

ALZETTE BELVAL, POUR UNE MOBILITE D'AGGLOMERATION

Les problèmes en bref

- Une part modale pour la voiture toujours très importante au sein d'Alzette Belval et des flux quotidiens aux passages de frontière impressionnants (+ de 50000 véhicules /jour sur AB en 2019¹).
- Un trajet en mode alternatif à la voiture individuelle au sein d'Alzette Belval insuffisant ou discontinu.
- Les effets induits des réglementations nationales.
- Des modes doux peu valorisés, peu mis en avant dans l'aménagement urbain d'Alzette Belval.

Les objectifs pour la période 2021/2027

OBJECTIFS >>

Moins de voitures, plus de transport en commun par-delà la frontière.

Moins de voitures plus de vélo pour les déplacements intra agglomération et du quotidien.

A pied pour les déplacements ordinaires ou pour le loisir, une alternative à valoriser.

Des actes communs pour freiner les comportements nuisibles.

CONSTATS

Le territoire transfrontalier d'Alzette Belval (100 000 habitants, plus de 54 000 emplois et une université à rayonnement international) est un territoire attractif, qui génère et absorbe des flux quotidiens de personnes qui se déplacent principalement en voiture (plus de 50 000 véhicules/jour aux points frontières sur ce territoire contre 35 000 véhicules/jour en 2016). Les alternatives « au tout voiture » : transports en commun, mobilité douce doivent continuellement être encouragées pour mieux servir Alzette Belval, offrir des alternatives aux flux traversants et amorcer une mobilité de transition.

La réintroduction de la marche en ville comme une pratique ordinaire peut être une solution pour le tissu urbain d'AB. Il ne s'agit pas d'en faire seulement un mode terminal qui parachève un trajet en voiture, en transport en commun ou encore en vélo, ni de la typer « marche du randonneur » mais bien d'en faire un mode de déplacement comme les autres, à part entière.

Les communes françaises se heurtent à un problème de stationnement des camionnettes d'entreprises luxembourgeoises. Les résidents français qui travaillent au Luxembourg rentrent chez eux avec la camionnette de l'entreprise, saturant ainsi les capacités limitées de parking sur les communes françaises, ce qui représente un véritable problème pour les habitants.

ATTENTES POUR LA COOPERATION FR/LU DE PROXIMITE

> un BHNS transfrontalier pour Alzette Belval qui sert les déplacements dans l'agglomération transfrontalière et les flux traversants.
> une offre transfrontalière plus visible, lisible et articulée avec les réseaux « nationaux ».

> Un réseau d'infrastructures cyclables sécurisées sur Alzette Belval.
> Des services pour augmenter la part cyclable des déplacements sur Alzette Belval.

> Essaimer les pratiques en faveur de la marche sur Alzette Belval (pédibus en réseau, jalonnement pédestre distance/temps,..).
> Valoriser les chemine-ments pédestres de loisirs.

> Convenir d'un règlement transfrontalier de stationnement.
> Envisager des interpénétrations des politiques « mobilité » nationales dans la dynamique de transition sur Alzette Belval.

¹ A titre de comparaison, il y avait 83 010 véh./jour à sur l'A31 à Yutz en 2019 https://www.ortl-grandest.fr/wp-content/uploads/2019/05/CC2019_MeP_Mai2019_internet.pdf

> un réseau de parkings relais et une organisation de la multi modalité efficace dès l'entrée sur le territoire d'Alzette Belval notamment au sud d'Alzette Belval pour diminuer la thrombose à la frontière.
