

# Rapport de réunion de la Commission de Mobilité et de Circulation

Numéro de la réunion : 3/2024

Date de la réunion : mardi, le 18 juin 2024

Lieu de réunion : Centre Prince Henri, Walferdange

Heure de début 19.00 heures

## Présences:

Thierry Leysen,  
Romain Breuer,  
Laurent Hennes,  
Georges Weyer,  
Aline Schaltz,  
Alain Hennes,  
Astrid Sigl,  
Theo Thill,  
Laurent Schanck,  
Guy Medinger,  
Laurent Diederich,  
Helga Mardetschläger &  
Antonino Caldarella

## 1. Points clarifiés

Ni pistes nationales ni CRs peuvent être adaptés resp. changés sans demande préalable auprès des Ponts et Chaussées

Les Ponts et Chaussées préfère le moins d'obstacles possibles sur les PC (p.ex. les barrières sur le nouveau chemin à Dommeldange = worst case !)

Le chemin piétons/cyclistes longeant le Bike World est un terrain appartenant à la commune: on pourrait donc tracer le chemin à laisser libre sur le sol (voir document)

Situation Rue des pommiers – rue du Nord : les riverains de la rue des Pommiers ne peuvent avoir de priorité (à droite) (= interdit par le Code de la Route!)

## 2. Discussion et adaptation du document "Propositions d'adaptations des pistes cyclables de Walferdange"

Discussion et adaptation du restant du document "Propositions d'adaptations des pistes cyclables de Walferdange" (points 4 à 6), envoyé au préalable à tous les membres de la commission.

Le document complet est annexé au rapport et présenté au Collège Echevinal.

## 3. Prochaine réunion:

mercredi, le 10 juillet à 19.00 heures

La session est levée à 21.43 heures.

Walferdange, le 18 juin 2024

Les présidents

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Schaltz' with a large, sweeping flourish extending downwards and to the right.

Aline Schaltz et Thierry Leysen

Le secrétaire

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'LH' with a flourish.

Laurent Hennes

# Propositions d'adaptations des pistes cyclables de Walferdange

Commission de Mobilité et de Circulation

Juin 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 AEW, 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 Hennes et Stefan Kornelis, et présentée à la Commission du développement durable, de la qualité de vie, de la mobilité et de la circulation en 2021.*



Les mesures suivantes sont proposées dans ce document :

1. Poteaux/barrières .....	2
2. Abaissement des trottoirs.....	6
3. Signalisation.....	7
4. Désignation de nouvelles pistes cyclables et améliorations des tracées existants .....	13
5. Désignation de rues cyclables .....	23
6. Autres mesures .....	25
7. Tableau récapitulatif .....	30

# 1.Poteaux/barrières

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 ?

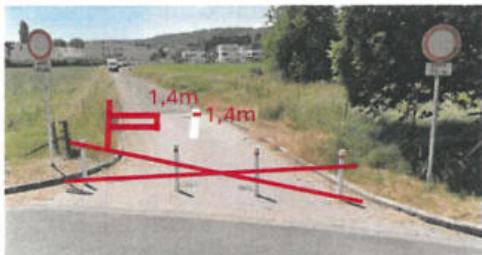
Discussion de la commission : Le ralentissement forcé des cyclistes est plus efficace avec une barrière. Cela offre une sécurité accrue pour les piétons et les enfants, par exemple autour d'une aire de jeux. Cependant, les cyclistes préfèrent le moins d'obstacles possible sur les pistes cyclables, avec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



Attention : L'infrastructure sur les pistes cyclables nationales ne peut être changée sans demande auprès des Ponts et Chaussées !

Voici nos suggestions d'amélioration pour le territoire de la commune de Walferdange. 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.

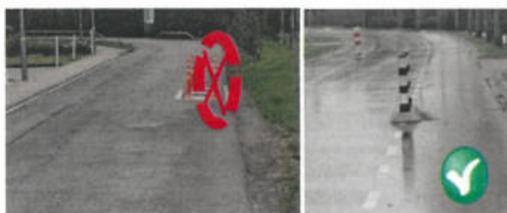
### 1.1. Chemin reliant la « Rue de Steinsel » et la « Rue des Roses »



Nous suggérons de réduire le nombre de poteaux à un seul obstacle, qui sera placé plus loin dans la rue. Cela permettra aux cyclistes venant de la route de s'engager facilement sur le chemin de champ. Nous recommandons également de placer des pierres à gauche et à droite sur la pelouse pour dissuader les automobilistes de tenter de passer en longeant la

bordure. De plus, il a été proposé de placer une barrière assez courte à mi-chemin sur les pavés en combinaison avec un poteau ! La barrière assurera une bonne visibilité tant pour les automobilistes que pour les cyclistes et empêchera les cyclistes venant du chemin de champs de se lancer à grande vitesse sur la route. À cet effet, il serait également favorable d'ajouter un panneau triangulaire (cédez le passage) et/ou un marquage au sol à la sortie du chemin pour les cyclistes.

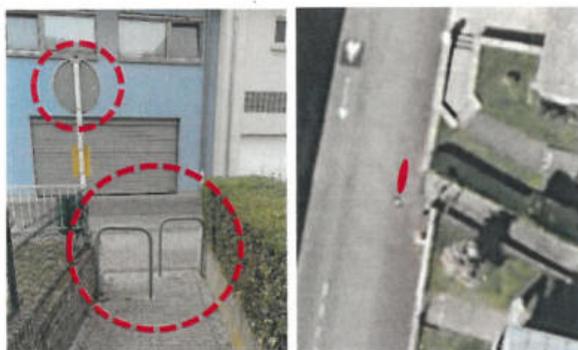
### 1.2. « Rue du Nord »



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 tentant de le dépasser ou venant de l'autre direction.

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

### 1.3. 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). S'il 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.

#### 1.4. Chemin piétons/cyclistes « Millewee » - « Rue de la Libération »



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

#### 1.5. Rond-Point « Millewee » – « N7 »



En attendant la réfection de la N7 :

1<sup>ère</sup> 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<sup>ème</sup> photo : Nous suggérons de réduire le nombre de poteaux à deux afin de faciliter le passage à vélo (cargo ou remorque).

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



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.

#### 1.7. « Rue des Prés »



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

### 1.8. 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.

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



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. Ceci à l'entrée et à la sortie de ce chemin piétons/cyclistes.

### 1.10. Chemin piétons « Rue Belle-Vue » - « Rue Michel Rodange » – « Rue des Jardins »



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

## 2. Abaissement des trottoirs

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.

### Situations à améliorer :

- 2.1. Piste cyclables nationale 15 chemin autour de la PIDAL connexion « Rue des Prés »
- 2.2. 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
- 2.3. Entrée et sortie du chemin connectant la « Rue de l'Alzette » au quartier Elterstrachen (passant par le pond bleu) : La solution actuelle à côté de la nouvelle aire de jeux n'est pas idéale.
- 2.4. Chemin piétons/cyclistes de la « Rue Paul Elvinger » vers « Op der Tonn » (les deux cotés)
- 2.5. Chemin piétons/cycliste de la « Rue Paul Elvinger » vers « Rue de l'Alzette » (les deux cotés)
- 2.6. Carrefour « Rue Bridel » – « Rue des Roses »
- 2.7. Chemin piétons/cyclistes de la « Cité Grand-Duc Jean » vers « Garage Losch »
- 2.8. Chemin piétons/cyclistes de la « Cité Grand-Duc Jean » vers « Ecole de Walferdange »
- 2.9. Chemin piétons/cyclistes de la « Cité Grand-Duc Jean » vers « Rue de Luxembourg »
- 2.10. Chemin piétons/cyclistes « Rue de l'Europe » vers « Am Gronn » en passant par l'air de jeux
- 2.11. Chemin piétons/cyclistes « Rue Belle-Vue » – « Rue Michel Rodange » – « Rue des Jardins »
- 2.12. Chemin piétons/cyclistes « Rue Anne Frank » vers « Rue de Dommeldange » (les deux cotés)
- 2.13. Passage à niveau des rails entre « Rue du chemin de Fer » vers « Rue de Dommeldange »
- 2.14. Entrée « Rue Chemin de Fer » par « l'Escargot » (en continuation avec le passage de la rue)
- 2.15. L'Entrée à la « Rue des Champs » : La solution actuelle n'est pas idéale (une mise à niveau complète serait préférable)
- 2.16. Fin « Rue du chemin de Fer » et début « Rue Prince Henri » (quand la piste cyclable passe sur la rue)
- 2.17. Chemin piétons/cyclistes de la « Rue Michel Lentz » vers « Rue Antoine Zinnen »
- 2.18. 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.

### 3. Signalisation

La signalisation, l'affichage et le traçage 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.

#### 3.1. 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.

Ces propositions ne sont que du « maquillage » ; la seule bonne solution reste la nouvelle piste (point 4.1.)

### 3.2. 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.



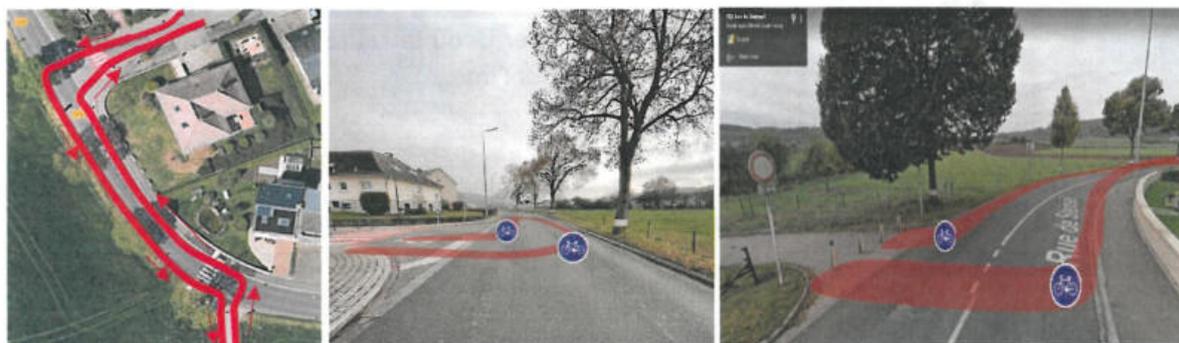
Nous suggérons de changer la signalisation en « Zone piétons et cyclistes » et d'adapter le marquage au sol afin qu'il corresponde mieux à l'utilisation actuelle : davantage d'espace pour la circulation à vélo dans les deux directions. Pour cette solution, nous recommandons de diviser l'espace disponible 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.



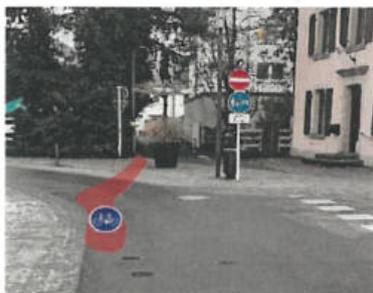
### 3.3. « Rue de Steinsel » : Tronçon reliant la « Rue Adolphe Weis » au passage piétons/cyclistes qui mène à la « Rue des Roses »



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.

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



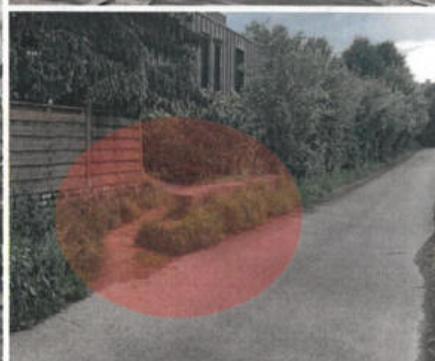
Nous suggérons de signaler le passage cycliste dans la « Rue de Bridel » à l'aide de flèches et d'un marquage au sol.

- 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 !)

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

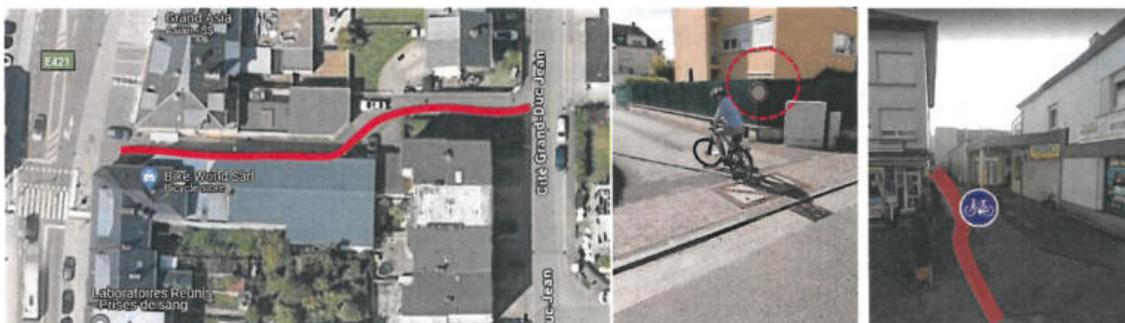


Nous suggérons d'adapter la signalisation du chemin piétonnier à partir du rond-point de la Rue de la Forêt afin de le désigner officiellement comme chemin cyclable. Dans l'optique d'adapter ce chemin au mieux aux cyclistes et de le rendre plus accessible aux poussettes et chaises roulantes, nous suggérons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



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)

### 3.6. 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.

### 3.7. « Millewee »



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.

### 3.8. « Rue des Prés »



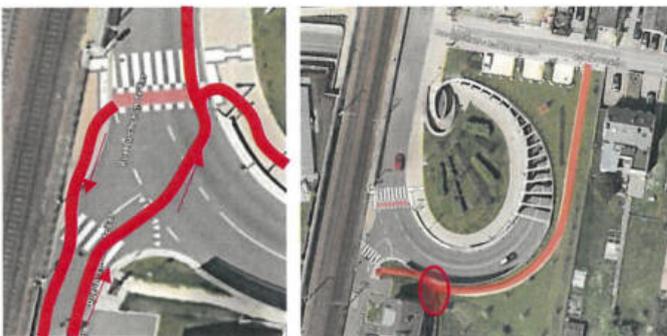
Afin de garantir une sortie sécurisée et confortable du chemin piétons/cyclistes reliant la « Rue de la Libération » à la « Rue des Prés », nous suggérons de supprimer une place de stationnement et d'apposer un marquage visible. Ceci empêcherait qu'une voiture en stationnement n'obstrue le passage des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

### 3.9. 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.

### 3.10. 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 ».

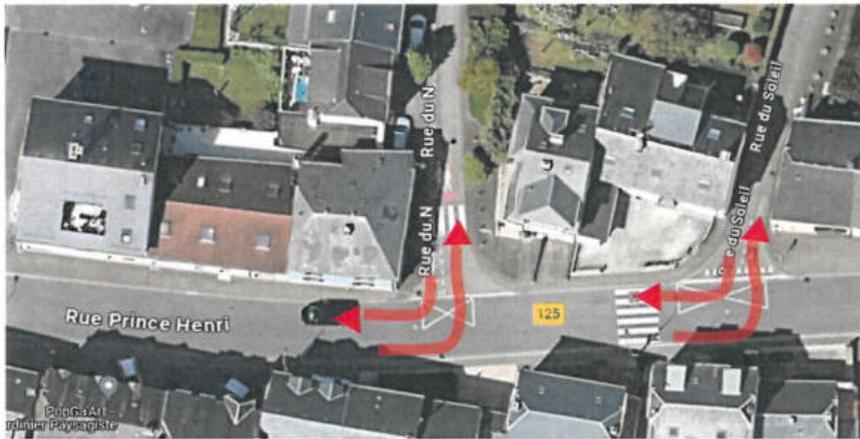
Compte tenu de cette situation problématique, la Commission propose d'élargir le chemin aménagé par la Commune derrière « l'Escardot », surtout là où le mur d'une maison devient un obstacle sur ce chemin, afin de créer une alternative plus sûre pour les habitants. Il serait alors éventuellement possible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

### 3.11. 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.

### 3.12. Rue Prince Henri » vers « Rue du Nord » et « Rue du Soleil »



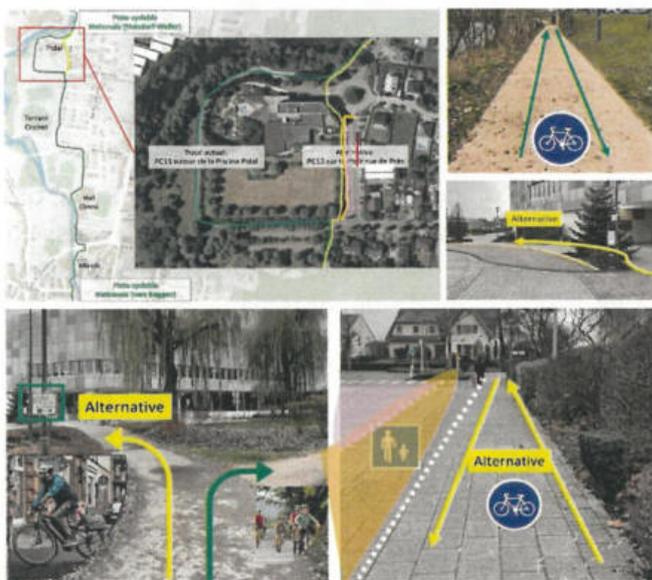
Pour faciliter et sécuriser l'entrée et la sortie des cyclistes depuis la « Rue du Nord » et la « Rue du Soleil » vers et depuis la « Rue Prince Henri » (limitée à 50 km/h) (chemin scolaire), nous recommandons une signalisation claire au sol qui alerte les automobilistes de la présence de cyclistes.

## 4. Désignation de nouvelles pistes cyclables et améliorations des tracées existants

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.

### 4.1. Piste cyclable nationale (PC15) (Heisdorf-Walfer) – « Pidal »



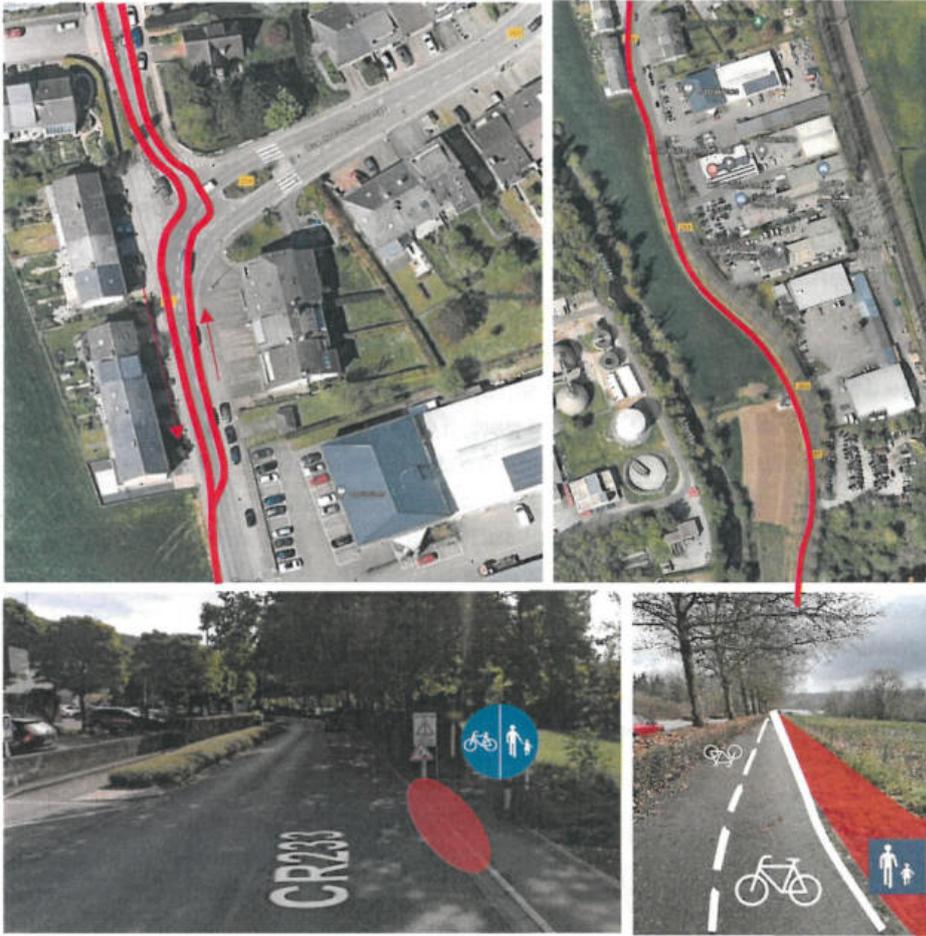
La piste cyclable actuelle représente un important détournement pour les cyclistes qui utilisent le vélo comme moyen de transport. Déjà aujourd'hui, de nombreux cyclistes empruntent la route via le parking de la « Pidal » pour rejoindre la « Rue de l'Alzette ». Pour sécuriser cette situation très dangereuse 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.

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 salis en parcourant cette surface.

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



Cette partie de la piste cyclable nationale 15 est considérée comme le tronçon le plus dangereuse. 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.

### 4.3. 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.

### 4.4. 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 PC15 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.

#### 4.5. 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 :

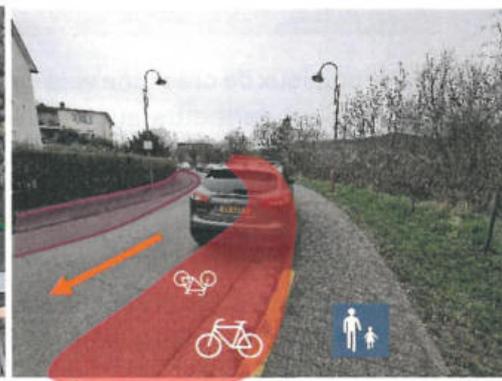
- Un espace d'attente, équipé si possible d'un banc ou d'un préau (éventuellement dans la cour de l'école),
- Une piste cyclable séparée, idéalement sous forme de piste sur pilotis le long de l'Alzette, si l'espace le permet et
- Un chemin dédié aux piétons.



⇒ 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)

#### 4.6. 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 orange) 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.

#### 4.7. Connexion « 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.

#### 4.8. 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.

#### 4.9. 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 » (Point 3.6.)

#### 4.10. 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, 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 (traffo), 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.

#### 4.11. 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» (abaisser 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.

#### 4.12. 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.

#### 4.13. « Rue du chemin de Fer »



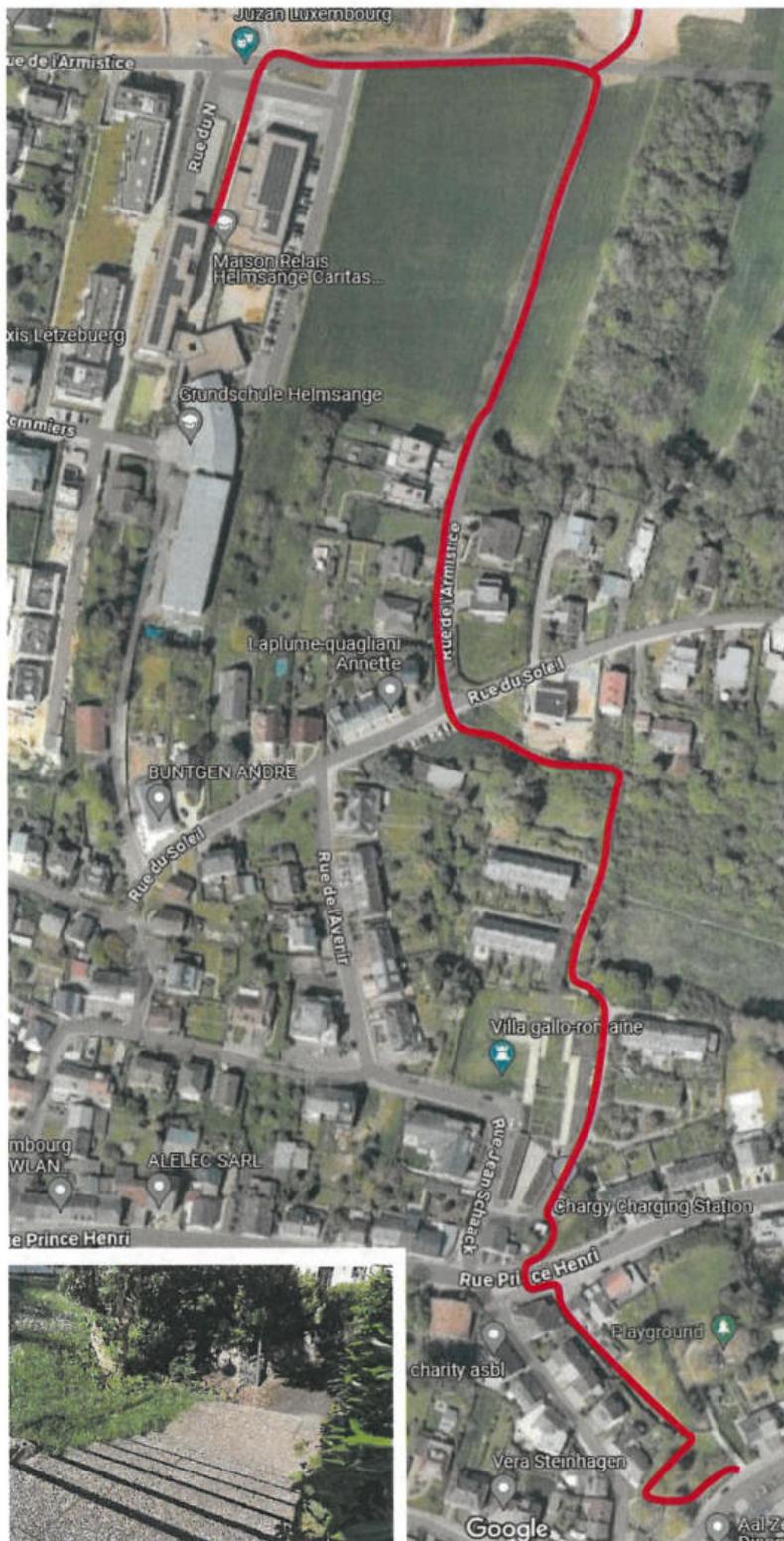
La « Rue du Chemin de Fer » est particulièrement étroite. À l'heure actuelle, les résidents stationnent sur la voie et sur le « trottoir », ce qui réduit considérablement l'espace disponible pour le passage. Cette rue est un axe crucial pour les cyclistes, reliant le quartier haut de Helmsange au quartier de Bereldange, en passant par le « Pont Bleu », et donne également accès à la piste cyclable nationale 15 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 !**

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

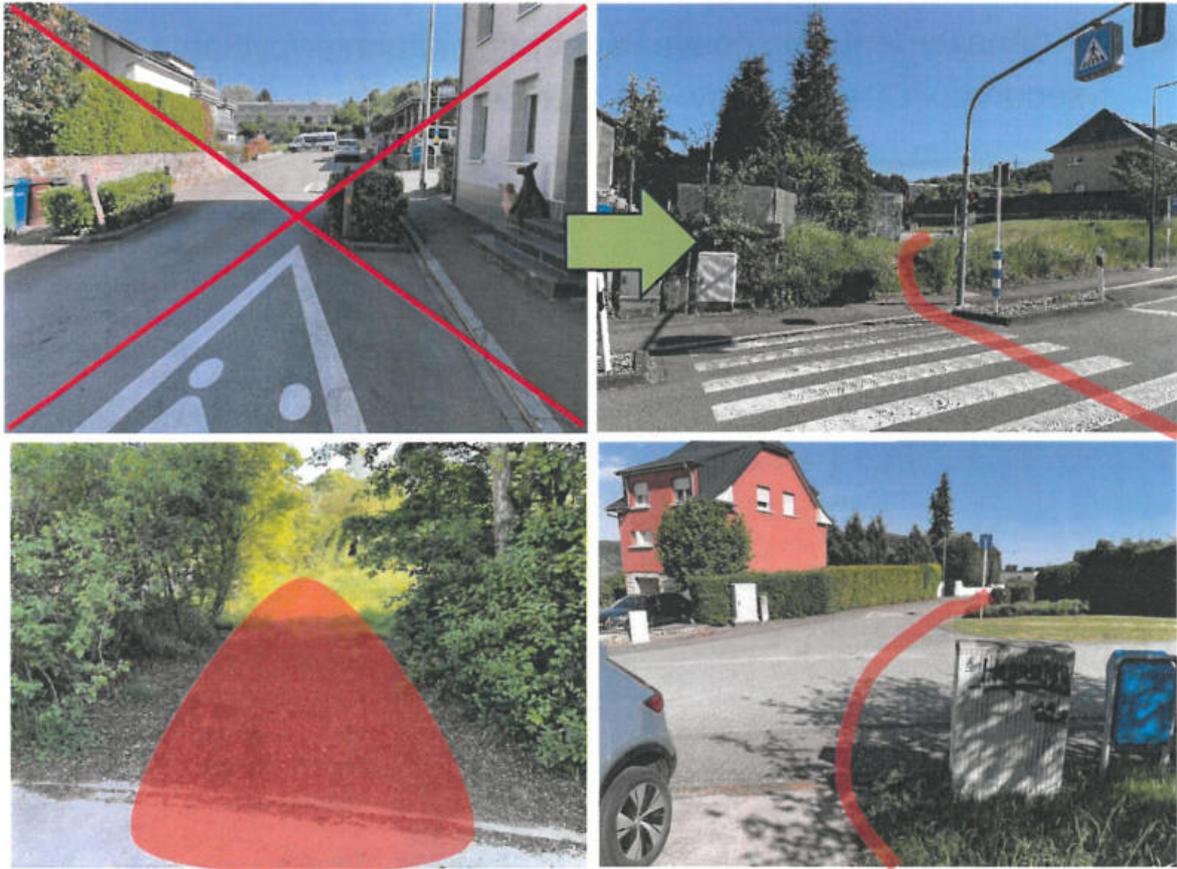


Nous proposons la création d'un nouveau chemin piétonnier et cyclable sécurisé qui permettra de relier la « Cité Kennedy » à l'École de Helmsange en passant par :

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

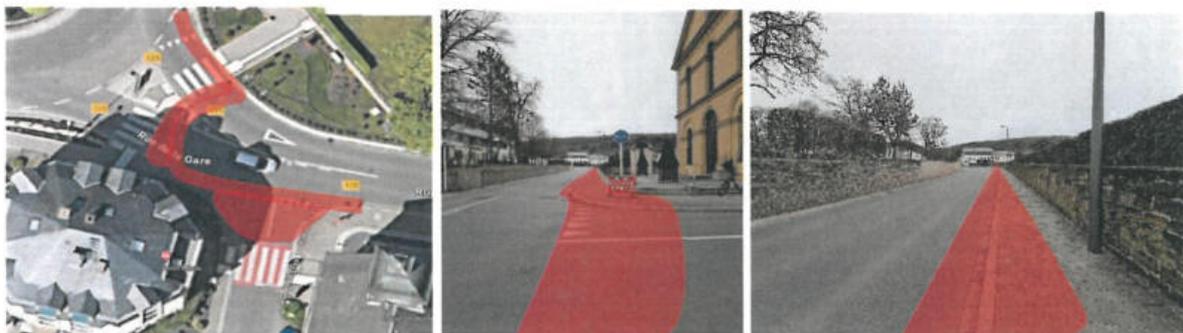
Laurent Livoir devra encore inspecter les lieux pour évaluer la faisabilité de deux améliorations cruciales à savoir :

- La suppression des escaliers dans le chemin derrière les maisons de la « Rue P. Conrardy », afin d'éviter cette rue sans trottoir
- Le prolongement du chemin vers le pont de l'Oeko-Cité derrière la station traffo, pour contourner le trottoir très étroit à l'entrée de la « Rue 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.

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



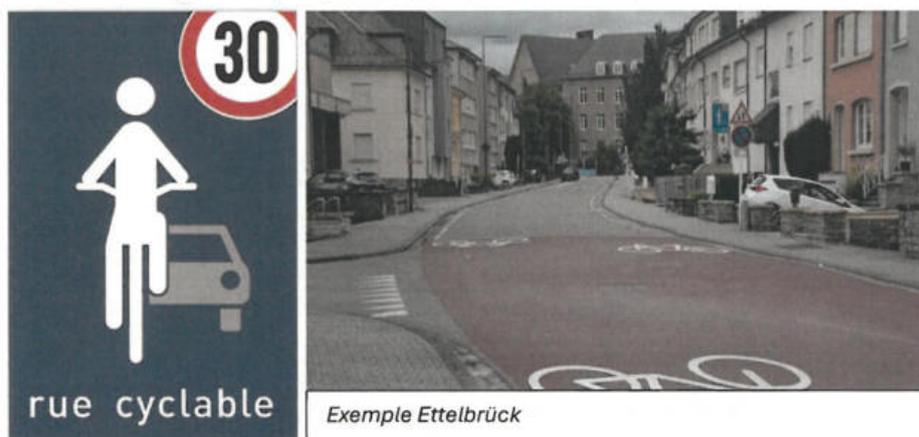
La commission a déjà proposé à plusieurs reprises l'installation d'un « trottoir traversant » dans l'entrée de la « Rue de l'Église ».

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.

## 5. Désignation de rues cyclables

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 au Luxembourg – Ministère du Développement durable et des Infrastructures I-11.pdf* ([veloplange.lu](http://veloplange.lu))

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

#### 5.1. « 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 pourront 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.

#### 5.2. « 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 ainsi leur visibilité grâce au marquage au sol.

### 5.3. « 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.



### 5.4. « 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 »

### 5.6. « Rue du Dix Octobre »

Chemin d'école pour beaucoup d'enfants de Bereldange & accès Cactus

### 5.7. « 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)

### 5.8. « Rue du Nord »

Chemin d'école important

### 5.9. « 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.

## 6. Autres mesures

### 6.1. 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 photo sert comme exemple.*

### 6.2. 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 :

- Sécurité** : Les enfants peuvent apprendre à faire du vélo dans un environnement contrôlé et sécurisé, loin de la circulation automobile.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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 draissienne 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 :

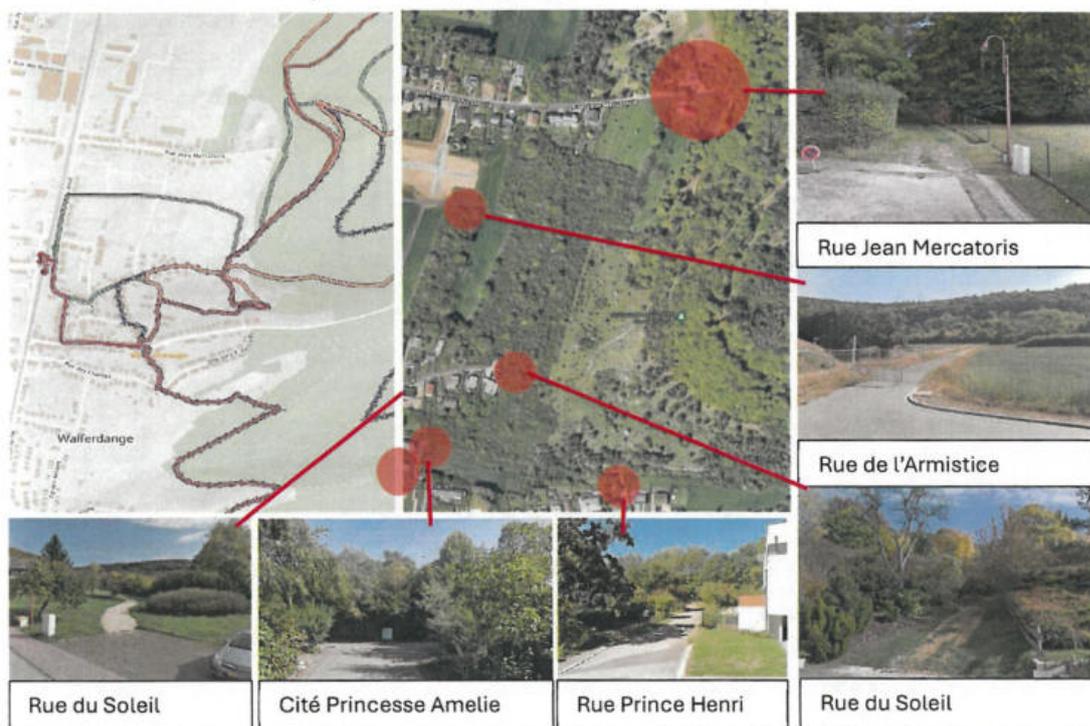
- Le nouveau parc à proximité de la station d'épuration
- Sur le site du nouveau RUB et autour de la PIDAL

### 6.3. Identification et balisage des pistes cyclables menant aux sentiers de randonnée dans la forêt

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 accès à signaler et mettre en valeur :





Rue des Champs



Zone de renaturation Alzette



Rue de la forêt



Rue de la Paix



Rue de Bridel



Rue Belle-Vue



Rue de la forêt

## 6.4. Places de stationnement pour vélos

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.

## 6.5. 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 désirant 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.

## 7. Tableau récapitulatif

### Tableau récapitulatif des mesures à prendre pour améliorer et développer les infrastructures cyclables à Walferdange, classées par rue :

**NB :** Les mesures à concerter avec Ponts et Chaussées sont identifiées en couleur orange (s'ils font parti d'une piste cyclable national (PC15) ou se trouve sur une Route National (RN) ou un Chemin Repris (CR))

Nom de la rue	Mesures à prendre	N°
<b>Helmsange</b>		
<b>Rue de l'Alzette</b>	Rue cyclable	5.1.
vers Rue Fraeschepull	Poteaux	1.9.
vers Quartier Elterstrachen	Abaissement des trottoirs	2.3.
<b>Rue des Champs</b>	Abaissement des trottoirs	2.15.
<b>Rue du Chemin de Fer</b>	Désignation comme rue cyclable	5.7.
	Nouvelles piste cyclable	4.13.
vers Rue de Dommeldange	Abaissement des trottoirs	2.13.
vers l'Escargot	Abaissement des trottoirs	2.14.
	Signalisation	3.10.
vers Rue Prince Henri	Abaissement des trottoirs	2.16.
	Signalisation	3.11.
<b>École Helmsange</b>	Abaissement des trottoirs	2.18.
<b>Cité Kennedy</b> vers Ecole de Helmsange	Nouvelles piste cyclable	4.14.
<b>Rue de la Libération</b> vers Rue des Prés	Poteaux	1.6.
vers Route de Diekirch	Signalisation	3.9.
<b>Millewee</b>	Poteaux	1.4. 1.5.
	Signalisation	3.7.
	Nouvelle piste cyclable	4.4.
<b>Rue du Nord</b>	Poteau	1.2. 1.3.
	Désignation comme rue cyclable	5.8.
<b>Rue Paul Elvinger</b> vers Rue de l'Alzette	Abaissement des trottoirs	2.5.
vers Op der Tonn	Poteaux	1.8.
	Abaissement des trottoirs	2.4.
<b>Pidal</b>	Abaissement des trottoirs	2.1.
	Signalisation	3.1.
	Nouvelle piste cyclable	4.1.
<b>Rue des Prés</b>	Poteaux	1.7.
	Abaissement des trottoirs	2.2.
	Signalisation	3.8.
<b>Rue Prince Henri</b> vers Rue du Nord et Rue du Soleil	Signalisation	3.12.

<b>Bereldange</b>			
<b>Rue Adolphe Weis</b>		Désignation comme rue cyclable	5.3.
<b>Rue Belle-Vue – Rue Michel Rodange – Rue des Jardins</b>		Poteaux	1.10.
		Abaissement des trottoirs	2.11.
<b>Rue Bridel</b>	vers rue des Roses	Abaissement des trottoirs	2.6.
		Désignation comme rue cyclable	5.4.
	vers Rte de Luxembourg	Signalisation	3.4.
<b>Cité Grand-Duc Jean</b>		Amélioration du tracée existant	4.6.
		Désignation comme rue cyclable	5.9.
	vers Ecole de Walferdange	Abaissement des trottoirs	2.8.
		Amélioration du tracée existant	4.5.
	vers Garage Losch	Abaissement des trottoirs	2.7.
	vers Rue de Luxembourg	Abaissement des trottoirs	2.9.
		Signalisation	3.6.
		Amélioration du tracée existant	4.9.
<b>Rue de l'Europe</b>	vers Am Gronn	Abaissement des trottoirs	2.10.
		Nouvelle piste cyclable	4.11.
<b>Rue de la Forêt</b>		Signalisation	3.5.
		Nouvelle piste cyclable	4.3.
<b>Route de Luxembourg</b>	vers Rue du 10 Octobre	Amélioration du tracée existant	4.10.
<b>Rue Michel Lentz</b>	vers Rue Antoine Zinnen	Abaissement des trottoirs	2.17.
<b>Rue des Roses</b>	vers Rue Bour	Amélioration du tracée existant	4.8.
<b>Rue de Steinsel</b>	vers Rue des Roses	Poteau	1.1.
		Signalisation	3.3.
		Amélioration du tracée existant	4.7.
<b>Rue du 10 Octobre</b>		Désignation comme rue cyclable	5.6.

<b>Walferdange</b>			
<b>Rue Anne Frank</b>	vers Rue de Dommeldange	Abaissement des trottoirs	2.12.
		Amélioration du tracée existant	4.12.
<b>Complexe sportif</b>	vers « Biergerzenter »	Signalisation	3.2.
<b>Rue de l'Eglise</b>		Désignation comme rue cyclable	5.2.
<b>Rue de la Gare</b>	vers Rue de l'Eglise	Amélioration du tracée existant	4.15.
<b>Rue Henri Dunant (Krommelängten)</b>		Nouvelle piste cyclable	4.2.