

Valedierung des Mobilitätskonzepts  
der Gemeinde Goesdorf duch den  
Schöffenrat.

Goesdorf, den 13/05/2026

Unterschriften, Stempel





LUXEMBOURG

**Danke  
für Ihre Aufmerksamkeit !**

[www.MCluxembourg.lu](http://www.MCluxembourg.lu)



**GOESDORF**  
Gemeng Géisdref

## **1.2.2**

# **Mobilitätskonzept der Gemeinde Goesdorf**

Arbeitssitzung AC Goesdorf

März 2026



## 2.1.2 Concept de mobilité

### 2.1.2.1 Considérations générales

#### Le transport collectif et son accessibilité

La réorganisation récente des Services RGTR, a comme objectif d'améliorer encore l'offre de transport public et en particulier des lignes de bus. Ainsi au niveau de la Commune de Goesdorf un arrêt bus supplémentaires a été créé à Haarderbaach, l'abris bus à Goesdorf «um Knupp» a été déplacé. Ces mesures, ainsi que d'autres aménagements ponctuels visent à améliorer la sécurité, ainsi que la proximité des arrêts de bus par rapport aux quartiers d'habitation. Les adaptations n'ont pas d'impact majeur mais font partie d'une évolution régulière qui est menée en coordination avec les instances publiques concernées.

#### Réseaux de mobilité douce

L'évolution des villages avec création de zones résidentielles en périphérie a engendré, dans la plupart des cas, la mise en place de trottoirs ou circulations douces à l'intérieur des nouveaux quartiers. En revanche, au niveau des quartiers existants, ainsi qu'au niveau de certaines extensions le long de voiries existantes, ces aménagements n'existent que par tronçons, sont insuffisants ou font défaut. Il est donc important d'améliorer la circulation piétonne au niveau de ces points faibles constatés. Des mesures ponctuelles sont à réaliser soit de manière indépendante, soit en relation avec d'autres travaux d'infrastructures. Le fait de garantir une liaison piétonne continue entre le centre du village comprenant les bâtiments à caractère public avec les arrêts bus du village constitue déjà un premier élément important. La liaison entre les quartiers d'habitation avec les arrêts bus et le centre du village un deuxième élément important. Le long des axes routiers principaux des trottoirs sont à prévoir.

Au niveau des quartiers existants, en cas d'absence d'un trottoir ou bien la présence d'un trottoir trop étroit, une bande de terrain à céder au domaine public est à désigner dans le cadre de chaque autorisation de construire sur terrain privé.

Au niveau des nouveaux quartiers d'habitation des solutions alternatives en ce qui concerne le type de mobilité douce sont possibles.

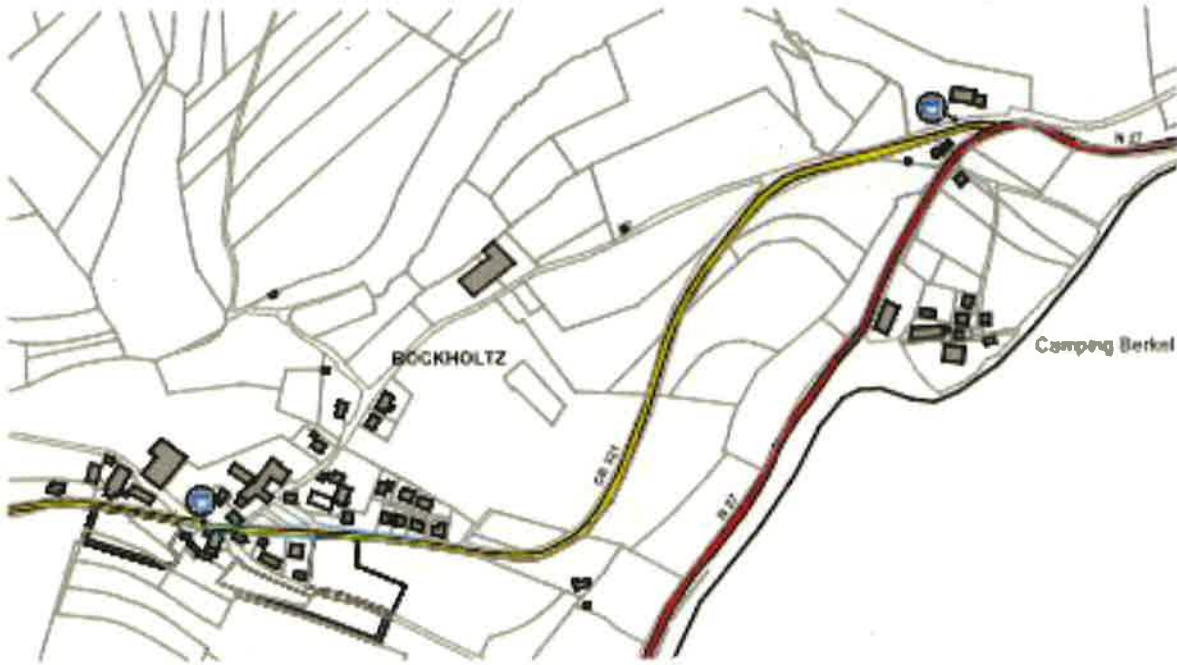
#### Réseau de circulation motorisée

Étant donné que le projet PAG ne prévoit pas d'extension du périmètre d'agglomération, il n'y a pas de nouvelles rues de village à créer. Les seules infrastructures routières à prévoir étant celles à réaliser au niveau des PAP nouveaux quartiers. Il s'agit alors de circulations à caractère résidentiel. Ces nouveaux axes de circulation sont à étudier de façon à améliorer la liaison entre quartiers d'habitation ou vers le centre de village.

## 2.1.2.2 Concept de mobilité par localité

### Bockholtz

Scénaire 14: Concept de mobilité - Bockholtz



Source: PCH 2016 - Détermination du réseau d'infrastructures d'infrastructures

#### Le transport collectif et son accessibilité

Les arrêts de bus de Bockholtz et Bockholtz-moulin garantissent une distance inférieure à 300 m par rapport aux habitations. La ligne de bus entre Bockholtz-moulin et Goebelsmühle garantit l'accès au transport ferroviaire.

#### Réseau de mobilité douce

La présence d'un trottoir tout le long de la Rue de village „Am Duerf“ (CR 321) constitue un facteur de sécurité important en vue notamment de la liaison piétonne vers l'arrêt bus.

#### Réseau de circulation motorisée

L'agglomération de Bockholtz-moulin est longée par la route nationale N 27. Elle facilite la liaison notamment avec la gare de Goebelsmühle.

#### Gestion du stationnement privé

L'aménagement d'un nombre suffisant de places de stationnement sur terrain privé pour tout projet de construction est une condition incontournable, étant donné la situation étroite du village, le manque de places de stationnement publiques, et le fait que le déplacement en voiture privée constitue le moyen de transport privilégié.

#### Concept de mobilité par village

Il n'y a pas de travaux d'investissement ou modifications conséquentes à prévoir. Des améliorations ponctuelles pour faciliter la circulation piétonne sont à réaliser parallèlement aux travaux des projets de constructions.



### Le transport collectif et son accessibilité

Une distance supérieure à 300 m vers l'arrêt bus le plus proche a été constatée pour les quartiers suivants: Partie de quartier situé au niveau du village haut (avec en plus la difficulté d'une dénivellation importante); extrémité du quartier le long du „Kaunereferwee“. La création d'un arrêt de bus supplémentaire à proximité de la place publique devant l'église et la salle de fête est à prévoir.

### Réseaux de mobilité douce

La configuration étirée du village fait que la réalisation d'une circulation piétonne sécurisée au moyen d'une zone 30 km/h ou d'un trottoir tout le long de la Rue de village principale formée par les rues „Duerfstrooss“, „Weltzerstrooss“ (N12) et „Kaunereferwee“ est importante afin de faciliter le contact entre les différents quartiers du village.

Une liaison piétonne publique a été créée entre la place de village et la vallée «Bourewies». A partir du «Aalewee» on peut rejoindre la «Schlirbech». L'aménagement d'un étang avec zone de pique-nique a été envisagé. En cas de mise en oeuvre du PAP NQ «Breitfeld» on pourra prévoir une liaison de chemin piéton existant avec le lotissement, ainsi qu'une liaison douce entre le lotissement à créer et le lotissement existant «am Breitfeld».

### Réseau de circulation motorisée

La particularité de Büderscheid est donnée par la présence de la route nationale N15 qui constitue un axe routier principal régional, ainsi que la „Weltzerstrooss“ (N12) qui constitue un axe routier secondaire. Ceci facilite la liaison routière vers les centres régionaux. Le trafic intense constitue en revanche une source de bruit importante et une nuisance pour les quartiers d'habitation proches. Aussi la route nationale et la „Weltzerstrooss“ sont difficiles à traverser en tant que piéton, étant donné l'intensité du trafic, et forment ainsi une coupure entre les 2 parties du village.

### Gestion du stationnement privé

L'aménagement d'un nombre suffisant de places de stationnement sur terrain privé pour tout projet de construction est une condition incontournable, étant donné la situation spécifique du village et le fait que le déplacement en voiture privée constitue le moyen de transport privilégié.

### Concept de mobilité par village

Les travaux d'infrastructures à envisager comprennent la création d'un arrêt bus supplémentaire et l'amélioration de la circulation piétonne reliant les différents quartiers. La plantation de structures végétales ou le maintien des structures végétales existantes le long des routes nationales permettent de diminuer les gênes causées par le trafic.



### Le transport collectif et son accessibilité

Une distance supérieure à 300 m vers l'arrêt bus le plus proche a été constatée pour l'extrémité du quartier situé à l'Est (Duerfstrooss en direction de Masseler). En cas de réalisation du PAP „op der Héicht“ la création d'un nouvel arrêt bus pourrait être envisagé par exemple lors de la 2e phase de mise en oeuvre du PAP.

### Réseau de mobilité douce

La configuration étirée du village et la présence du nouveau centre scolaire font que la réalisation d'une circulation piétonne sécurisée au moyen de zones 30 km/h ou par l'aménagement de trottoirs tout le long des rues de village principales constitue la priorité pour améliorer la mobilité douce.

Les tronçons à traiter sont notamment un tronçon de la rue „Um aale Wee“ et sa liaison vers le nouveau quartier „op der Héicht“; ensuite les rues „op der Heckt“, un 2e tronçon „um Aale Wee“, „Nacherwee“ et la „Duerfstrooss“ passant le long du nouveau centre scolaire.

Le projet InterAct prévoit la réalisation d'un quai de bus avec circulation piétonne sécurisée vers l'entrée de l'école, ainsi qu'un parking pour parents indépendant qui se situe à proximité directe de la Crèche, garantissant également l'accès sécurisé. Un trottoir existe en grande partie le long des rues mentionnées. Pour certains tronçons il est cependant interrompu, pour d'autres tronçons la largeur est insuffisante. L'amélioration de la circulation piétonne au pourtour du site scolaire est importante afin de garantir la liaison entre le site scolaire et les quartiers du village proches et de permettre notamment aux enfants de ces quartiers d'accéder à pied à l'école sans nécessité de transport public ou privé.

De la part de son étendue et la présence des cours de récréation, des zones de plantations et des chemins piétons, le site scolaire constitue un espace public offrant une bonne qualité de mobilité douce et reliant de manière idéale les différentes fonctions publiques situées sur le site.

### Réseau de circulation motorisée

La voie de circulation la plus fréquentée est la „d'Weltzerstrooss“ (CR 321) qui relie Wiltz à Goesdorf et qui longe le village du côté Ouest, sans le traverser. La «Duerfstrooss» CR 321 A et CR 331 relie Dahl et Masseler. Comme le village de Masseler présente une situation en cul de sac il s'agit plutôt d'un axe routier à vocation de circulation interne au village.

Un chemin de liaison étroit du côté Nord donne accès au parking de la crèche et du cimetière en venant de Wiltz. La fréquentation de ce chemin étroit risque encore d'augmenter lors de la mise en service des nouveaux bâtiments du centre scolaire. L'entrée de village pourrait être marquée par des plantations créant un effet de porte d'entrée.

### Gestion du stationnement privé

De manière générale, pour la Commune de Goesdorf, l'aménagement d'un nombre suffisant de places de stationnement sur terrain privé pour tout projet de construction est une condition incontournable, par le fait que le déplacement en voiture privée constitue le moyen de transport privilégié. A Dahl, un nombre suffisant de places de stationnement publiques est donné en supplément pour les bâtiments à caractère public.

### Concept de mobilité par village

Les travaux d'infrastructures à envisager comprennent l'amélioration de la circulation piétonne reliant les différents quartiers au centre scolaire.

### Goesdorf

Schéma 19: Concept de mobilité - Dohr - Lère approche - esquisses réalisées en 2012

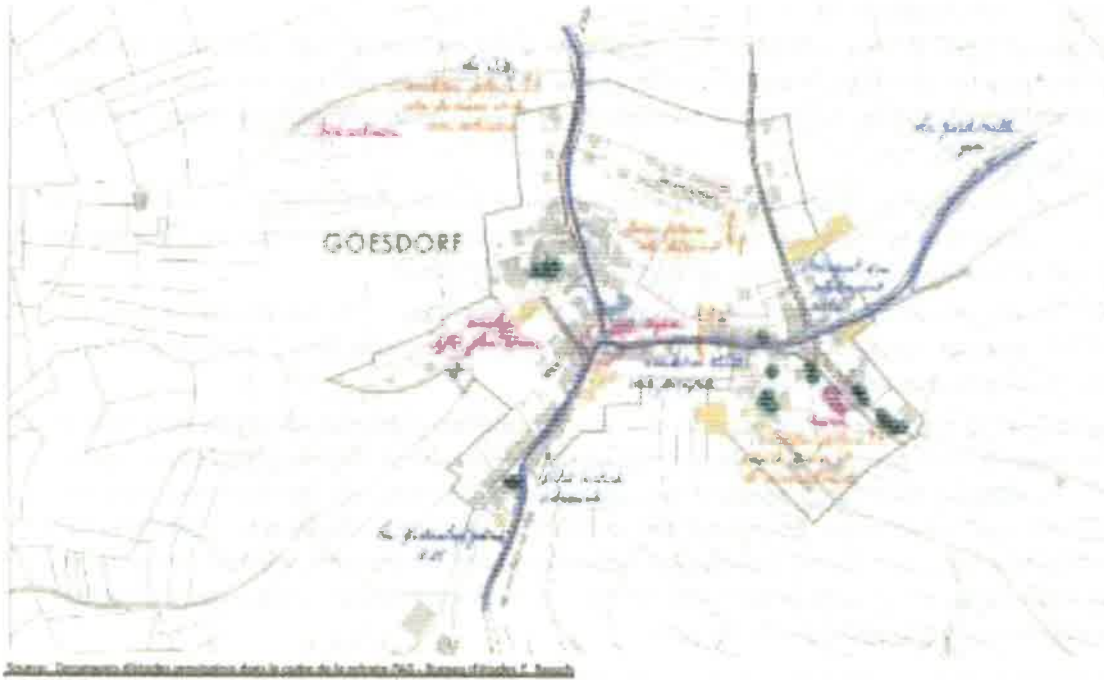
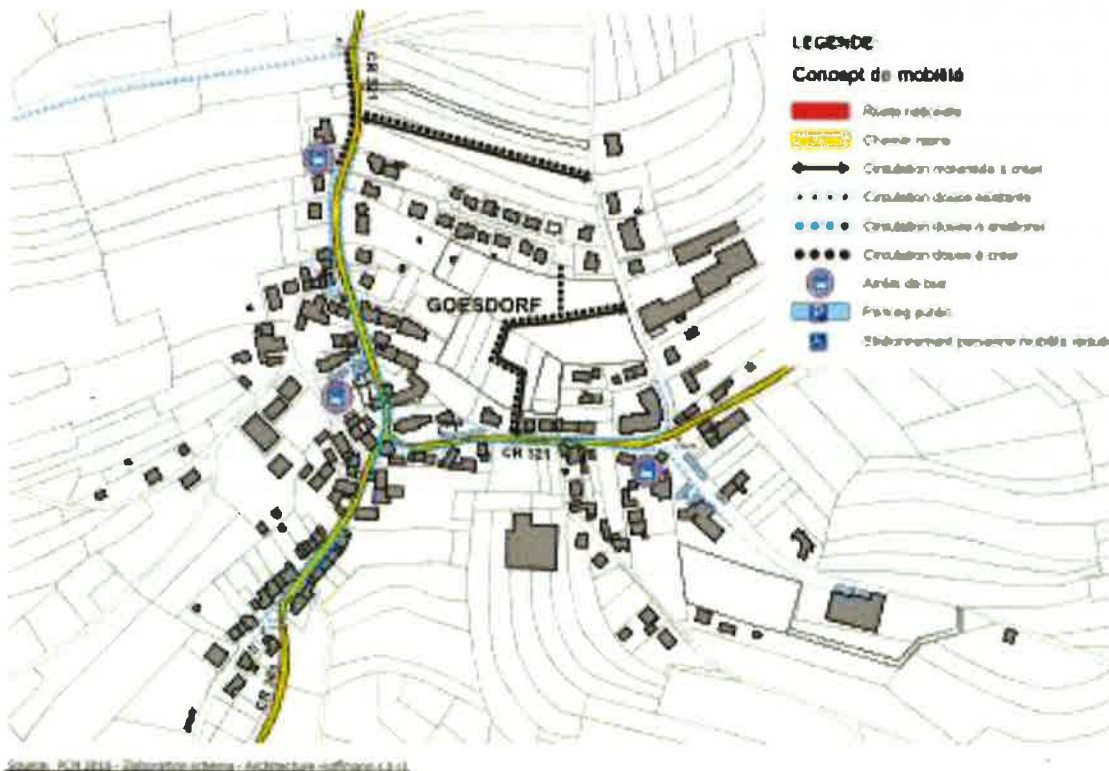


Schéma 20: Concept de mobilité - Goesdorf



### Le transport collectif et son accessibilité

Une distance inférieure à 300 m vers l'arrêt bus le plus proche est garanti à l'exception de quelques maisons situées en périphérie de village.

### Réseau de mobilité douce

La configuration étroite des rues de village et l'interruption des trottoirs sur différents tronçons et principalement au centre du village rendent la circulation piétonne difficile. Ceci est d'autant plus gênant qu'il s'agit de l'accès vers les bâtiments à caractère public comme l'église et la salle de fête. La réalisation d'une circulation piétonne sécurisée au moyen de zones 30 km/h ou par l'aménagement de trottoirs tout le long des rues de village principales constitue la priorité pour améliorer la mobilité douce.

Les tronçons à traiter sont notamment la zone à proximité du carrefour entre les rues «op der Tomm» (CR 361) et «um Knupp» (CR 321), la difficulté étant d'un côté le trafic important et d'un autre côté le passage étroit entre les bâtiments traditionnels classés en tant que constructions à conserver et situées au centre de village. Différentes solutions peuvent être envisagées qui permettent d'améliorer la sécurité de la circulation piétonne, tout en conservant le caractère architectural typique du lieu.

Une circulation piétonne intéressante à valoriser serait la liaison entre la Rue «um Knupp» et le sentier touristique «op der Minn».

À l'heure actuelle, la mine d'antimoine et son circuit pédagogique sont en bon état, ils offrent un plus au niveau touristique au sein de la commune. La maintenance et la bonne gestion de celle-ci reste une priorité communale. Le développement de cette zone est privilégié par le classement du site comme monument national et par la création au niveau du PAG d'une zone de protection spécifique, limitant les projets futurs à des développements en relation avec le site de la mine.

### Réseau de circulation motorisée

Les voies de circulation les plus fréquentées sont la rue „um Knupp” (CR 321) qui relie Wiltz à Goesdorf et sa prolongation par la rue «op der Tomm» (CR 361) reliant Goesdorf et Heiderscheid-Grund.

À l'exception des rues de quartier internes au nouveaux quartiers il n'y a pas de nouvelles infrastructures routières à créer en relation avec la mise en oeuvre de ces nouveaux quartiers. Ce constat s'applique pour le village de Goesdorf, comme pour les autres villages de la Commune.

### Gestion du stationnement privé

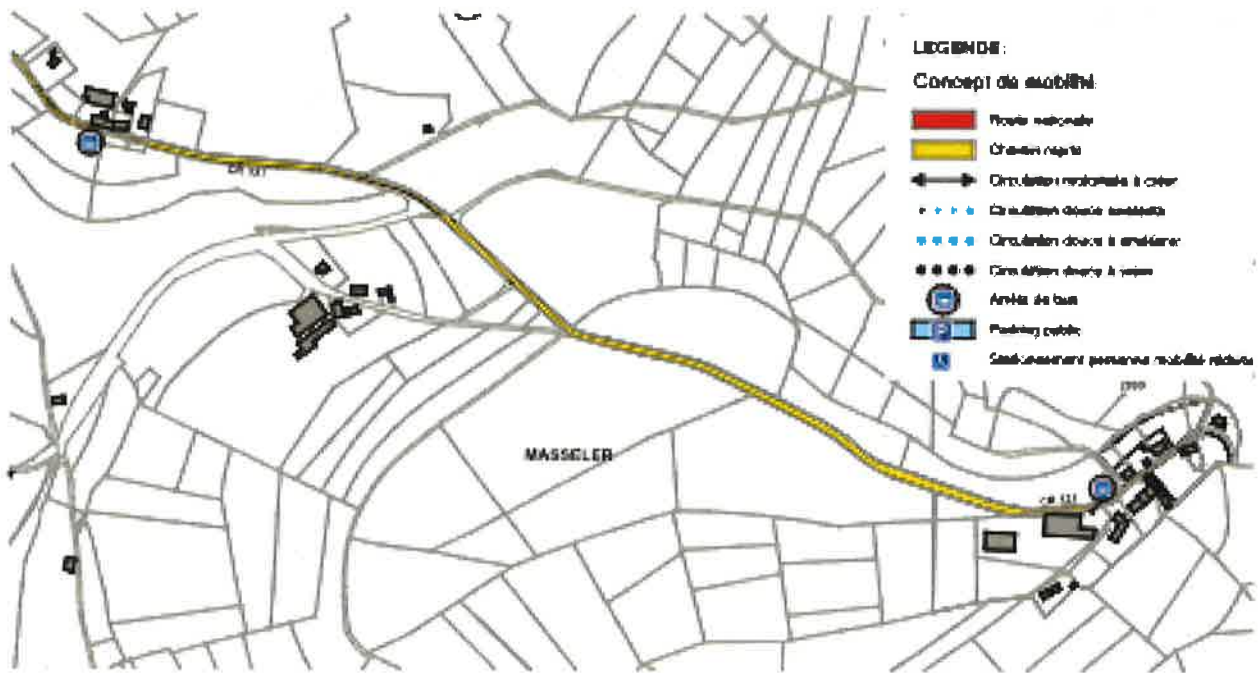
L'aménagement d'un nombre suffisant de places de stationnement sur terrain privé pour tout projet de construction est une condition incontournable pour Goesdorf, comme pour les autres villages. Ceci est du au fait que le déplacement en voiture privée constitue le moyen de transport privilégié. Aussi les places de stationnement publiques sont limitées.

### Concept de mobilité par village

Les travaux d'infrastructures à envisager comprennent l'amélioration de la circulation piétonne au centre du village et la création éventuelle d'une liaison piétonne avec le Site de la Mine d'Antimoine.

## Masseler - Haarderbaach

Schéma 11: Concept de mobilité - Masseler-Haarderbaach



Source: PCN 2018 - Développement d'infrastructures de transport

### Le transport collectif et son accessibilité

Un arrêt bus existe à Masseler et un 2e arrêt a été créé de manière récente pour Haarderbaach. Uniquement les maisons isolées situées « an der Delt » se trouvent à une distance supérieure à 300 m de l'arrêt bus le plus proche.

### Réseau de mobilité douce

La circulation automobile est très limitée, de façon que la création d'une circulation douce parallèle n'est pas nécessaire. A Haarderbaach, la création d'un usoir le long de la voirie en cas de nouvelle construction avec cession d'une bande de terrain au domaine public est demandé.

### Réseau de circulation motorisée

La voie de circulation principale formée par le C.R. 331 en provenance de Dahl s'arrête à Masseler en forme de cul de sac. Une liaison routière complémentaire existe vers la N 27 et Bockholtz-moulin.

### Gestion du stationnement privé

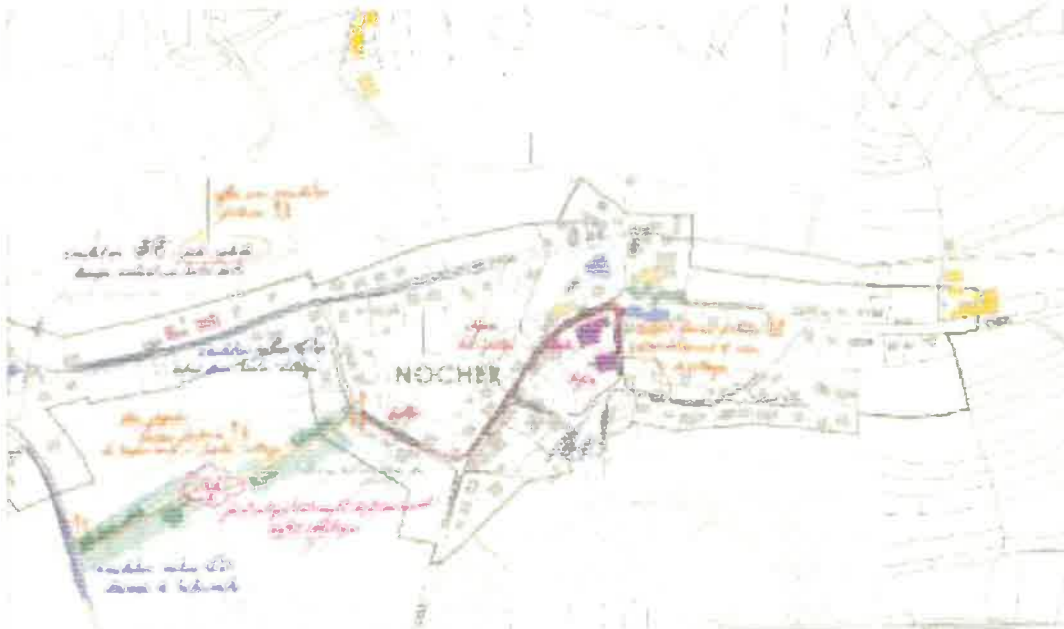
L'aménagement d'un nombre suffisant de places de stationnement sur terrain privé pour tout projet de construction est une condition incontournable, par le fait que le déplacement en voiture privée constitue le moyen de transport privilégié, et vu l'absence de places de stationnement publiques.

### Concept de mobilité par village

Il n'y a pas de travaux d'infrastructures à envisager en relation avec la mobilité.

## Nocher et Nocher-route

Schéma 22: Concept de mobilité - Nocher - sans approche - exécuté révisé en 2013



Source: Document d'élaboration préalable dans le cadre de la charte 200 - Service d'Urbanisme

Schéma 23: Concept de mobilité - Nocher



Source: 2019 2018 - Plan communal de mobilité (document d'élaboration)





Source: PVI 2018 - Réaménagement village - Architecture HOFFMANN & ULL

### Le transport collectif et son accessibilité

Il existe 4 arrêts bus à Nocher et 3 arrêts bus à Nocher-route qui garantissent une distance inférieure à 300 m des habitations vers l'arrêt bus le plus proche.

La liaison par le transport public vers les centres régionaux et vers la gare de Kautenbach est bonne.

### Réseau de mobilité douce

Les espaces-rues du centre de village sont assez larges. Les rues y situées présentent des trottoirs de largeur suffisante. Il existe une bonne liaison piétonne entre le parking public de la salle de fête et l'école. Néanmoins, aux heures de rentrée des classes, on constate des conflits entre la circulation piétonne, la circulation bus et la circulation des voitures privées. Cette situation va s'améliorer avec la mise en fonction de la nouvelle école à Dahl.

A Nocher-route il existe un tronçon de piste cyclable. En fait ce tronçon est plutôt utilisé comme trottoir. La piste cyclable entre Kautenbach et Wiltz longe le territoire communal, sans incidence directe sur les villages de la Commune. Le constat est que la bicyclette est utilisée à un but de loisir ou de sport, mais ne constitue actuellement pas une solution alternative de mobilité, dû à la topographie de la région. L'utilisation d'un vélo avec assistance électrique pour liaison vers la gare de Kautenbach ou vers Wiltz serait cependant une solution alternative envisageable.

La configuration très étirée de Nocher avec l'excroissance de Nocher-route rend la mise en place d'une liaison piétonne continue intéressante. Cet axe de circulation douce pourrait être utilisé pour des promenades et comme liaison entre quartiers d'habitation. Une solution discutée est l'aménagement du chemin au lieu «Welscheidchen» à cet effet. La présence d'un terrain communal en contact avec le chemin permettrait l'aménagement d'une zone de parc et augmenterait l'attractivité de cette circulation douce.

### Réseau de circulation motorisée

Les voies de circulation principales sont formées par les C.R. 321, 321 B et 331. Le niveau de circulation est assez faible. La tendance constatée est cependant une augmentation du trafic surtout aux heures de pointe.

Afin de limiter les gênes causées par rapport aux habitations situées le long de ces axes, un contrôle efficace de la vitesse s'avère nécessaire. Les mesures mises en place sont des panneaux de signalisation mobiles et des contrôles réguliers par la Police.

### Gestion du stationnement privé

L'aménagement d'un nombre suffisant de places de stationnement sur terrain privé pour tout projet de construction est une condition incontournable, par le fait que le déplacement en voiture privée constitue le moyen de transport privilégié, et vu le nombre limité de places de stationnement publiques.