

Rapport de l'atelier « Ensemble pour une mobilité nette zéro ! » du 8 juin 2024 à Differdange

DEV_V25062024

Introduction :

Le samedi 8 juin 2024, la Ville de Differdange a organisé l'atelier « Ensemble pour une mobilité nette zéro ! », réunissant des citoyens et des experts de la mobilité. L'événement, en présence de M. Tom Ulveling, premier échevin, et M. Fred Bertinelli, échevin, était le troisième atelier d'une série de quatre dans la préparation du plan d'action de la ville. Ce document sera transmis à la Commission européenne en vue de la nomination de Differdange en tant que « Pilot city » de la mission européenne des 100 Net Zero Cities.

Cet atelier s'est tenu par un beau matin de samedi, débutant à la place du Marché et se prolongeant le long de la rue Emile Mark jusqu'au carrefour OpKorn, de la rue Woiver à la rue de Longwy. Les participants, guidés par l'équipe de la mission Net Zero Déifferdeng 2030 en collaboration avec Everard Consulting & Communication, ont exploré et discuté les défis de la mobilité à différents points critiques de la ville, identifiés grâce à une enquête en ligne réalisée en amont.

Avec un total de 117 contributions recueillies, entre remarques et propositions lors de cet atelier et de l'enquête préalable, les résultats enrichiront significativement le *Climate City Contract*. Ce plan d'action détaillé reflète l'engagement de Differdange à intégrer les desideratas de ses citoyens dans la conception de solutions durables et innovantes pour la mobilité.

Investir aujourd'hui dans l'amélioration de notre mobilité urbaine n'est pas seulement un impératif écologique, mais une stratégie prudente face aux défis futurs. Les coûts d'une action proactive, bien que significatifs, sont considérés comme un investissement judicieux comparé aux dépenses exorbitantes et aux risques associés à un retard d'action face aux changements climatiques extrêmes.

La Ville de Differdange se réjouit de son rôle de leader dans la mission des 100 Net Zero Cities et continue de travailler étroitement avec ses citoyens pour façonner une communauté plus verte et résiliente.

L'atelier était donc le point culminant de l'interaction de la ville avec ses citoyens. Comme indiqué ci-dessus, dans les semaines en amont de l'atelier, les habitants de la ville ont eu la possibilité d'utiliser une carte interactive pour y noter les endroits précis où des problèmes se manifestent dans la circulation ou dans la mobilité.

La mobilité urbaine est un enjeu central pour Differdange, car elle touche à des aspects essentiels de la vie quotidienne des citoyens, allant de la qualité de l'air à la facilité d'accès aux services et commerces locaux. L'atelier du 8 juin abordait les défis spécifiques rencontrés par les résidents, y compris la sécurité des piétons et des cyclistes, la coordination des transports en commun et la réduction de la dépendance aux véhicules personnels. Les participants ont ainsi eu l'occasion

d'utiliser une carte interactive en ligne pour identifier et discuter des points critiques dans l'infrastructure actuelle de la ville. La carte interactive a été en ligne du 6 au 20 mai inclus.

Les données et suggestions recueillies grâce à cette carte et aux discussions de l'atelier seront essentielles pour orienter les décisions futures concernant les investissements en infrastructures et les politiques de mobilité. La Ville de Differdange s'engage à prendre en compte ces retours pour élaborer des solutions qui répondent aux besoins de tous les usagers de la route, tout en progressant vers l'objectif de réduire de 20 % le kilométrage individuel motorisé d'ici 2030.

Table des matières :

Vers une mobilité réinventée à Differdange — les retours collectés lors de l'atelier « Vivre de façon durable à Differdange », le 9 décembre 2023.....	3
Qui sont les acteurs principaux en mobilité ?	5
Tout ne pourra pas être réalisé — les limites de la démarche	5
Enquête en amont de l'atelier — carte interactive en ligne	6
L'enquête comme base de planification de l'atelier du 8 juin.....	14
Planning atelier	14
Résultats obtenus le 8 juin 2024 lors de l'atelier.....	17
Conclusion.....	24

Vers une mobilité réinventée à Differdange — les retours collectés lors de l'atelier « Vivre de façon durable à Differdange », le 9 décembre 2023.

Afin de permettre une vue d'ensemble des remarques collectées auprès des citoyens, nous nous permettons de vous rappeler les résultats de la table thématique « mobilité » du premier atelier organisé dans le cadre de la mission Net Zero Déifferdeng 2030 en décembre 2030.

Lors de cet atelier, nous avons posé les questions suivantes aux participants :

- Comment évaluez-vous les options et pratiques actuelles de mobilité à Differdange, notamment en ce qui concerne la marche, le vélo, les transports publics et le covoiturage ?
- Quelles sont vos observations sur la fréquence d'utilisation des véhicules personnels par rapport aux alternatives plus durables comme la marche, le vélo ou les transports publics à Differdange ?

Les réponses recueillies étaient les suivantes :

- Les connexions de bus sont exceptionnelles, sauf dans certains quartiers p. ex. Prënzebiérg
- Trop de bus se suivent — meilleure coordination des transports en commun
- Dangereux de rouler en vélo — pas assez de pistes cyclables sécurisées
- Il faudrait des pistes cyclables en parallèle des nouvelles routes
- Trop d'espace pour les voitures
- Mauvaise coordination école/circulation lors des débuts et des fins de cours — c'est chaotique et dangereux.
- Vel'OK — vélos en libre-service
- Pas beaucoup de cyclistes
- Ce serait bien d'avoir une ville sans voitures
- Il y a trop de passage de voitures
- Pas de pédibus pour aller à l'école — il y avait un projet pendant la semaine européenne de la mobilité, mais manque de motivation.
- Box à l'école pour vélos et trottinettes
- Pas assez de responsabilités en ce qui concerne la mobilité des élèves
- Les chemins vers l'école ne sont pas assez sécurisés — manque de feux rouges p. ex. à la route de Belvaux
- Pas de chemins vélo/pédestre entre Bascharage, Niederkorn et Pétange
- Pas de parking pour covoiturage
- Trouver un moyen pour motiver/sensibiliser/récompenser les personnes à prendre le transport public
- Pas de tram prévu jusqu'à notre commune
- Parking résidentiel — à quoi ça sert ?
- Artificialisation des sols (parkings)

Pour ce qui était des opportunités et obstacles dans la mobilité, les questions étaient les suivantes :

- Quels défis rencontrez-vous actuellement en matière de mobilité durable à Differdange, notamment en ce qui concerne la marche, le vélo, l'usage des transports publics et le covoiturage ?
- Quelles opportunités voyez-vous pour améliorer la mobilité à Differdange, en lien avec l'objectif de réduire le kilométrage individuel de 20 % ?
- Quels sont les principaux défis pour rendre les transports publics plus attractifs et accessibles ?

Les réponses recueillies étaient les suivantes :

- Réponses collectées au cours de l'atelier par rapport à ces questions étaient les suivantes :
- Ne pas attendre 2035 pour mettre en œuvre le PNM 2035
- Obstacle : procédures administratives
- Utiliser le terrain Arcelor Mittal pour la mobilité douce
- Meilleure connexion en train Differdange-Luxembourg
- Meilleure répartition des horaires des différents moyens de transport
- Créer des corridors écologiques
- Détecter/mesurer/informer sur la qualité de l'air, détecter les sources de pollution
- Carte de trajets vélos pour améliorer la mobilité cycliste

Ces réflexions permettront d'obtenir une vue d'ensemble des desideratas des citoyens.

Qui sont les acteurs principaux en mobilité ?

- La gestion des routes publiques au Grand-Duché, y compris à Differdange, est assurée par l'Administration des ponts et chaussées. Les réglementations nationales ne facilitent pas toujours l'adoption de solutions adaptées aux spécificités locales, bien que ces solutions pourraient être largement soutenues au niveau communal. Il s'agit donc d'argumenter et de collaborer de façon proactive.
- Un autre acteur clé est le service des transports publics routiers TICE, qui dessert les communes du sud du pays, y compris Differdange. La ville est actionnaire de ce syndicat intercommunal, mais n'a pas le pouvoir de décider unilatéralement des changements dans l'opération des bus. De plus, le Régime général des Transports routiers (RGTR) gère les bus à un niveau national, influençant également la mobilité à Differdange.
- La Société Nationale des Chemins de fer luxembourgeois (CFL) gère le réseau ferroviaire du Grand-Duché et joue un rôle important. Tout changement au niveau des gares ou des horaires de trains passera par les CFL.
- Sur le plan local, le service de la mobilité de la ville coordonne tous les aspects de la circulation et de la mobilité et s'investit aussi dans des initiatives telles que les ateliers citoyens.
- Le Conseil échevinal, quant à lui, soutient fermement la mission Net Zero Cities, visant des objectifs précis tels que la réduction de 20 % du kilométrage individuel motorisé d'ici 2030. Ce soutien est essentiel pour l'atteinte des objectifs de mobilité durable de la ville.

Tout ne pourra pas être réalisé — les limites de la démarche

Comme mentionné précédemment, de nombreux acteurs nationaux et intercommunaux ont leur mot à dire ou portent la responsabilité de différents aspects que la ville de Differdange ne peut pas modifier de sa propre initiative. Les changements d'infrastructure au cœur d'une ville existante coûtent cher, et la question du financement est déterminante à chaque étape du processus.

Actuellement, la ville élabore un Plan de Mobilité Urbaine Durable (SUMP) pour évaluer les besoins de changements et proposer des améliorations concrètes qui pourraient faciliter la mobilité urbaine. Parallèlement, la ville développe son plan d'action dans le cadre de la mission Net Zero Cities de la Commission européenne, intégrant les suggestions des citoyens.

Enquête en amont de l'atelier — carte interactive en ligne

Les problèmes reportés ont pu être classifiés dans 6 thèmes

1. Aménagement de l'espace public	27 remarques ¹
2. Vitesse excessive de voitures	17 remarques
3. Transports publics	8 remarques
4. Mobilité active (vélo)	7 remarques
5. Problèmes de parking	4 remarques
6. Manque de contrôle policier	3 remarques

¹ Les 17 remarques concernant la vitesse excessive de voitures (2) ont aussi une incidence sur la question de l'aménagement de l'espace public (1).

Voici la liste complète des remarques recueillies au cours de l'enquête en ligne :

Adresse précise :	Remarque :
84 Rue Woier, 4687, Differdange, Obercorn, LUX	<p>Metteg,</p> <p>Ech woa schon an Kontakt mam Service Circulation, mat den Échevins an mam Buergermeeschter. Geschitt ass bis lo naischt! D'Problematik ass bekannt an ech sin net alleng wou sech Gedanken mescht. An der Woier Strooss gin dei 50kmh NIE respektiert, Foussgänger iwersin an eng Rietsfierfaahrt kennt och keen Mensch. Ech waer fier eng roueg 30er Zone mat Buedemwellen op all 75-100m. Ech hoffen dass sech gleich epes deet. Et ass wierklech immens gefeierlech !</p>
Rue Penzberg, Differdange, LUX	<p>Toujours rien, depuis deux ans qu'on attend, des mails sans réponse et la route n'est toujours pas en ordre. Dommage vraiment encore un été ou les enfants nenpourront pas profiter de la cité de leur nouvelle maison, car trop dangereuse pour rouler en trottinette ou vélo</p>
Arrêt Diffbus cité Breitfeld	<p>Moien, De Busarrêt Cité Breitfeld vum Diffbus ass vill besicht, oft stinn d'Leit am Reen do. Wier et vlait méiglech e Bushaischen ze kréien?</p>
22, rue des Lignes Niederborn	<p>Bonjour,</p> <p>Problèmes connus depuis longtemps.</p> <p>vitesse pas respectée (zone 30) Pleins de gens qui se garent dans le virage en direction zone industrielle. Aucun trottoir sécurisé pour traverser la rue des Lignes vers la zone industrielle. Rue et trottoir plein de boue à cause ses gens qui rentrent avec leurs voitures pour aller vers les terrains loués par la commune</p> <p>Bien à vous :),</p>
	<p>Accès aux balançoires uniquement par escalier, compliqué avec une poussette</p>
47 Cité Henri Grey, 4577, Differdange, LUX	<p>Gudden Mëtteg, Ech wollt e problem mellen den sech all daag op e neits wiederhëllt, dei stross as eng Zone 30 an geduet vir dei leid wou all do wunnen well das eng" Allgemeines Fahrverbot " mee daat get 0 Respektiert zumols all metten sou +- ab 16h00-19h00. Soubal bëssi stau oder lutten op roud sin beim berto kennt bal all mensch dodurch gefuhr/geflun.wär wirklech gudd wann du geif eppes gema gin, irr dono leider rem kand am pëtz leid an et ze spéit as. Mat frëndlechen Gréiss.</p>
47 Cité Henri Grey, 4577, Differdange, LUX	<p>Les gens passent par la cité à une vitesse plus que 30 km/h en plus de cela c est une route qui peut seulement être empreintée par les gens qui y habite, mais ils prennent la cités pour un raccourcis. Entre 16 h et 19 h c est une vraie voie rapide dans la coté :(</p>
	<p>Op deem Streckendeel vun der Gulf bis bei Arbed verleiert een min. 20bis</p>

EVERARD

Consulting & Communication

	30 Minuten
12 Avenue Charlotte, 4530, Differdange, LUX	<p>Je trouve nécessaire la limite de vitesse sur la rue avenue charlotte entre la rue Émile Mark e la commune de Differdange. Les voitures roulent très vite sur ce morceau de la rue. Il y a quelques jours une personne était percutée et nous avons peur pour nous enfants. Nous demandons si possible de mettre des ralentisseurs pour ralentir la vitesse comme dans la rue Michel Rodange. Les conducteurs abusent de la vitesse jusqu'au bout de la rue où ils sont obligés de diminuer à cause de la priorité à droite auprès de la commune.</p> <p>Je reste à votre disposition si vous avez des questions.</p> <p>Merci</p>
Rue Emile Mark, 4620, Differdange, LUX	<p>Rue Émile Mark entre le pont de la gare Cfl et le feu tricolore au niveau de la place du marché. Pendant les heures de grandes affluences, il est difficile de circuler sur le trottoir entre les piétons, les vélos, et les incivilités des uns et des autres. Il est également dangereux d'emprunter le trottoir au niveau de l'arrêt de bus situé devant l'école de Differdange centre. Idem de l'autre côté du trottoir.</p> <p>Rue Saint-Nicolas — le trottoir à droite dans le sens de la circulation est également très étroit. Et, les véhicules stationnent en laissant le moteur allumé et certains en profitent pour jeter leurs cendriers à terre.</p>
	Voitures qui roulent à haute vitesse le soir/nuit. Serait-il possible d'ajouter des obstacles (p. ex. dos d'âne) ? Merci !
110 Rue de Longwy, 4610, Differdange, Niedercorn, LUX	<p>Cette rue est un axe très fréquenté par les frontaliers, le souci est que c'est censé être une rue limitée à 30 km/h, mais personne ne respecte. La police vient de temps en temps, mais cela ne résout le problème que le temps du contrôle.</p> <p>De plus étant la dernière maison de la rue juste avant la fin de zone 30, les nuisances sonores sont plus importantes due à l'accélération pour monter la côte ! J'aimerais que des ralentisseurs soient installés comme sur la photo ci-dessous. Merci pour le temps consacré à cette demande.</p>
110 Rue de Longwy, 4610, Differdange, Niedercorn, LUX	<p>La rue de Longwy manque sévèrement de places de parking. Cela amène souvent les habitants de la rue de stationner jusqu'en haut de la rue, bloquant ainsi mon entrée. Cela empêche mes enfants de sortir lorsqu'un adulte n'est pas à la maison, car ils ont peur de rayer les voitures gênantes. De même quand notre belle sœur nous rend visite, pour entrer ou sortir, il faut soulever la poussette pour passer au-dessus du petit mur, car les voitures sont trop collées. Merci pour votre aide.</p>
Rue de Longwy, 4610, Differdange, Niederkorn, LUX	<p>Vu le grand manque de places de parkings, il serait peut-être la possibilité d'aménager des places de parking des 2 côtés de la route après les maisons direction la montagne comme sur la photo ci-dessous. (Lors de l'acquisition de ma maison, il n'y avait pas de grosses pierres sur le côté droit et on arrivait à stationner 4-5 véhicules. Merci</p>
21 Rue Menager, 4625, Differdange, LUX	<p>Depuis 1 an que tout le monde se garé n'importe comment ! Voici un exemple !</p> <p>Pk ne pas venir faire le marquage pour diviser les places ! Merci</p>

EVERARD

Consulting & Communication

4 Place Marie-Paule Molitor-Peffer, 4549, Differdange, LUX	Bonjour les vélo-ok pouvez être interdit de rouler sur les passages des piétons et il son à 2 sur un vélo
Rue Anna Lindh, 4547, Differdange	<p>Bonjour</p> <p>Il est très utile pour les résidents de la rue Anna Lindh de faciliter l'accès à des handicapés et à des personnes avec des poussettes bébés en adoptant un passage pour les personnes à mobilité réduite entre les deux bâtiments. Actuellement il y a que des escaliers pour passer à la pharmacie Arboria et à autres endroits. Nous avons exprimé cette demande à notre syndic des bâtiments.</p> <p>Certes la solution idéale n'est pas de faire 400 mètres de plus en faisant le tour et en passant derrière les bâtiments. Cette distance sera réduite à 200 mètres environ une fois que les travaux actuels du côté EID finissent.</p> <p>Je reste à votre disposition pour toute information complémentaire.</p> <p>Mat beschte Gréiss Bien à vous Mit freundlichen Grüßen Best regards</p>
Differdange Gare	Lift is not working in Differdange Gare. On the way from Esch to Petange, once we get down the train at Differdange gare, lift is not working, also there is no easy way for strollers. Two people have to carry a baby stroller via a staircase. I am not sure if recently the lift has been repaired but it was not working the last time when we got down the train at Differdange Gare. It will be nice if there was an easy access to strollers.
Rue de Longwy, 4610, Differdange, Niederkorn, LUX	D'Rue de Longwy ass chronesch am Stau. Onerdrolech Situatioun fir d'Anwunner, et ass geféierlech well d'Autoen all op den Trottoir fueren resp. Camion'en an se fueren zudem och all ze schnell. Et stenkt no Ofgaser an et herscht Kaméidi an engem Steck. Et steht och keen enzegen Baam oder Heck an der Stroos wat d'Bild net onbedengt verbessert. Dess Stroos dierft usech nemmen bei Sperrung vun der rue de Hussigny fir den Duerchgangverkeier op sinn.
73 Rue de Longwy, 4610, Differdange, Niedercorn, LUX	<ol style="list-style-type: none">1. Aucun passage piéton ! Très dangereux pour les enfants, personnes âgées... car personne ne roule à 30 ! Et personne ne laisse traverser ! Il serait bien de peindre un marquage au sol.2. Trafic horrible à partir du 73, route de Longwy en descendant. Passage difficile et voitures parkés hors parking, ce qui rend le passage encore plus difficile aux heures de pointes !

<p>Foussbann</p>	<p>Bonjour, voici une liste de choses faisables et à voir.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Plus de zone 30 km/h et contrôle de vitesse 2. plus de passages piétons et ralentisseurs 3. Plus de sens unique et priorité à droite 4. les emplacements de stationnement dessiné par tout (marquage), aussi pourquoi pas réserver que pour les détenteurs de vignette dans plusieurs rues et aussi pourquoi pas réserver que quelques emplacements pour tickets (arrêter avec le disque). Aussi prolongé l'obligation de prendre tickets ou de vignette/tickets jusqu'à 20 h en semaine et jusqu'à 12:00 le samedi. 5. Plus de places handicapées et contrôle du respect de ces places 6. Plus de contrôles de la part de la commune ou de la police le soir, le weekend ou les jours fériés 7. Il faut faire quelque chose pour le croisement rue woiver-rue de soleuvre, car de plus en plus le passage est difficile 8. Plus de stations velok par exemple près du lycée Jenker <p>Merci</p>
<p>Rue JF Kennedy</p>	<p>Moien</p> <p>Les voitures arrivent souvent trop vite au niveau de la rue JF Kennedy. Il y a 2 ans maintenant une voiture immatriculée en France a failli renversé mon fils pourtant sur le passage piéton, mais avec la vitesse elle n'a pas réussi a freiner, elle ne s'est d'ailleurs même pas arrêtée. Si je n'étais pas là pour le tirer en arrière il aurait été blessé, voire pire... J'ai déjà interpellé l'ancienne bourgmestre à ce sujet, une zone 30 au centre-ville au moins la journée pourrait éviter un drame. J'espère vraiment que les responsables politiques prendront en compte cette énième alerte au sujet de la dangerosité de la vitesse au centre.</p> <p>Cordialement</p>
<p>28 Rue des Écoles, 4551, Differdange, Niedercorn, LUX</p>	<p>Steigung der Straße vom Stadtkern Niederkorn Richtung Petange ist stark, die meisten Fahrradfahrer und E-Roller Fahrer können hier nur mit 10 kmh hoch und es gibt keinen Schutzstreifen und nur einen engen Gehweg, auf den man ja eigentlich nicht ausweichen darf.</p> <p>Ideal wäre meiner Meinung, wenn der Fahrradweg neben den Schienen, der von Differdange kommt, nicht plötzlich bei der Primärschule in Niderkorn enden würde, sondern entweder zumindest mit Schutzstreifen (besser baulich getrennt) entlang der N31 Richtung Gulliver/Kreisel Biff oder entlang den Gleisen durch die Rue J.b. Scharlé bis zum Da Leoni geführt werden würde.</p>
<p>Rue de Hussigny, 4580, Differdange, LUX</p>	<p>Rareté des bus vers Luxembourg ville</p> <p>Le matin 1 bus/30 min (606) n'est pas assez, car à maintes reprises déjà à la station porte de France des gens sont debout dans le bus vers 7 h 30 et 8 h du matin.</p> <p>Aussi les bus inter-Differdange (le 3 et le 4) ne sont pas adaptés horaires de l'école et ne desservent pas la station schoul (école Differdange centre) et aussi EDIE, ça serait idéal pour amener les enfants aux écoles au lieu de l'embouteillage boulevard JFK</p>

EVERARD

Consulting & Communication

<p>72 Rue Emile Mark, 4620, Differdange, LUX</p>	<p>La rocade de Differdange est un plus pour la ville, mais elle a uniquement été pensée pour la circulation des voitures. Le carrefour de la rue Émile Mark et de la rocade est dangereux pour les cyclistes, les piétons et les automobilistes. L'aménagement de bande cyclable est une priorité dans cette zone et dans la ville en général. La ville promeut l'envie de réduire le nombre de voitures dans Differdange, mais elle ne développe pas les infrastructures nécessaires. Il faut développer l'offre de vélos en libre-service. Beaucoup de personnes vivent en appartement et n'ont pas la possibilité de garer leurs vélos chez eux. Des boxes de rangement sécurisés pour les vélos un peu partout (et non pas uniquement à la gare) seraient les bienvenus par exemple. Je désolé aussi le manque de stationnement pour les voitures des riverains. Nous ne disposons que d'une voiture dans mon foyer, il est difficile de trouver une place, car les employés de l'école ou des ateliers communaux les occupent toutes.</p>
<p>Route de Bascharage, 4513, Differdange, Nieder Korn, LUX</p>	<p>1. Ce pourrait peut-être être intéressant de mettre un dispositif pour « inviter » certains automobilistes à rouler à la vitesse maximale autorisée. Quand ça ne bouchonne pas, certaines personnes pensent apparemment que la route de Bascharage est une sorte de prolongement d'une autoroute. Est-ce que ce serait possible pour les policiers de faire des contrôles radars pas juste du côté de la route de Pétange, mais aussi de ce côté ? Ou de mettre un système en place pour inciter au respect des limitations de vitesse ?</p> <p>2. les fréquents bouchons du lundi au vendredi qui commencent normalement entre 16 h et quelques jusqu'à 18 h 30... pas top, mais toujours moins dangereux que les pressés du volant (pt 1)</p>
	<p>Situation très désagréable pour tous les piétons arrivant de la gare. Bruit, pollution, trottoirs minuscules par rapport à la fréquentation, domination de la voiture en direction du centre-ville. Situation encore pire pour les cyclistes. Cette entrée du (ex-)centre-ville est tout simplement hostile envers tous les modes doux.</p>
	<p>Suite aux nouveaux développements sur le plateau du funiculaire (y inclut Gravity), le centre-ville de Differdange s'est déplacé sur le croisement devant le Opkorn, laissant le vieux centre-ville à l'abandon. À part cette situation hautement problématique d'un point urbanistique, la situation de la mobilité de ce nouveau centre-ville est une vraie catastrophe. En tant que piéton, et habitant du vieux centre-ville, on est constamment en conflit avec les voitures et il faut accepter de longues attentes au feu rouge avant d'arriver à différentes commodités comme le médecin, la pharmacie, la banque qui ont toutes disparu du centre-ville. Cette situation n'est pas digne d'une ville du 21e siècle.</p>
<p>vun der rue Pierre Werner bis an d'rue St-Hubert</p>	<p>Eng Passerelle fir Foussgänger a PMR (an natierlech och Veloen) vun der rue Pierre Werner iwwert de boulevard Krieps an iwwert d'Eisebunn bis an d'rue St-Hubert (bei de Parc Dune) wier flott a kamout fir de ganze Quartier rondrëm d'Stadhaus an d'Aalt Stadhaus nach besser mam Quartier Arboria ze verbannen.</p>
<p>137 Rue de Soleuvre, 4670, Differdange,</p>	<p>Programmer les feux de signalisation correctement</p>

EVERARD

Consulting & Communication

Obercorn, LUX	
25, rue de l'Eglise Niederborn	Sin eigentlech ganz zefridden ausser 1 Punkt. D'Affiche vin den Horairen misste digitaliséiert gin
Liaison bus FousbannWoiwer- Belval difficile. Liaison bus Fousbann- Niederborn CHEM difficile	Devoir prendre plusieurs bus pour se rendre au Belval ou à Niederborn au départ du Fousbann Woiwer incite à prendre la voiture Merci
2 Rue John Castegnaro, 4639, Differdange, LUX	parking payant pour les éducateurs !!!!
Route de Petange	Ze heich Vitesse, keen Marquage ob der Stroos
Feu de circulation passe au rouge pour direction Niederborn	Le feu de circulation passe au rouge pour la direction Niederborn et cela ne fait pas de sens. On pourrait laisser sur feu orange pour prendre à droite direction Niederborn. Le feu rouge ne fait que du sens pour le passage des piétons. (ok, il y a l'école Mathendahl à proximité)
Rue Woiwer	Ech mëllen hei bestëmmt keen onbekannten Problem am Stroßenverkeiher an awer feiert desen all Daag zu vill Stau deen keint bei enger besserer Luuchtenschaltung, wei dat op normalen Kreuzungen den Fall ass, vermieden gin. Dei Luuchtenschaltung ass nett der Platz ugepasst an schaltet an mengen Aaen nett logesch zesummen. Des Weideren ass Kreuzung Fousban eraus op Rue Emile Mark och eng Platz wou een moies an Owes d'Luucht en bëssen mei laang keint op Gring lossen dass den Verkeiher besser oofleeft. Merci
	Woiwer kreizung ass deen Misere well d luuten net richteg fonctionneieren
15 Rue Gustave Metzler, 4627, Differdange, Obercorn, LUX	We have two problems in the mobility. 1. cycle path to Differdange Gare We have buses to reach Differdange gare. Separate cycle path would be better to reach Differdange gare would be benefitted by school kids and train station. School children from Differdange gare reaches to school in rue de soleuvre daily. It even avoids traffic and benefit to kids and school children. 2. Connection to Lux city centre 608 and 607 bus takes 90 min to reach Hamilius because of a lot of stops in between. 609 bus reaches the city in 50 min. Please add a 609 bus stop for route 'rue de soleuvre' in Obercorn. To reach the city faster again we have to get to, stop to catch 609. Lots of school and office professionals would benefit from it. Please add 1 or 2 bus stop for 609 bus in rue de Soleuvre.

EVERARD

Consulting & Communication

Passage piéton niveau église Foussbann	pendant les heures de pointe, le passage piéton de la rue Emile Mark au niveau de l'église est très dangereux pour les piétons, car à cause des bouchons direction Differdange, beaucoup de voitures doublent la file pour en suite tourner vers la rue de la Chapelle sans faire attention aux piétons qui traversent.
Bushaltestelle Niederkorn Mathendahl	Wann ee mam Bus vun "Niederkorn Hahneboesch" a Richtung "Differdange Arbed" fiert kann een um Busarrêt "Niederkorn Mathendahl" erausklammen. Mee wann een vun Déifferdeng a Richtung "Niederkorn Hahneboesch" fiert, kann een am Mathendahl net erausklammen wëll et kee Busarrêt "Niederkorn Mathendahl" gët. En plus fueren op der Héicht vun deem engen Busarrêt "Niederkorn Mathendahl" vill Autoen schnell, sou daat een als Foußgänger net emmer respektéiert gët wann een iwert den Zébrasträifen geet, z.B. léisst vun der enger Richtung en Auto een lanscht an deem vun der anerer Richtung fiert einfach weider obwuel een an der Mëtt vum Zébrasträifen steet . An am Wanter ass do keng gudd Beliichtung an et gët een als Foußgänger net gudd gesin, an och net gudd vun den Buschaufferen wann een um Arrêt steet.
Rue Saint-Nicolas, 4636, Differdange, LUX	Den Trottoir ass vill ze schmuel fir do mat engem Rollstull Richtung Zentrum ze fueren. Wann een do op de bloe Parkplaze steet, muss een iwwert d'Strooss fuere fir an d'avenue Charlotte, wat ganz geféierlech ass
Rue Woiwer, 4687, Differdange, LUX	We need a connection on the kids park on rue woiwer. To go by bike to the pharmacy or supermarket we cannot go between the 2 entrances on the park. Does not make sense. On the future we hope we can have some restructure on it. Thanks
	Dear Sir/Madam, Is there a possibility for bus no.1 to travel to Esch via Belval. This helps many including employees, students and others to have a direct connection to Belval instead of changing bus at Raemerich which saves commute time. Thanks.
Croisement rue Emile Mark, rue WoiwerBerto	Liewensgefeierlech Kräizung! Min 3 Accidenter pro Woch, firwaat keng 30er Zone oder nemmen fir Awunner zougängelech zB (expt Bus), firwat de Contournement wann awer vill Stau duerch rue Woiwer a rue Emile Mark ass
Rue Woiwer, 4687, Differdange, LUX	Problem emmer stau kreizung ass problem emmer accidenter am beschten eng 30 zone maan an just fir leit weu do wunnen
CR174 rue Emile Mark rue Woiwer	Croisement Berto rue Emile Mark rue Woiwer très dangereux et bouchon important Accès devrait être limité aux riverains allant de la Gulf station vers rue Emile Mark et vice versa
Rue Woiwer, 4687, Differdange, LUX	Croisement rue Émile Mark/rue Woiwer très dangereux : — souvent des accidents, — les chauffeurs ne respectent pas les feux rouges (souvent il est vert pour les piétons, mais ils passent comme même). Cité Henri Grey, panneau riverain, mais les voitures passent pour éviter les feux rouges au croisement Émile Mark/rue Woiwer. Et souvent ils roulent à 50 km/h au lieu de 30 km/h.

L'enquête comme base de planification de l'atelier du 8 juin

L'atelier du 8 juin a été détaillé et préparé en prenant les résultats de l'enquête en ligne comme base.

En effet, les lieux reportés se distribuèrent ainsi :

Les lieux reportés :

- Rue Woïwer 7
- Route de Longwy 5
- Rue Emile Mark 4

Autres (17) :

- Rue Penzberg, Rue des Ligures, Cité Henri Grey, avenue Charlotte, rue Menager, place Marie-Paule, rue Anna Lindh, Differdange Gare, rue JF Kennedy, Fousbann, Rue de Hussigny, Route de Bascharage, Rue de Soleuvre, Rue de l'Église, Rue John Castagnaro, rue Gustave Metzler, rue St Nicolas.

Il a donc été décidé, en collaboration avec le département mobilité, le département planification urbaine et le groupe interne Net Zero Cities, que l'atelier allait se concentrer sur les trois lieux les plus nommés.

Planning atelier

- 9 h : rendez-vous sur la place du Marché — promenade le long de la rue Emile Mark vers OpKorn, discussions
- 10 h 15 : transfert en navette vers rue Woïwer — discussions et présentations
- 11 h 15 : transfert en navette vers Rue de Longwy — discussions à hauteur du CHEM sur les défis et possibilités
- 11 h 50 : transfert en navette vers la place du Marché

Au cours de la première étape, une promenade en groupe partant de la place du Marché au carrefour dit Opkorn, les sujets qui allaient être discutés étaient les suivants :

Étape 1 — rue Emile Mark :

- Feux aux passages de piétons pas synchronisés avec les feux du carrefour OpKorn
- Feux du carrefour loin d'être idéaux- projet avec P&Ch depuis juin 2023
- Problèmes d'espace sur les trottoirs
- Déchets (cendriers de véhicules vidés sur la voie publique)
- Encoches pour bus trop courtes
- Problèmes d'embouteillage à cause de voitures croissant de la rue Emile Mark dans la rue Emile Krieps
- Éclairage manquant aux passages piétons

Voici une image vol d'oiseau de la rue Emile Mark, de la place du Marché et du carrefour Opkorn :



Étape 2 — rue Woiver :

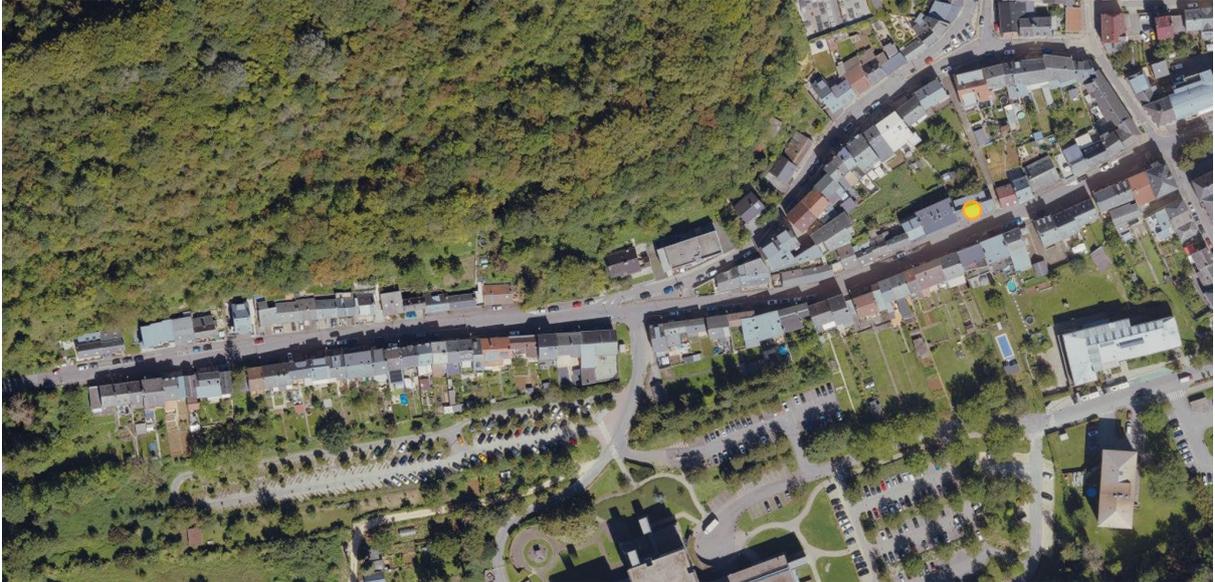
Au cours de la deuxième étape, le groupe allait discuter, entre autres, sur les sujets suivants :

- Carrefour dangereux
- Projet en planification avec bureau d'études
- Mesures d'apaisement du trafic dans la rue de Soleuvre (cut à hauteur de la rue Xavier Brasseur) — plus attractif pour les transports publics et la mobilité active
- Priorisation de la rue Woiver sur le carrefour



Étape 3 — Rue de Longwy :

- Mesures d'apaisement du trafic à l'aide d'un dos d'âne à l'entrée de la rue
- Installation de chicanes physiques pour réduire la vitesse
- Mise en place d'un passage à piéton visible à hauteur du CHEM



Résultats obtenus le 8 juin 2024 lors de l'atelier

Étape 1 — rue Emile Mark — 8 juin 2024 :

- Est-ce que les feux tiennent compte du flux, de la direction des flux et de leur intensité ? Réponse donnée sur place : Non.
- Si l'on change quelque chose au flux dans une rue, cela aura un impact sur toute la ville. Toutes les rues sont interconnectées. Il faudra donc « penser le système », faire preuve d'intelligence dans la planification.
- À la fin des cours, quand tous les élèves sortent des cours et qu'en même temps la collecte de déchets a lieu, rien ne va plus dans la rue Emile Mark
- La solution la plus simple et qui changerait beaucoup, ce serait de réduire la vitesse dans la rue. Il faudrait aussi contrôler régulièrement, puisque les voitures sont très rapides en matinée.
- Pour le moment, la priorité est toujours donnée aux voitures et on ne fait que protéger les gens des voitures. Il va falloir mettre l'être humain au centre de la planification, si un changement conséquent dans les habitudes de mobilité est visé.
- Les trottoirs sont trop étroits.
- Qu'en est-il de la qualité d'air ? Réponse donnée sur place : Des mesures sont en cours.
- Pourquoi n'est-il pas possible, en tant que Net Zero City, de sécuriser les passages à piétons et d'instaurer un système de rues unidirectionnelles ?
- En ce qui concerne l'encoche trop courte pour les bus, la ville envisage de changer l'arrêt pour une grande partie des bus vers le funiculaire. Cette démarche prend 4 ans.
- Pourquoi pas de shared space ? Réponse donnée sur place : Cette solution n'est pas adaptée à la rue Emile Mark, parce qu'elle ne dispose pas de magasins des deux côtés de la rue.
- Il va falloir tester beaucoup de solutions possibles, sous l'égide du Net Zero Cities !
- Est-ce que les citoyens, s'ils s'organisent, pourraient faire pression sur l'administration des Ponts & Chaussées pour soutenir leur commune et les idées des politiciens de la ville ?
- Placer des poteaux dans la rue pour créer une piste cyclable.
- Élargir les trottoirs après la Grand-rue, supprimer les parterres profonds qui n'ont même pas d'arbres et donc sont dangereux.
- Passage souterrain pour désamorcer le carrefour.
- Toujours communiquer quand la grand-rue n'est pas circulade. J'habite aux terrasses de la ville et je n'ai pas d'alternative. Je peux m'organiser en amont, mais seulement si je suis au courant.
- Marquer la rue avec des pistes cyclables.
- Adapter la rue pour la rendre plus agréable pour piétons et cyclistes.
- Changer la rue en zone 30 et y placer un dos d'âne.
- Je voudrais prendre mon vélo pour aller d'Opkorn à Aalt Stadhaus, mais c'est très difficile : la rue Emile Mark est dangereuse et passer par le parc du château est difficile avec les piétons.
- Faire une place du carrefour OpKorn et le rendre agréable aux piétons et aux cyclistes.
- Faire un sens unique de la rue Emile Mark.
- Une vraie gare.

- Piste cyclable, une fois côté gauche, une fois côté droit, donc vers le parc. Croiser en sécurité le carrefour.
- Éviter le croisement en créant un souterrain.
- Sur le contournement, bien signaler la piste cyclable et le trottoir piéton.
- Alternative pour Grand-Rue via carrefour après pont CFL (face au trafic venant de Niederkorn). Mais sans feu rouge, je n'ai pas la priorité et j'attends trop. Donc finalement c'est mieux de passer par la rue Emile Mark.
- Le quai vers Pétange ne peut être atteint en chaise roulante.
- Beaucoup de gens traversent les rails pour ne pas avoir à prendre le pont.
- Pourrait-on améliorer le nombre de bus qui partent vers le Fond-de-Gras et Lasauvage les week-ends ? Ce n'est pas très loin, mais je prends la voiture comme il n'y a qu'un bus toutes les deux heures. J'arrive à rejoindre le théâtre des poupées, mais je n'arrive plus à rentrer après. Même problème pour les autopédestres et autres lieux de relaxation dans la nature. Le parking dans le Fond-de-Gras (en bas) pourrait être réduit et y permettre un minibus de circuler.

Lors de la première étape de notre atelier sur la mobilité à la rue Emile Mark, de nombreux points concernant la circulation et la sécurité des piétons ont été soulevés. Premièrement, il est apparu que les feux de circulation ne sont actuellement pas adaptés aux flux de trafic, ne tenant pas compte de leur direction ou intensité. De plus, il a été souligné que tout changement dans le flux d'une rue pourrait affecter l'ensemble du réseau urbain, nécessitant une planification intelligente et systémique.



Les participants ont également exprimé des préoccupations lors des sorties des écoles et des horaires de collecte des déchets, notant que ces événements simultanés paralysent la circulation. Une réduction de la vitesse et un contrôle accru ont été proposés comme solutions simples, mais efficaces pour améliorer la sécurité. Par ailleurs, l'accent a été mis sur la nécessité de centrer la planification urbaine autour des besoins humains plutôt que de la circulation automobile.

Les trottoirs étroits et les questions sur la qualité de l'air ont été identifiés comme des problèmes persistants, avec des mesures de qualité d'air en cours. Des suggestions ont été faites pour sécuriser davantage les passages piétons et envisager des rues à sens unique pour améliorer la sécurité. Il a également été proposé de revoir l'aménagement des arrêts de bus et d'explorer l'option des espaces partagés, bien que cela ait été jugé inadapté pour la rue Emile Mark en raison de l'absence de commerces des deux côtés de la rue.



Les participants ont discuté de la possibilité de pression citoyenne sur l'administration des ponts et chaussées pour soutenir les initiatives locales et ont évoqué diverses améliorations infrastructurelles, telles que l'installation de pistes cyclables sécurisées, l'élargissement des trottoirs, et la transformation de la rue en zone 30 avec ajout de ralentisseurs.

Des suggestions spécifiques ont inclus la création d'un passage souterrain pour désengorger les carrefours, l'amélioration de l'accessibilité pour les personnes en fauteuil roulant, et une augmentation de la fréquence des bus vers des destinations locales pendant les week-ends pour encourager l'utilisation des transports en commun plutôt que la voiture.

Ces remarques et suggestions sont précieuses pour l'élaboration du plan d'action sur la mobilité urbaine à Differdange, illustrant clairement le besoin d'une approche holistique et réfléchie pour transformer la rue Emile Mark en un espace plus sûr et plus agréable pour tous.

Étape 2 — rue Woïwer — 8 juin 2024 :

- Régler la circulation avec les panneaux signalétiques, cela ne fonctionne pas.
- Les sites des écoles à Differdange sont trop grands.
- Si les feux clignotent en orange, les voitures doivent s'arrêter à chaque signe « Stop » — ce n'est pas bon pour le flux.
- En terrasses de la ville (zone des bâtiments fonds du logement) il serait bien de marquer les emplacements de stationnement pour optimiser l'espace et éviter que les voitures occupent 2 emplacements de stationnement.

- Motos + CMA à inclure dans le plan de mobilité de la ville.
- En rue Woiver, des zones de stationnement sont devant les garages ou devant la zone privée où les gens stationnent leurs voitures. C.-à-d. les emplacements de stationnement ne servent à rien !
- De Woiver, il n’y a pas de bus direct vers Belval.
- La piste cyclable Oberkorn — Soleuvre — Belval est très bonne, mais difficilement atteignable.

Lors de la deuxième étape de notre atelier sur la rue Woiver, divers défis liés à la circulation et au stationnement ont été abordés. Les participants ont exprimé des préoccupations concernant l’efficacité de la signalisation routière qui semble insuffisante pour réguler correctement la circulation. Ils ont également noté que les feux clignotants en orange obligent les véhicules à s’arrêter fréquemment, ce qui perturbe le flux de trafic.

Un problème particulier a été soulevé concernant les emplacements de stationnement en terrasses de la ville, où il a été suggéré de mieux marquer les places pour optimiser l’espace et éviter que les voitures n’occupent deux places. De plus, il a été mentionné que certaines zones de stationnement actuelles sont mal placées, soit devant des garages, soit dans des zones privées, rendant ces emplacements inutilisables.

Les participants ont également souligné que les sites des écoles à Differdange sont trop étendus, ce qui pourrait poser des problèmes de mobilité pour les étudiants et leurs familles. Concernant les transports en commun, l’absence de liaison directe en bus entre Woiver et Belval a été identifiée comme une lacune à combler.



Enfin, bien que la piste cyclable reliant Oberkorn à Soleuvre et Belval soit appréciée, son accès difficile a été relevé comme un point à améliorer. Il a également été proposé d'inclure les motos et les CMA (Cyclomoteurs et motocyclettes légères) dans le plan de mobilité de la ville pour assurer une intégration complète de tous les modes de transport.

Ces discussions mettent en évidence la nécessité d'une approche plus cohérente et mieux coordonnée pour améliorer la mobilité urbaine sur la rue Woiver, en tenant compte à la fois des besoins en stationnement, de la signalisation adéquate, et de l'accès aux infrastructures de transport en commun et cyclables.

Étape 3 — Rue de Longwy — 8 juin 2024 :

- Les voitures montent sur le trottoir pour ne pas perdre de vitesse.
- Trop de vitesse dans la rue.
- Mettre des encoches, stationnement uniquement aux endroits prévus pour le stationnement.
- Régler l'accès à la rue avec des feux et éviter ainsi le croisement de voitures — mais alors problème de vitesse.
- Dos d'âne devant la crèche de forêt et à l'entrée de la rue.
- Bouchons de 7-9 heures et en soirée.
- Les bus passent, trop de voitures, trop de trafic — klaxonnent tout le temps.
- Stopper le transit dans la rue.
- Pas d'arbres dans la rue.
- Engager un agent pour contrôler la rue.
- L'hôpital est livré par cette rue. Il va falloir trouver des solutions.
- Drainer le trafic provenant de France à travers le parking du CHEM.
- Possibilité d'utiliser la « piste camion d'Arcelor » ?
- Le DiffBus est devenu plus compréhensible. Donner un plan des arrêts aux nouveaux arrivés dans la commune. Personnellement, les arrêts qui ne sont pas sur mon trajet, je ne les connais pas.



Lors de notre évaluation de la mobilité dans une rue particulièrement active, diverses problématiques ont été soulevées par les résidents et les usagers quotidiens. Un des problèmes majeurs concerne la vitesse excessive des véhicules, qui entraîne non seulement des risques pour la sécurité, mais aussi des comportements inappropriés, comme monter sur les trottoirs pour maintenir la vitesse. Cette situation met en évidence un besoin urgent de solutions de modération du trafic, telles que l'installation de dos d'âne, particulièrement devant des zones sensibles comme les crèches.

Les participants ont également signalé des problèmes de congestion, notamment aux heures de pointe le matin et le soir, exacerbés par le passage fréquent des bus et une circulation dense. Le bruit constant des klaxons contribue à la détérioration de la qualité de vie des riverains. Face à cela, des suggestions telles que l'introduction d'un agent de circulation pour réguler et contrôler le flux ont été proposées.

Il a aussi été mentionné que l'accès à certaines infrastructures, comme l'hôpital desservi par cette rue, est compliqué par le trafic intense. Cela appelle à des solutions créatives pour gérer le trafic, comme l'utilisation d'une ancienne piste réservée aux camions d'Arcelor ou le détournement de la circulation vers le parking du CHEM pour alléger la congestion.

La question du stationnement est également critique. Il a été proposé de délimiter clairement les zones de stationnement et d'installer des encoches pour que le stationnement ne se fasse qu'aux endroits appropriés, afin de libérer la voie pour les flux de trafic réguliers et de sécuriser les piétons.

Enfin, la végétation manquante dans la rue a été pointée du doigt, suggérant un besoin d'embellissement et de verdissement qui pourrait également contribuer à apaiser le trafic et améliorer l'environnement urbain. En termes de communication et d'accessibilité aux services de transport en commun, il a été recommandé de fournir des plans détaillés des arrêts du DiffBus, particulièrement aux nouveaux arrivants de la commune, pour faciliter leur intégration et l'utilisation du transport public.

Ces observations et suggestions seront cruciales pour le développement de stratégies visant à améliorer la sécurité, la fluidité et la qualité de vie dans cette zone très fréquentée.

Conclusion

L'atelier « Ensemble pour une mobilité nette zéro ! » témoigne de l'engagement continu de Differdange dans la mission européenne des 100 Net Zero Cities. Ce rendez-vous a non seulement permis de rassembler idées et perspectives des citoyens, mais aussi de cerner plus précisément les axes d'amélioration pour une mobilité urbaine durable et inclusive. Les contributions collectées, atteignant un nombre significatif de 117 entre l'atelier et l'enquête préalable, vont enrichir le plan d'action qui sera présenté à la Commission européenne, témoignant de la dynamique proactive de notre ville.

Differdange, en visant la neutralité carbone d'ici 2030, se positionne non seulement comme précurseur, mais aussi comme modèle de transformation urbaine en faveur du climat. Cet objectif, bien qu'ambitieux, s'aligne sur la vision de l'UE de parvenir à la neutralité carbone à l'horizon 2050, avec les villes du réseau Net Zero agissant comme éclaireurs.



Les discussions lors de l'atelier ont mis en lumière plusieurs défis clés comme la gestion des flux de trafic, la sécurité des piétons, l'élargissement des trottoirs, ou encore la nécessité d'une planification centrée sur l'humain plutôt que sur le véhicule. L'importance d'aborder ces enjeux de manière systémique a été soulignée, reconnaissant que chaque changement local peut avoir des répercussions à l'échelle de la ville.

Par ailleurs, il a été évident que l'investissement dans des solutions de mobilité innovantes et respectueuses de l'environnement est non seulement une réponse à l'urgence climatique, mais aussi une approche économiquement sensée. Anticiper plutôt que de réagir aux défis futurs évite des coûts bien plus élevés et des impacts potentiellement dévastateurs de l'inaction.

La collaboration entre les citoyens, les experts et l'administration communale lors de cet atelier illustre parfaitement l'esprit de coopération nécessaire pour transformer les défis en opportunités. Chaque suggestion et chaque commentaire recueillis seront pris en compte dans la formulation du plan d'action final pour Differdange, reflétant ainsi un véritable effort collectif.

En conclusion, l'atelier « Ensemble pour une mobilité nette zéro » a non seulement permis de récolter des données précieuses, mais aussi de renforcer le lien entre les citoyens et leur ville. Differdange continue de démontrer son leadership en matière de durabilité, prouvant qu'une petite ville peut être un grand acteur dans la lutte mondiale contre le changement climatique. Nos efforts d'aujourd'hui façonnent un avenir où vivre à Differdange signifie vivre dans un environnement qui valorise et protège à la fois ses habitants et la planète.