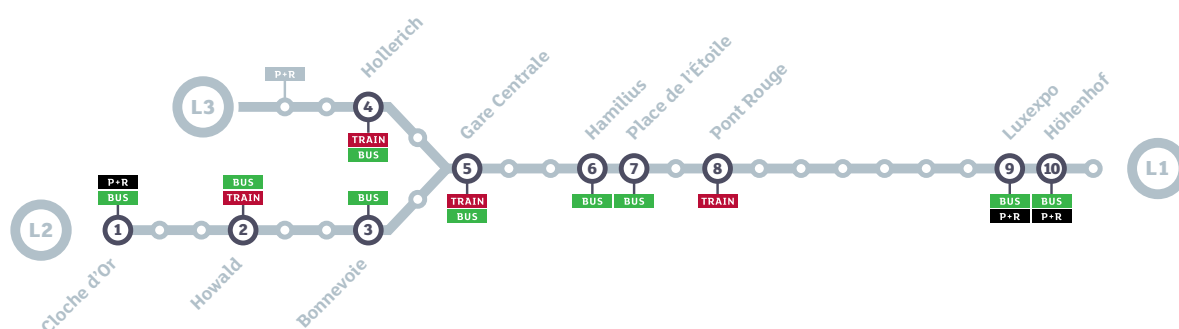


2.1.1. Les pôles d'échange



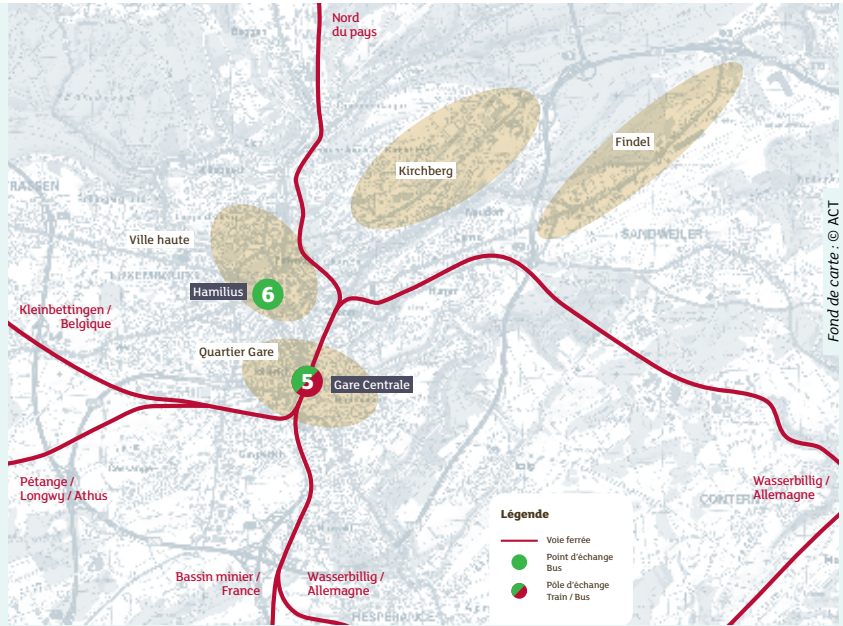
Le futur concept de desserte de la capitale prévoit une multiplication des pôles d'échange qui seront directement reliés par le tram. Ces pôles d'échange permettront aux utilisateurs des transports en commun de changer de mode de déplacement dès leur entrée en ville ou à proximité de leur lieu de destination, sans devoir obligatoirement transiter par la Gare Centrale ou par le Centre Hamilius.

Le concept des nouveaux pôles d'échange a donc plusieurs objectifs. Il vise d'abord un désengorgement net des deux seules portes d'entrées existantes, ainsi que de l'axe principal du Kirchberg vers la Gare Centrale en passant par le centre-ville. Celui-ci ne sera plus desservi par une multitude de bus interurbains à l'origine d'importants problèmes de pollution de l'air. L'objectif est donc de libérer de l'espace, et de le réaffecter au tram, qui est un mode de transport moins polluant et dont la capacité est largement supérieure à celle des bus. Ces nouveaux points de contact rapprocheront sensiblement les usagers des pôles d'emplois existants et leur donneront la possibilité de recourir plus facilement à la mobilité douce dès leur arrivée sur le territoire de la Ville de Luxembourg.

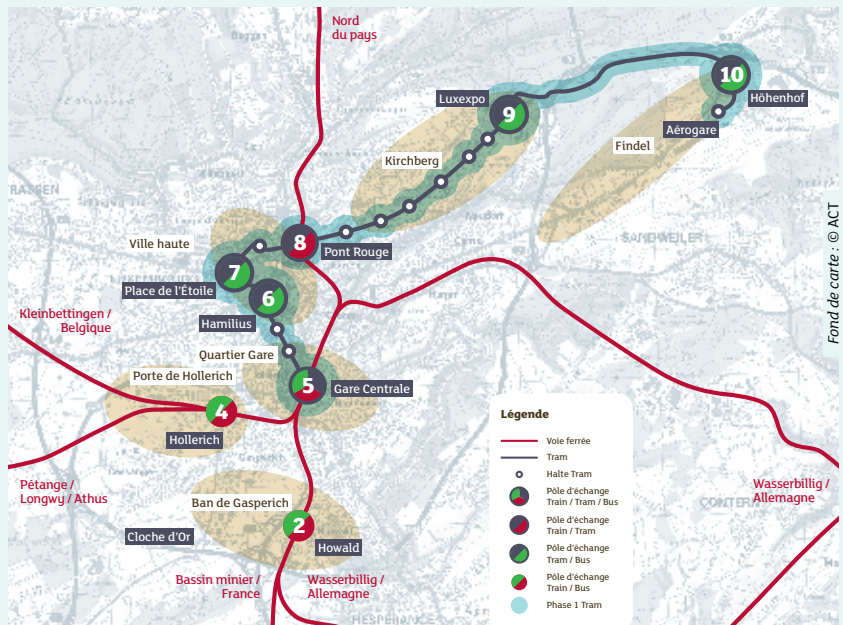
Parmi les nouveaux pôles d'échange (FIGURE 33), trois seront dotés d'une nouvelle gare ferroviaire afin de désengorger et d'épauler la Gare Centrale dans sa fonction de porte d'entrée de la Ville de Luxembourg pour tous les voyageurs par train. Ces trois nouvelles gares urbaines se situeront pour l'une sous le Pont Grand-Duchesse-Charlotte, d'où son nom « Pont Rouge » et pour les deux autres, au sein même des pôles de développement de Howald et de Hollerich. Le réseau du tram viendra donc s'appuyer sur ces gares, ainsi que sur les six nouveaux pôles d'échange se situant à la Cloche d'Or, à Bonnevoie, au Centre Hamilius, à la Place de l'Étoile, à Luxexpo et au Höhenhof.

Ces nouveaux pôles d'échange constitueront à terme de véritables plateformes multimodales et induiront par conséquent une dynamique de développement propre. Afin de coordonner le développement autour de ces pôles, le Département de l'aménagement du territoire y a initié des processus de consultations (urbanistiques) rémunérées.

PÔLES D'ÉCHANGE ACTUELS



PÔLES D'ÉCHANGE – HORIZON 2020



PÔLES D'ÉCHANGE – HORIZON 2030

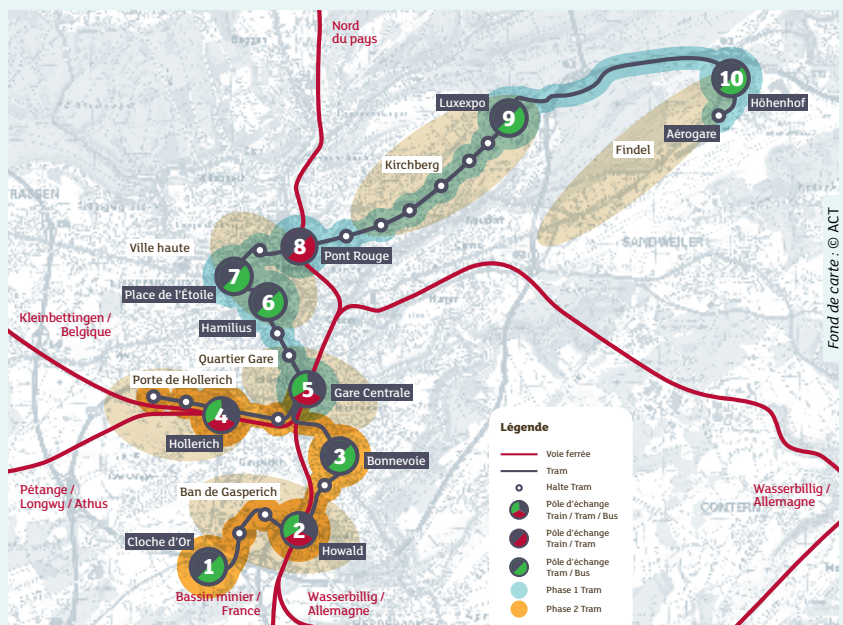
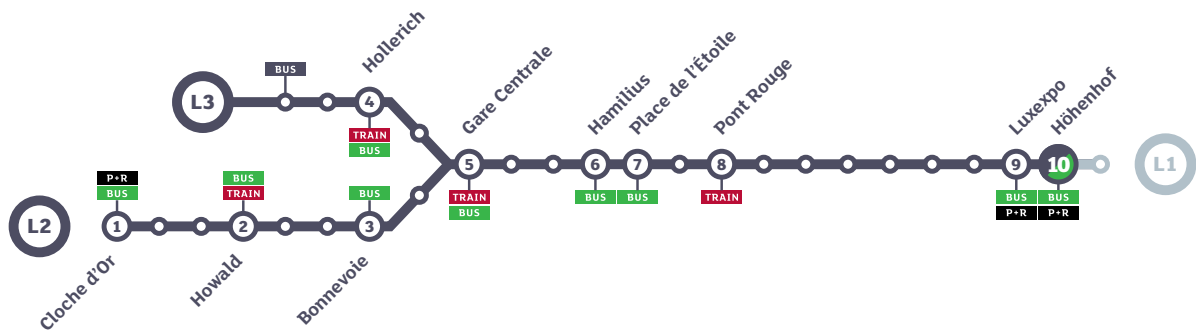


FIGURE 33

Le pôle d'échange Höhenhof

TRAM BUS P+R



Au cours des 10 à 15 prochaines années, le nombre d'emplois atteindra 20.000 unités au sein du pôle de développement du Findel. Afin de proposer une alternative durable aux transports motorisés individuels ayant pour destination la région autour de l'aéroport, il importe de mettre en place un réseau de transports en commun performant.

L'objectif élevé en matière de partage modal peut donc y être atteint grâce au prolongement du tram depuis le Kirchberg vers l'aérogare du Findel, à la desserte conséquente du pôle de développement par des lignes de bus tangentielle et à la construction d'un pôle d'échange au Höhenhof.

Ce pôle d'échange Höhenhof (FIGURE 43) se situera à la hauteur de l'échangeur autoroutier de Senningerberg et aura pour fonction d'accueillir les bus interurbains en provenance du corridor A1/N1 depuis Trèves, Wasserbillig et Grevenmacher, mais aussi de proposer un grand P+R aux portes de la capitale. Le pôle d'échange Höhenhof permettra aux navetteurs de changer de mode de transport en optant pour le tram vers le Kirchberg et le centre-ville ou pour les lignes tangentielle du type Eurobus en direction du pôle de développement du Findel et de la zone d'activités Cents/Hamm ou encore de la Gare Centrale.

PLAN DE SITUATION DU PÔLE D'ÉCHANGE HÖHENHOF



FIGURE 43

Fond de carte : © ACT