

**10 JOER 10 ANS**  
**ALZETTEBELVAL**

**GECT** | Groupement Européen  
de Coopération Territoriale

## ALZETTE BELVAL, POUR UNE MOBILITE D'AGGLOMERATION

La mobilité est un sujet important pour le GECT Alzette Belval. La congestion routière aux heures de pointe nécessite de tout mettre en œuvre pour accroître les solutions alternatives à la voiture individuelle. Par ailleurs, si Alzette Belval est une agglomération, il est nécessaire qu'elle soit rendue accessible à ses propres habitants et aux personnes qui viennent par un spectre de modes varié et le plus durable possible.

Dans cette optique, le GECT Alzette Belval s'est fixé comme objectif de travailler à une meilleure organisation et un développement renforcé des offres de transport en présence (Transport en Commun, mobilité active, bornes de charges) pour des modes de déplacements plus efficaces et efficaces.

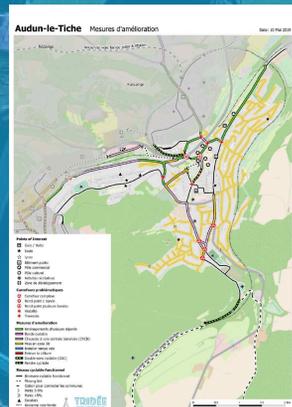
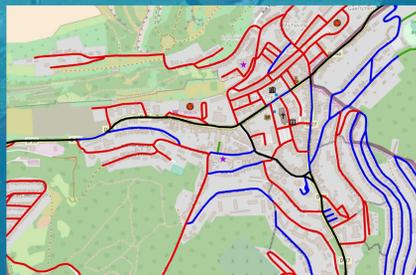
### Moins de voitures, plus de vélos pour les déplacements du quotidien

Pour convaincre les habitants d'utiliser le vélo comme un moyen de transport à part entière sur l'agglomération d'Alzette Belval, il est primordial de proposer des itinéraires cyclables sécurisés. Aussi dès 2017, en collaboration avec PROSUD, la Communauté de Communes du Pays-Haut Val d'Alzette (CCPHVA) et grâce au financement de l'Etat luxembourgeois, le GECT Alzette Belval a pu bénéficier d'une étude pour améliorer la cyclabilité sur son territoire. L'objectif était d'évaluer la cyclabilité de l'ensemble des voiries du territoire, puis de prévoir des pistes d'amélioration pour aboutir à un réseau cyclable transfrontalier fonctionnel.

L'ensemble de l'agglomération transfrontalière d'Alzette Belval a été concerné par cette étude. Le travail sur les communes françaises a été organisé sous la gestion commune du GECT et de la CCPHVA. En ce qui concerne le travail sur la partie luxembourgeoise, c'est PROSUD qui a piloté les travaux (pour l'ensemble de son périmètre).

Une carte du territoire, reposant sur un code de quatre couleurs (vert, bleu, rouge et noir), synthétise les résultats de l'analyse. Ces quatre couleurs répertorient et classent les rues selon leur degré de sécurité et de facilité d'emploi pour les cyclistes. Étant donné le très grand nombre de voiries, une série d'itinéraires importants pour les déplacements réguliers à vélo ont été sélectionnés. Ceux-ci forment le réseau cyclable fonctionnel des communes du GECT Alzette Belval.

Ce réseau pourrait être entièrement cyclable à moyen/long terme grâce à certaines nouvelles infrastructures cyclables séparées et sécurisées, mais aussi par une série d'aménagements urbains, physiques ou réglementaires, comme le passage d'une zone à 30km/h ou en sens unique pour les voitures.



Cette étude a été transmise aux communes d'Alzette Belval afin qu'elles puissent se saisir de ces propositions lors de futurs travaux. L'étude de cyclabilité est un support idéal pour la mise en place du réseau cyclable transfrontalier d'Alzette Belval.

### Moins de voitures, plus de transports en commun par delà la frontière

Parallèlement, le GECT Alzette Belval se mobilise depuis 2015 pour développer une offre de transports en commun coordonnée et efficace. L'objectif est d'encourager et de faciliter les déplacements en bus pour réduire la part modale de l'automobile et la pratique de l'autosolisme au sein de l'agglomération transfrontalière d'Alzette Belval.

A cette fin, il travaille en étroite collaboration avec les autorités organisatrices de mobilité françaises et luxembourgeoises et un accord a été signé entre la Région Grand Est, le SMITU, le SMITRAL, la CCPHVA, l'Etat luxembourgeois, la Communauté des Transports, la Ville d'Esch-sur-Alzette, la Commune de Mondercange, la Commune de Sanem, la Commune de Schifflange et le GECT Alzette Belval le 12 septembre 2018.



L'objectif de cet accord est l'amélioration de la desserte des transports en commun routiers sur Alzette Belval par :

- L'accroissement de la coordination des offres et des correspondances horaires des lignes présentes,
- L'augmentation de la lisibilité du réseau en présence (affichage au mat) et des informations disponibles pour les usagers.

Pour mener à bien ces deux objectifs, 3 champs d'actions ont été retenus comme axes de travail :

- #1: des correspondances pour l'utilisateur
- #2: des horaires pour des correspondances stables
- #3: une communication unifiée

Dans ce cadre, différents temps d'échanges sont organisés et le GECT Alzette Belval se charge d'assurer une communication locale et de terrain pour les usagers avec la mise en ligne d'informations spécifiques et la mise en place d'une signalétique dédiée aux lignes de bus transfrontalières quand celle-ci fait défaut.

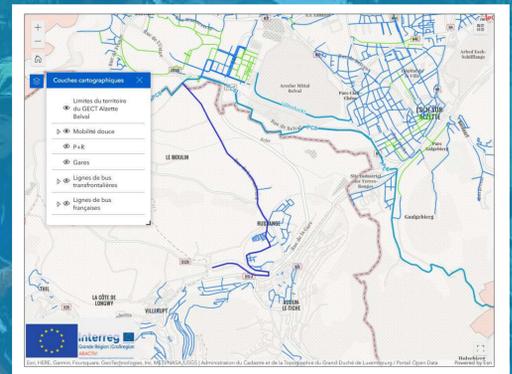


En complément, le GECT Alzette Belval a piloté le projet INTERREG VA Grande Région ABACTIV (Alzette Belval, à vélo et à pied !) qui s'est déroulé de 2019 à 2022. Ce projet est la première étape pour un réseau aménagé de voies cyclables et piétonnes au sein de l'agglomération Alzette Belval.

En effet, Alzette Belval est un territoire transfrontalier dense qui génère et absorbe des flux transfrontaliers quotidiens. Ces flux appellent à la création de nouvelles infrastructures pour la mobilité active. ABACTIV avait pour objectif de réaliser certaines infrastructures manquantes et nécessaires afin d'améliorer considérablement l'offre en matière de mobilité durable pour les déplacements transfrontaliers quotidiens des travailleurs et apprenants.

Il a permis de réaliser :

- Le premier tronçon cyclable transfrontalier reliant Micheville (F) à Belval (L), arrimant ainsi le versant français sur le réseau cyclable luxembourgeois
- L'installation de 23 stations Vél'OK sur les bords des communes luxembourgeoises partenaires
- L'édition de différents supports de communication pour encourager la pratique du vélo : élaboration et distribution d'une carte des bonnes pratiques, mise en ligne d'une cartographie interactive sur la mobilité active et les transports en commun sur l'ensemble de l'agglomération transfrontalière.



Le projet INTERREG ABACTIV s'est terminé le 31.12.2022 mais les réflexions sur la mobilité active et transfrontalière se poursuivent.

**INTERREG VA Grande Région / ALZETTE BELVAL, A VELO ET A PIED !**

Partenaires du projet : GECT Alzette Belval (bénéficiaire chef de file), EPA Alzette Belval, Communes de Mondercange, Sanem et Schifflange.

Durée du projet : 2019-2022

Montant du projet : 1 833 688.90€ dont 857 992.99€ cofinancés par le programme INTERREG



Depuis plusieurs années, la création d'un Bus à Haut Niveau de Service transfrontalier reliant le côté français d'Alzette Belval au Luxembourg est discutée. Fin 2020, le Ministère de la Mobilité et des Travaux Publics luxembourgeois, dans le cadre de stratégie Modu 2.0, a présenté, concomitamment à son projet de tram express entre Luxembourg ville et Esch-sur-Alzette, la réalisation d'un BHNS, reliant la gare d'Audun-le-Tiche au Luxembourg via Esch-sur-Alzette. Pour gagner en cohérence, les membres du groupement ont demandé au MMTP de bien vouloir étudier l'extension du BHNS jusqu'au Hub des mobilités à Micheville.

Après différents échanges, le GECT Alzette Belval a pris en charge le pilotage de cette étude avec le soutien financier du MMTP, de la Région Grand Est et de l'EPA Alzette Belval. Le marché d'étude a été attribué fin 2022, le travail se déclinera autour de 3 objectifs :

- Objectif 1 : Elaborer un concept de mobilité cohérent et intégré autour du CHNS Micheville/Esch pour une mobilité efficace transfrontalière
- Objectif 2 : Analyser la faisabilité technique du réaménagement du contournement en boulevard urbain permettant des solutions de transport en commun en voie propre (= CHNS Micheville / Audun gare/Esch)
- Objectif 3 : Réaliser une première analyse juridique du montage et fonctionnement d'un CHNS transfrontalier notamment sur les aspects d'impact transfrontalier local et sur le fonctionnement

D'un point de vue opérationnel, 5 volets seront investigués :

- Volet 1 : Analyse des données d'entrée et évaluation de l'offre actuelle (ensemble des réseaux) et de la demande future 2028
- Volet 2 : Proposition d'un concept global de desserte tout mode (ciblé client et non réseaux/exploitants) et P+R avec comme colonne vertébrale le service de bus en site propre Micheville / Esch.
- Volet 3 : Etude de faisabilité technique de la liaison Micheville/Esch en site propre et des solutions du concept global articulé
- Volet 4 : Premier éclairage juridique
- Volet 5 : Concertation