

**LUXEMBOURG - "CRÉER DE NOUVEAUX MODES DE TRANSPORTS"**

# Comment circulera-t-on au Luxembourg dans 30 ans?

Auteur: Maurice Fick | Actualisé: 03.03.2023 17:47 | [6 Commentaire\(s\)](#)



© Domingos Oliveira / RTL

**Téléphériques urbains, tram sur pilotis, nouvelles lignes de train... Si le Luxembourg veut poursuivre sa croissance actuelle, il devra "compléter la multimodalité des transports en commun" et baisser la part de la voiture, propose Idea.**

Pour que le Luxembourg préserve une **bonne qualité de vie**, poursuive son développement économique et démographique ([+25% de population en dix ans](#)), et ne se retrouve pas dans des impasses, il y a "**urgence de se donner les moyens, les capacités et la vitesse nécessaires pour construire des infrastructures et des logements dans les endroits appropriés**", estime Romain Diederich, géographe spécialisé en développement territorial.

Le grand défi étant de [repenser l'aménagement du territoire pour les 30 ans](#) à venir. Dans sa vaste [vision territoriale à long terme](#) publiée lundi, la Fondation Idea -agitatrice d'idées à l'aube de cette "super année électorale"- table sur **1,1 millions d'habitants, 995.000 emplois** dont 503.000 frontaliers d'ici 2050.

**-> [Constructions hautes, grandes "agglos", nouveaux transports: À quoi ressemblera le Luxembourg dans 30 ans?](#)**

Pour qu'ils puissent vivre et travailler dans de bonnes conditions, le scénario "au fil de l'eau" (qui tient compte de la croissance actuelle) prévoit l'extension de trois grandes agglomérations (Luxembourg, métropole du Sud et Nordstad). Et pour que tout ce monde puisse se déplacer, sans passer plus de temps dans les bouchons qui congestionnent déjà le pays aux heures de pointe, ce scénario exige "**d'importantes évolutions du système de mobilité**".

## MOINS DE PLACE POUR LA VOITURE "PERSO"

"La solution n'est pas simplement de passer de la voiture diesel ou essence à la voiture électrique. Ce qui est clair est que la **voiture privée individuelle devra perdre en importance dans le partage modal**", pose d'emblée Romain Diederich. Il y a différents moyens pour y parvenir. La première évidemment étant que "**les gens se déplacent un peu moins grâce au télétravail**". Une autre, étant qu'ils ne se déplacent pas seuls". Lisez: **co-voiturage**.

Tout mis bout à bout, le télétravail, le co-voiturage, la mobilité douce et le net renforcement de l'offre en transports en commun devront permettre de **contenir "le volume de voitures frontalières supplémentaires nécessaires d'ici 2050 à 41.000 unités pour une augmentation de 293.000 frontaliers"**, est écrit dans l'étude.



© Domingos Oliveira / RTL

Si le télétravail se développe et que la part de la voiture privée baisse effectivement, le scénario projette que le **partage modal à l'horizon 2050** sera de **45% pour la voiture, 30% pour les transports en commun et 25% pour la mobilité active**. Contre 69% pour la voiture, 17% pour les transports en commun et 14% pour la mobilité active en 2017.

Idea table sur des réseaux routiers majeurs qui deviendront intelligents et qui s'informatiseront. Conduite autonome et système de gestion par intelligence artificielle permettront "sans doute de mieux pouvoir exploiter les capacités du réseau routier à l'avenir, mais **il faudra qu'un plus gros pourcentage des usagers prennent les transports en commun, se déplacent à pied ou à vélo**", résume Romain Diederich.

Le scénario prévoit aussi de **mettre l'ensemble du réseau autoroutier à trois voies**, exceptées la Nordstrooss et l'autoroute A13 de la Sarre. "Au minimum une voie" étant réservée aux transports en commun et au co-voiturage.

### TROIS TÉLÉPHÉRIQUES URBAINS À LUXEMBOURG

Pour disposer de nouvelles capacités dans les transports en commun "il faudra développer les réseaux et **oser créer de nouvelles choses, de nouveaux modes de transports**. Nous proposons le **téléphérique urbain**", avance Romain Diederich.

Le téléphérique urbain permet de "passer au-dessus et à une hauteur de dizaines de mètres. Ce qui fait qu'on n'est pas trop limité par le manque de place au sol. Il est rapide et a de grandes capacités puisqu'il peut transporter jusqu'à 6.000 passagers par sens par heure. Et il coûte moins que si on doit, avec beaucoup de difficultés liée à la place ou au nombre de carrefours, essayer de faire passer un tram".



L'exemple du téléphérique urbain à Brest inauguré en novembre 2016 et qui peut transporter 1.200 passagers par heure. / © Source: europe-en-france.gouv.fr

Un téléphérique pourrait par exemple "**relier la Gare centrale à la place de l'Europe au Kirchberg** ou ses environs en une dizaine de minutes". Un prolongement pourrait être envisagé "**en direction du Ban de Gasperich, voire de la Cloche d'Or**" pôle de développement qui "**pourrait compter près de 40.000 emplois et de 15.000 à 20.000 habitants en 2050**". Idea verrait bien un 3e téléphérique urbain "**d'une longueur d'environ 2 km entre la gare de Dommeldange et le secteur nord-est du plateau de Kirchberg**", près de RTL.

Les experts d'Idea "**ne sont pas contre le tram**", mais estiment que le téléphérique urbain "**est un moyen de compléter la multimodalité des transports en commun de manière intelligente et qu'on peut financer**".

## DES TRAINS SUR PILOTIS

Autre "nouvelle idée", créer des **trams sur pilotis dans des zones densément urbanisées** où il n'y a pas suffisamment d'emprise disponible au sol. "**Il aurait un intérêt dans la Minette**", écrit Idea, avant de citer "**certains segments entre Rodange et Dudelange**". Dans le secteur **Bertrange-Strassen** ou sur certains segments de la **route d'Arlon**, le tram sur pilotis permettra de résoudre le passage du tram quand il "**se heurtera à des goulots d'étranglement**".

L'étude ne chiffre toutefois pas l'impact de ses propositions sur le budget de l'État.

D'autant que certaines pourraient se montrer très coûteuses. Comme par exemple la **construction d'un tunnel sous l'aéroport du Findel** pour les véhicules, mais aussi pour le tram, afin de relier le trafic automobile en provenance du secteur de Remich au Höhenhof, avec son futur parking P&R à grande capacité, et de prolonger le tram vers Contern et Sandweiler. Ou encore la construction de **passages souterrains** préconisés sous certains carrefours névralgiques comme la **Place de l'Étoile** ou la **Place Dargent** à Luxembourg-Ville.

## DES BY-PASS SUR LE RÉSEAU FERROVIAIRE

Le scénario d'Idea recommande de **créer deux by-pass** pour relier certaines lignes ferroviaires importantes entre elles sans passer par la gare centrale de la capitale. Un premier by-pass doit permettre aux trains venant de Trèves de relier directement la ligne du Nord. Ce qui représenterait "**un gain de temps d'une vingtaine de minutes**" pour les passagers se rendant plateau de Kirchberg.

1/1



Le tracé, les arrêts et pôles d'échanges du tram et les by-pass du réseau ferroviaire imaginé dans le scénario "au fil de l'eau". / © Source: Idea



Les photos diffusées sur ce site sont soumises à des droits d'auteurs et ne peuvent être copiées, modifiées, vendues, sans l'autorisation préalable du propriétaire du site en question.

Un second by-pass doit permettre aux **trains venant d'Arlon de prendre directement la direction de Thionville** et de relier de la sorte directement le futur pôle de développement du Ban de Gasperich à celui de la porte de Hollerich. Ce by-pass pourrait permettre *"un gain de temps notable pour les trains internationaux en direction de la France et de la Belgique notamment en ce qui concerne la liaison internationale Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg"*.

L'étude d'Idea préconise aussi de *"moderniser l'ensemble de lignes existantes pour que leur cadencement s'approche de celui de lignes RER aux heures de pointe pour les plus importantes d'entre elles (Thionville, Esch/Alzette, Arlon, voire Pétange)"*. La mise en service de la nouvelle ligne ferroviaire entre Bettembourg et Howald pourrait également *"permettre la remise en service de la ligne directe entre Thionville et Esch/Alzette"*.