

Plan d'action : Infrastructure cyclable à Walferdange – 2025-2029

Dans l'accord de coalition CVS-déi gréng 2023-2029, l'objectif a été fixé d'améliorer considérablement l'infrastructure cyclable d'ici 2029 et d'accorder une place centrale à la mobilité active au sein de la commune. L'ambition est de faciliter l'usage du vélo comme moyen de transport pour les trajets courts (coursés, école, loisirs, etc.) et d'aménager le trafic de transit de manière plus accessible et attractive pour les cyclistes.

Ces adaptations visent à rendre l'espace public plus sûr et plus accessible, en particulier pour les enfants, tout en améliorant la qualité de vie des citoyens. En réduisant le trafic motorisé, elles contribuent à limiter la pollution de l'air, les émissions de CO₂, le bruit et les embouteillages, ce qui a un impact direct sur la santé et le bien-être de la population. Elles permettent également de mieux gérer la question du stationnement et d'adapter l'aménagement urbain pour qu'il soit moins centré sur la voiture et davantage tourné vers les personnes. Cela favorise une plus grande diversité d'usages ainsi que davantage d'espaces de rencontre et de mobilité, rendant ainsi la ville plus vivante et inclusive.

Ci-dessous figure une liste des améliorations à mettre en place d'ici 2029. Ce document s'appuie sur le rapport de la commission de la mobilité et de la circulation, qui a également été commenté par le Ministère de la Mobilité et des Travaux publics. Le document en annexe contient de nombreuses images et descriptions détaillées, essentielles pour bien comprendre les mesures présentées ici.

3 mesures ont été identifiées comme très urgentes et doivent être mises en place dans les meilleurs délais :

Date de la mise en œuvre	N° dans le Document	Description de la mesure à mettre en place :
	5.2 et 5.3	Piste cyclable nationale 15 – École Walferdange et Tronçon « Cité Grand-Duc-Jean » À la suite des travaux de réfection du pont près de l'école de Walferdange, l'aménagement du chemin piétonnier et de la piste cyclable doit également être amélioré. Actuellement, en raison des travaux, la Cité Grand-Duc-Jean est réglementée en sens unique dans la courbe. Cette disposition devra être maintenue après les travaux, avec une signalisation adaptée et une réglementation ajustée. Les possibilités de stationnement seront réorganisées afin de permettre la création d'une véritable bande cyclable. Voir les esquisses du point 5.3 dans le document en annexe.
	5.10	Pistes cyclables/piétons « Rue de la gare » (le long du cimetière) et Intersection « Rue de l'Eglise » ○ Lors de la réfection de la N7, ce point devra également être mis en place. ○ Une demande auprès de la P&Ch devra être faite afin de maintenir la limitation à 30 km/h en sortant de l'Éscarbot jusqu'à l'arrivée au rond-point des Roses.

		○ Il convient de vérifier si les propositions du Ministère concernant le rétrécissement de la route et l'élargissement du trottoir sont réalisables (voir document en annexe). ○ Adapter la signalisation du chemin piétons/cyclistes (panneau rectangulaire F, 20b) (voir point 4.11.)
	5.B.	Piste cyclable nationale 15 – « Rue Henri Dunant » (Krommlängten). En vue des travaux importants sur la N7, il sera nécessaire de permettre aux cyclistes d'utiliser le trottoir longeant les Krommlängten / la rue Henri Dunant (côté champs) dans un court délai : ○ Abaisser le trottoir sur au moins 3 mètres à l'entrée de ce chemin afin que les cyclistes puissent y accéder aisément depuis la route. ○ Modifier la signalisation (et la réglementation si nécessaire) en utilisant un panneau carré F, 20b (Piste cyclable conseillée pour cyclistes et piétons). ○ Mettre en place un marquage au sol pour avertir les automobilistes de la présence de cyclistes, en particulier ceux venant de la direction de la ville. ○ Ajouter un marquage au sol (dents de requin) pour prévenir les cyclistes qu'ils n'ont pas la priorité en rejoignant la route. ○ Réexaminer l'état du chemin et effectuer les réfections nécessaires. ○ Informer la Ville de Luxembourg de cette adaptation et demander qu'une mesure similaire soit prévue sur leur section du chemin. ○ Informer les citoyens en expliquant les raisons de ce changement et en précisant que la commune poursuit la procédure visant à élargir ce chemin. Ces mesures doivent être mises en place au plus vite. Cependant, le projet d'agrandissement de ce chemin (et son dossier d'emprises y appartenant) afin de créer une véritable piste cyclable séparée de la zone piétonnière doit être poursuivi avec détermination, car une solution plus sûre, notamment au niveau des carrefours, est absolument nécessaire.

Les mesures suivantes sont classées par thématique, sans ordre de priorité à respecter. Il pourrait cependant être judicieux de mettre en œuvre certaines mesures de manière systématique sur l'ensemble du territoire communal. Par exemple, il serait pertinent de retirer tous les poteaux en une seule intervention, ou, si nécessaire, de les rendre plus visibles ou de les repositionner.

Cette liste n'est pas exhaustive. Cette énumération doit donc être considérée comme une série d'exemples. Nous comptons sur l'expertise et la connaissance du terrain des employés communaux responsables pour identifier tous les points nécessitant une adaptation.

2. Poteaux

Ministère de la Mobilité et des Travaux publics :

- **Utilisation de poteaux**, et non de barrières. L'exemple de la VDL est très mauvais et doit être évité.
- **Le nombre de poteaux doit être réduit au strict minimum.**
- Veillez à bien **signaler les poteaux avec un marquage au sol** de 8 mètres de longueur, si possible, surtout là où le poteau est posé sur une piste droite.
- **Le passage** entre les poteaux ou entre le poteau et la pelouse **doit être au minimum de 1,5 mètre mais peut aller jusqu'à 2 mètres.**
- Des pierres ou poteaux placés à côté du chemin (et non sur le chemin) peuvent empêcher les voitures de passer ou de se stationner (à voir si nécessaire au cas par cas).

Date de la mise en œuvre :	N° dans le Document	Description de la mesure à mettre en place :
	2.1.	Chemin reliant la « Rue de Steinsel » et la « Rue des Roses » Lors de la réfection du chemin reliant la rue des Roses à la rue de Steinsel, il conviendrait d'optimiser la sortie sur la rue de Steinsel en tenant compte de la proposition du ministère (voir schéma en annexe). ○ Installer un seul poteau au centre du chemin, placé plus en retrait. ○ Placer de grandes pierres sur la pelouse, à gauche et à droite, pour empêcher le passage des voitures. ○ Ajouter un marquage au sol autour du poteau. ○ Installer un panneau triangulaire "Cédez le passage" et un marquage au sol à la sortie du chemin pour les cyclistes. NB : À voir en lien avec le point 4.2.
	2.2.	Rue du Nord Supprimer les quatre poteaux et les remplacer par un petit îlot avec deux poteaux ou un bac à fleurs (en fonction de l'espace disponible), permettant aux cyclistes de passer en ligne droite. ○ Maintenir un passage de 3,5 mètres pour les voitures. ○ Élargir et officialiser le passage pour vélos (minimum 1,5 mètre). Cet emplacement est idéal pour tester cette configuration.

2.3.	Chemin piétons « Rue du Nord » vers « Rue du Soleil » De manière provisoire, afin de tester cette configuration : ○ Supprimer les deux obstacles qui entravent actuellement le passage des poussettes et des fauteuils roulants sur ce chemin. ○ Adapter la signalisation existante en officialisant le chemin comme piétons/cyclistes (déjà déclaré sur papier). Panneau rectangulaire F. 20b (Piste cyclable conseillée pour cyclistes et piétons) ○ Installer un obstacle provisoire (bac à fleurs ou autre), non pas directement sur le chemin piétonnier/cycliste, mais juste avant sa sortie, entre la route et le trottoir. Le positionner légèrement en amont du chemin pour que les enfants le perçoivent comme un signal de ralentissement. Veiller à ne pas gêner la sortie du chemin en laissant un passage d'au moins 1,5 mètre pour entrer et sortir. ○ Consulter les habitants situés en face pour s'assurer qu'ils peuvent toujours sortir leur voiture du garage.
2.4.	Chemin piétons/cyclistes « Rue de la Libération » - « Rue des Prés » Les poteaux ont été retirés, ce qui constitue une amélioration considérable. Cependant, ils ont été laissés à côté du chemin et doivent être enlevés complètement. Aucune substitution par un autre poteau n'est prévue.
2.5.	« Rue des Prés » Rendre les poteaux situés entre le trottoir et la rue plus visibles en y ajoutant des réflecteurs, tout en conservant leur couleur grise.
2.6.	Chemin piétons/cyclistes « Rue Paul Elvinger » - « Op. der Tonn » Supprimer les deux poteaux existants et en placer un seul au centre afin de garantir un passage de chaque côté. Si nécessaire, installer de grandes pierres à gauche et à droite sur la pelouse pour empêcher le passage des voitures.
2.7.	Chemin piétons/cyclistes « Rue de l'Alzette » - « Rue Fraeschepull » Les poteaux ont été retirés, ce qui constitue une amélioration considérable. Cependant, ils ont été laissés à côté du chemin et doivent être enlevés complètement. (Voir aussi point 3.19.)
2.8.	Chemin piétons « Rue Belle-Vue » - « Rue Michel Rodange » - « Rue des Jardins » Si possible, enlever tous les poteaux et installer à la place deux grands bacs à fleurs ou à herbes, en veillant à maintenir un passage d'au moins 2 mètres (minimum 1,5 mètre) pour les cyclistes et les piétons. Si certains poteaux doivent être conservés, ils devront être rendus plus visibles, par exemple en ajoutant des réflecteurs.

	2.9.	Chemin piétons « Rue Paul Elvinger » - « Rue de l'Alzette » Enlever la barrière à l'entrée de ce chemin et la réutiliser sur le chemin "agricole" au rond-point de la Rue de la Forêt (point 4.4).
--	------	--

3. Abaissement des trottoirs

- Cependant, à certains endroits, il peut s'avérer nécessaire de veiller à ce que les personnes aveugles ou malvoyantes soient prévenues ou guidées à l'aide d'un système normé de guidage tactile au sol (conforme à la norme DIN32984), pour éviter qu'elles ne quittent le chemin piétonnier et débouchent directement sur une rue. L'association ADAPTH peut fournir les conseils nécessaires.

Date de la mise en œuvre :	N° dans le Document	Description de la mesure à mettre en place :
	3.3.	Entrée et sortie du chemin connectant la « Rue de l'Alzette » au quartier Eterstrachen (passant par le pont bleu) : La solution actuelle à côté de la nouvelle aire de jeux n'est pas idéale.
	3.4.	Chemin piétons/cyclistes de la « Rue Paul Elvinger » vers « Op der Tonn » (les deux côtés)
	3.5.	Chemin piétons/cycliste de la « Rue Paul Elvinger » vers « Rue de l'Alzette » (les deux côtés).
	3.6.	Carrefour « Rue Bridel » – « Rue des Roses »
	3.7.	Chemin piétons/cyclistes de la « Cité Grand-Duc Jean » vers « Garage Losch »
	3.9.	Chemin piétons/cyclistes de la « Cité Grand-Duc Jean » vers « Rue de Luxembourg »
	3.10.	Chemin piétons/cyclistes « Rue de l'Europe » vers « Am Grönn » en passant par l'air de jeux. Voir aussi point 5.8.

3.11.	Chemin piétons/cyclistes « Rue Belle-Vue » – « Rue Michel Rodange » – « Rue des Jardins »
3.12.	Chemin piétons/cyclistes « Rue Anne Frank » vers « Rue de Dommeldange » (les deux côtés). Voir point 5.11.
3.13.	Passage à niveau des rails entre « Rue du chemin de Fer » vers « Rue de Dommeldange ». Voir point 5.11.
3.14.	Entrée « Rue Chemin de Fer » par « l'Escargot » (en continuation avec le passage de la rue). Voir point 5.9.
3.15.	L'Entrée à la « Rue des Champs » : La solution actuelle n'est pas idéale (une mise à niveau complète serait préférable). Voir point 5.9.
3.16.	Fin « Rue du chemin de Fer » et début « Rue Prince Henri » (quand la piste cyclable passe sur la rue). Voir Point 4.9. et 5.9.
3.17.	Chemin piétons/cyclistes de la « Rue Michel Lentz » vers « Rue Antoine Zinnen »
3.18.	École d'Helmsange : Pour accéder au chemin piétonnier menant au hall sportif depuis le parking Kiss & Go & Rue des Pommiers pour accéder à l'entrée principale de l'école. Si possible, adapter également les accès au chemin longeant la "nouvelle résidence" ainsi que l'accès au prolongement de la rue des Pommiers avec les nouvelles constructions.
3.19.	Chemin piétons/cyclistes « Rue de l'Alzette » – « Rue Fraeschepull ». Il faudra prévoir une possibilité pour les cyclistes d'entrer sur ce chemin : marquage d'un passage entre l'arbre et la place de stationnement, accompagné d'un abaissement du trottoir sur les deux côtés du chemin. (voir aussi point 2.7.)
3.20.	Chemin piétons/cyclistes « Rue des Prés » – « Am Stengber »
3.21.	Les entrées / sorties du chemin cyclable longeant le "Millewee". Voir point 5.4.
3.22.	Chemin piétons/cyclistes « Cité Grand-Duc Jean » vers « Rue de Luxembourg ». (Voir aussi point 4.5)

4. Signalisation

Ministère de la Mobilité et des Travaux publics : Panneaux

Afin de désigner les voies cyclables et les chemins mixtes piétons/cyclistes, nous conseillons d'**utiliser des panneaux carrés** plutôt que des panneaux ronds. En effet, les panneaux carrés laissent le choix au cycliste d'utiliser la voie cyclable ou la route. Ainsi, un vélo de course est libre d'emprunter la route et non le chemin cyclable à une vitesse accélérée.



Piste cyclable recommandée (F, 19a)

Signalisation à utiliser de préférence : le cycliste a le choix d'utiliser la piste cyclable ou la route.



Piste cyclable obligatoire (D, 4)

À utiliser seulement si le cycliste ne doit pas emprunter la route



Piste cyclable recommandée pour cyclistes et piétons (F, 20b)

Signalisation à utiliser de préférence : le cycliste a le choix d'utiliser la piste cyclable ou la route.



Chemin obligatoire pour cyclistes et piétons (D, 5a)

À utiliser seulement si le cycliste ne doit pas emprunter la route

Pour permettre une séparation entre piétons et cyclistes, un chemin d'au moins 3,5 mètres de large est requis. Ce chemin devrait offrir une largeur minimum de 1,5 mètre pour les piétons et de 2 mètres pour les cyclistes. Idéalement, une largeur totale de 4 à 4,5 mètres serait préférable.

Ministère de la Mobilité et des Travaux publics : Revêtement & Marquage

- Pour assurer une meilleure visibilité et donc une sécurité accrue, la piste cyclable peut être mise en évidence par un revêtement distinct (en termes de couleur ou de matériau) par rapport à la chaussée destinée aux voitures et au chemin piétonnier.
 - Un revêtement coloré est préférable à un simple marquage car il est plus durable et moins glissant.
 - En dehors des zones urbaines, un revêtement rouge est généralement utilisé pour mettre en évidence les pistes cyclables.
 - L'utilisation d'un revêtement rouge dans les zones urbaines n'est plus un sujet tabou chez P&Ch. Toutefois, il est laissé à la discrétion de chaque commune de choisir une couleur (rouge, vert, etc.) ou d'opter pour différentes nuances de gris ou de beige.
 - Le marquage rouge devrait être utilisé de manière ponctuelle, par exemple pour signaler les zones où les cyclistes ont la priorité. Il est toutefois conseillé d'éviter de placer un marquage dans les virages, car cela peut devenir glissant et dangereux pour les cyclistes.
 - Une autorisation de voirie est requise pour les marquages rouges, mais pas pour ceux en blanc.
- (Photos d'exemples disponibles dans le document en annexe.)

Ministère de la Mobilité et des Travaux publics : Rues à sens unique – passage pour vélo autorisé

Toutes les rues à sens unique limitées à 30 km/h peuvent être aménagées pour permettre le passage des vélos en contresens. Le marquage au sol doit être installé, en utilisant des voies suggestives lorsque l'espace le permet, ou des pictogrammes si l'espace est restreint.

Date de la mise en œuvre :	N° dans le Document	Description de la mesure à mettre en place :
		De manière générale : Vérifier l'ensemble des panneaux sur le territoire communal et remplacer ou retirer ceux qui ne correspondent plus à la situation actuelle ou qui ne sont plus d'actualité.
	4.1.	Tronçon « Complexe sportif » - « Biergerzenter » La signalisation actuelle au sol n'est pas idéale à plusieurs égards et devrait être entièrement supprimée. ○ Vérifier si l'installation d'un panneau F, 20b (Piste cyclable conseillée pour cyclistes et piétons) est autorisée sur un itinéraire cyclable national, permettant ainsi un usage mixte du chemin sans séparation entre piétons et cyclistes. Si cela est possible, le chemin devrait être signalé en plusieurs endroits avec ce panneau et un marquage au sol correspondant. ○ Si cela n'est pas autorisé, mesurer la largeur du chemin et attribuer l'espace de manière proportionnelle : 3/7 pour les piétons et 4/7 pour les cyclistes, avec une séparation claire. La zone piétonne devrait être située le long de l'Alzette, près de la pelouse. Dans ce cas, il serait nécessaire de repositionner les bancs.
	4.2.	« Rue de Steinsel » : Tronçon reliant la « Rue Adolphe Weis » au passage piétons/cyclistes qui mène à la « Rue des Roses » Une proposition de projet devrait être élaborée et soumise au Collège échevinal pour ce point. L'objectif est d'améliorer la sécurité de cette liaison essentielle entre Bereldange et Dierstrachen, notamment pour les enfants. Les remarques du Ministère doivent être prises en compte (voir document en annexe). ○ Une demande auprès de P&Ch pourrait être envisagée afin d'abaisser la vitesse à 30 km/h sur une partie de la route. ○ Toute réduction de la largeur de la route ou l'installation de coussins berlinois ne devrait pas entraver la circulation des bus et camions. ○ Une alternative possible serait de surélever la chaussée sur toute la longueur du virage afin de ralentir naturellement le trafic.

		○ Actuellement, la signalisation interdit l'accès aux bus et camions, mais cette restriction n'est pas respectée. Il conviendrait donc d'évaluer si une adaptation de cette réglementation est nécessaire. NB : À voir en lien avec le point 2.1. et 5.4.
	4.3.	Chemin piétons/cyclistes de la « Rue de Bridel » – « Rte de Lux » ○ Le chemin piéton/cyclable menant vers la rue de Bridel doit être complété à la sortie avec des dents de scie (« Heifeschzänn ») – un panneau « Cédez le passage » est déjà en place – pour avertir les cyclistes qu'ils n'ont pas la priorité en entrant sur la route. Un pictogramme vélo avec une flèche indiquant la direction à suivre serait également utile pour bien guider les cyclistes et avertir les automobilistes de leur présence. ○ Il convient de vérifier si le bac à fleurs peut être déplacé ou retiré afin de ne pas gêner l'entrée et la sortie du chemin piétons/cyclistes. ○ Le panneau D, 5b (« Chemin obligatoire pour cyclistes et piétons ») à l'entrée du chemin piéton/cyclable est inadéquat, car il s'agit d'un chemin partagé et non divisé. Le panneau E, 20b serait donc plus approprié. En optant pour un panneau rectangulaire, nous laissons aux cyclistes le choix d'emprunter le chemin dédié ou de continuer sur la route. ○ Le sens unique (rue de Bridel menant à la sortie vers la N7 et rue Bour) doit ainsi être réglementé et aménagé afin de permettre aux cyclistes d'y circuler à contresens. ○ Un panneau « Cédez le passage » manque à la sortie de la rue Renert vers la rue de Bridel, bien que les dents de scie soient marquées au sol. ○ La traversée sur la rue Renert devrait être marquée en rouge. ○ Les dents de scie sur le chemin cyclable à ce même croisement (entrée Rue Renert) ne sont pas correctes, car les cyclistes y ont bien la priorité. Elles doivent donc être supprimées.
	4.4.	Chemin piétons « Rue de la Forêt » – « Cité A. Mayrisch » – « Rue de Longuyon » ○ Adapter la signalisation du chemin piétonnier à partir du rond-point de la Rue de la Forêt afin de le désigner officiellement comme chemin cyclable. ○ Remplacer la barrière existante par une "demi-barrière" permettant le passage des vélos. La barrière de la rue Paul Elvinger pourrait être réutilisée à cet endroit (voir point 2.9). ○ Adapter le chemin entre la « Rue de la Forêt » et la « Cité A. Mayrisch » : il faudrait enlever les pierres et aménager une pente (commencer à 1,5m en retrait de la fin actuelle du chemin asphalté).

4.5. et 5.6.	Chemin piétons/cyclistes de la « Cité Grand-Duc Jean » vers la « Route de Luxembourg » (Bike World): ○ Collaborer avec les commerçants pour trouver une solution commune afin de garantir qu'un passage d'au moins 1,5 m reste libre pour la circulation des vélos. Ce passage devrait être clairement marqué au sol et, si nécessaire, délimité par des poteaux. ○ Réglementer et signaler le chemin avec un panneau F.20b (Piste cyclable conseillée pour cyclistes et piétons) à la sortie et l'entrée ou ajouter un panneau « excepté cyclistes » et adapter la réglementation si nécessaire. ○ Fermer/Déplacer la grille d'évacuation des eaux à l'entrée du chemin, côté Cité Grand-Duc Jean, qui constitue actuellement un danger pour les cyclistes. ○ Mise à niveau complète du trottoir à l'entrée du chemin, côté Cité Grand-Duc Jean. Voir point 3.22.
4.6.	« Rue des Prés » Supprimer une place de stationnement et apposer un marquage visible afin de garantir une sortie sécurisée et confortable du chemin piétons/cyclistes reliant la « Rue de la Libération » à la « Rue des Prés ». Si cette mesure s'avère insuffisante, il sera probablement nécessaire d'installer un bac à fleurs pour empêcher le stationnement des voitures (en veillant à ce que le bac ne bloque pas le passage des vélos).
4.7.	Chemin piétons de la « Rue de la Libération » vers la « Route de Diekirch » ○ Changer la signalisation du chemin piéton actuel en un chemin piétons/cyclistes (panneau F. 20b). ○ Le raccordement à la rue "Ami Stengber" doit encore être réalisé.
4.8. / 4.9 / 4.10	Entrée « Rue du chemin de Fer » en venant de « l'Escargot » / Fin de la « Rue du chemin de Fer » et début de la « Rue Prince Henri » / Rue Prince Henri vers « Rue du Nord » et « Rue du Soleil » Une proposition de projet devrait être élaborée et soumise au Collège échevinal pour ce point. L'objectif est d'améliorer la sécurité lors des différentes phases de transition, d'avertir les automobilistes de la présence de cyclistes et de rendre le changement de voie plus fluide et sécurisé. Les remarques du Ministère doivent être prises en compte (voir document en annexe). ○ Une demande auprès de P&Ch pour prolonger la réglementation à 30 km/h depuis la sortie de l'Escargot jusqu'à l'intersection avec la « Rue du Soleil » est envisageable. ○ Le début de la rue du Chemin de Fer pourrait être aménagé en trottoir traversant. Cela permettrait aux vélos venant de la rue du Chemin de Fer de rester au même niveau pour accéder au passage vélo permettant de traverser la rue. ○ Élargir le chemin aménagé par la Commune derrière « l'Escargot », surtout là où le mur d'une maison devient un obstacle sur ce chemin, afin de créer une alternative plus sûre pour les habitants. ○ Utiliser le panneau rectangulaire (F. 20b) pour signaler le début du chemin partagé.

4.11	Pistes cyclables/piétons « Rue de la gare » (le long du cimetière). Le panneau doit être remplacé par un panneau rectangulaire R 20b (Piste cyclable conseillée pour cyclistes et piétons). Si possible, il faudrait trouver un autre emplacement pour ce panneau, car il bloque actuellement l'accès au chemin.
4.12	“Rue An de Burfelder” Mise en place de la réglementation “Vélo excepté” afin d’autoriser le passage des vélos en contresens.

5. Désignation de nouvelles pistes cyclables et améliorations des tracées existants

Date de la mise en œuvre :	N° dans le Document	Description de la mesure à mettre en place :
	5.1.	Création d’une nouvelle piste cyclable liant Bereldange avec Bridel par la Rue de la Forêt. Continuer avec les démarches en cours.
	5.4.	Connexion « Rue de Steinsel » – « Rue des Roses » Réfection du chemin reliant la Rue des Roses à la Rue de Steinsel, comme prévu dans le Budget 2025. Voir aussi les points 2.1 et 4.2.
	5.5.	Passage piétons /cyclistes « Rue des Roses » vers « Rue Bour » ○ Reconsidérer la suppression des bancs et des pierres qui entravent le passage (à discuter avec les propriétaires du chemin, la Commune ayant uniquement une servitude sur cette partie du chemin -> à vérifier). Si la suppression de ces structures s’avère impossible il faudra rendre plus visibles ces éléments en ajoutant des réflecteurs ou en utilisant des couleurs plus éclatantes. ○ Pose d’un poteau devant l’hydrant dans la rue Bour afin d’empêcher les voitures de se garer à cet endroit (discuté dans plusieurs commissions de mobilité et de circulation).

5.7.	Chemin piétons/cyclistes « Route de Lux. » vers « Rue du Dix Octobre » ○ Examiner la possibilité d'intégrer ce tracé dans le nouveau Plan d'Aménagement Général (PAG) ou, dans l'éventualité d'un Plan d'Aménagement Particulier (PAP) à cet endroit, de prévoir ce chemin dans ce cadre. ○ Concernant le point de sortie sur la « Route de Luxembourg » où se trouve un transformateur électrique (trafo), il est nécessaire d'analyser la faisabilité de son déplacement -> éventuellement maintenant avec le réaménagement de la N7! Si un déplacement s'avère impossible, l'installation d'un panneau pour les cyclistes, indiquant « vélo à la main », serait appropriée. ○ Demander auprès de Cactus l'ouverture pour cyclistes du chemin menant de la Rue du X-October vers le parking vélos sur le site Cactus.
5.8.	Chemin piétons « Rue de l'Europe » vers « Am Grönn » ○ Réaliser une étude de faisabilité pour évaluer la possibilité de remplacer ces escaliers par une pente, afin de rendre ce chemin plus accessible aux poussettes et aux vélos. ○ Remettre à niveau l'accès à ce chemin depuis la rue Am Grönn (voir point 3.10).
5.9.	« Rue du chemin de Fer » Une proposition de projet devrait être élaborée et soumise au Collège échevinal pour ce point. L'objectif est d'améliorer la sécurité, surtout pour les piétons, car il n'existe pas de véritable trottoir à l'entrée de cette route, et la linéarité de la rue incite à accélérer davantage. Il s'agit également d'une liaison importante pour les cyclistes, qui devra donc être rendue plus attractive et sécurisée pour eux. Les considérations mentionnées dans le document en annexe, ainsi que les démarches déjà entamées ces derniers mois (obstacles provisoires, captage du trafic, etc.), devront être prises en compte. Point en lien avec les points 4.8, 4.9 et 4.10.
5.11.	Chemin piétons/cyclistes « Rue de Dommeldange » vers « Rue Anne Frank » Une proposition de projet devrait être élaborée et soumise au Collège échevinal pour ce point. L'objectif est d'améliorer la sécurité pour tous les usagers, en particulier au niveau du croisement ferroviaire. Ce chemin piétons/cyclistes constitue une liaison très importante pour les cyclistes et devra donc être rendu plus attractif et sécurisé pour eux. Les considérations mentionnées dans le document en annexe devront être prises en compte. ○ Un réaménagement complet de la Route de Dommeldange, avec une réglementation à 30 km/h, sera envisageable sous réserve de l'approbation de P&Ch. Si la Route de Dommeldange peut être réglementée à 30 km/h et que des réaménagements sont réalisés, et une fois les travaux sur la N7 terminés, il serait opportun d'analyser une fermeture de la Rue de l'Eglise à la circulation afin de la rendre plus sûre pour le chemin de l'école et les cyclistes (voir point 5.8.).

		○ Abaissement des trottoirs. Voir points 3.12 et 3.13. ○ Le croisement pourrait éventuellement être surélevé afin de ralentir la circulation et d'inciter les usagers à être plus attentifs. ○ Réaménager l'entrée de ce chemin, actuellement obstruée par un arbre et des voitures en stationnement. ○ Il pourrait être opportun de consulter les propriétaires du terrain de la résidence afin d'obtenir une servitude sur une petite portion de leur terrain, permettant ainsi de créer une meilleure entrée. ○ Vérifier s'il y a une possibilité d'élargir ce chemin important pour les piétons et les cyclistes. Adaptation de la signalisation.
	5.A.	Millewee Une proposition de projet devrait être élaborée et soumise au Collège échavinal pour ce point. D'ici peu, les appartements, bureaux et commerces seront terminés, ce qui nécessitera une révision de la configuration du Millewee. L'objectif est de ralentir le trafic et de rendre l'espace public moins centré sur les voitures, tout en le rendant plus convivial et agréable pour les habitants, visiteurs, piétons et cyclistes. Les considérations mentionnées dans le document en annexe devront être prises en compte. ○ Une réglementation à 30 km/h n'est actuellement pas envisageable, car cela entraînerait la suppression des passages pour piétons, qui restent très utiles et importants. ○ Ajout d'au moins un passage pour piétons. ○ Les passages pour piétons pourront être aménagés de manière à rétrécir la chaussée et ainsi ralentir le trafic automobile. Cependant, il faudra veiller à ce que les camions et bus puissent toujours circuler sans difficulté. ○ Le croisement avec la Rue des Prés constitue un lien important pour les cyclistes en direction de la N7 et du Walfer Shopping Center. Ce croisement pourrait éventuellement être surélevé afin de ralentir les voitures venant de Steinsel et de sécuriser le passage des cyclistes. ○ La première partie du chemin piétonnier devra être élargie pour permettre le passage des cyclistes. Une largeur de 2,5 à 3 mètres est nécessaire pour ouvrir le chemin aux cyclistes, tandis qu'une largeur de 3,5 à 4 mètres est requise pour séparer les flux entre piétons et cyclistes (1,5 mètre pour les piétons et 2 mètres pour les cyclistes). ○ Utiliser des panneaux carrés indiquant que les cyclistes sont autorisés à circuler sur la route. ○ Pour les chemins piétons/cyclistes déjà existants, une signalisation au sol bien visible devra être mise en place afin d'identifier clairement la piste cyclable et il faudra adapter la signalisation (panneaux carrés). Afin de suivre le système de répartition des voies (qui sera également appliqué lors de la réfection de la N7 et du rond-point), la piste cyclable devrait être positionnée à gauche (côté rue), tandis que la zone piétonne devra être située près des bâtiments. Il sera alors impératif de repositionner les bancs plus en retrait sur le chemin piéton afin d'éviter que les piétons risquent de se retrouver sur la piste cyclable.

		- Il est très important de bien concevoir les « entrées » et les « sorties » de ce chemin cyclable (Enlever des poteaux, abaissement des trottoirs, absence de voitures en stationnement, etc.) Pidal PC15 autour de la Pidal: - Marquage dans les virages (trait au milieu du chemin indiquant la place des usagers); - Prévoir de grands pictogrammes "vélo" au milieu du parking le long de la Pidal afin d'officialiser cette alternative au PC15, de signaler la place des cyclistes et d'avertir les automobilistes de leur présence. Lors ou après le chantier de la PIDAL: Voir document en annexe. Zone d'apprentissage du vélo sur le RUB, à côté de la PIDAL - Prendre contact avec le SIDERO pour vérifier si une telle installation est envisageable sur le RUB. - Consulter le Syndicat de la PIDAL pour voir si ce terrain pourrait être utilisé à cette fin. - Si toutes les conditions sont réunies, une installation sur le RUB pourrait être envisagée, et une proposition de projet devra être élaborée et soumise au Collège échevinal. - La deuxième partie, à savoir les épreuves et éléments sur le chemin longeant la PIDAL, ne pourra être réalisée que si le PC15 est déplacé sur la N7 ou le long du parking de la PIDAL (à voir avec P&Ch).
	5.C.	Aménagement d'un nouveau chemin piétonnier/cyclable sécurisé « Cité Kennedy » - École de Helmsange Une proposition de projet devrait être élaborée et soumise au Collège échevinal pour l'aménagement d'un chemin piétons/cyclables allant du feu rouge en direction de l'Éco-Cité, longeant le transformateur. Une étude devra déterminer si la pente permet la réalisation d'un tel chemin. La continuité de ce chemin devra être intégrée dans le nouveau PAP prévu derrière l'Éco-Cité.

6. Désignation de rues cyclables

Ministère de la Mobilité et des Travaux publics :

- La rue cyclable présente l'avantage de permettre au cycliste d'occuper une place centrale dans le trafic, ce qui améliore sa sécurité et met davantage en avant ce mode de transport.
- Cependant, dans de nombreux cas, la simple désignation d'une rue comme « rue cyclable » ne suffit pas à produire l'effet recherché. Des mesures d'infrastructures supplémentaires, comme le ralentissement du trafic automobile, sont souvent nécessaires.
- Un revêtement coloré peut également être envisagé uniquement à l'entrée et à la sortie de la rue cyclable.
- Il n'est pas forcément nécessaire que la rue cyclable soit directement reliée à une piste cyclable nationale. Cependant, il est bien sûr important et recommandé de veiller à établir un réseau cyclable cohérent, où les différentes sections sont interconnectées.
- Il pourrait être pertinent de mettre en avant un « axe cyclable principal » traversant la commune grâce à cette mesure. Dans le cas de Walferdange, le PC15 s'y prête particulièrement bien. Ainsi, on pourrait désigner un tronçon de la « Rue des Prés », de la « Rue de l'Alzette » et de la « Rue de l'Eglise » comme rue cyclable, ce qui permettrait de mieux mettre en valeur le PC15 existant.

Date de la mise en œuvre :	N° dans le Document	Description de la mesure à mettre en place :
	6	Désignation comme « Rue Cyclable » des rues empruntées par le PC15, à savoir : ○ Une partie de la Rue de l'Alzette (du parking écologique jusqu'à la Rue des Nations Unies). ○ Une partie de la Rue des Nations Unies (de la Rue de l'Alzette jusqu'au chemin piétons/cyclistes à côté de la Halle de sport). ○ Une partie de la Rue de l'Eglise (de la Rue Anne Frank jusqu'à la Rue de Dommeldange). Est à prévoir : ○ Une réglementation adaptée. ○ Une signalisation appropriée (panneaux E, 18a et E, 18aa). ○ Un revêtement coloré à l'entrée et à la sortie de la rue cyclable. ○ De grands pictogrammes vélo sur le sol. ○ Une communication dans l'« Echo », sur le site internet et la page Facebook afin d'expliquer aux citoyens ces changements et le comportement à adopter.

7. Entretien des pistes cyclables et des chemins piétonniers

Date de la mise en œuvre :	N° dans le Document	Description de la mesure à mettre en place :
	7	Établir une stratégie et un plan d'action pour assurer l'entretien des chemins piétons et cyclables tout au long de l'année. Cela inclut la taille des haies si nécessaire, le ramassage des feuilles mortes, ainsi que le dégagement prioritaire de ces chemins en cas de verglas ou de gel, en privilégiant autant que possible des alternatives au sel.

8. Places de stationnement pour vélos

Date de la mise en œuvre :	N° dans le Document	Description de la mesure à mettre en place :
	8	Une uniformisation des supports à vélos est nécessaire et seuls des modèles pratiques (en forme de U inversé ou de cercle), permettant d'attacher solidement le cadre du vélo, devraient être achetés et installés à l'avenir. Un deuxième document devra être élaboré afin de définir une stratégie et un plan d'action concret pour la gestion du stationnement des vélos. Les informations contenues dans le document en annexe devront être prises en compte dans cette réflexion.

Ministère de la Mobilité et des Travaux publics :

- Nous conseillons d'utiliser les informations disponibles sur le site web **parken.lu**, notamment le « Factsheet 5 », pour développer un concept.
- Il est toujours idéal de commencer par 4 à 6 places de stationnement à un endroit donné, tout en prévoyant dès le départ la possibilité d'une extension si nécessaire.
- Lors du développement d'un nouveau PAP, il est essentiel de planifier des emplacements pour vélos dès le début, à des endroits facilement accessibles.
- Il pourrait être utile de développer des mesures de subvention pour les résidences existantes afin de permettre la création d'une infrastructure pour vélos. La même approche peut être envisagée pour les commerces et entreprises situés sur le territoire de la commune.

Propositions d'adaptations des pistes cyclables de Walferdange

Doc. 1 : Introduction

Commission de Mobilité et de Circulation

Octobre 2024

Conformément à l'accord de coalition 2023 – 2029, la Commission consultative de Mobilité et de Circulation a élaboré ce document, qui contient plusieurs propositions pour l'amélioration et le développement des pistes cyclables à Walferdange.

Nos propositions poursuivent plusieurs objectifs :

- Offrir davantage de **sécurité aux cyclistes** potentiels et rendre le vélo plus attrayant comme moyen de transport.
- Accroître la **visibilité du vélo** dans la commune et lui conférer officiellement une place privilégiée comme moyen de transport pour les courtes distances.
- **Guider les cyclistes** de passage de la vallée de l'Alzette de manière plus sûre, rapide et efficace à travers la commune et réduire le trafic de transit automobile.
- Rendre les **voies de transport** au sein de la commune (pour l'école, le travail, les achats, les restaurants, le sport, la détente) **plus attrayantes** pour les cyclistes, afin que davantage de citoyens laissent leur voiture pour les courtes distances et optent pour le vélo.

Augmenter le cyclisme dans la commune contribue non seulement à réduire les émissions, le bruit, les embouteillages et les problèmes de stationnement, mais a également un impact positif sur l'image de la commune et la santé des citoyens.

Avec ce document, nous proposons des améliorations concrètes et efficaces sur les infrastructures de la commune. Nous sommes confiants que lors de l'élaboration de nouveaux PAP (ex. : Terrain AEN, OLEN) et de grands changements dans les infrastructures existantes (ex. : N7, Gare, renaturation Alzette), l'infrastructure cycliste sera prise en compte dès la phase de planification.

Ce document a été élaboré en se basant sur la présentation PowerPoint réalisée par Christian Bour, Laurent Henin et Stefan Korneis, et présentée à la Commission du développement durable, de la qualité de vie, de la mobilité et de la circulation en 2021.



Pour faciliter la mise en œuvre concrète, le document original a été divisé en plusieurs documents, chacun traitant d'un sujet ou d'un projet spécifique.

Les mesures suivantes sont donc reprises dans les documents suivants :

Doc. 2	Poteaux
Doc. 3	Abaissement des trottoirs
Doc. 4	Signalisation
Doc. 5.	Désignation et améliorations de pistes cyclables
Doc. 5.11.	Désignation et améliorations de pistes cyclables Projet Pidal et Milliewee
Doc. 5.12.	Désignation et améliorations de pistes cyclables Rue de l'église, Rue Henri Din
Doc. 5.13.	Désignation et améliorations de pistes cyclables Projet Nouveau chemin Cité Kennedy-Ecole de Helmsange
Doc. 6.	Désignation de rues cyclables
Doc. 7.	Entretien des pistes cyclables et des chemins piétonniers.
Doc. 8.	Places de stationnement pour vélos

Lors d'une réunion le 28 juin 2024 avec le conseil échevinal et les responsables des services techniques, il a été conclu que les mesures énoncées dans les documents 2 et 3 pourraient être mises en place dans les plus brefs délais et que les autres documents seraient à nouveau revus et discutés en majorité.

Le document a été envoyé au « Service Planification de la mobilité » du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics. Lors de deux réunions, tenues le 12 juillet 2024 et le 13 août 2024, David Tron et Jeff Biever ont commenté le document en proposant des alternatives et des pistes de réflexion qui ont été intégrées dans cette version du document.

Appréciations générales :

Le document et la démarche sont très appréciés par le conseil échevinal. Une mise en place est envisageable après une discussion en majorité pour certains points.

Le Ministère de la Mobilité et des Travaux publics félicite la commission pour ce document et l'initiative prise. La prise de contact pour échanger est très appréciée et c'est avec un grand intérêt que le Ministère a étudié le document pour y ajouter ses commentaires et conseils.

Remarques générales:

- L'infrastructure sur les pistes cyclables nationales ne peut être changée sans demande auprès des Ponts et Chaussées (P&Ch)!

Collège échevinal:

- Pour certaines modifications de la piste cyclable, un règlement doit être élaboré et approuvé.

Ministère de la Mobilité et des Travaux publics :

- Chez Ponts et Chaussées, de nombreux changements ont eu lieu ces dernières années, rendant souvent possibles des actions qui ne l'étaient pas il y a quelque temps.
- Il est avantageux d'utiliser les chantiers comme opportunité pour impliquer les citoyens. Par exemple, si une rue doit être fermée ou si la circulation doit être ralentie pendant un chantier, un questionnaire peut être mené auprès des habitants concernés pour recueillir leurs impressions sur ce changement temporaire. Cet échange contribue à concevoir une infrastructure mieux adaptée aux besoins futurs.
- Avant d'installer des éléments définitifs, il est toujours possible de mettre en place des installations provisoires afin de tester une situation. Cela permet d'évaluer comment le changement influence le trafic et est perçu par les usagers. Par exemple, si l'on souhaite envisager la fermeture de la rue de l'Église à la circulation motorisée (étant donné son importance en tant qu'axe cyclable et chemin d'école), il serait possible de fermer temporairement cette rue pendant une période de six mois à l'aide d'obstacles amovibles. Une décision définitive pourrait ensuite être prise sur la base des observations réalisées durant cette période et des retours des habitants recueillis via un questionnaire.

Propositions d'adaptations des pistes cyclables de Walferdange

Doc. 2: **Poteaux**

Commission de Mobilité et de Circulation

Octobre 2024

Les poteaux et les barrières jouent un rôle crucial en dissuadant les automobilistes d'empiéter sur les pistes cyclables, tout en protégeant les cyclistes du trafic motorisé et en délimitant clairement les espaces qui leur sont réservés. Ces installations aident à maintenir un espace dédié et sécurisé pour les cyclistes. Cependant, si mal placés ou utilisés de manière excessive, ils peuvent devenir des obstacles dangereux ou même insurmontables pour les cyclistes.

Voici donc quelques points importants à considérer :

- Assurer la **fluidité du passage** des vélos, permettant dans les cas possibles un passage bidirectionnel des cyclistes.
- Les poteaux doivent être **hautement visibles**, y compris dans des conditions de faible luminosité, pour éviter les collisions. On propose des poteaux blancs avec réflecteurs rouges, combiné avec un marquage au sol (de quelques mètres) sur les pistes cyclables pour annoncer l'arrivée d'un poteau.
- Prévoir au moins un passage d'environ 1,4 mètre afin de permettre le passage aisé de tous types de vélos, y compris les vélos cargos et les remorques à vélo.

Poteaux ou barrières ?

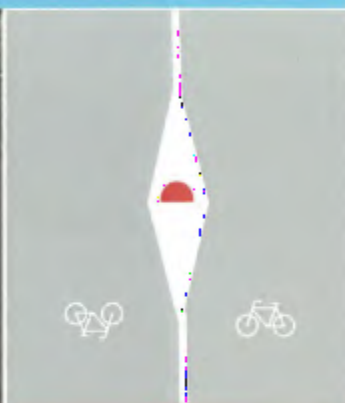
Discussion de la commission : Le ralentissement forcé des cyclistes plus efficace avec une barrière. Cela offre une sécurité accrue pour piétons et les enfants, par exemple autour d'une aire de jeux. Cependant, les cyclistes préférant le moins d'obstacles possible sur les pistes cyclables avec une visibilité maximale et une préférence pour les poteaux, car ils permettent un meilleur flux des usagers (cyclistes et piétons), permettent un passage dans les deux directions. Nous conseillons donc d'examiner chaque situation individuellement et de prévoir des barrières non pas de manière standard, mais seulement là où il y a une nécessité accrue.



Collège échevinal : Il s'agit ici d'un « quick Win » Nous pouvons commencer immédiatement à mettre en œuvre cette mesure, qui consiste à retirer les poteaux non nécessaires et à équiper de réflecteurs les poteaux peu visibles, en attendant la commande de poteaux uniformisés pour l'ensemble du territoire communal.

Ministère de la Mobilité et des Travaux publics :

- Utilisation de poteaux, et non de barrières. L'exemple de la VDL est très mauvais et doit être évité.
- Le nombre de poteaux doit être réduit au strict minimum.
 - Veillez à bien signaler les poteaux avec un marquage au sol de 8 mètres de longueur, si possible, surtout là où le poteau est posé sur une piste droite.
 - Le passage entre les poteaux ou entre le poteau et la pelouse doit être au minimum de 1,5 mètre mais peut aller jusqu'à 2 mètres.
 - Des pierres ou poteaux placés à côté du chemin (et non sur le chemin) peuvent empêcher les voitures de passer ou de se stationner (à voir si nécessaire au cas par cas).



Marquage au sol pour annoncer le poteau

Voici nos suggestions d'amélioration pour le territoire de la commune de Wallerdinge. Cette liste n'est pas exhaustive. Il se peut que ce document n'ait pas identifié tous les endroits où des poteaux ou des barrières empêchent le passage des cyclistes (notamment ceux avec cargos et remorques). Cette énumération est donc à considérer comme des exemples. Nous comptons sur le savoir-faire et la connaissance du terrain des employés communaux responsables pour identifier tous les endroits où une telle correction s'avère nécessaire.

2.1. Chemin reliant la « Rue de Steinsel » et la « Rue des Roses » (Déjà amélioré par le service technique)



Situation avant



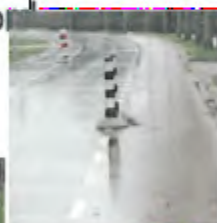
Situation actuelle

Ministère de la Mobilité et des Travaux publics :

- Placer seulement un poteau au milieu du chemin. Option de placer de grandes pierres à gauche et à droite sur la pelouse pour éviter le passage d'une voiture.
- Marquage sur le sol autour du poteau.
 - Ajouter un panneau triangulaire (cédez le passage) et un marquage au sol à la sortie du chemin pour les cyclistes.



2.2. «Rue du Nord»



Nous suggérons de supprimer les deux poteaux en arrière-plan afin que le cycliste puisse continuer son chemin tout droit sans devoir contourner l'obstacle. La photo à droite montre un exemple de solution. Ceci évite que le cycliste doive contourner l'obstacle et risque d'entrer en conflit avec un automobiliste

venant de l'autre direction. Cette infrastructure est un gain important pour les cyclistes sans pour autant constituer une perte pour les automobilistes. L'ajout respectivement le marquage sur le sol est important pour plus de visibilité.

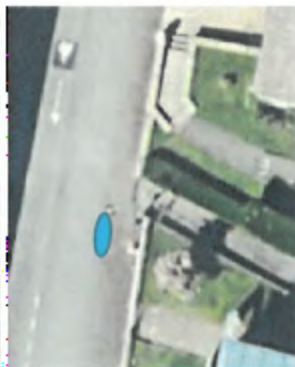
Collège échevinal :

- Examiner la nécessité d'installer un îlot pour empêcher les camions ou les voitures de rouler sur ces poteaux en plastique, ou si la simple suppression des deux poteaux du côté de la pelouse serait suffisante.
- Un règlement est-il nécessaire ?

Ministère de la Mobilité et des Travaux publics :

- Un règlement n'est pas nécessaire.
 - Il suffit de laisser un passage de 3,5 mètres pour les voitures. La construction d'un îlot serait donc probablement possible, et le passage pour les vélos pourrait être élargi et officialisé.

2.3. Chemin piétons « Rue du Nord » vers « Rue du Soleil »



Nous suggérons de supprimer les deux obstacles qui gênent actuellement également le passage des poussettes et des chaises roulantes sur ce chemin, et d'adapter la signalisation actuelle en chemin piéton/cycliste (déjà déclaré sur papier). Si s'avère nécessaire de garder un obstacle pour ralentir les enfants qui empruntent ce chemin, nous suggérons de placer un obstacle entre la rue et le trottoir devant la sortie de ce chemin (voir marquage sur

la photo), qui pourrait être soit une petite barrière (telle qu'installée actuellement mais plus visible) soit un mini-îlot avec des poteaux semblable à celui du point 1.2.

Collège échevinal :

- Évaluer quelle sera la meilleure solution pour l'obstacle situé entre le trottoir et la route. Cet obstacle doit être clairement visible pour les automobilistes tout en permettant aux piétons et aux cyclistes de circuler librement de tous les côtés.
- Un règlement est nécessaire.

Ministère de la Mobilité et des Travaux publics :

- Placer l'obstacle non pas directement sur le chemin piétonnier/cyclistes mais juste avant. Ceci est possible car il s'agit d'une « Spillstrooss » et rendra l'accès au chemin plus confortable pour tous les usagers. De plus, cet obstacle ralentira également les voitures.



2.4.

Chemin piétons/cyclistes « Rue de la Libération » - « Rue des Prés »



Nous suggérons de supprimer un des deux poteaux, afin d'avoir un passage 1,4 mètre pour le passage à vélo, et de rendre le poteau restant plus visible.

Ministère de la Mobilité et des Travaux publics :

○ Un passage d'au moins 1,5 mètre est préférable. Nous recommandons d'enlever les deux poteaux (le passage d'une voiture étant très improbable ici), ou, si vraiment souhaité, de placer un poteau au milieu pour garantir le passage des deux côtés.

« Rue des Prés »

2.5.

Nous suggérons de rendre ces poteaux plus visibles en y ajoutant des réflecteurs tout en gardant la couleur grise.



Chemin piétons/cyclistes « Rue Paul Elvinger » - « Op der Tonn »

Nous suggérons de supprimer un des deux poteaux, afin d'avoir un passage de 1,4 mètre pour le passage à vélo, et de rendre le poteau restant plus visible.

Ministère de la Mobilité et des Travaux publics :

○ Un passage d'au moins 1,5 mètre est préférable. Nous recommandons de placer un poteau au milieu afin de garantir le passage de chaque côté. Si cela s'avère nécessaire, il serait également envisageable de disposer de grandes pierres à gauche et à droite sur la pelouse pour empêcher le passage des voitures.

2.7. Chemin piétons/cyclistes « Rue de l'Alzette » - « Rue Fraeschepull »



Nous suggérons de supprimer un des deux poteaux, afin d'avoir un passage 1,4 mètre pour le passage à vélo, et de rendre le poteau restant plus visible. Ceci à l'entrée et à la sortie de ce chemin piétons/cyclistes.

Ministère de la Mobilité et des Travaux publics :

- Un passage d'au moins 1,5 mètre est préférable. Nous recommandons d'enlever les deux poteaux, car l'arbre situé devant l'entrée du chemin empêche de toute façon une voiture d'emprunter ce chemin. La même chose s'applique pour la sortie de ce chemin.
- Il faudra prévoir une possibilité pour les cyclistes d'entrer sur ce chemin : marquage d'un passage entre l'arbre et la place de stationnement, accompagné d'un abaissement du trottoir

2.8. Chemin piétons « Rue Belle-Vue » - « Rue Michel Rodange » - « Rue des Jardins »



Nous suggérons de supprimer un nombre important de poteaux et de rendre les poteaux restants plus visibles.

Travaux publics :

- Un passage d'au moins 1,5 mètre est préférable.
- Dans des endroits comme celui-ci, où l'espace est vaste et où l'on souhaite empêcher le stationnement des voitures, il serait peut-être plus esthétique d'installer un ou deux grands bacs à fleurs, tout en veillant à maintenir un passage d'au moins 2 mètres (minimum 1,5 mètre) pour les cyclistes et les piétons.

Propositions d'adaptations des pistes cyclables de Walferdange

Doc. 3: **Abaissement des trottoirs**

Commission de Mobilité et de Circulation
Octobre 2024

Pour améliorer l'expérience de conduite des cyclistes et minimiser le risque de chutes, en particulier chez les enfants, il est crucial que les transitions des pistes cyclables vers la route soient conçues sans différences de hauteur. Une discontinuité, même mineure, peut représenter un obstacle significatif pour les cyclistes, augmentant le risque d'accidents ou de chutes. L'abaissement complet des trottoirs aux intersections avec les pistes cyclables garantit une transition fluide et sûre pour les cyclistes de tous âges. Cette approche facilite non seulement la conduite, mais renforce également la sécurité, réduisant les situations où les cyclistes doivent s'adapter brusquement à des changements de niveau.

- ⇒ Nous recommandons une mise à niveau complète du trottoir, et non simplement un arrondissement.



Cette modification devrait être appliquée également partout où un chemin piétons/cyclistes croise un trottoir pour accéder à la rue. La liste des sites proposés dans ce document n'est pas exhaustive. Il est possible que certains endroits nécessitant cette mise à niveau n'aient pas été identifiés. Cette énumération doit donc être vue comme indicative. Nous faisons confiance au savoir-faire et à la connaissance du terrain des employés communaux pour repérer tous les endroits où une telle amélioration est nécessaire.

Collège échevinal : Là où une mise à niveau est réalisable, elle doit être effectuée. Nous ne sommes plus dans une phase de « maquillage » ; il est temps d'agir de manière définitive. Ce point devra donc être abordé comme un projet à part entière, et il faudra organiser des chantiers en suivant la liste ci-dessous (qui n'est pas exhaustive).

Ministère de la Mobilité et des Travaux publics :

- Une mise à niveau complète est toujours souhaitable.
- Cependant, à certains endroits, il peut s'avérer nécessaire de veiller à ce que les personnes aveugles ou malvoyantes soient prévenues ou guidées à l'aide d'un système normé de guidage tactile au sol (conforme à la norme DIN32984), pour éviter qu'elles ne quittent le chemin piétonnier et débouchent directement sur une rue. L'association ADAPTH peut fournir les conseils nécessaires.

Situations à améliorer :

- 3.1. Piste cyclable nationale 15 chemin autour de la PIDAL connexion « Rue des Prés »
- 3.2. Tronçon venant de la « Rue des Prés » direction « Rue de l'Alzette » (Carrefour avec « Rue Général Patton ») : La solution actuelle, consistant en un simple arrondissement, n'est pas idéale et devrait plutôt être remplacée par une mise à niveau complète
- 3.3. Entrée et sortie du chemin connectant la « Rue de l'Alzette » au quartier Eckenstrachen (passant par le pond bleu) : La solution actuelle à côté de la nouvelle aire de jeux n'est pas idéale.
- 3.4. Chemin piétons/cyclistes de la « Rue Paul Elvinger » vers « Op der Tonn » (les deux côtés).
- 3.5. Chemin piétons/cycliste de la « Rue Paul Elvinger » vers « Rue de l'Alzette » (les deux côtés)
- 3.6. Carrefour « Rue Bridel » – « Rue des Roses »
- 3.7. Chemin piétons/cyclistes de la « Cité Grand-Duc Jean » vers « Garage Losch »
- 3.8. Chemin piétons/cyclistes de la « Cité Grand-Duc Jean » vers « Ecole de Walferdange »
- 3.9. Chemin piétons/cyclistes de la « Cité Grand-Duc Jean » vers « Rue de Luxembourg »
- 3.10. Chemin piétons/cyclistes « Rue de l'Europe » vers « Am Gronn » en passant par l'air de jeux
- 3.11. Chemin piétons/cyclistes « Rue Belle-Vue » – « Rue Michel Rodange » – « Rue des Jardins »
- 3.12. Chemin piétons/cyclistes « Rue Anne Frank » vers « Rue de Dommeldange » (les deux côtés)
- 3.13. Passage à niveau des rails entre « Rue du chemin de Fer » vers « Rue de Dommeldange »
- 3.14. Entrée « Rue Chemin de Fer » par « l'Escargot » (en continuation avec le passage de la rue)
- 3.15. L'Entrée à la « Rue des Champs » : La solution actuelle n'est pas idéale (une mise à niveau complète serait préférable)
- 3.16. Fin « Rue du chemin de Fer » et début « Rue Prince Henri » (quand la piste cyclable passe sur la rue)
- 3.17. Chemin piétons/cyclistes de la « Rue Michel Lentz » vers « Rue Antoine Zinnen »
- 3.18. École d'Helmsange : Pour accéder au chemin piétonnier menant au hall sportif depuis le parking Kiss & Go & Rue des Pommiers pour accéder à l'entrée principale de l'école.

Propositions d'adaptations des pistes cyclables de Walferdange

Doc. 4 : Signalisation

Commission de Mobilité et de Circulation
Janvier 2025

La signalisation, l'affichage et le tracé appropriés des pistes cyclables sont essentiels pour assurer la sécurité des cyclistes et des autres usagers de la route. Une piste cyclable clairement délimitée et bien signalée permet aux cyclistes de connaître précisément leur espace dédié et informe les automobilistes ainsi que les piétons de la présence de cyclistes, réduisant ainsi le risque de collisions. De plus, cela contribue à promouvoir l'utilisation du vélo comme moyen de transport écologique, en offrant un parcours sûr et bien défini qui encourage davantage de personnes à opter pour le cyclisme au quotidien. Une bonne signalisation aide également les cyclistes à naviguer facilement dans les environnements urbains et ruraux, en les informant des directions, des distances et des points d'intérêt. De plus, une signalisation bien visible envoie un message clair de la part de la commune : le vélo est un moyen de transport privilégié, encouragé et soutenu activement.

En somme, un marquage et une signalisation efficaces des pistes cyclables jouent un rôle clé dans la création d'un environnement urbain plus sûr, plus durable et plus convivial pour tous.

Voici quelques exemples de lieux qui pourraient être améliorés pour les cyclistes grâce à une signalisation par panneau ou sur le sol. Nous tenons à souligner que cette liste n'est pas exhaustive, et qu'il pourrait être nécessaire d'améliorer la signalisation pour les cyclistes dans d'autres endroits.

Ministère de la Mobilité et des Travaux publics : Panneaux

○ Afin de désigner les voies cyclables et les chemins mixtes piétons/cyclistes, nous conseillons d'utiliser des **panneaux carrés** plutôt que des panneaux ronds. En effet, les panneaux carrés laissent le choix au cycliste d'utiliser la voie cyclable ou la route. Ainsi, un vélo de course est libre d'emprunter la route et non le chemin cyclable à une vitesse accélérée.



Piste cyclable conseillée (F,19a)

Signalisation à utiliser de préférence: le cycliste a le choix d'utiliser la piste cyclable ou la route.



Piste cyclable obligatoire (D,4)

À utiliser seulement si le cycliste ne doit pas emprunter la route



Piste cyclable conseillée pour cyclistes et piétons (F, 20b)

Signalisation à utiliser de préférence: le cycliste a le choix d'utiliser la piste cyclable ou la route.



Chemin obligatoire pour cyclistes et piétons (D, 5a)

À utiliser seulement si le cycliste ne doit pas emprunter la route

Ministère de la Mobilité et des Travaux publics : Revêtement & Marquage

- Pour assurer une meilleure visibilité et donc une sécurité accrue, la piste cyclable peut être mise en évidence par un revêtement distinct (en termes de couleur ou de matériau) par rapport à la chaussée destinée aux voitures et au chemin piétonnier.
- Un revêtement coloré est préférable à un simple marquage car il est plus durable et moins glissant.
- En dehors des zones urbaines, un revêtement rouge est généralement utilisé pour mettre en évidence les pistes cyclables.
- L'utilisation d'un revêtement rouge dans les zones urbaines n'est plus un sujet tabou chez P&Ch. Toutefois, il est laissé à la discrétion de chaque commune de choisir une couleur (rouge, vert, etc.) ou d'opter pour différentes nuances de gris ou de beige.
- Le marquage rouge devrait être utilisé de manière ponctuelle, par exemple pour signaler les zones où les cyclistes ont la priorité. Il est toutefois conseillé d'éviter de placer un marquage dans les virages, car cela peut devenir glissant et dangereux pour les cyclistes.
- Une autorisation de voirie est requise pour les marquages rouges, mais pas pour ceux en blanc.





Ministère de la Mobilité et des Travaux publics :

Rues à sens unique – passage pour vélo autorisé

- **Aménagement des voies** : Toutes les rues à sens unique limitées à 30 km/h peuvent être aménagées pour permettre le passage des vélos en contresens. Le marquage au sol doit être installé, en utilisant des voies suggestives lorsque l'espace le permet, ou des pictogrammes si l'espace est restreint.

Rues spécifiques à aménager : Par exemple, la "Rue An de Burfelder" pourrait être adaptée à ces recommandations.

Suggestions d'amélioration pour le territoire de la commune de Walferdange:

Cette liste est non exhaustive et il est possible que ce document n'ait pas identifié tous les endroits nécessitant des améliorations de signalisation. Cette énumération doit donc être considérée comme une série d'exemples. Nous comptons sur le savoir-faire et la connaissance du terrain des employés communaux responsables pour repérer tous les endroits où une telle correction est nécessaire.

À noter que certains tracés clés seront détaillés dans un document spécifique.

4.1. Tronçon « Complexe sportif » = « Biergerzenter »



Actuellement, la piste cyclable est seulement indiquée dans une direction. Elle est cependant utilisée par les cyclistes dans les deux sens, ce qui entraîne souvent des situations confuses avec les piétons.

Nous suggérons de :

- Changer la signalisation en « Zone piétons et cyclistes »
- D'adapter le marquage au sol afin qu'il corresponde mieux à l'utilisation actuelle : davantage d'espace pour la circulation à vélo dans les deux directions.

Pour cette solution, nous recommandons de diviser l'espace disponible en deux parties et de déplacer l'espace piétons du côté face au fleuve (où les chiens se promènent également), offrant ainsi aux piétons une vue dégagée sur la nature. Il faudra alors également déplacer les bancs sur l'autre côté du chemin (côté Alzette) afin d'éviter que les piétons s'installent sur la piste cyclable.

Il serait également envisageable de modifier la couleur du revêtement piétonnier (ou cyclistes) afin de mieux

délimiter les différentes zones d'utilisation. Bien que cette configuration soit moins flexible, elle présente l'avantage de permettre à chaque utilisateur de savoir précisément où se situe son espace, réduisant ainsi les conflits potentiels. Pour plus d'informations, voir : [I-07.pdf \(veloplange.lu\)](#)

Il faudra également enlever les panneaux « Spillstrooss » comme ce chemin n'est pas réglementé de telle.



Collège échevinal :

- D'accord, mais une signalisation adaptée devrait également être mise en place pour avertir les cyclistes de la présence d'enfants et de piétons.

Ministère de la Mobilité et des Travaux publics :

- Pour permettre une séparation entre piétons et cyclistes, un chemin d'au moins 3,5 mètres de large est requis. Ce chemin devrait offrir une largeur minimum de 1,5 mètre pour les piétons et de 2 mètres pour les cyclistes. Idéalement, une largeur totale de 4 à 4,5 mètres serait préférable.

4.2. « Rue de Steinsel » : Tronçon reliant la « Rue Adolphe Weis » au passage piétons/cyclistes qui mène à la « Rue des Roses »



Sur ce tronçon, les cyclistes doivent partager la route avec les automobilistes (à une vitesse maximale de 50 km/h). Avec un marquage au sol clair pour la piste cyclable, la situation pourrait être nettement clarifiée tant pour les cyclistes que pour les automobilistes, rendant ainsi le parcours plus sûr pour tous les usagers.

Nous proposons de faire une demande aux Ponts et Chaussées de marquer les 2 chemins (soit en couleur, soit avec des carrés blancs) pour améliorer la visibilité du vélo.

Collège échevinal :

- Point très important

Ministère de la Mobilité et des Travaux publics :

- Un marquage rouge au sol n'est pas recommandé dans un virage, car il peut rendre la piste glissante.
- Nous suggérons de réglementer ce tronçon en zone limitée à 30 km/h afin de réduire la vitesse des automobilistes et de signaler la présence de piétons et de cyclistes. Cette mesure est désormais souvent autorisée par la P&Ch pour les routes peu fréquentées.
- Des aménagements supplémentaires sont nécessaires pour ralentir les automobilistes. Nous recommandons l'installation d'un « Berliner Kissen », qui freine les véhicules sans gêner les bus ni les cyclistes. Un aménagement supplémentaire visant à rétrécir la chaussée serait également envisageable, par exemple avec des poteaux, des îlots ou des bacs à fleurs.
- Un marquage blanc avec une voie suggestive et, éventuellement, un revêtement d'une autre couleur seraient également bénéfiques. Cependant, il est important de noter que le revêtement ne doit pas être appliqué dans les virages, car le cycliste n'a pas la priorité en entrant sur la rue.
- Une option plus légère consisterait à ajouter des pictogrammes sur la chaussée et à avertir les automobilistes de la présence de cyclistes par un marquage au sol et des panneaux. Cette mesure serait cependant bien moins efficace.
- Prendre les mesures proposées ci-dessus permettrait de mieux connecter le quartier Elterstrachen à Bereldange et Bereldange au campus sportif, améliorant ainsi la sécurité de cette connexion importante pour piétons et cyclistes.



Pistes cyclables de Waffeldange – Doc. 4 : S

4.3. Chemin piétons/cyclistes de la « Rue de Bridel » - « Rte de Lux »



Nous suggérons de signaler le passage cycliste dans la « Rue de Bridel » à l'aide de flèches et d'un marquage au sol.

○ Nous proposons de marquer le chemin soit en couleur, soit avec des carrés blancs pour améliorer la visibilité du vélo.

○ Attention : marquer des triangles (Vorfahrt abtreten) sur le chemin cycliste !! Pas de fausse sécurité pour les cyclistes !!

Collège échevinal :

- D'accord, mais évitons de mettre un marquage rouge sur la chaussée.

Ministère de la Mobilité et des Travaux publics :

○ Le chemin piéton/cyclable menant vers la rue de Bridel doit être complété à la sortie avec des dents de scie (« Heifeschzänn ») – un panneau « Cédez le passage » est déjà en place – pour avertir les cyclistes qu'ils n'ont pas la priorité en entrant sur la route. Un pictogramme vélo avec une flèche indiquant la direction à suivre serait également utile pour bien guider les cyclistes et avertir les automobilistes de leur présence.

○ Un panneau « Cédez le passage » manque à la sortie de la rue Renert vers la rue de Bridel, bien que les dents de scie soient marquées au sol.

- La traversée sur la rue Renert pourrait être marquée en rouge.

- Le panneau D, 5b (« Chemin obligatoire pour cyclistes et piétons ») à l'entrée du chemin piéton/cyclable est incorrect, car il s'agit d'un chemin partagé et non divisé. Le panneau D, 5a serait donc plus approprié.

○ Les sens uniques (rue de Bridel menant à la sortie vers la N7 et rue Bour) pourront être réglementés et aménagés afin de permettre aux cyclistes d'y circuler à contresens.



4.4. Chemin piétons « Rue de la Forêt » – « Cité A. Mayrisch » – « Rue de Longuyon »



Nous suggérons d'adapter la signalisation du chemin piétonnier à partir du rond-point de la Rue de la Forêt afin de le désigner officiellement comme chemin cyclable. Dans l'optique d'adapter ce chemin au mieux aux cyclistes et de le rendre plus accessible aux poussettes et chaises roulantes, nous suggérons également d'améliorer le chemin passant actuellement à côté de la barrière :

Ministère de la Mobilité et des Travaux publics :

- Une solution efficace pourrait également consister à remplacer la barrière existante par une «demi-barrière» qui autorise le passage des vélos.



Le chemin entre la « Rue de la Forêt » et la « Cité A. Mayrisch » devrait également être adapté (image 3) ; il faudrait enlever les pierres et aménager une pente (commencer à 1,5m en retrait de la fin actuelle du chemin asphalté)

4.5. Chemin piétons/cyclistes de la «Cité Grand-Duc Jean» vers la «Route de Luxembourg»



Cette voie est un lien crucial entre Bereldange et Walferdange (un chemin sûr pour aller à l'école et à la mairie et d'accéder au PC15 sans avoir à circuler le long de la route principale). Cependant, il arrive souvent que le passage soit obstrué par des voitures garées devant les deux commerces, rendant le passage impossible, surtout pour ceux avec un vélo cargo ou une remorque. Nous recommandons de collaborer avec les commerçants pour trouver une solution commune afin de garantir qu'un passage d'au moins 1 m reste libre pour la circulation des vélos. Ce passage devrait idéalement être clairement marqué au sol et, si nécessaire, délimité par des poteaux.

Collège échevinal :

- Oui, c'est un point très important, mais il est crucial de travailler de concert avec les commerces concernés pour trouver une solution adaptée.

Ministère de la Mobilité et des Travaux publics :

- Un passage d'au moins 1,5 mètre pour les cyclistes est nécessaire.

4.6. «Rue des Prés»



Afin de garantir une sortie sécurisée et confortable du chemin piétons/cyclistes reliant la «Rue de la Libération» à la «Rue des Prés», nous suggérons de supprimer une place de stationnement et d'apposer un marquage visible. Ceci empêcherait qu'une voiture de stationnement n'obstrue le passage des cyclistes.

Ministère de la Mobilité et des Travaux publics :

- Un marquage au sol peut constituer une première tentative. Si cette mesure s'avère insuffisante, il sera probablement nécessaire d'installer un bac à fleurs pour empêcher le stationnement des voitures (en veillant à ce que le bac ne bloque pas le passage des vélos).

4.7. Chemin piétons de la « Rue de la Libération » vers la « Route de Diekirch »



Pour faciliter l'accès en vélo à la « Route de Diekirch » (centre commercial) pour les habitants de la cité « Rue de la Libération » et de la nouvelle cité « Am Stengber », nous suggérons de changer la signalisation du chemin piéton actuel en un chemin piétons/cyclistes.

Ministère de la Mobilité et des Travaux publics :

- Voyez s'il serait possible d'aménager ce chemin pour qu'il soit plus large (minimum 1,5 m).

4.8. Entrée « Rue du chemin de Fer » en venant de « l'Escargot »



Venant de la piste cyclable de l'Escargot, un passage de la rue est prévu pour le cycliste. Cependant, sur l'autre côté de la rue, le cycliste est délaissé sans guidance. Nous suggérons une signalisation sur le sol (& une mise à niveau du trottoir) pour proprement guider le cycliste vers la « Rue du chemin de Fer ».

Attention : un marquage adéquat est également nécessaire pour les cyclistes venant de l'autre direction pour atteindre en sécurité le passage pour cycliste vers « l'Escargot ».

Compte tenu de cette situation problématique, la Commission propose d'élargir le chemin aménagé par la Commune derrière « l'Escargot », surtout là où le mur d'une maison devient un obstacle sur ce chemin, afin de créer une alternative plus sûre pour les habitants. Il serait alors éventuellement possible de supprimer le passage piétons/cycliste très dangereux.

Collège échevinal :

- L'élargissement du chemin autour de l'Escargot est déjà prévu

Ministère de la Mobilité et des Travaux publics :

- Le début de la rue du Chemin de Fer pourrait être aménagé en trottoir traversant. Cela permettrait aux vélos venant de la rue du Chemin de Fer de rester au même niveau pour accéder au passage vélo permettant de traverser la rue.
- Si le trottoir traversant n'est pas une option, il faudrait au moins abaisser le trottoir sur toute sa longueur afin de permettre aux cyclistes de monter et descendre facilement.
- Le passage dans l'Escargot est réglementé à 30 km/h. Il serait très avantageux de maintenir cette limitation de vitesse jusqu'à la fin de la rue Prince Henri (important chemin d'école) ou, au minimum, jusqu'à la rue Pierre Conrardy. P&Ch est désormais beaucoup plus ouverte à une telle réglementation.

4.9. Fin de la « Rue de chemin de Fer » et début de la « Rue Prince Henri »



Ici aussi, le cycliste est brusquement laissé sans indication supplémentaire de direction et est inévitablement contraint de dévier sur la route (limitée à 50 km/h). Pour rendre cette transition plus sûre, nous recommandons d'ajuster le trottoir (mise à niveau) et de prolonger le marquage de la piste cyclable sur la route.

Ministère de la Mobilité et des Travaux publics :

- Nous proposons de guider le cycliste sur la route avant le passage pour piétons, à l'aide d'un marquage adéquat et de l'abaissement du trottoir.
- Nous recommandons d'utiliser le panneau rectangulaire (F, 20b) également pour signaler le début de ce chemin partagé.
- Une voie suggérée de chaque côté de la rue pourrait faciliter le passage des cyclistes et inciter les automobilistes à être plus vigilants.

4.10. Rue Prince Henri » vers « Rue du Nord » et « Rue du Soleil »



Pour faciliter et sécuriser l'entrée et la sortie des cyclistes depuis la « Rue du Nord » et la « Rue du Soleil » vers et depuis la « Rue Prince Henri » (limitée à 50 km/h) (chemin scolaire), nous recommandons une signalisation claire au sol qui alerte les automobilistes de la présence de cyclistes.

Ministère de la Mobilité et des Travaux publics :

- Nous recommandons de prévoir un marquage au sol (voie suggérée et pictogrammes) pour les cyclistes jusqu'à l'Escargot (l'accès au chemin partagé pour cyclistes et piétons).
- Comme déjà indiqué au point 4.8, nous conseillons de maintenir la limitation à 30 km/h à partir de l'Escargot pour ce tronçon étroit et crucial, notamment pour le passage des écoliers. Idéalement, cette limitation devrait être maintenue jusqu'à la fin de la rue Prince Henri ou, au minimum, jusqu'à la rue Pierre Conrardy. P&Ch est désormais beaucoup plus ouverte à une telle réglementation.

Propositions d'adaptations des pistes cyclables de Walferdange

Doc. 5 : Désignation de nouvelles pistes cyclables et améliorations des tracées existants

Commission de Mobilité et de Circulation

Janvier 2025

Dans un village, la présence de bonnes pistes cyclables revêt une importance particulière, car elles contribuent à la qualité de vie des résidents en offrant une option de transport sûre, pratique et écologique. Les pistes cyclables dans les villages encouragent les déplacements à vélo pour les besoins quotidiens réduisant ainsi la dépendance aux véhicules motorisés, ce qui est bénéfique pour l'environnement et la santé publique. En outre, elles peuvent améliorer la cohésion sociale en facilitant les rencontres et les interactions au sein de la communauté.

Comme déjà mentionné, notre objectif devrait être le suivant : d'une part, **guider les cyclistes de passage dans la vallée de l'Alzette** de manière plus sûre, rapide et efficace à travers la commune afin de réduire le trafic de transit automobile. D'autre part, il vise à **rendre les voies de transport** au sein de la commune (pour l'école, le travail, les achats et restaurants, le sport, la détente) **plus attrayantes** pour les cyclistes, afin que davantage de citoyens laissent leur voiture pour les courtes distances et optent pour le vélo. Il est donc essentiel de rendre le passage PC15 à travers Walferdange encore plus clair et sécurisé pour rendre le transit des cyclistes encore plus sûr, simple et attractif. Assurer la connexion au PC15 pour les citoyens et créer un réseau cyclable continu pour les résidents afin de promouvoir le cyclisme dans la commune.

Suggestions d'amélioration pour le territoire de la commune de Walferdange:

Cette liste est non exhaustive et il est possible que ce document n'ait pas identifié tous les endroits nécessitant des améliorations. Cette énumération doit donc être considérée comme une série d'exemples. Nous comptons sur le savoir-faire et la connaissance du terrain des employés communaux responsables pour repérer tous les endroits où une telle correction est nécessaire.

À noter que certains tracés clés seront détaillés dans un document spécifique.

5.1. Création d'une nouvelle piste cyclable liant Bereldange avec Bridel par la Rue de la Forêt

Le projet de création d'une nouvelle piste cyclable reliant Bereldange à Bridel par la « Rue de la Forêt » est en planification depuis quelques années, mais semble rencontrer des difficultés pour avancer. Bien que l'idée soit largement soutenue pour ses bénéfices en termes de mobilité durable et de qualité de vie, des obstacles administratifs, financiers ou techniques pourraient en retarder la réalisation. Cette situation souligne l'importance d'une collaboration étroite entre les différents acteurs et d'une communication transparente pour surmonter les défis et concrétiser ce projet essentiel pour les communautés locales. Nous demandons de relancer ce projet.

Collège échevinal:

- Les démarches sont en cours

5.2. Piste cyclable nationale 15 – Ecole Walferdange



Dans le cadre de la renaturation de ce tronçon de l'Alzette, nous recommandons vivement d'intégrer à ce projet une amélioration du passage mixte cyclistes/piétons. Cet espace, actuellement très étroit, est utilisé conjointement par les piétons et les cyclistes. En outre, des parents s'y retrouvent pour attendre ou récupérer leurs enfants à la sortie de la cour de récréation.

Pour clarifier l'utilisation de cet espace, il serait bénéfique de définir des zones spécifiques pour chaque groupe d'utilisateurs:

- Un espace d'attente, équipé si possible d'un banc ou d'un préau (éventuellement dans la cour de l'école),
- Une piste cyclable séparée, idéalement sous forme de piste sur pilotis le long de l'Alzette, si l'espace le permet et
- Un chemin dédié aux piétons.



À court terme, nous suggérons d'élargir le chemin (p.ex. d'installer des grilles de gazon) pour stabiliser les virages et faciliter le passage des vélos ainsi que l'interaction entre cyclistes et piétons. De plus, une signalisation adéquate, incitant les cyclistes à ralentir et les alertant de la présence de piétons, pourrait significativement réduire les risques de collision.

Même au cas où la piste nationale sera peut-être déplacée, ce chemin central dans notre commune doit être élargi (éventuellement dans le cadre de la construction du nouveau pont).

Collège échevinal :

- Lors de la renaturation de l'Alzette, nous pouvons introduire le souhait d'élargir ce tronçon auprès de l'administration de la gestion de l'eau, bien que les chances soient faibles. En attendant, nous pouvons tenter d'apporter de petites améliorations, certes non idéales, mais qui amélioreront légèrement la situation.

5.3. Piste cyclable nationale 15 = Tronçon «Cité Grand-Duc-Jean»



Actuellement la piste cyclable passe sur le trottoir qui est très étroit et fait un virage.

Nous suggérons :

- de désigner la «Cité Grand-Duc Jean» dans cette boucle (partie jaune) comme une rue à sens unique pour la circulation motorisée.
- de déplacer les places de stationnement pour les voitures de l'autre côté de la rue et de supprimer resp. réduire à un minimum le trottoir à cet endroit (indiqué en violet sur la photo).
- de créer une piste cyclable séparée là où se trouvent actuellement les places de stationnement.

Collège échevinal :

- Oui, la solution proposée est bonne

5.4. Connection «Rue de Steinsel» – «Rue des Roses»

La connexion entre la rue de Steinsel et la rue des Roses pour les cyclistes et les piétons est actuellement assurée par un chemin à travers champs qui est très dégradé, présentant de nombreux trous et endommagements. En améliorant la signalisation et le revêtement du chemin, le confort et la sécurité des cyclistes seront considérablement améliorés.

Collège échevinal :

- Prévue dans le budget 2025

5.5. Passage piétons /cyclistes « Rue des Roses » vers « Rue Bour »



Nous suggérons de reconsidérer la suppression des bancs et des pierres, qui entravent le passage (à discuter avec les propriétaires du chemin, la Commune ayant uniquement une servitude sur cette partie du chemin). Si la suppression de ces structures s'avère impossible, nous recommandons alors de les rendre plus visibles en ajoutant des réflecteurs ou en utilisant des couleurs plus éclatantes.

5.6. Chemin piétons/cyclistes « Cité Grand-Duc Jean » vers « Rue de Luxembourg »



Nous suggérons

- de fermer la grille d'évacuation des eaux qui constitue actuellement un danger pour les cyclistes.

- d'ajouter un panneau « excepté cyclistes » si la réglementation est déjà en place.

5.7. Chemin piétons/cyclistes « Route de Lux. » vers « Rue du Dix Octobre »



Nous demandons au collège échevinal de reprendre les négociations avec Cactus afin de devenir propriétaire de ce chemin, ou, à défaut, d'obtenir une servitude de passage. Cette démarche garantira la pérennité de ce passage crucial pour la mobilité active. Il convient également d'examiner la possibilité d'intégrer ce tracé dans le nouveau Plan d'Aménagement Général (PAG) ou, dans l'éventualité d'un Plan d'Aménagement Particulier (PAP) à cet endroit, de prévoir ce chemin dans ce cadre.

Pour améliorer la situation des cyclistes et des piétons, il serait judicieux de retirer les triangles de bordure, qui constituent des obstacles dangereux (réalisés), et d'étudier la possibilité d'un léger élargissement du chemin. Concernant le point de sortie sur la « Route de Luxembourg » où se trouve un transformateur électrique (trafo), il est nécessaire d'analyser la faisabilité de son déplacement. Si un déplacement s'avère impossible, l'installation d'un panneau pour les cyclistes, indiquant « vélo à la main », serait appropriée.

Il s'avère également intéressant de demander l'ouverture pour cyclistes du chemin menant de la Rue du X Octobre vers le parking vélos sur le site Cactus.

5.8. Chemin piétons « Rue de l'Europe » vers « Am Gronn »



Nous suggérons d'adapter les chemins piétonniers autour de l'aire de jeux du quartier « Am Gronn » (abaïsser le trottoir & chemin à côté des escaliers) afin de les rendre accessibles aux poussettes, chaises roulantes et cyclistes. La possibilité de l'installation d'une serpentine pour pouvoir éviter les « escaliers » est à analyser.

Ces mesures permettront de mieux relier les différents quartiers en favorisant la mobilité active.

Collège échevinal :

- Il faudrait discuter si nous voulons abandonner une partie de la pelouse, également utilisée en hiver pour faire de la luge, afin de pouvoir créer un chemin en serpentine.

Ministère de la Mobilité et des Travaux publics :

- Une autre possibilité consisterait à élargir le chemin pour aménager juste à côté une « piste à boucles », permettant aux cyclistes et aux poussettes de monter sans marches.

5.9. « Rue du chemin de Fer »



La « Rue du Chemin de Fer » est particulièrement étroite. À l'heure actuelle, les résidents stationnent sur la voie et sur le « trottoir », ce qui réduit considérablement l'espace disponible pour le passage. Cette rue est un axe crucial pour les cyclistes, reliant le quartier haut de Helmsange au quartier de Bereldange, en passant par le « Pont Bleu », et donne également accès à la piste cyclable nationale 115 en direction de Luxembourg.

Afin d'améliorer la situation sur cette rue, nous proposons les mesures suivantes :

- Solliciter l'autorisation des propriétaires du terrain pour aménager des places de stationnement sur l'emprise verte (indiquée en mauve sur le plan), à l'instar de ce qui a été réalisé Rue de l'Industrie, mais en utilisant un revêtement perméable à l'eau. Le stationnement sur la rue serait alors interdit,

- déclarer la rue comme rue cyclable et
- installer des dispositifs ralentisseurs qui ne gênent pas les cyclistes mais qui limitent la vitesse des véhicules motorisés (voir exemple en photo).

Ces mesures visent à améliorer la sécurité et la fluidité de la circulation pour tous les usagers de la rue.

○ Nous attendons les planifications actuelles avant de donner notre avis définitif !

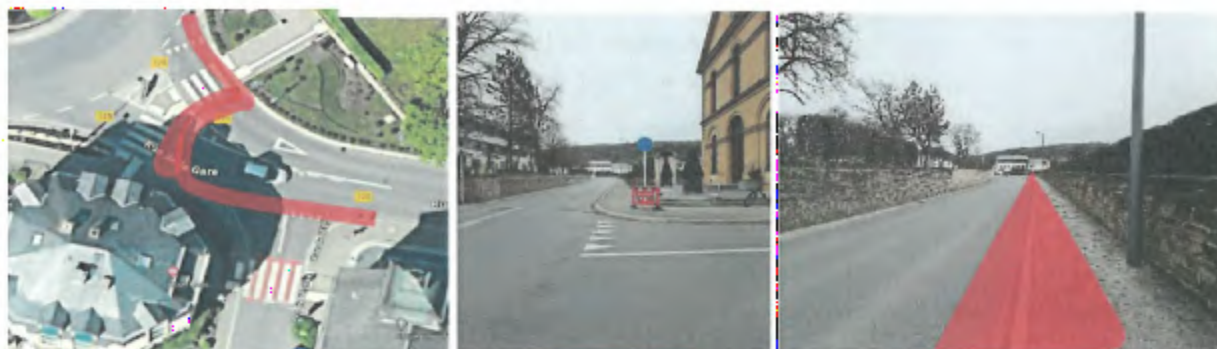
Collège échevinal :

- 4.1.1.** Les places de stationnement ne peuvent pas être réalisées car le terrain est privé.
- Une recherche de solution est en cours.

Ministère de la Mobilité et des Travaux publics :

- Une simple désignation de rue cyclable ne changera rien à la situation actuelle. Des mesures infrastructurelles devront être prises.

5.10. Pistes cyclables/piétons « Rue de la gare » (le long du cimetière) et intersection « Rue de l'Eglise »



La commission a déjà proposé à plusieurs reprises l'installation d'un « trottoir traversant » dans l'entrée de la « Rue de l'Eglise ».

En direction de « l'Escargot », le passage piétons/cyclistes devra être, si possible, élargi d'au moins 50 cm, et le revêtement devra être adapté au cyclisme et accessible aux chaises roulantes/déambulateurs.

Collège échevinal :

- Le trottoir traversant devrait être réalisé lors de la transformation de la N7. L'élargissement du trottoir en direction de l'Escargot ne sera pas possible. Changer le revêtement pourrait s'avérer coûteux et pourrait potentiellement entraîner des conflits avec le service des Sites et Monuments. À discuter.
- Solution proposée par le Ministère de la Mobilité et des Travaux publics ?

Ministère de la Mobilité et des Travaux publics :

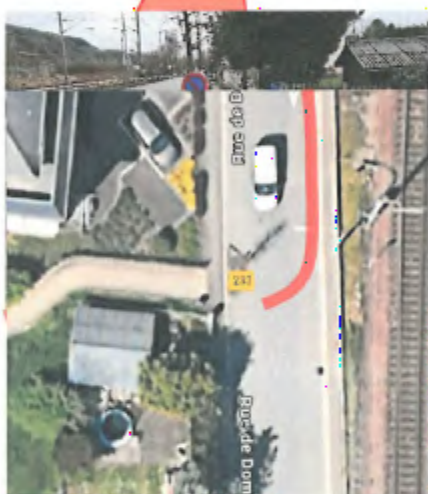
- Nous suggérons de soumettre une demande auprès de Ponts et Chaussées (P&Ch) pour maintenir la limitation à 30 km/h sur ce tracé, en sortant de l'Escargot. Nous recommandons également de rétrécir la rue à 6 mètres de large, avec des sections ponctuelles réduites à 5,5 mètres, afin de dégager de l'espace pour le trottoir (pour atteindre un minimum de 2,5 mètres). Cela devrait être accompagné d'une signalisation F, 20b (piste cyclable conseillée pour cyclistes et piétons). Un passage, y compris pour les bus, resterait toujours possible. Les conducteurs de bus sont déjà habitués à circuler dans certains quartiers de la Ville de Luxembourg (VDL) présentant des infrastructures similaires.

5.11. Chemin piétons/cyclistes: «Rue de Dommeldange» vers «Rue Anne Frank»



Pour passer de la « Rue des Chemins de Fer » en direction du « Pond Bleu », il est possible d'emprunter un chemin partagé par les piétons et les cyclistes qui relie la « Rue de Dommeldange » à la « Rue Anne Frank ». Afin de sécuriser cette section, en particulier là où il faut traverser la « Rue de Dommeldange » (actuellement limitée à 50 km/h), nous suggérons:

- de marquer clairement au sol une piste cyclable et;
- de réaménager l'entrée de ce chemin, actuellement obstruée par un arbre et des voitures en stationnement : il faudrait raccourcir l'îlot des 2 côtés (retourner le trapèze) et abaisser les trottoirs à l'entrée et la sortie



Nous proposons d'éventuellement consulter les propriétaires du terrain de la résidence pour obtenir une servitude sur une petite portion de leur terrain, permettant ainsi de créer une meilleure entrée pour ce chemin, qui est une connexion importante et représente un raccourci significatif pour les cyclistes venant de Helmsange vers Bereldange et vice versa.

Il est également à vérifier s'il y a une possibilité d'élargir ce chemin important pour les piétons et les cyclistes.

Ministère de la Mobilité et des Travaux publics :

- Analyser si la désignation d'une piste cyclable sur la rue est possible avec l'espace disponible. Si la route est trop étroite, il pourrait être envisageable d'élargir le trottoir à cet endroit. Le trottoir devra également être abaissé pour faciliter la montée et la descente des cyclistes sur la rue.
- Cependant, attention : il s'agit d'un croisement important, notamment en lien avec le chemin de fer. Ce réaménagement devra donc être soigneusement réfléchi.

Propositions d'adaptations des pistes cyclables de Walferdange

Doc. 5.A : Désignation de nouvelles pistes cyclables et améliorations des tracées existants

Projet : Pidal et Millewee

Commission de Mobilité et de Circulation

Janvier 2025

La section du PC 15 qui longe la Pidal offre de nombreuses possibilités d'optimisation. De même, la connexion du PC 15 au centre commercial Walfer Shopping ainsi qu'à la N7 via le Millewee peut être améliorée à plusieurs endroits. Ce document résume des propositions visant à rendre le trafic cycliste plus sûr, plus efficace et plus visible.

Connection piste cyclable nationale 15 vers « Millewee » et le « Walfer Shopping-Center »



Nous sommes d'avis qu'il est judicieux de créer une voie cyclable sécurisée et séparée le long du « Millewee » (limité à 50 km/h) pour permettre aux résidents, aux cyclistes de passage et aux cyclistes de Steinsel de traverser en toute sécurité et rapidement jusqu'au centre commercial. Cette connexion deviendra particulièrement importante lorsque la N7 sera réaménagée et équipée d'une piste cyclable dédiée, permettant ainsi une liaison idéale entre la RC15 et ce nouveau chemin rapide pour vélos. Pour cela, il est nécessaire de reconfigurer le carrefour « Millewee » / « Rue des Prés » et d'élargir la première section du chemin piétonnier le long du Millewee, avec un revêtement pour cyclistes, afin que piétons et cyclistes disposent de suffisamment d'espace.

Ministère de la Mobilité et des Travaux publics :

- Le Millewee est actuellement limité à 50 km/h pour le trafic motorisé. Plusieurs unités résidentielles et des locaux commerciaux seront prochainement achevés dans cette zone. Nous proposons de **limiter cette rue à 30 km/h** afin d'améliorer la sécurité lors de la traversée de la route et de renforcer la qualité de vie des habitants. Pour encourager le respect de cette limitation de vitesse, certaines mesures structurelles devraient être mises en place (par exemple, des trottoirs traversants aux passages actuels et/ou des rétrécissements à certains endroits).
- Concernant l'élargissement de la première section du chemin piétonnier, il est important de noter qu'une largeur de 2,5 à 3 mètres est nécessaire pour ouvrir le chemin aux cyclistes, tandis qu'une largeur de 3,4 mètres est requise pour séparer le chemin entre piétons et cyclistes. Nous recommandons d'utiliser un panneau carré permettant également aux cyclistes de circuler sur la route.



Nous suggérons de mettre en place une signalisation au sol bien visible pour identifier clairement la piste cyclable. Pour suivre le système des vitesses (qui sera également appliqué lors de la réfection de la N7 et du rond-point), cette dernière devrait être positionnée à gauche (côté rue), tandis que la zone pour piétons devra être signalée près des bâtiments. Il est alors impératif de repositionner les bancs plus en retrait sur le chemin piéton pour éviter que les piétons circulent et stationnent sur la piste cyclable.

Collège échevinal :

- Oui, une piste cyclable bidirectionnelle sera envisageable

Ministère de la Mobilité et des Travaux publics :

- Il est très important de bien concevoir les « entrées » et les « sorties » de ce chemin cyclable.



Nous suggérons de supprimer un des deux poteaux afin d'avoir un passage de 1,4 mètre pour le passage à vélo.

Ministère de la Mobilité et des Travaux publics :

- Un passage d'au moins 1,5 mètre est préférable, si possible.
- Marquage au sol des poteaux



En attendant la réfection de la N7 :

- 1^{re} photo : Nous suggérons de supprimer ce poteau, car il rend le passage à vélo (notamment pour les vélos cargo ou avec remorque) très difficile.
- 2^{me} photo : Nous suggérons de réduire le nombre de poteaux à deux afin de faciliter le passage à vélo (cargo ou remorque).

- 2^{me} photo : Nous proposons de conserver un poteau au milieu et de placer, à gauche et à droite sur la pelouse, une pierre afin d'empêcher le passage des voitures.

Virages sur la piste cyclable actuelle autour de la « Pidal »



La visibilité sur la section de la piste cyclable autour de la « Pidal » est très mauvaise. Les piétons et les cyclistes doivent partager le chemin. Sur cette section circulent des cyclistes de route, des utilisateurs de vélos de ville ainsi que des enfants et des piétons (& chiens). Il arrive souvent que des situations dangereuses se produisent, en particulier là où la route fait un virage (indiqué en rouge sur l'image).

Nous proposons les améliorations suivantes :

- Tracer une ligne au milieu du chemin pour indiquer clairement la circulation en sens inverse.
- Installer un panneau d'avertissement ou/et une signalisation au sol pour inciter les cyclistes rapides à ralentir.
- Afin d'améliorer l'expérience des cyclistes empruntant la piste actuelle autour de la « Pidal », nous suggérons de remplacer le revêtement de la section adjacente à la zone de livraison par un matériau plus résistant. En effet, le revêtement actuel se détériore lorsqu'il pleut, entraînant la formation de nombreuses flaques d'eau. En conséquence, les cyclistes se retrouvent sales en parcourant cette surface.

Collège échevinal :

- D'accord, mais une signalisation adaptée devrait également être mise en place pour avertir les cyclistes de la présence d'enfants et de piétons.

La piste cyclable actuelle représente un important détour pour les cyclistes qui utilisent le vélo comme moyen de transport. Déjà aujourd'hui, de nombreux cyclistes empruntent la route via le parking de la « Pidal » pour rejoindre la « Rue de l'Alzette ». Pour sécuriser cette situation très dangereuse à cause du parking, nous proposons la création d'une piste officielle sur le trottoir actuel.



Pour cela, il serait nécessaire de déplacer les places de stationnement pour les voitures d'environ 1 mètre vers l'arrière afin de créer un trottoir pour les

piétons à cet endroit (celui-ci

pourrait rester à un niveau

inférieur pour qu'il soit sûr et

séparé des cyclistes). Il serait alors nécessaire de prévoir des obstacles pour voitures afin d'éviter le parking sur le nouveau trottoir. Les 4 places de stationnement parallèles à la rue devraient être supprimées pour permettre cette modification.



Ministère de la Mobilité et des Travaux publics :

- Cette proposition de la commission pour le chemin alternatif ne nous semble pas idéale non plus. Nous suggérons de faire passer les cyclistes par le parking en leur indiquant le chemin à l'aide de pictogrammes au sol. Ces pictogrammes devraient être positionnés au milieu de la voie pour guider les cyclistes bien au centre et éviter qu'ils ne s'approchent trop près des voitures garées, qui peuvent reculer à tout moment. Grâce à ces pictogrammes, les cyclistes seront correctement guidés et les conducteurs avertis de leur présence.

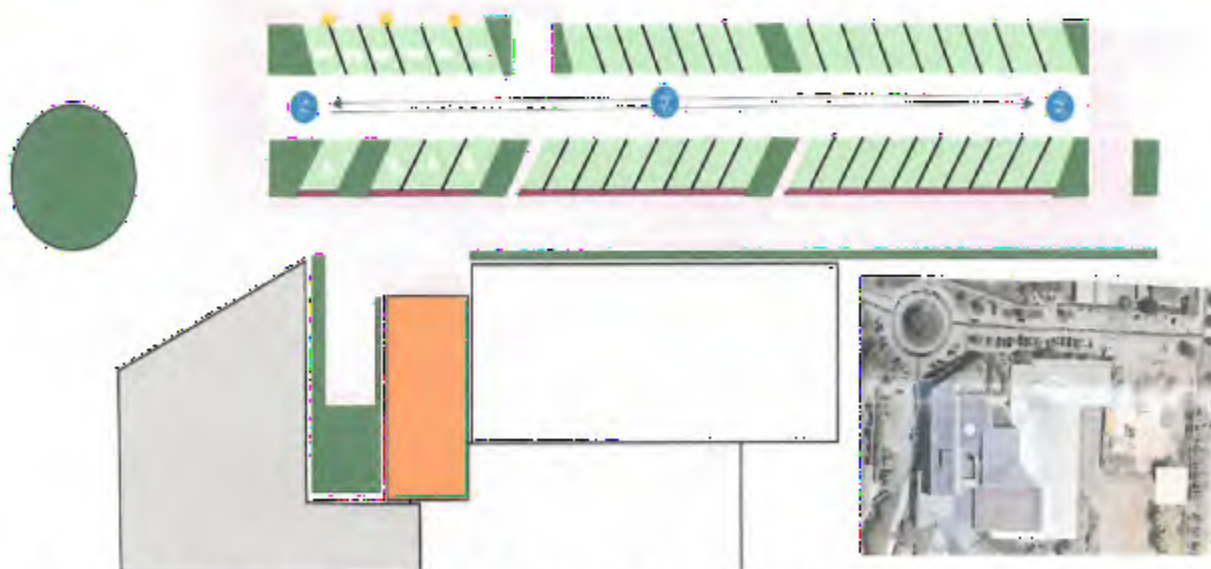
Compte tenu des récents développements dans le processus de transformation de la Pidal d'ici 2032, Aline Schaltz, co-présidente de la commission de mobilité et de circulation, souhaite soumettre les propositions suivantes :

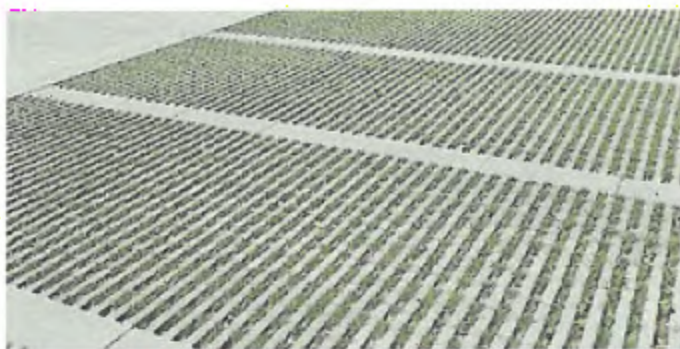
Pour le court terme :

- Réaliser le marquage dans les virages et installer des panneaux d'avertissement sur le chemin officiel actuel autour de la Pidal, comme suggéré par les membres de la commission.
- Prévoir des pictogrammes "vélo" au milieu du parking le long de la Pidal, conformément à la proposition du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics.

Pendant ou après la réalisation du chantier de la Pidal en 2032 :

- **Déplacement de l'entrée de la PIDAL et réaménagement du parking :** Étant donné que l'entrée de la PIDAL sera déplacée du côté du parking, il serait avantageux de repenser la configuration de celui-ci et d'en profiter pour le désimperméabiliser. La nouvelle construction imperméabilisera une grande partie de la pelouse actuelle. En désimperméabilisant le parking, nous pourrions en partie compenser cette perte d'espaces naturels permettant l'infiltration de l'eau de pluie et, en cas d'inondations, l'absorption de l'eau des cours d'eau dans le sol.
- **Stationnement en épi pour une meilleure visibilité :** Les voitures pourraient être stationnées en épi, de sorte que moins d'espace soit nécessaire pour la chaussée et que les conducteurs bénéficient d'une meilleure visibilité lors de la sortie de stationnement, permettant ainsi une meilleure attention aux cyclistes lors des manœuvres.
- **Places de parking accessibles aux personnes handicapées :** Des places de parking adaptées aux personnes handicapées directement à l'entrée.
- **Augmentation des bornes de recharge pour véhicules électriques :** Davantage de bornes de recharge pour véhicules électriques à proximité de l'entrée.
- **Chemin piétonnier plus attractif :** Un chemin piétonnier plus attractif (plus large, revêtement différent) avec de meilleures connexions vers les voitures stationnées. (Rose)
- **Espace public aménagé :** Un espace public directement devant et à côté de l'entrée, pouvant être équipé de bancs et de plantes (zone d'attente).
- **Séparation visuellement attrayante entre le trottoir et les places de stationnement :** Une séparation visuellement attrayante et surélevée entre les voitures stationnées et le chemin piétonnier, empêchant les voitures d'empiéter sur le trottoir. Cependant, les piétons devraient pouvoir franchir ou traverser cette barrière à différents endroits pour accéder facilement du véhicule au trottoir. Exemple : des bacs à fleurs derrière chaque voiture stationnée. Et pourquoi pas avec un banc intégré (voir photo) ?
- **Désignation de la Rue des Prés en tant que rue cyclable :** La Rue des Prés pourrait être désignée comme rue cyclable depuis le Millewee jusqu'à ce tronçon inclus, avec une signalisation correspondante et des pictogrammes sur la voie cyclable. Il s'agit d'un tronçon important du PC15, et de nombreux résidents et visiteurs se rendent à la PIDAL à vélo. Accorder une plus grande visibilité au vélo ici présenterait de nombreux avantages.





Une zone d'apprentissage du vélo pour enfants sur le complexe sportif

Une zone d'apprentissage du vélo pour enfant est un espace spécialement conçu pour que les enfants apprennent à faire du vélo en toute sécurité. Ces zones sont généralement équipées de divers parcours et obstacles adaptés aux jeunes cyclistes pour les aider à développer leurs compétences en matière de pilotage, d'équilibre et de maîtrise du vélo.

Les avantages d'un tel espace sont multiples :

- a) **Sécurité** : Les enfants peuvent apprendre à faire du vélo dans un environnement contrôlé et sécurisé, loin de la circulation automobile.
- b) **Confiance** : En pratiquant dans une zone d'apprentissage, les enfants gagnent en confiance en leurs capacités à manœuvrer le vélo, ce qui est crucial pour leur sécurité lorsqu'ils circulent sur des voies publiques.
- c) **Compétences** : Ces espaces permettent aux enfants d'acquérir des compétences essentielles en cyclisme, comme tourner, freiner, et éviter des obstacles, ce qui améliore leur indépendance et leur mobilité.
- d) **Promotion de l'exercice physique** : En encourageant les enfants à faire du vélo, ces zones contribuent à l'adoption d'un mode de vie actif et sain.
- e) **Plaisir** : Apprendre à faire du vélo dans un environnement ludique et interactif rend l'expérience amusante pour les enfants, favorisant ainsi une attitude positive envers le cyclisme.

En somme, une zone d'apprentissage du vélo offre un cadre idéal pour initier les enfants au vélo, leur permettant de développer des compétences essentielles tout en s'amusant dans un environnement sécurisé.

Nous proposons de créer une telle zone sur le campus sportif à Walferdange pour les raisons suivantes :



- Cet endroit est éloigné de la circulation automobile, ce qui le rend très sûr.
- Au complexe sportif, de nombreux sportifs et promeneurs passent, rendant cette zone visible, et permettant aux enfants de profiter du parcours avant ou après leur entraînement sans grand effort.
- Les aires de jeux les plus fréquentées (derrière la salle de sport et le nouvel air de jeux d'aventure) ne sont pas loin, ce qui permet aux enfants de la commune de couvrir les distances à pieds ou à vélo facilement.
- Le complexe sportif est très central et donc facilement accessible à tous les résidents de la commune.
- Autour du terrain de football, il existe déjà une piste de bonne longueur qui peut être utilisée telle quelle, en y ajoutant quelques marquages au sol. Cette piste est déjà utilisée par les écoles pour faire du vélo et pourrait ainsi devenir plus intéressante et attrayante pour elles.
- Sur la pelouse autour du terrain de football, il y a suffisamment d'espace pour placer quelques obstacles, sans pour autant devoir changer le revêtement.
- Sous la tente, il y a des endroits ombragés pour se reposer et des points d'eau potable. Dans le hall sportif il y a des toilettes accessibles au public.
- Le complexe sportif est situé juste à côté de la PC15, ce qui le rend idéalement accessible, y compris pour les enfants des communes voisines.
- Étant donné que le parcours est si visible et central, il envoie un message clair sur l'importance que la commune accorde au vélo et à la sécurité des enfants apprenant à faire du vélo.

Le campus sportif représente l'emplacement parfait pour établir une telle infrastructure.

Si, pour des raisons actuellement inconnues, il s'avérait impossible de réaliser ce projet sur le campus sportif, d'autres sites (bien que moins idéaux) pourraient être envisagés :

- Le nouveau parc à proximité de la station d'épuration
- Sur le site du nouveau RUB et autour de la PIDAL

Collège échevinal :

- L'idée est très bonne, mais le complexe sportif n'est pas disponible. Le site envisagé est le terrain du RUB et le chemin autour de la PIDAL. Cela doit donc être pris en compte dans le cadre du concept global du terrain de la PIDAL.

Aline Schaltz, co-présidente de la Commission de Mobilité et de Circulation, souhaite, en réaction à la réponse du collège échevinal, soumettre les propositions suivantes :

Radspielplatz
Radmotorik-Park



En plus du parcours, des panneaux d'information ludiques pourraient être installés pour rappeler aux enfants et aux parents l'importance de porter un casque à vélo et d'être visibles, surtout pendant les mois d'hiver.

Parcours d'entraînement pour les virages, le freinage, la conduite précise, le changement de vitesse, la rapidité, les différentes signalisations, etc.



Parcours d'entraînement pour l'agilité, l'équilibre, les différents types de surfaces, etc.

Il faudra voir avec le syndicat de la PIDAL si cette surface pourrait être utilisée à ces fins. Cependant, une telle infrastructure pourrait également être très intéressante pour les habitants de Steinsel et Lorenzweiler, car elle se trouve directement sur le PC15 et est ouverte à tous les utilisateurs.



Station de lavage et de réparation publique pour vélos

Une station de lavage et de réparation publique pour vélos est un espace équipé destiné à aider les cyclistes à entretenir leurs bicyclettes. Ces stations fournissent les outils nécessaires pour effectuer des réparations de base et un équipement pour nettoyer les vélos, améliorant ainsi leur fonctionnement et leur durabilité. L'existence de telles installations encourage l'utilisation du vélo comme mode de transport durable, en réduisant les obstacles liés à l'entretien et en favorisant une culture du cyclisme. Elles sont particulièrement utiles dans les zones urbaines où les cyclistes peuvent ne pas avoir l'espace ou les outils nécessaires à domicile pour de telles tâches. En offrant un accès facile à l'entretien, ces stations soutiennent la mobilité durable et contribuent à un environnement urbain plus propre et plus écologique.



Le collège échevinal suggère d'aménager cette station à proximité du nouveau RUB auprès de la PIDAL.

Autres propositions :

- Dans le nouveau parc situé à proximité de la station d'épuration.
- À proximité d'une des 2 aires de jeux sur le complexe sportif : la meilleure place se situe entre le tennis et le parc de chiens.
- La gare de Wafferdange

Collège échevinal :

Le collège échevinal a sélectionné cet emplacement pour les raisons suivantes : - Une bonne connexion à l'eau et à un système d'évacuation d'eau, - La possibilité de transporter son VTT en voiture et de se stationner sur le parking écologique. L'utilisateur devrait obtenir un jeton auprès de la Commune (ou de la PIDAL ?). Cela doit être envisagé dans le cadre du concept global du terrain de la PIDAL.

Propositions d'adaptations des pistes cyclables de Walferdange

Doc. 5.B: Désignation de nouvelles pistes cyclables et
améliorations des tracées existants

Projet : Rue de l'église, Rue Henri Dunant

Commission de Mobilité et de Circulation
Janvier 2025

Rue de l'Église

Actuellement, les cyclistes partagent la route avec les automobilistes. En raison des arbres bordant la rue, les automobilistes empruntent souvent le milieu de la chaussée, obligeant ainsi les cyclistes à céder le passage. Cela représente un risque pour les cyclistes, qui pourraient être heurtés par une voiture. En transformant cette rue en rue cyclable, le dépassement des cyclistes ne serait plus autorisé, augmentant aussi leur visibilité grâce au marquage au sol.

Ministère de la Mobilité et des Travaux publics :

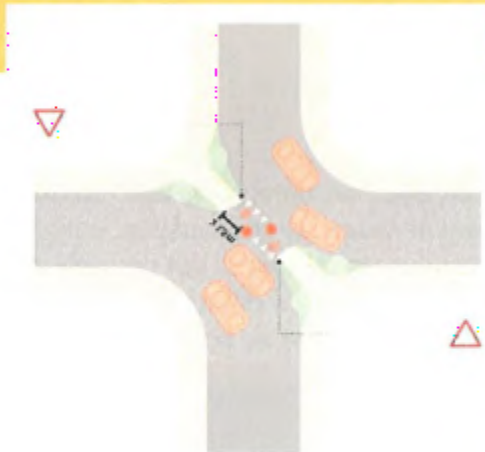
- Dans le cas de la rue de l'Église, une impasse et la réglementation en tant que rue cyclable ont tout leur sens
- Pour mettre en œuvre un changement aussi important, il peut être judicieux, dans un premier temps, de fermer la rue de manière provisoire pour une durée déterminée (p. ex. 6 mois). Ensuite, il serait possible de décider, en concertation avec les habitants et les usagers, si la mesure doit être mise en place de façon permanente.

Remarques Aline Schaltz :

L'idée de fermer la rue de l'Église au trafic de transit en un poteau ou un bac à fleurs à un endroit stratégique divisant le carrefour avec la rue Anne Frank en (voir schéma), la transformant ainsi en impasse côté, a été évoquée à plusieurs reprises par personnes.

Le principal avantage de cette proposition est que cette fréquentée par les cyclistes (car faisant partie de la PC15 écoliers, deviendrait plus calme et beaucoup plus sûre pour la mobilité active que nous souhaitons promouvoir.

Cependant, sans une amélioration considérable de Dommeldange, cette démarche semble peu promettre le trafic automobile dans la rue de Dommeldange, qui chemin alternatif, est aujourd'hui désagréable et difficile.



Piste cyclable nationale 15 – « Rue Henri Dunant » (Krommlängten)



Collège échevinal :

Oui, ce point est crucial. Nous devons reprendre contact avec la VDL et P&Ch pour obtenir une réponse définitive concernant la responsabilité de l'acquisition des terrains. En attendant la finalisation de toutes les démarches nécessaires, il serait envisageable de modifier la signalisation du chemin et de l'améliorer pour les cyclistes, notamment en refaisant le revêtement, facilité l'accès par la rue en abaissant le trottoir et en transformant dans une première phase cet espace en zone mixte pour piétons et cyclistes.

Cette partie de la piste cyclable nationale est considérée comme le tronçon le plus dangereux. Ici, les cyclistes partagent la route avec les automobilistes à une limite de vitesse de 50 km/h. Les virages et les ombres des arbres limitent considérablement la visibilité, et pourtant, les automobilistes tentent régulièrement des manœuvres de dépassement, ce qui crée des situations très dangereuses.

Nous demandons donc au Conseil des échevins d'encourager Ponts et Chaussées à mettre en œuvre le plus rapidement possible le projet de chemin élargi pour piétons et cyclistes afin de relier en toute sécurité la commune de Walferdange au réseau cyclable de la ville de Luxembourg. Il s'agit ici d'un élément crucial de liaison et doit donc être traité avec une attention particulière.

Il convient de vérifier si le chemin piéton ne pourrait pas déjà être signalé en « zone piétons et cyclistes » afin que les cyclistes puissent emprunter le chemin le plus tôt possible, en attendant une amélioration significative de ce chemin, laquelle nécessite encore d'importantes démarches administratives et des réaménagements. Dans ce cas, l'entrée du chemin devrait être adaptée en abaissant le trottoir au niveau de la rue. De plus, le chemin actuel présente quelques dommages à la chaussée qui doivent être réparés dès que possible, car des enfants empruntent déjà cette route.

Remarques Aline Schaltz :

Compte tenu des nouvelles informations indiquant que la Ville de Luxembourg entamera début 2025 des travaux importants sur la N7, et que la commune de Walferdange pourrait également lancer des travaux sur le tronçon à Bereldange, il est d'autant plus crucial de permettre aux cyclistes, dans les plus brefs délais, d'utiliser le trottoir sur le tracé « Krommlängten ». En effet, une augmentation significative du trafic automobile sur la rue Henri Dunant est à prévoir durant les travaux sur la N7.

Propositions d'adaptations des pistes cyclables de Walfierdange

Doc. 5.C : Désignation de nouvelles pistes cyclables et
améliorations des tracées existantes

Projet : Nouveau chemin Cité Kennedy -Ecole de Helmsange

Commission de Mobilité et de Circulation

Janvier 2025

Aménagement d'un nouveau chemin piétonnier/cyclable sécurisé «
Cité Kennedy » – Ecole de Helmsange

Nous proposons la création d'un nouveau chemin
piétonnier et cyclable sécurisé qui permettra
relier la « Cité Kennedy » à l'Ecole de Helmsange
passant par :

- La « Rue Prince Henri », via le chemin
situé derrière les maisons de la « Rue P. Conrardy »
- L'Oké-Cité, les
tricotères et en empruntant derrière la station
de la « Rue du Soleil » / « Rue de
l'Armistice » (chemin de terre) jusqu'à l'Ecole
de Helmsange

Laurent Livoir devra encore inspecter les lieux pour
la faisabilité de deux améliorations cruciales à savoir :

- La suppression des escaliers dans
derrière les maisons de la « Rue P. Conrardy »
afin de pouvoir traverser cette rue sans trottoir
- Le prolongement du chemin vers
de l'Oké-Cité derrière la station tricotères
contournant le trottoir très étroit à l'entrée
de l'Avenir »





Une première étape pourrait être de réaliser le tracé entre la Rue Prince Henri et la Rue Mercatoris, en attendant l'analyse de faisabilité du premier tracé.

Collège échevinal :

La première partie du projet, concernant l'escalier de la Cité Kennedy, ne sera pas réalisable en raison d'une pente trop importante. Le chemin partant de la rue Prince Henri nécessite encore une vérification, notamment en lien avec le nouveau PAP prévu derrière l'Eco-Cité. Toutefois, le passage à côté du transformateur pourrait être analysé et potentiellement mis en œuvre rapidement.

Propositions d'adaptations des pistes cyclables de Walferdange

Doc. 6 : **Désignation de rues cyclables**

Commission de Mobilité et de Circulation

Janvier 2025

Une rue cyclable se définit par le fait que la chaussée est destinée – mais non réservée exclusivement – à la circulation de vélos et que la vitesse y est limitée à 30 km/h. Les cyclistes peuvent utiliser toute la largeur de la voie de circulation. Les conducteurs de véhicules motorisés ne sont autorisés ni à dépasser les autres usagers de la route (cyclistes inclus) ni à les gêner. En outre, le stationnement des véhicules est seulement autorisé aux endroits marqués comme emplacements dédiés.

Dans l'idéal, une piste cyclable se distingue nettement des rues avoisinantes par un revêtement de chaussée différent, de préférence plus clair.



Brochure : [Recommandations pour aménagements cyclables en Luxembourg - Ministère du Développement durable et des Infrastructures 4-11.pdf \(veloplanger.lu\)](#)

Les rues que nous proposons convertir en « rue cyclable » :

« Rue de l'Alzette » (de la « Rue des Prés » jusqu'à la « Rue des Nations Unies »)

Elle constitue un segment de la piste cyclable nationale 15 et est ainsi empruntée par un grand nombre de cyclistes de passage. Elle relie des infrastructures sportives et des espaces de jeux, et offre également un accès à la « PIDAL », représentant ainsi un itinéraire significatif pour les cyclistes locaux. Les arbres dans la rue incitent souvent les automobilistes à tenter de dépasser rapidement un cycliste, ce qui peut mener à des situations dangereuses. Sur une rue cyclable, cela ne serait plus permis. De plus, les enfants pourraient circuler plus aisément sur cette rue, car le trottoir y est très étroit et ne permet pas le passage simultané d'un vélo pour enfant et d'un piéton.

« **Rue de l'Église** » Actuellement, les cyclistes partagent la route avec les automobilistes. En raison des arbres bordant la rue, les automobilistes empruntent souvent le milieu de la chaussée, obligeant ainsi les cyclistes à céder le passage. Cela représente un risque pour les cyclistes, qui pourraient être heurtés par une voiture. En transformant cette rue en rue cyclable, le dépassement des cyclistes ne serait plus autorisé, augmentant aussi leur visibilité grâce au marquage au sol.

« **Rue Adolphe Weis** » Ce tronçon relie Bereldange à l'infrastructure sportif et les aires de jeux.

En désignant la rue Adolphe Weis en rue cyclable ce chemin peut devenir plus visible et plus attractif pour les cyclistes.

« **Rue des Roses** » et « **Rue de Bridel** » avec une signalisation claire au niveau du carrefour

« **Rue des Roses** » ; « **Rue de Bridel** » et « **Rue de la Forêt** »

« **Rue du Dix Octobre** » Chemin d'école pour beaucoup d'enfants de Bereldange & accès

Cactus

« **Rue du chemin de Fer** » Le passage est crucial pour les habitants du haut Helmsange pour rejoindre le PC15 ou le « Pont Bleu ». (pour mémoire = situation à reconsidérer)

« **Rue du Nord** » Chemin d'école important

« **Cité Grand-Duc Jean** » Chemin d'école important (à discuter : surréglementation ou visibilité accrue autour de l'école et le centre de Walferdange ?)

Classer les rues susmentionnées de « rues cyclables » contribuerait également à sécuriser ces rues pour les enfants de la commune, améliorant de manière significative leur trajet scolaire à vélo ou à pied.

Collège échevinal:

- Pas tous les membres du collège échevinal sont convaincus par ce concept, surtout pas pour des tracés trop longs.
- **Question au Ministère de la Mobilité et des Travaux publics : Est-il nécessaire qu'une piste cyclable soit connectée à cette rue cyclable ?**

Ministère de la Mobilité et des Travaux publics :

- La rue cyclable présente l'avantage de permettre au cycliste d'occuper une place centrale dans le trafic, ce qui améliore sa sécurité et met davantage en avant ce mode de transport.
- Cependant, dans de nombreux cas, la simple désignation d'une rue comme « rue cyclable » ne suffit pas à produire l'effet recherché. Des mesures d'infrastructures supplémentaires, comme le ralentissement du trafic automobile, sont souvent nécessaires.
 - Un revêtement coloré peut également être envisagé uniquement à l'entrée et à la sortie de la rue cyclable.
 - Il n'est pas forcément nécessaire que la rue cyclable soit directement reliée à une piste cyclable nationale. Cependant, il est bien sûr important et recommandé de veiller à établir un réseau cyclable cohérent, où les différentes sections sont interconnectées.
- Il pourrait être pertinent de mettre en avant un « axe cyclable principal » traversant la commune grâce à cette mesure. Dans le cas de Walferdange, le PC15 s'y prête particulièrement bien. Ainsi, on pourrait désigner un tronçon de la « Rue des Prés », de la « Rue de l'Alzette » et de la « Rue de l'Église » comme rue cyclable, ce qui permettrait de mieux mettre en valeur le PC15 existant.

Propositions d'adaptations des pistes cyclables de Walferdange

Doc. 7 : **Entretien des pistes cyclables et des chemins piétonniers**

Commission de Mobilité et de Circulation
Janvier 2025

Entretien des pistes cyclables et des chemins piétonniers



Pour assurer une utilisation sécurisée et minimiser les conflits sur les chemins piétonniers et cyclables, il est essentiel de les maintenir en bon état durant toute l'année. Les mesures à prendre incluent :

- **En été** : procéder à la taille des haies. Cette opération pourrait être systématiquement réalisée par le CIGL sur l'ensemble des chemins, même si les haies appartiennent à des riverains. Lorsque cette tâche est négligée ou réalisée de façon irrégulière, les chemins peuvent devenir trop étroits, rendant difficile le passage des cyclistes et des piétons sans se gêner mutuellement, ce qui peut mener à des conflits évitables.

- **En automne** : il est important de ramasser les feuilles mortes afin de réduire le risque de glissement.

- **En hiver**, lors de périodes de verglas ou de gel, il est crucial que ces chemins soient dégagés en priorité, en utilisant si possible des alternatives au sel. Ceci afin de permettre aux résidents désireux d'éviter l'usage de la voiture de circuler en sécurité, à pied ou à vélo. Le rôle de modèle joué par la municipalité est ici fondamental. Tout comme les riverains sont invités à maintenir leurs trottoirs libres de glace, la municipalité doit également s'assurer d'appliquer ces mêmes principes.

Propositions d'adaptations des pistes cyclables de Walferdange

Doc. 8 : Places de stationnement pour vélos

Commission de Mobilité et de Circulation
Janvier 2025

La présence de stationnements dédiés aux vélos est cruciale pour plusieurs raisons spécifiques :

- Des stationnements pour vélos permettent d'éviter le désordre et l'accumulation des vélos dans les espaces publics, garantissant ainsi une meilleure organisation et une plus grande sécurité pour tous.
 - Des emplacements sécurisés pour les vélos protègent contre le vol ou les dégradations, encourageant ainsi l'utilisation du vélo comme moyen de transport quotidien.
 - En offrant des solutions de stationnement pratiques, on facilite les déplacements courts, réduisant la dépendance aux véhicules motorisés et contribuant à la diminution du trafic et de la pollution.
- Ces aménagements témoignent de l'engagement de la commune en faveur du développement durable et de la mobilité active, valorisant ainsi son image et son attractivité.

Dans un second document, la Commission de Mobilité et de Circulation élaborera une proposition sur la manière dont les parkings à vélos à Walferdange peuvent être davantage développés et améliorés.

Nous aimerions identifier non seulement les places de stationnement dans des endroits publics, mais également envisager une collaboration avec des entreprises, des commerces ainsi qu'avec les syndicats pour trouver des solutions et développer un réseau pertinent et transversal.

Dans ce même document, sera également évoquée l'idée d'une identification et d'un balisage des pistes cyclables menant aux sentiers de randonnée en forêt, avec des espaces de stationnement pour vélos à l'entrée de ces chemins.

En effet, Walferdange est entourée de forêts, ce qui incite de nombreux résidents à choisir cette localité pour sa proximité avec la nature. Toutefois, une fois installés, les habitants se rendent compte que l'accès à la forêt n'est pas aussi aisé qu'il n'y paraît. En effet, il est souvent nécessaire de franchir un important dénivelé pour y parvenir, et l'entrée de la forêt est souvent « cachée » et ni aménagée, ni signalisée. Par conséquent, il semble plus pratique de prendre la voiture jusqu'à un parking forestier avant de commencer la randonnée.

Pour faciliter l'accès à la forêt à vélo pour les résidents, nous recommandons de définir des itinéraires clairs, avec une signalisation appropriée et des installations pour stationner les vélos à des points stratégiques au départ des sentiers de randonnée.

Voici quelques axes à signaler et mettre en valeur :





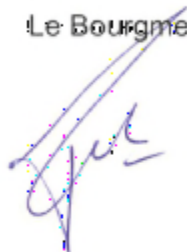
Ministère de la Mobilité et des Travaux publics :

- Nous conseillons d'utiliser les informations disponibles sur le site web **parken.lu**, notamment le « Factsheet 5 », pour développer un concept.
- Il est toujours idéal de commencer par 4 à 6 places de stationnement à un endroit donné, tout en prévoyant dès le départ la possibilité d'une extension si nécessaire.
- Lors du développement d'un nouveau PAP, il est essentiel de planifier des emplacements pour vélos dès le début, à des endroits facilement accessibles.
- Il pourrait être utile de développer des mesures de subvention pour les résidences existantes afin de permettre la création d'une infrastructure pour vélos. La même approche peut être envisagée pour les commerces et entreprises situés sur le territoire de la commune.

Signature du concept de mobilité

Le collège échevinal :

Le Bourgmestre



François Sauber

La 1^{ère} échevine



Jessie Thill

Le 2^{ème} échevin



Alex Dennersbach

Walferdange, le 22 août 2025

