière de mobilité, ont présenté les principaux éléments du « Mobilitéetsplang » à l'occasion d'une conférence de presse.

Le « Mobilitéetsplang » : un document stratégique

Le « Mobilitéetsplang » est un document stratégique qui fixe les objectifs en matière de mobilité urbaine à atteindre à l'horizon 2035 et qui guidera toutes les mesures à implémenter, de manière à prendre en compte à la fois les différents moyens de locomotion (à pied, à vélo, transports en commun, trafic individuel motorisé) et les différentes raisons de déplacement (trajets de travail, trajets vers l'école, trajets professionnels, trajets privés...). Il veille aussi à ce que toutes les mesures et actions réalisées en matière de mobilité urbaine soient mises en œuvre de manière coordonnée et efficiente en vue d'atteindre les objectifs fixés préalablement.

Le « Mobilitéetsplang » de la Ville de Luxembourg comporte une analyse des infrastructures et des offres de transport existantes et décrit les infrastructures et les offres de transport nécessaires pour garantir à l'avenir l'accessibilité de la ville et de ses différents quartiers, au vu notamment du développement général de la capitale dont les bases sont définies dans le plan d'aménagement général, de la croissance démographique et économique ainsi que des défis liés à la protection du climat et de l'environnement.

État des lieux : analyse

L'analyse de la situation actuelle de la mobilité urbaine à Luxembourg-ville a permis de dresser un état des lieux précis selon les moyens de déplacement :

- Les **transports en commun** constituent le moyen de transport le plus efficace sur le territoire de la capitale vu la performance à la fois du tram, épine dorsale de la mobilité urbaine, desservant plusieurs pôles d'échange et reliant les grands axes à travers la ville (Kirchberg, centre-ville, quartier de la Gare, Bonnevoie, et prochainement la Cloche d'Or), et du réseau des autobus municipaux, assurant une desserte inter- et intraquartier. La gratuité des transports en commun rend par ailleurs ce moyen de déplacement particulièrement attrayant pour les utilisateurs. Vu les perspectives d'extension et les possibilités d'adaptation, les transports publics disposent d'un grand potentiel en termes d'optimisation de la mobilité de demain.

- Concernant la **circulation cycliste**, d'importantes améliorations ont été réalisées au cours des dernières années que ce soit en termes d'extension du réseau des pistes cyclables, d'aménagements permettant des déplacements en toute sécurité ou de l'offre de services (aménagement d'emplacements pour vélos...). Avec ses nombreux atouts, tels que l'assistance électrique, et un réseau de stations très dense sur le territoire de la capitale et dans les communes périphériques, le système de vélos en libre-service, vel'OH!, constitue un moyen de déplacement de qualité, performant et confortable.
L'analyse relève toutefois aussi l'existence de nombreux chemins mixtes, obligeant les cyclistes à partager l'espace avec les piétons, voire le trafic motorisé : la mise en place de pistes cyclables en site propre constitue dès lors une mesure essentielle lors d'une future extension du réseau cyclable afin de renforcer et sécuriser la pratique du vélo en milieu urbain et d'utiliser pleinement le potentiel de ce mode de déplacement écologique.
- Pour ce qui est de la **circulation piétonne**, les infrastructures en place permettent aisément de parcourir de courtes distances. Un réseau dense de passages pour piétons garantit des traversées sécurisées et les infrastructures techniques, telles que les ponts, les passerelles et les ascenseurs, permettant aux piétons de dépasser les barrières topographiques, constituent une réelle plus-value.
- L'analyse du **trafic individuel motorisé** montre une quasi-saturation du réseau routier, notamment dans l'hypercentre aux heures de pointe. Vu l'urbanisation existante et la nécessité d'extension du réseau des transports en commun ainsi qu'en matière de mobilité douce, le potentiel de développement du réseau routier s'avère fortement limité, voir impossible. En ce qui concerne le **stationnement**, une gestion globale d'une vaste offre d'emplacements dans l'espace public, les parkings et les P+R est en place sur la totalité du territoire urbain.

L'évolution démographique et les scénarios

Afin d'élaborer une stratégie de mobilité efficace et performante à l'horizon 2035, il importe de prendre en compte à la fois l'évolution de la population et celle des emplois. En effet, d'ici 2035, une augmentation de 46 % (+57.000) du nombre de résidents de Luxembourg-ville est probable et une importante tendance à la hausse est également à prévoir en termes d'emplois (+30 % ; +50.000 emplois). Cette croissance constitue un des défis majeurs de la mobilité de demain : les trajets effectués – tous modes de déplacements confondus – passeraient de 857.000 (en 2020) à 1.144.000 d'ici 2035 (+33%).

Dans ce contexte, le « Mobilitéétsplang » étudie plusieurs scénarios afin de déterminer l'impact de certains paramètres ou de certaines mesures sur la situation de mobilité urbaine. En visant - à l'horizon 2035 - un modal-split de 51% de déplacements par mobilité douce et transports en commun et 49% de déplacements par des moyens de transports individuels motorisés, un important développement des transports en commun serait indispensable, tout comme la mise en œuvre de mesures en faveur de la mobilité douce et de mesures limitant l'utilisation des moyens de transport individuels motorisés. En effet, vu l'augmentation des trajets due à une augmentation de la population résidente et active, et la saturation

du réseau routier sans réelle possibilité d'extension, l'objectif doit être de maintenir le nombre absolu de trajets en transport individuel motorisé au niveau de 2020, car c'est la seule solution envisageable pour garantir une mobilité urbaine efficace d'ici 2035.

Les stratégies et mesures

Afin de définir des stratégies en termes de mobilité, le « Mobilitéitsplang » se penche sur les forces et les faiblesses des différents moyens de transports et met l'accent sur les défis qui se posent et les mesures à mettre en œuvre pour les relever.

- Afin de répondre à une demande croissante en matière d'utilisation des **transports en commun** et de faire en sorte que le bus et le tram constituent une réelle alternative aux moyens de déplacement individuels motorisés, il est indispensable d'optimiser l'offre existante (rapidité, priorisation par rapport aux autres moyens de transport, création de lignes directes pour éviter les changements fréquents, limitation de l'encombrement des arrêts...), de prévoir une extension des infrastructures (mise en place de corridors performants pour les autobus et d'un itinéraire bis pour le tramway...) et d'augmenter les capacités des transports en commun.
- En matière de **mobilité douce**, il importe de développer davantage le réseau cyclable et piétonnier pour permettre des cheminements rapides et continus (densification du réseau à l'intérieur de la ville, renforcement des liaisons avec les communes limitrophes, optimisation du réglage des feux de signalisation...), de sécuriser les trajets (mise en place d'itinéraires dédiés à chaque utilisateur, mesures de prévention de situations dangereuses et de conflit entre les usagers...), d'optimiser l'offre de services existante (mise en place de râteliers supplémentaires et de cages à vélo...) et de rendre les infrastructures accessibles à tous (abaissment des trottoirs, extension du système d'orientation pour personnes malvoyantes...).
- Concernant le **réseau routier**, l'optimisation de la circulation autoroutière aux abords de la capitale et le renforcement des liaisons périphériques s'avèrent nécessaires afin d'éviter le trafic de transit et de désengorger le trafic en ville. Aussi, la limitation du trafic individuel motorisé au profit des transports en commun ainsi que de la mobilité douce est indispensable au vu de l'augmentation des trajets d'ici 2035. Dans les quartiers existants, l'apaisement de la circulation constitue une priorité en vue d'une meilleure qualité de vie et dans le cadre de nouveaux quartiers (PAP), la desserte routière, de transports en commun et de mobilité douce est à envisager dès la phase de planification en vue de garantir une accessibilité optimale. En matière de **stationnement**, une réévaluation, voire une refonte, s'avère nécessaire (tarification, durée de stationnement, stationnement des résidents...) pour garantir une mobilité efficace à l'horizon 2035.

Les prochaines étapes

Le « Mobilitéitsplang » définit la mobilité de demain et les stratégies et mesures à mettre en œuvre pour garantir une mobilité efficace et durable dans le futur, adaptée aux besoins des différents utilisateurs, tout

en prenant en compte la situation actuelle et les contraintes existantes. Sur cette base, des mesures détaillées seront élaborées dans les mois et les années à venir.

Sont d'ores et déjà en cours d'élaboration le concept concernant l'apaisement de la circulation dans les quartiers, le concept en matière de mobilité douce axé sur la circulation cycliste et piétonne, une analyse approfondie du stationnement en ville en vue d'une refonte, un concept concernant les infrastructures de charge pour véhicules électriques sur le territoire urbain et un concept pour le guidage dynamique en ville.

Une présentation du « Mobilitétsplang » destinée au grand public aura lieu prochainement : les modalités pratiques seront communiquées en temps utile.

Annexe : L'élaboration du « Mobilitétsplang » : un processus en 4 phases

- **Phase 1 : état des lieux**

Lors de cette phase lancée en octobre 2021, un état des lieux de la mobilité urbaine à Luxembourg-ville a été dressé afin de poser les jalons pour une planification stratégique du futur plan de mobilité. Grâce à une enquête en ligne (14.10.-14.11.2021), les forces, les faiblesses, les opportunités et les risques de la mobilité urbaine actuelle ont été identifiés, tout comme les habitudes de déplacement des citoyens et des visiteurs de la capitale. Au vu du taux de participation – 8.482 personnes ayant répondu aux questions – et de la composition de l'échantillon (46% résidents de Luxembourg-ville / 54% non-résidents, participants de différentes catégories d'âge...), les réponses ont conféré une vue d'ensemble de la situation actuelle de la mobilité urbaine à Luxembourg-ville : structurés selon les modes de déplacement et leur fréquence d'utilisation ainsi que la situation individuelle des participants, les résultats de l'enquête ont permis de faire des analyses croisées et un recoupement avec l'offre de mobilité existante, afin d'aboutir à des conclusions prenant en compte les besoins et intérêts de chaque partie prenante : piétons, cyclistes, automobilistes, usagers des transports en commun, résidents de Luxembourg-ville, visiteurs...

- **Phase 2 : lignes directrices, objectifs et scénarios**

Cette phase (février/mars 2022), comprenant la présentation des résultats, de l'analyse et des conclusions de l'enquête, a permis de définir une conception directrice (Leitbild/Vision) pour le plan de mobilité urbain ainsi que des objectifs à atteindre pour améliorer durablement la mobilité de tous à Luxembourg-ville.

La conception de plusieurs scénarios – aux angles d'approche différents les uns des autres et s'appuyant sur une même base définie par des paramètres existants (p.ex. infrastructures existantes, en cours d'étude ou en construction ; évolution démographique ; données urbanistiques...) – a permis de dégager la conception de stratégies permettant de générer des synergies entre les différents modes de déplacement pour atteindre les objectifs fixés préalablement.

- **Phase 3 : stratégies et définition des mesures**

Une journée d'échange et d'information (17.9.2022, place d'Armes) a permis au grand public de discuter de manière informelle avec les responsables en matière de mobilité de la Ville, d'exprimer ses idées en termes de mobilité urbaine, de s'informer sur le processus d'élaboration du « Mobilitéetsplang », l'état d'avancement et les prochaines étapes du projet et de poser des questions sur la mobilité en ville en général et les défis liés à la mobilité urbaine de demain dans une ville en pleine croissance et tournée vers l'avenir.

Cette phase a permis de déduire des mesures concrètes et isolées au niveau d'une étude stratégique pour permettre d'atteindre les objectifs définis.

- **Phase 4 : feuille de route et définition d'un concept d'évaluation**

Lors de cette phase du plan de mobilité, une « road map » ou un plan pluriannuel guidant les actions en matière de mobilité de la Ville de Luxembourg pour les années à venir, a été élaboré.

Une approche associative

L'élaboration du plan de mobilité a été confiée à une association momentanée formée par des bureaux qui disposent d'une grande expérience en la matière et qui travaillent en relation étroite avec les Services de la Ville de Luxembourg. Or la planification de la mobilité est une tâche complexe qui touche à un vaste éventail de domaines et requiert la participation active :

- de la politique communale (collège échevinal, commission mobilité)
- du grand public
- d'un comité d'accompagnement (*Mobilitätsbeirat*)

Ainsi, tout au long de l'élaboration du « Mobilitéetsplang », les différentes parties prenantes ont été invitées à apporter leur pierre à l'édifice commun de la mobilité de demain, que ce soit par le biais de directives, de partage d'expériences, de discussions, de conseils ou de recommandations.

Plus d'informations : mobilitetsplang.vdl.lu