



06

MOBILITÉ

ENGAGER UN VÉRITABLE

CHANGEMENT DE PARADIGME



OU EN SOMMES NOUS ?

Au cours des dernières années, des investissements importants pour développer les infrastructures, les capacités et le fonctionnement (notamment les plates-formes multimodales). des transports publics. ont été réalisés. L'exemple du métro léger moderne montre à quel point l'acceptation d'un transport public attractif est élevée. La prochaine législature doit être mise à profit pour faire progresser de manière conséquente le tournant de la mobilité, notamment dans le domaine du transport transfrontalier. Cela implique également que nos villages et les quartiers soient moins marqués par la voiture, mais à nouveau aménagés pour les gens et que la "mobilité active" soit encouragée. Car la marche à pied et le vélo ne sont pas seulement synonymes d'une autre mobilité, mais aussi d'un meilleur vivre-ensemble de la vie en commun. Il ne s'agit donc pas seulement de promouvoir une autre forme de mobilité, mais aussi de repenser notre cadre de vie (et aussi de le rendre plus vert) et de définir de nouvelles priorités sociales : un véritable changement de paradigme ! Pour suivre résolument le tournant de la mobilité et, très concrètement, le mettre en œuvre à l'échelle du pays !

01

METTRE LE PLAN NATIONAL DE MOBILITÉ (PNM 2035) EN CONFORMITÉ AVEC LES CRITÈRES DE DURABILITÉ ET LE FAIRE PROGRESSER.

Le PNM 2035, élaboré sous le gouvernement actuel, constitue une stratégie ambitieuse à moyen terme qui comprend de nombreux objectifs importants, partagés par le Mouvement Ecologique. Cependant, il est un fait que, malgré toutes les mesures citées, une augmentation, certes certaine, du trafic automobile aurait lieu d'ici 2035. Ceci parce qu'il se base sur les prévisions de croissance du STATEC, tant en ce qui concerne l'évolution économique que démographique.

En outre, il est nécessaire d'harmoniser le plan en détail avec les objectifs de l'aménagement du territoire, le plan national de protection de la nature et la législation sur le climat.

Comme indiqué dans le chapitre " Aménagement du territoire ", le Mouvement Ecologique attend qu'un test de résistance (horizon 2035) soit réalisé, dans le cadre duquel l'impact de la croissance économique et démographique, entre autres, sur le volume de mobilité attendu sera également évalué au niveau régional (!). Ceci avec un degré de détail plus important que les hypothèses de base du PNM 2035.

Sur la base de ce test de résistance, le plan national de mobilité devrait être mis à jour si nécessaire, en particulier au niveau des différentes régions.



02

POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE ET DU RÉSEAU DE TRAMWAYS

Compte tenu du retard accumulé depuis des années dans le développement des infrastructures dans le domaine des transports publics, il faut en plus des investissements massifs réalisés au cours de cette législature investissements et des projets envisagés, d'autres initiatives sont nécessaires.

> Développer l'infrastructure et les capacités ferroviaires de manière conséquente

La poursuite du développement du réseau ferroviaire doit être un élément central de la nouvelle stratégie de mobilité du gouvernement et le cadre financier nécessaire doit continuer à être garanti !

Les conditions techniques de l'infrastructure ferroviaire doivent en effet être créées afin d'augmenter considérablement la capacité du réseau.

En outre, les liaisons internationales doivent être améliorées à court et moyen terme. Outre l'amélioration de la ligne de Bruxelles, prévue depuis longtemps, il faut absolument réaliser des liaisons vers Sarrebruck ou Cologne (ligne de l'Eifel), afin de créer des connexions optimales avec le réseau ferroviaire transeuropéen.

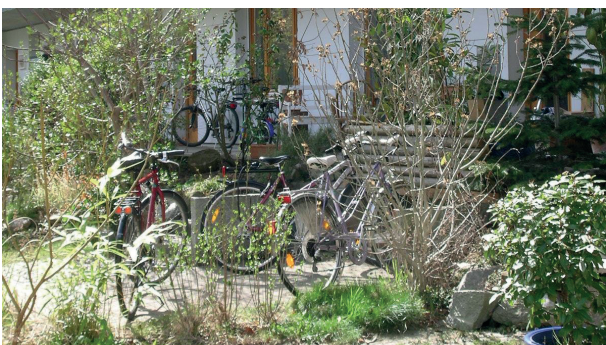
> Développer le tracé du métro léger moderne - réaliser en priorité la liaison vers le sud via le tram express

Le fait que le métro léger moderne ait été mis en service au cours de cette législature doit être considéré comme l'un des développements réussis et porteurs d'avenir dans le domaine de la mobilité.

Comme envisagé, une extension vers l'ouest (Strassen-Bart-range-Mamer) devrait être envisagée, ainsi que le projet d'une liaison tram express vers le sud, qui devrait avoir la priorité absolue.

> Moratoire sur les projets de construction de routes

Dans ce contexte, le Mouvement Ecologique se prononce toujours pour un moratoire sur tout nouveau projet de construction de routes. Toutes les ressources financières et humaines possibles devraient être orientées vers les transports publics, la mobilité active et le développement de conseils et de concepts de mobilité.



03

ASSURER UNE AMÉLIORATION SUBSTANTIELLE DE LA MOBILITÉ TRANSFRONTALIÈRE

La situation en matière de mobilité transfrontalière a pris des proportions dramatiques, tant pour les personnes concernées que pour l'environnement. En fin de compte, le site économique luxembourgeois souffre également de cette situation. Malgré quelques améliorations qui ont été mises en œuvre ces dernières années, il est urgent d'agir.

- > **Elaborer un/des concept(s) "Mobilité transfrontalière"**
Bien que le PNM2035 prenne en compte la mobilité transfrontalière de manière positive, des améliorations doivent être apportées à cette stratégie.
- > **L'optimisation des liaisons avec Sarrebruck, Bruxelles et Cologne** devrait être une priorité absolue. Le Luxembourg devrait être prêt à participer de manière substantielle aux coûts des travaux dans les pays voisins. Après tout, les frontaliers génèrent des recettes considérables pour le budget luxembourgeois..
- > Les ministères de l'aménagement du territoire et de la mobilité devraient élaborer sans délai **un concept transfrontalier d'aménagement du territoire et de mobilité**, en collaboration avec les responsables politiques et techniques des différents pays voisins. Il s'agit également d'intégrer des considérations d'aménagement du territoire ou de politique économique (par ex. création de zones d'activités transfrontalières communes). Nous savons que cela représente un tour de force absolu, notamment en raison des différents niveaux de compétence dans les pays voisins. Une coopération beaucoup plus intensive et conséquente de toutes les instances décisionnelles nationales et communales compétentes pour la Grande Région est donc nécessaire. Ce n'est qu'ensemble que l'on pourra garantir une planification et une mise en œuvre plus claires de projets transfrontaliers judicieux.
- > Pour améliorer l'offre, il est nécessaire de **continuer à développer les infrastructures et les capacités des transports publics**. De plus, la **construction de nouveaux parkings relais** est indispensable. Il est évident que ceux-ci ne doivent pas être planifiés à proximité des villes, mais le plus loin possible des lieux de destination (en particulier à proximité de la frontière). Le Luxembourg devrait continuer à participer au cofinancement de telles installations sur le territoire des régions frontalières. Une nouvelle extension de l'infrastructure routière (p.ex. A 31 dans la région frontalière française) ne ferait que déplacer le problème sans le résoudre fondamentalement.
- > En outre, il serait erroné d'oublier la multitude de **mesures concrètes et pratiques qui peuvent être mises en œuvre relativement rapidement et qui ont un impact important** : de la gestion du stationnement dans les gares aux concepts "innovants", tels que l'introduction de systèmes de bus flexibles, la promotion de centrales de covoiturage (également transfrontalières), ainsi que la mise en œuvre plus conséquente de concepts de mobilité pour les zones d'activité ou les entreprises..

04

CONCEVOIR LES PLATES-FORMES MULTIMODALES DE MANIÈRE CONVIVIALE EN TANT QUE POINTS D'ANCRAGE DE LA MOBILITÉ DE DEMAIN.

Les "pôles d'échange multimodal", déjà créés ou prévus, seront les points centraux de la mobilité de demain. Si elles sont bien conçues et font l'objet d'une communication optimale, elles peuvent contribuer à une amélioration considérable de l'organisation de la mobilité.

Le Mouvement Ecologique s'attend à ce que

- > les différentes plates-formes multimodales fassent l'objet d'**une concertation préalable détaillée avec tous les acteurs et que les utilisateurs soient impliqués dans la planification et la conception**. Ce n'est qu'ainsi que l'on pourra garantir que ces plates-formes sont réellement adaptées à la pratique (p.ex. le transfert entre les différents modes de transport doit être garanti, etc ;;
- > **des critères minimaux soient définis pour l'équipement et l'aménagement de telles plateformes et que leur mise en œuvre soit assurée** : par exemple des abris ou des salles d'attente chauffés à l'abri du vent, de la pluie et du soleil, des toilettes publiques, des places de stationnement pour vélos à l'abri des intempéries (avec des arceaux électriques), une "accessibilité" optimale pour les personnes à mobilité réduite, ...
- > une **large campagne d'information** est menée en amont de la mise en œuvre des plates-formes, afin que les clients actuels et futurs des transports publics soient informés de manière optimale et ne soient pas "surpris" par les évolutions..



05

INTÉGRER DAVANTAGE LES ASPECTS DE LA MOBILITÉ DANS LA PLANIFICATION RÉGIONALE ET COMMUNALE

- > **Créer des concepts de mobilité régionaux - mieux prendre en compte les aspects de mobilité dans la planification communale**

Au cours de la prochaine législature, l'objectif devrait être de promouvoir l'élaboration et la mise en œuvre de concepts de mobilité régionaux, dans le respect des directives d'aménagement du territoire et sur la base d'une participation citoyenne.

Les communes devraient être soutenues de manière ciblée par les ministères nationaux (mobilité, aménagement intérieur et régional), d'intégrer les formes de mobilité douce / active (piétons, cyclistes) dans leur planification territoriale, y compris interurbaine. Les communes doivent accorder une priorité absolue à la mobilité douce, ainsi qu'à des concepts innovants tels que les "quartiers sans voitures" ou "pauvres en voitures", "shared space", zones 30, etc. Ceci également dans le sens de "milieux de vie favorables à la santé".

- > **Recommandations nationales pour une gestion restrictive des Introduire une gestion du stationnement**

Le trafic individuel motorisé nécessite une très grande partie de l'espace routier ou de l'espace public. Celui-ci se fait clairement au détriment de la qualité de séjour. Le problème ne cesse de s'aggraver : le nombre de véhicules continue d'augmenter, tout comme leur taille. Il en résulte que l'espace public restreint est de moins en moins utilisé. au profit des piétons, des cyclistes et des transports publics. les transports publics.

Il est donc impératif d'établir des recommandations au niveau national en limitant strictement les emplacements. Ceci, entre autres, en fixant non pas des minima mais des maxima. (pour les logements, pour les lieux de travail) dans les PAG pour les places de stationnement. Il convient également de veiller à ce que les places de stationnement soient conçues dès la planification de manière à répondre à l'augmentation de la mobilité électrique et soient équipées de bornes de recharge.

- > **Optimiser l'attractivité du réseau de bus**

Dans ce contexte, différentes mesures devraient être prises:

- **Renforcer l'implication des utilisateurs (potentiels).**

Au cours de la législature qui s'achève, il a été procédé à une réorganisation complète du réseau de bus RGTR. Au cours de la prochaine législature, les initiatives suivantes devraient être prises :- L'implication décentralisée des communes et des citoyens:citoyennes dans l'organisation des transports publics L'implication des citoyens dans les transports publics devrait être organisée de manière plus systématique (par le biais d'enquêtes aux arrêts, de plateformes Internet) et les résultats des enquêtes auprès des citoyens et des acteurs devraient être communiqués en permanence de manière transparente ;

- **L'implication décentralisée des communes et des citoyens: citoyennes dans l'organisation des transports publics** L'implication des citoyens dans les transports publics devrait être organisée de manière plus systématique (par le biais d'enquêtes aux arrêts, de plateformes Internet) et les résultats des enquêtes auprès des citoyens et des acteurs devraient être communiqués en permanence de manière transparente ;

- **Des objectifs de qualité clairs devraient également être fixés** : par exemple, à quelle fréquence et à quelles heures le client doit avoir accès aux transports publics, quel service de base doit être assuré en matière de transports publics, à quelles exigences doivent répondre les points de correspondance, etc.

- **Optimiser la coordination entre le bus et le train**

La coordination entre le bus / le bus et le train / le bus doit encore être considérablement améliorée. Cette coordination toujours insatisfaisante, tant dans l'horaire que dans la réalité, ou en cas de retard, diminue considérablement l'attractivité des TP et frustre les clients. C'est pourquoi le ministère devrait, au cours de la prochaine législature, poursuivre les efforts en vue d'une meilleure coordination avec une double force de frappe, ceci avec une enquête adaptée auprès des usagers (potentiels).

- **Priorité aux transports publics**

Les liaisons par bus perdent de leur attractivité lorsqu'elles sont ralenties par un trafic routier important. L'aménagement de couloirs de bus est toujours à la traîne. Là où l'espace routier n'est pas suffisamment large, il convient d'étudier si d'autres "portails virtuels" avec des feux de circulation intelligents pourraient être utilisés avant les points critiques afin de guider les bus devant les voitures en cas de forte circulation.

- **Regrouper l'offre d'information de manière cohérente et agréable pour l'utilisateur.**

La synchronisation en partie insuffisante des différents portails d'information numériques (Apps) des CFL et du RGTR ainsi que le fait que les systèmes informatiques ne soient (toujours) pas compatibles entre eux ne sont pas compréhensibles.

De plus, on ne comprend pas pourquoi les lignes RGTR ne sont pas affichées sur les panneaux d'affichage numériques aux arrêts, à côté des lignes urbaines par exemple. Il est donc urgent de revoir l'offre d'information numérique et de la coordonner entre les différents supports.

Il faudrait également tenir compte de la pollution lumineuse, car certains affichages sont actuellement perçus comme une nuisance par les riverains.

06

IMPLIQUER DAVANTAGE LES COMMUNES DANS L'ORGANISATION DES TRANSPORTS PUBLICS

Le ministère des Transports doit se fixer pour objectif de responsabiliser davantage les communes pour une bonne organisation des transports publics.

Les mesures suivantes s'imposent :

> **Soutenir l'introduction ou le développement d'un transport public communal ou régional**

Les communes devraient être soutenues encore plus que jusqu'à présent dans la planification, l'introduction ou le développement d'un transport public communal ou intercommunal (p. ex. bus à la demande régional), l'échange entre communes sur les expériences positives ou négatives devrait être développé et systématisé.

> **Soutenir (également financièrement) les communes dans l'aménagement des arrêts de bus**

Les arrêts de bus sont, dans un certain sens, la carte de visite des transports publics. Malheureusement, ils ne répondent souvent pas aux normes de qualité nécessaires, même si l'État a publié des recommandations en ce sens.

L'Etat devrait se déclarer prêt à soutenir davantage, par des conseils et également financièrement, le réaménagement / l'aménagement des arrêts de bus s'ils répondent à des critères définis. Par exemple, les suivants :

- Affichage numérique des temps réels,
- Informations sur l'offre nationale, régionale et communale, y compris les lignes RGTR (ce qui est loin d'être toujours le cas actuellement),
- Intégration sûre dans l'espace routier,
- protection contre les intempéries,
- une offre d'informations claire,
- un bon éclairage.

> **Information et publicité pour les transports publics régionaux : responsabiliser les communes**

Les communes doivent être davantage responsabilisées pour promouvoir les transports publics locaux (de l'affichage attractif des horaires aux informations régulières dans le Gemengebuet, etc.), en particulier pour attirer des utilisateurs supplémentaires. Cela implique également la mise à disposition d'horaires imprimés pour les citoyens pour lesquels l'offre numérique n'est pas adaptée.

07

RENDRE LES QUARTIERS

ET LES VILLAGES PLUS CONVIVIAUX

Il reste beaucoup à faire, surtout au niveau de la promotion de la prévention du trafic, de la modération du trafic et de la mobilité active. Cette dernière est encore loin d'avoir l'importance qu'elle devrait avoir.

> **Imposer une vitesse de 20 km/h / 30 km/h à l'intérieur des localités sur l'ensemble du territoire**

Les avantages d'une vitesse de 20 ou 30 km/h en agglomération ont été largement démontrés, tant en ce qui concerne la qualité de vie des riverains de la route que la sécurité routière. C'est pourquoi l'obligation actuelle de rouler à 50 km/h devrait être modifiée par une limitation de vitesse à 20 / 30 km/h en agglomération.

Ceci afin d'augmenter la qualité de séjour dans les localités, dans l'intérêt des personnes et de la cohabitation, et d'aider les piétons et les cyclistes à s'imposer comme moyen de transport au quotidien.

La transformation nécessaire de l'espace routier devrait être abordée progressivement (mesures de modération du trafic, verdissement, rétrécissement de l'espace routier...) : des aides financières de l'État devraient être prévues à cet effet, notamment dans le cadre d'un plan d'action "revitalisation des centres-villes". En attendant, il convient de mettre en œuvre des mesures temporaires (marquage de la chaussée, rétrécissement par des bacs à plantes, etc.)

> **Promouvoir la mobilité des citoyens à mobilité réduite.**

Les communes devraient être encouragées à prévoir davantage de places de stationnement pour ce groupe de personnes, ainsi que pour les taxis et autres services (Adapto) qui les transportent.

La possibilité d'emplacements réservés pour les services de soins mobiles devrait être créée.

> **Prendre en compte les aspects de mobilité dans le cadre des autorisations commodo-incommodo ainsi que des plans d'aménagement partiels.**

Un volume de trafic considérable est induit par les zones d'activité. Toutefois, dans le cadre des permis d'exploitation, seuls les mouvements de circulation qui sont, le cas échéant, directement liés à la production sont enregistrés. Le trafic des camions livrant les produits, les nombreux déplacements en voiture vers les stations-service... sont laissés de côté. Pourtant, ils sont bien entendu liés à des nuisances. La législation devrait être revue afin d'autoriser, voire d'exiger, des prescriptions en matière de mobilité au sein des autorisations des entreprises et des zones d'activités !

> **Promouvoir systématiquement les parkings collectifs à des endroits stratégiques avec des stations de recharge électrique.**

Lors de la planification de nouveaux quartiers, il convient de miser encore plus systématiquement sur les parkings collectifs - en tant que parkings à étages économisant de l'espace - dans l'intérêt de la qualité de vie et de séjour au sein des villages et des quartiers. En outre, les communes devraient être soutenues dans leur transition vers des quartiers sans ou avec peu de voitures, y compris dans les quartiers existants. Le prochain gouvernement devrait donc développer activement une stratégie dans ce sens.



08

PROMOUVOIR LA MOBILITÉ ACTIVE DE MANIÈRE BEAUCOUP PLUS COHÉRENTE

> **Elaborer un plan directeur sur 5 ans pour la promotion du réseau cyclable au quotidien**

Malgré toutes les améliorations qui ont été apportées au niveau de la circulation cycliste, l'élaboration d'un plan directeur pour le vélo reste nécessaire. L'objectif doit toujours être la création de **réseaux cyclables cohérents pour la vie quotidienne** au niveau local et régional- aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur des localités.

Les concepts de création de liaisons cyclables rapides doivent être poursuivis. La liaison Esch-Luxembourg doit être réalisée le plus rapidement possible et d'autres itinéraires doivent être envisagés (p.ex. en direction de Syrdall).

Lors de la planification, il est important de tenir compte de **l'espace nécessaire pour les vélos-cargos**.

De même, des efforts devraient être faits pour **réglementer plus clairement le transport de vélos dans les bus et les trains** (aussi bien dans les entreprises de bus privées que dans les CFL). Les utilisateurs pourraient par exemple s'informer dans l'application de mobilité si le prochain bus offre la possibilité d'emporter un vélo. En outre, il est urgent de mettre en service des bus et des trains confortables à plancher bas sur l'ensemble du territoire, avec une plus grande capacité pour les vélos, les poussettes et les fauteuils roulants. **Tous les arrêts de train doivent également être adaptés aux vélos et aux chaises roulantes**. Enfin, **l'installation de bornes de recharge** dans ce type d'endroits est également un must.

Un **soutien financier et logistique de l'État** pour la planification et la construction de pistes cyclables intercommunales et intra-urbaines, afin de favoriser les déplacements quotidiens à vélo vers le travail, l'école, les services et les loisirs. Il ne faut pas non plus négliger les liaisons avec le réseau national de pistes cyclables.

Continuer à promouvoir le vélo en tant qu'alternative pour la mobilité quotidienne sur les courtes et moyennes distances et développer de manière conséquente les infrastructures nécessaires. En outre, il convient également d'analyser sur quels tronçons une infrastructure pour S-Pedelecs (jusqu'à 45km/h) peut être adaptée ou créée comme alternative à la voiture.

> **Développer une stratégie systématique de promotion des piétons.**

La promotion des piétons est toujours à la traîne. Au niveau ministériel, elle est loin d'avoir l'importance qu'elle mérite. Le ministère devrait donc soutenir de manière conséquente des initiatives et des projets tels que le "chèque piéton" (c'est-à-dire un contrôle organisé systématiquement avec les citoyens sur la manière dont toute une localité ou certaines liaisons peuvent être aménagées pour les piétons). Les liaisons piétonnes sûres entre les localités doivent également être renforcées. Des recommandations en ce sens devraient être transmises aux communes par le ministère de la Mobilité ou le ministère de l'Intérieur, afin de garantir leur intégration

dans la conception des plans d'aménagement partiels (PAP) au niveau communal, entre autres:

De nombreuses mesures "ponctuelles", mais d'une importance particulière, devraient également être prises :

- inciter les communes à optimiser les feux de signalisation pour les piétons ;
- assurer des traversées de chaussée sûres, y compris sur les routes nationales ;
-

> **Identifier et clarifier les obstacles concrets de nature spatiale, technique ou juridique.**

Actuellement, des obstacles très concrets empêchent certaines initiatives de promotion de la mobilité active de progresser suffisamment. Le ministère devrait, en collaboration avec le ministère de l'Intérieur, identifier les principaux obstacles avec les acteurs concernés, développer des propositions de solutions et élaborer des recommandations correspondantes pour la pratique.

Le ministère devrait, en collaboration avec le ministère de l'Intérieur, identifier les principaux obstacles avec les acteurs concernés, développer des propositions de solutions et élaborer des recommandations correspondantes pour la pratique.

> **Le scooter électrique comme moyen de transport**

Les scooters électriques sont considérés comme un moyen de transport intéressant par toute une série de personnes. Il s'agit de clarifier les conditions dans lesquelles ils peuvent effectivement jouer un rôle en relation avec les autres formes de mobilité.



09

DÉVELOPPER OU ABORDER

DES APPROCHES (PLUS) INNOVANTES

- > > **Des concepts flexibles de transports publics**, tels que les bus municipaux et sur appel, le bus "Late Night", des concepts spécifiques pour les événements culturels et de jeunesse ainsi que pour les grands événements sportifs et concerts nationaux et internationaux devraient être systématiquement promus par le ministère et il devrait être davantage informé sur les "exemples de bonnes pratiques".

L'État devrait veiller à ce que les collectivités ici ne soient pas à la merci des offres des compagnies de bus privées, qui (positivement) prennent de telles initiatives et proposent en fait actuellement un concept aux collectivités.

Le ministère est chargé de conseiller les municipalités sur le concept le plus adapté à leurs besoins. De même, les informations sur ces offres doivent être trouvées à un endroit approprié sur le site Internet du centre de mobilité ou aux arrêts respectifs ou dans les publications municipales.

- > C'est le rôle du ministère d'accompagner **de plus en plus les nombreux projets pilotes innovants** : les maîtres mots sont par exemple vacances sans voiture, déplacements professionnels respectueux de l'environnement, "aller à l'école à pied", éducation à la mobilité durable.
- > La création de **concepts de mobilité d'entreprise** est en retard par rapport à la demande, et leur potentiel est loin d'être épuisé. Par conséquent, le ministère devrait considérer leur création et leur mise en œuvre comme une priorité. Des rapports de terrain sur les concepts de mobilité d'entreprise mis en œuvre devraient être publiés et évalués quant à leur effet.

Sur cette base- en coopération avec les ministères de l'économie et des petites et moyennes entreprises- une véritable

stratégie ou un plan d'action devrait être élaboré, assorti d'une liste de priorités. Cela devrait inclure une liste d'entreprises ou de zones d'activités prioritaires, qui sont activement traitées afin de mettre en œuvre un tel concept.

Enfin, la création de tels concepts devrait devenir une exigence lorsque de nouvelles entreprises s'y installent (à partir d'un certain volume de trafic) ou leur mise en œuvre devrait être spécifiquement garantie. Pour que cela soit le cas, des responsabilités claires pour la mise en œuvre doivent être définies et des instruments nommés.

- > Il est également nécessaire d'augmenter **la flexibilité en ce qui concerne les horaires scolaires**, car ceux-ci contribuent encore de manière significative aux problèmes de mobilité aux heures de pointe et conduisent également à une utilisation moins efficace des services de bus. De plus, les horaires scolaires actuels sont particulièrement problématiques pour les élèves d'âges différents, car il a été prouvé qu'ils ne correspondent pas à leur rythme. Le ministère de l'Éducation- conjointement avec le ministère de la Mobilité- devrait assurer immédiatement un échange structuré sur le sujet avec toutes les parties prenantes au début de la nouvelle législature.
- > **L'autopartage privé, les services commerciaux de navettes en fonction des besoins avec des minibus et autres systèmes innovants** doivent s'inscrire dans un cadre légal.
- > Le **concept d'agence(s) d'autopartage** doit également être promu avec plus de puissance, de dynamisme et de moyens. Que ce soit par une politique d'information améliorée ou par des campagnes de sensibilisation concrètes ! Un autre élément important pourrait être la création de **"points de rencontre"** dans les villes ou de "park&rides" régionaux où les gens se rencontrent et roulent ensemble !



10

VEILLER À CE QUE LES CITOYENS AIENT LEUR MOT À DIRE DANS LA PLANIFICATION DE LA MOBILITÉ

L'objectif doit être d'élargir encore l'implication des citoyens dans la législature à venir et de s'adresser aux non-clients de manière très ciblée.

Cela inclut les instruments suivants :

- > **Utilisation et mise à disposition d'une "plate-forme de réclamation - suggestion" numérique informatique pour les communes** : Il existe désormais de nombreuses façons pour les citoyens de soumettre des suggestions/réclamations concernant les sentiers et pistes cyclables, les chantiers de construction, etc. en ligne - enregistrables cartographiquement -. Le ministère devrait mettre en place lui-même une telle plate-forme pour les itinéraires relevant de sa compétence et encourager les municipalités à faire de même. Des informations sur la meilleure conception (informatique) possible doivent être incluses.
- > **Mettre en place des conférences régionales/intercommunales sur les transports** : Les conférences sur les transports prévues par la loi sur les transports publics devraient être convoquées. En tant que structure systématique, ils devraient assumer un rôle consultatif important dans toutes les questions relatives à l'organisation des transports publics. Il appartient au ministère de la Mobilité de les faire émerger avec les communes.
- > **Impliquer systématiquement les passagers actuels et potentiels dans la planification de la mobilité** : en s'appuyant sur les expériences positives de cette législature, les utilisateurs actuels et potentiels devraient continuer à être activement impliqués dans la planification (en particulier lors de la conception des plates-formes multimodales et dans les régions où des concepts de mobilité sont créés), par exemple au moyen d'enquêtes, de forums de passagers, de prise en compte des réclamations, d'une approche plus spécifique des groupes cibles (parents, résidents et navetteurs non luxembourgeois, personnes âgées ...) combinée à des retours d'information et des informations sur les suggestions mises en œuvre et qui ne le sont pas (où les raisons sont nommées devraient l'être).

11

DÉVELOPPEMENT DE MÉTHODES EFFICACES POUR PROMOUVOIR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE - METTRE EN ŒUVRE LE PRINCIPE DE LA "ROUTE QUI S'EXPLIQUE D'ELLE-MÊME".

De manière générale, le Mouvement Ecologique prône une approche de la sécurité routière qui

- ne donne pas au conducteur un faux sentiment de sécurité sur des routes redressées, ce qui peut entraîner, entre autres, un dépassement de la limite de vitesse ;
- se concentre sur des mesures spécifiques liées à la circulation qui, dans la mesure du possible, augmentent la sécurité routière sans abattre d'arbres ;
- reconnaît l'importance des allées d'arbres le long des chaussées.

En effet, les campagnes d'abattage d'arbres sont fortement inspirées par l'objectif de la « route qui pardonne », c'est-à-dire le vœu pieux qu'en éliminant les risques perçus - en particulier les arbres - des routes plus sûres pourraient être conçues. Seulement : les inconvénients ne l'emportent-ils pas d'un point de vue psychologique du trafic, par exemple parce que la "sensation de vitesse" est réduite par l'absence d'arbres individuels ou toute une avenue est réduite ?

Le Mouvement Ecologique est favorable à ce que le prochain gouvernement prenne comme modèle le principe de la « route qui s'explique de lui-même » ; une conception d'arbre de rue bien planifiée (y compris les avenues) crée une "rue explicite". Les arbres sont plus efficaces que les panneaux de signalisation facilement négligés, la vitesse peut être expérimentée, et l'esthétique et le plaisir peuvent également contribuer à la sécurité. Diverses mesures liées à la circulation devraient donc faire l'objet d'une plus grande attention, telles que :

- > **Instaurer et surveiller une limite de vitesse de 70 km/h sur les avenues bordées d'arbres et les routes à risque**
- > **Mesures concrètes sur place pour réduire la vitesse de conduite et augmenter la sécurité**, comme p.ex.
 - plantation de bords de route, plantation de remblais, plantation basse de routes dans la forêt (le conducteur fait attention au voisinage),
 - nivellement de la chaussée,
 - réduction de l'influence de l'humidité,
 - installation de glissières de sécurité,
 - "Voies tournantes" avec zone réglementée végétalisée,
 - Séparation de voie ou terre-plein central dans les courbes,
 - goulots d'étranglement,
 - Sécurité accrue contre le passage des cerfs.

12

POUR UNE POLITIQUE FISCALE COHÉRENTE ET DURABLE AUSSI DANS LE SECTEUR DE LA MOBILITÉ

- > **Augmentez les centimes de Kyoto / la taxe sur le CO2 et le taux de la taxe sur le diesel - sortez du tourisme à la pompe de manière encore plus cohérente !**

Le tourisme à la pompe est en léger recul, mais reste trop élevé. Les coûts continuent d'être bien plus élevés que les recettes. En 2016, la situation se présentait comme suit selon "l'étude Ewringmann sur le tourisme à la pompe" : D'un point de vue macro-économique, avec 3,5 milliards de coûts annuels pour l'environnement et la santé contre 2,1 milliards de recettes, le tourisme à la pompe est une activité déficitaire et génère un trafic supplémentaire (détours de flux de véhicules et augmentation de l'attractivité du trafic motorisé). Ces chiffres sont probablement toujours valables en tendance.

Un groupe de travail interministériel se penche sur la stratégie à suivre dans ce domaine. Comme indiqué dans le chapitre "Énergie", le prochain gouvernement devra s'intéresser de plus près à l'abandon progressif du tourisme à la pompe et développer des stratégies pour combler les déficits budgétaires. Il va de soi que la construction ou l'extension de nouvelles stations-service utilisant des carburants fossiles doit être taboue et que le développement de l'infrastructure pour les voitures électriques doit être une priorité, tout comme la requalification des travailleurs concernés, si nécessaire.

- > **Introduire un système de malus pour les véhicules à forte consommation d'énergie**

À l'avenir, les nouvelles immatriculations devraient être soumises à **une taxe sur les voitures à combustion, qui émettent beaucoup de CO₂, et sur les voitures électriques, qui consomment beaucoup d'énergie** (là aussi, il existe de grandes différences). Le principe du pollueur-payeur serait ainsi respecté, du moins en partie, puisque les acheteurs devraient payer les coûts indirects infligés à la société. En outre, on mise naturellement sur l'effet dissuasif de cette taxe. Contrairement à la France, un malus devrait également être introduit pour les voitures électriques. Certes, ce malus devrait être moins élevé que celui des voitures à combustion. Il n'est toutefois pas possible et pas admissible qu'une flotte surdimensionnée de voitures électriques soit vendue (la tendance semble malheureusement aller dans ce sens). Les SUV surdimensionnés des voitures électriques sont tout aussi absurdes que ceux des moteurs à combustion. Cependant, des exceptions et des limites plus élevées doivent être introduites pour les personnes qui, en raison de la composition de leur ménage, ont besoin de véhicules plus grands, pouvant aller jusqu'à 7 personnes.

- > **Réformer l'imposition des voitures de fonction**

D'un point de vue environnemental, les coefficients qui doivent être appliqués pour calculer l'avantage en nature imposable des voitures de fonction ne tiennent pas compte des normes environnementales actuelles. Le prochain gouvernement devrait donc réformer le système actuel (voir à ce sujet le chapitre Énergie et climat).

13

ÉLABORATION D'UN CONCEPT STRATÉGIQUE POUR LE TRANSFERT DU TRANSPORT DE MARCHANDISES VERS LE RAIL

Un transfert plus important du transport de marchandises vers le rail est un "must" si l'on veut atteindre les objectifs de la politique des transports, mais aussi et surtout ceux de la politique énergétique. En exploitant les possibilités de subventionnement des infrastructures ferroviaires prévues dans le cadre des règlements européens en vigueur, le transport de marchandises devrait être transféré autant que possible vers le rail. D'autres possibilités de transfert du transport de marchandises, comme le transport obligatoire de marchandises dangereuses et de combustibles liquides par le rail, devraient être analysées. Une taxe poids lourds devrait être introduite au Luxembourg comme instrument de vérité des coûts et pour financer ces mesures.



14

RENDRE LE "PAVILLON MARITIME" PLUS ÉCOLOGIQUE

De nombreux navires commerciaux battent pavillon luxembourgeois, le "pavillon maritime". Or, il est de notoriété publique que la flotte de bateaux est elle aussi à l'origine d'importantes émissions de polluants et de CO₂. Le Luxembourg devrait développer une stratégie réelle dans le cadre de laquelle **des objectifs d'écologisation de la flotte seraient** progressivement fixés ! Les opérateurs pourraient ainsi s'y préparer.



15

ABORDER LE DÉVELOPPEMENT FUTUR DE L'AÉROPORT NATIONAL SOUS L'ANGLE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Après les baisses de Covid, l'aviation reprend son dynamisme, notamment le secteur cargo qui est florissant. Parallèlement, le nombre de vols de nuit a considérablement augmenté. L'augmentation massive des mouvements aériens est en contradiction directe avec toutes les directives relatives à la protection du climat. De plus, elle représente une nuisance considérable pour les riverains concernés.

Après les baisses de Covid, l'aviation reprend son dynamisme, notamment le secteur cargo qui est florissant. Parallèlement, le nombre de vols de nuit a considérablement augmenté. L'augmentation massive des mouvements aériens est en contradiction directe avec toutes les directives relatives à la protection du climat. De plus, elle représente une nuisance considérable pour les riverains concernés.

- > Le Luxembourg doit s'engager fortement au niveau de l'UE pour que **les émissions de CO₂ du trafic aérien soient intégrées dans le bilan de Kyoto** et que **l'exonération fiscale du kérosène soit immédiatement supprimée**, c'est-à-dire qu'**une taxation massive** tenant compte des charges réelles soit effectuée.
- > **l'interdiction des vols de nuit doit être respectée de manière beaucoup plus conséquente** et appliquée de manière plus restrictive - une révision du règlement spécial concernant **la réglementation d'exception pour les vols cargo doit être effectuée** - les **"incitations" financières doivent être fixées ou renforcées** de manière à rendre les atterrissages et les décollages nocturnes encore moins attractifs.
- > le **plan d'action contre le bruit** des aéroports doit être révisé sur la base de données actuelles.
- > Il est également impératif de **fixer des valeurs limites de bruit maximales**, même si cela implique des restrictions pour une nouvelle augmentation du nombre de vols. A cet égard, les valeurs limites fixées par l'OMS doivent servir d'inspiration.
- > L'aéroport de Luxembourg a enfin besoin, comme toutes les autres entreprises, **d'une autorisation d'exploitation globale du point de vue environnemental**. Le fait que celle-ci n'ait pas été établie, même sous le gouvernement actuel, est incompréhensible.
- > Il faut **une stratégie politique** sur la manière dont le Findel doit se développer à l'avenir. Il ne s'agit pas ici d'une éventuelle extension des infrastructures de l'aéroport. Mais plutôt : une désignation honnête des objectifs de LuxAirport, en tenant compte de la capacité de résistance des habitants qui souffrent du trafic aérien, de la plus-value économique et des objectifs de protection du climat.