ETUDE PORTANT SUR:

- la restructuration des infrastructures routières / ferroviaires
- la réorganisation fondamentale des transports publics
- la mise en place d'un réseau cohérent de pistes cyclables / chemins piétonniers
- l'évaluation des potentialités actuelles/futures de la Nordstad
- la définition de zones urbaines à revaloriser en vue d'une intégration optimale des projets de voies publiques dans le tissu urbain
- l'élaboration d'un concept intégré final réalisable en plusieurs étapes / modules
- l'établissement d'un plan directeur pour la restructuration du réseau routier étatique

DOSSIER DE SYNTHESE SOMMAIRE SERVANT COMME BASE POUR LE GROUPE DE TRAVAIL « NORDSTAD »

ETUDE DE TRAFIC NORDSTAD

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS - Administration des Ponts & Chaussées
MINISTERE DES TRANSPORTS

PREAMBULE

Le présent dossier est à considérer comme document de travail et servira comme base pour le groupe de travail "Nordstad". Comme convenu entre les représentants des ministères, administrations et communes concernées, les recommandations sommaires de l'étude seront discutées, développées et mises au point au sein de ce groupe de travail.

Ainsi, les propositions au niveau de la restructuration du réseau routier resp. de la réorganisation y relative des transports publics reprises au présent dossier ne reflètent pas nécessairement la position finale des différentes parties concernées. La vaste palette de mesures analysées dans le cadre de l'étude (ainsi que la documentation des interdépendances y relatives en vue d'un concept d'ensemble cohérent) offre une plateforme de données objectives qui permet des discussions plus ciblées au sein du groupe de travail.

Reste à préciser que les restructurations modulaires du réseau routier (+ phasage y relatif des travaux) reprises au chapitre 7.4 pour Ettelbruck et au chapitre 7.6 pour Diekirch ont été développées en étroite collaboration avec les responsables politiques de ces 2 villes.

Notons encore que le présent dossier est soutenu:

- par un dossier d'appui (format DINA3), où une multitude de scénarios/variantes abandonnés en cours de l'étude sont documentés (ainsi que des analyses supplémentaires et plus détaillées des données de mobilité)
- et par un dossier de synthèse (format DINA0) reprenant les plans de synthèse principaux de l'étude.

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION

2. PERIMETRE D'ETUDES ET REFLEXIONS REGIONALES

3. DONNEES DE MOBILITE: Analyse données 1970 – 1998

4. TRAFIC ROUTIER 2000: Analyse détaillée

5. TRANSPORTS PUBLICS: Analyse offre et demande

6. RESEAU PISTES CYCLABLES: Existant et projet

7. CONCEPT INTEGRE FUTUR ROUTE – BUS/RAIL – PIETONS/CYCLISTES

8. PLAN DIRECTEUR POUR LA RESTRUCTURATION DU RESEAU ROUTIER ETATIQUE

9. REFEXIONS FINALES

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION

1.1 POURQUOI UNE ETUDE DE TRAFIC?

2. PERIMETRE D'ETUDES ET REFLEXIONS REGIONALES

2.1 LA NORDSTAD DANS LA GRANDE REGION
- Réseau routier + Réseau ferroviaire

2.2 LA NORDSTAD ET LE PROGRAMME DIRECTEUR DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE
- Découpage en régions d'aménagement (Programme directeur; Projet mai 1999)

2.3 LA NORDSTAD ET LE PROGRAMME DIRECTEUR DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE
- Les espaces d'action (Programme directeur; Projet mai 1999)

2.4 LA NORDSTAD ET LE PROGRAMME DIRECTEUR DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE
- Système des centres de développement et d'attraction – CDA (Programme directeur; Projet mai 1999)

2.5 LE CANTON DE DIEKIRCH ET LES COMMUNES DE BISSEN ET COLMAR-BERG
- Nombre d'habitants et d'employés

2.6 LE BIPÔLE URBAIN ETTELBRUCK-DIEKIRCH
- Les infrastructures routières et ferroviaires actuelles

SOMMAIRE

3. DONNÉES DE MOBILITÉ: Analyse données 1970-1998

3.1 DONNÉES STATEC 1970-1991
- Lieu de travail: Nombre de déplacements + Evolution Modal Split + éloignement

3.2 ENQUÊTES DE MOBILITÉ 1995/1997: Chemins motorisés générés
- Cellule 4: Ettelbruck, Diekirch, Bissen, Erpeldange, Colmar-Berg et Schieren

3.3 CELLULE MODÈLE DE TRAFIC 1997: Chemins motorisés générés par jour
- Petit / grand Cordon Nordstad: Analyse des trajets internes / des trajets vers l'extérieur

3.4 ETUDE DE DÉVELOPPEMENT NORDSTAD: Potentialités d'ici à l'an 2020
- Comparaison population future – Potentiel d'habitation prévu aux PAG (source: MAT 1997 et Statec)

3.5 TRAFIC ROUTIER: Évolution 1970 – 1995
- Comparaison des cartes de trafic quinquennales publiées par l'Adm. des Ponts et Chaussées

4. TRAFIC ROUTIER 2000: Analyse détaillée

4.0 OBECTIFS ET VUE D'ENSEMBLE DES COMPTAGES DE TRAFIC

4.1 ANALYSE DU TRAFIC 24 HEURES (Jour ouvrable en octobre 2000)

4.2 TRAFIC CLANDESTIN (SCHLEICHVERKEHR) ET CONCLUSIONS

4.3 FLUCTUATIONS JOURNALIERES DU TRAFIC PENDANT UN MERCREDI EN OCTOBRE 2000

4.4 FLUCTUATIONS HEBDOMADAIRES PENDANT UNE SEMAINE EN OCTOBRE 2000

4.5 ENQUETE ORIGINE/DESTINATION AUX 5 ARTERES PRINCIPALES VERS LA NORDSTAD
- Analyse détaillée des résultats par poste d'enquête
- Vue d'ensemble des résultats des 5 postes d'enquête

4.6 LES CENTRES DE ETTELBRUCK ET DE DIEKIRCH RESP. LA N7 A INGELDORF
- Synthèse des 4 types de trafic recensés entre 6h00 et 19h00

SOMMAIRE

5. TRANSPORTS PUBLICS: Analyse offre et demande

5.1 OFFRE BUS RGTR

5.1.1 Réseau schématique des dessertes d'autobus (niveau national et régional, horaire 2002)

5.1.2 Schéma de principe de l'offre RGTR actuelle – Nombre total de bus desservant la Nordstad

5.1.3 Gares Ettelbruck et Diekirch: Vue d'ensemble des dessertes RGTR – Départs "Aller" (horaire 2001)

5.1.4 Trajets "Aller" des 4 lignes les plus fréquentées aux centres d'Ettelbruck et de Diekirch (horaire 2001)

5.1.5 Trajets "Retour" des 4 lignes les plus fréquentées aux centres d'Ettelbruck et de Diekirch (horaire 2001)

5.2 DEMANDE BUS RGTR

5.2.1 Nombre de passagers dans les bus RGTR – "Aller": Détail des montées/descentes par ligne dans l'apport vers la Nordstad resp. aux gares Ettelbruck/Diekirch (comptages 2002)

5.2.2 Nombre de passagers dans les bus RGTR – "Retour": Détail des montées par ligne et par commune dans l'apport vers la Nordstad (comptages 2002)

5.2.3 Nombre de passagers dans les bus RGTR – "Retour": Flux régionaux des passagers sur fond de plan cartographique (comptages 2002)

5.3 OFFRE/DEMANDE TRAINS CFL

5.3.1 Offre actuelle des trains CFL – Infrastructure ferroviaire actuelle (source: CFL)

5.3.2 Demande trains CFL: Détail du nombre de passagers par train sur l'antenne Ettelbruck-Diekirch "Aller" + Evolution passagers 1996/2001 (source: CFL)

5.3.3 Demande trains CFL: Détail du nombre de passagers par train sur l'antenne Ettelbruck-Diekirch "Retour" + Evolution passagers 1996/2001 (source: CFL)

5.4 SYNTHESE OFFRE/DEMANDE BUS RGTR – TRAINS CFL

5.5 OFFRE/DEMANDE "City-Bus Ettelbruck" et "Bummelbus"

5.6 PROXIMITE/ACCESSIBILITE DES TRANSPORTS PUBLICS VUE PAR LA NORDSTAD

- Comparaison Bus RGTR/Trains CFL

6. RESEAU PISTES CYCLABLES: Existant et projet

6.1 RESEAU COHERENT DE PISTES CYCLABLES ET DE CHEMINS PIETONNIERS

SOMMAIRE

7. CONCEPT INTEGRE FUTUR ROUTE - BUS/RAIL - PIETONS/CYCLISTES
7.1 LES OBJECTIFS DU CONCEPT INTEGRE
7.2 LE PHASAGE DU CONCEPT INTEGRE
7.3 LE CONCEPT FUTUR DES TRANSPORTS PUBLICS
7.3.1 Les investissements futurs sur la ligne Nord et le papier statégique "mobilitéit.lu"
7.3.2 Les points faibles de l'antenne ferroviaire Ettelbruck – Diekirch
7.3.3 Concept d'exploitation "train" + nouveau concept bus (Etudes en cours au niveau national)
7.3.4 Bipôle Ettelbruck-Diekirch: Couloirs réservés exclusivement aux transports publics
7.3.5 Voie ferrée Ettelbruck-Diekirch: Trafic Fret (actuel/futur) et emplacement futur d'un P+R
7.4 ETTELBRUCK: RESTRUCTURATION DES INFRASTRUCTURES
7.4.1 Corrélation entre les projets routiers en discussion
7.4.2 A court terme: Réorganisation du réseau routier
7.4.3 A court terme: Réorganisation des transports publics (bus)
7.4.4 A moyen terme: Réorganisation du réseau routier
7.4.5 A long terme (option) et à plus long terme: Réorganisation du réseau routier
7.5 N7/INGELDORF: RESTRUCTURATION DES INFRASTRUCTURES
7.5.1 A court et moyen terme: Réorganisation du gabarit N7 - voie ferrée - CR359
7.5.2 Potentialités futures: L'exemple du site "LADUNO" à Erpeldange
7.6 DIEKIRCH: RESTRUCTURATION DES INFRASTRUCTURES
7.6.1 Corrélation entre les projets routiers en discussion
7.6.2 A court terme: Réorganisation du réseau routier
7.6.3 A moyen terme: Réorganisation du réseau routier
7.6.4 A long terme (option): Réorganisation du réseau routier
7.6.5 A plus long terme: Réorganisation du réseau routier
7.6.6 A court, moyen et long terme: Réorganisation des transports publics
8. PLAN DIRECTEUR POUR LA RESTRUCTURATION DU RESEAU ROUTIER ETATIQUE
8.1 POURQUOI UN PLAN DIRECTEUR?
8.2 RESTRUCTURATIONS PROPOSEES A COURT, MOYEN, LONG ET A PLUS LONG TERME
9. REFLEXIONS FINALES

CHAPITRE 1

1. INTRODUCTION

POURQUOI UNE ETUDE DE TRAFIC ?

POURQUOI UNE ETUDE DE TRAFIC?

LES OBJECTIFS

L'objectif politique visant un modal split 25/75 pour le Grand-Duché de Luxembourg, c'est-à-dire doubler le modal split actuel et tripler le nombre des personnes utilisant les transports publics, ainsi que l'objectif du programme directeur de l'aménagement du territoire visant le développement de la "Nordstad" demandent la recherche d'un concept global qui prend en considération tous les modes de transports (voitures, camions, bus, train/tram, cyclistes et piétons) et qui permet:

- la création d'une zone urbaine "Nordstad" multifonctionnelle
- la promotion des transports publics comme réelle alternative à la voiture
- le renforcement durable des échanges au niveau régional

CONCEPT GLOBAL REALISABLE EN PLUSIEURS ETAPES

L'objectif est d'établir un concept global réalisable en plusieurs étapes/ modules. Afin de garantir une modularité/complémentarité cohérente des futures travaux d'infrastructures, les mesures proposées en vue d'un concept intégré final prévoient:

- des travaux à réaliser à court terme (p. ex. réaménagement de l'avenue Salentiny à Ettelbruck, de la rue Stavelot à Diekirch -travaux en cours- et de la rue Merten/rue de Gilsdorf à Diekirch, l'aménagement d'une gare routière près des lycées à Ettelbruck et Diekirch -travaux prévus pour 2003/2004)
- ainsi que des travaux à réaliser à moyen terme, à long terme et à plus long terme.

POURQUOI UNE ETUDE DE TRAFIC?

PLAN DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES FUTURES

Sur base des différents scénarios développés pour l'organisation future du trafic dans la "Nordstad", il y a lieu de dresser un plan directeur concrétisant la conception des infrastructures routières/ferroviaires futures. Ainsi, le Ministère des Travaux Publics (resp. l'Administration des Ponts & Chaussées) va définir un plan directeur pour la restructuration de la voirie étatique en conférant au réseau routier une hiérarchie des routes définie en fonction des vocations à satisfaire (routes principales, routes secondaires, voies de dessertes, zones piétonnes, etc.). Ce plan directeur veille à la compatibilité entre les différents projets d'infrastructures à réaliser à travers les années et la vision finale retenue sur base du présent dossier et évite par là des mesures isolées ayant des effets éventuellement négatifs dans l'enjeu global.

GROUPE DE TRAVAIL "NORDSTAD"

Les différents scénarios traitant l'organisation future du trafic dans la "Nordstad" seront développés et mis au point au sein du groupe de travail "Nordstad". Ce groupe de travail servira comme plate-forme d'échange entre les différents ministères, administrations et communes concernées.