



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 07 décembre 2017

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 16 et 20 novembre 2017
2. 7144 Projet de loi relatif à la mise à 2x3 voies de l'autoroute A3
- Rapporteur : Madame Josée Lorsché
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 7209 Projet de loi portant sur la construction de la prolongation de la ligne de tramway à Luxembourg entre la Gare Centrale et la station Cloche d'Or
- Rapporteur : Madame Josée Lorsché
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. 7210 Projet de loi portant sur la construction de la prolongation de la ligne tramway entre de Circuit de la Foire internationale et l'aéroport du Findel
- Rapporteur : Madame Josée Lorsché
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
5. Premier bilan de l'étude *Luxmobil*
6. Divers

*

Présents : M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Henri Kox, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marco Schank, M. Serge Wilmes

M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Guy Besch, M. Yan Steil, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. Roland Fox, de l'Administration des ponts et chaussées

M. René Biver, M. Frédéric Belony, de Luxtram S.A.

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusée : Mme Sylvie Andrigh-Duval

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 16 et 20 novembre 2017

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

2. 7144 Projet de loi relatif à la mise à 2x3 voies de l'autoroute A3

Madame la Présidente-Rapportrice présente succinctement son projet de rapport, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent.

Cette présentation ne soulève aucun commentaire.

Suite à une correction d'ordre purement rédactionnel, le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents, qui proposent le modèle de temps de parole n°1 pour les débats en séance plénière.

3. 7209 Projet de loi portant sur la construction de la prolongation de la ligne de tramway à Luxembourg entre la Gare Centrale et la station Cloche d'Or

4. 7210 Projet de loi portant sur la construction de la prolongation de la ligne tramway entre de Circuit de la Foire internationale et l'aéroport du Findel

Madame la Présidente-Rapportrice présente succinctement ses deux projets de rapport, pour les détails exhaustifs desquels il est renvoyé aux documents parlementaires afférents.

Suite à une question relative à l'engazonnement de la plateforme du tram et aux besoins subséquents d'arrosage, il est précisé qu'une réflexion a été menée afin de réduire au maximum le volume d'eau consommée. Ainsi, l'arrosage ne sera effectué que d'avril à fin août, étant donné que de septembre à mars, il n'est pas utile d'arroser si l'on tient compte des données pluviométriques. En outre, l'arrosage sera effectué uniquement de nuit, au moment où le phénomène d'évaporation est moindre et le temps maximal d'arrosage sera de 10 minutes par jour et par zone. L'arrosage sera alimenté par le réseau d'eau potable de la Ville de Luxembourg mais des concertations sont en cours afin d'examiner si d'autres solutions sont possibles, notamment par le biais de la récupération de l'eau de pluie.

Suite à une question relative à l'alimentation des rames, il est souligné que, sur les deux tronçons, les rames seront principalement alimentées depuis une ligne aérienne de contact. Afin d'éviter l'accrochage en façade de la ligne aérienne de contact au carrefour du boulevard Kockelscheuer et de la rue Albert Einstein, il a cependant été décidé de mettre en place un système de biberonnage entre les stations Lycée Vauban et Ban de Gasperich.

Suite à une correction d'ordre purement rédactionnel à l'endroit du projet de rapport 7210, les deux projets de rapport sont adoptés à l'unanimité des membres présents, qui proposent que les deux projets de loi soient évacués en séance plénière en un seul point et avec le modèle de temps de parole n°1.

*

D'une manière générale, un membre de la Commission remarque que, dans les projets de financement, le texte de loi ne précise jamais si le montant est à comprendre hors TVA ou TVA inclus et que seul le commentaire des articles renseigne sur cette information pourtant essentielle. Il est d'avis qu'une réflexion devrait être menée en la matière.

5. Premier bilan de l'étude *Luxmobil*

Monsieur le Ministre présente les résultats de l'étude *Luxmobil* sur base du document annexé au présent procès-verbal. De l'échange de vues subséquent, il peut être retenu ce qui suit :

- Depuis plusieurs années, les stratégies de mobilité (et notamment la stratégie « MoDu ») se sont basées sur des modélisations et non sur des chiffres réels. En effet, l'étude *Luxmobil* est la première enquête réalisée depuis 1995. Se basant sur la réalité, elle est par définition plus précise que de simples projections. De l'avis de Monsieur le Ministre, une telle enquête devrait être réalisée tous les cinq ans, ceci afin de disposer de données actualisées.
- Suite à une question relative à la méthode de calcul retenue dans le cas où un individu utilise plusieurs moyens de transport pour se déplacer, il est renvoyé à la page 11/12 du document annexé, qui explique quels trajets sont comptabilisés et quels trajets ne le sont pas. Il est précisé que la marche à pied n'est comptabilisée que si la totalité du déplacement est faite à pied.
- Concernant la page 6/12 du document annexé, il est souligné que ces statistiques concernent toutes les personnes scolarisées (école fondamentale, lycée et université). Il est également précisé que l'analyse des résultats de l'enquête a démontré que les trajets combinés (personne déposant son enfant à l'école puis poursuivant son trajet pour se rendre à son travail, quitte à ne pas emprunter le chemin le plus direct) étaient le plus souvent considérés comme deux trajets indépendants par les sondés. Monsieur le Ministre est d'avis que le trafic généré par les déplacements liés à l'éducation présente le potentiel de baisse le plus important et que, dans ce cadre, il faudrait réfléchir à trois types de solutions :
 1. changer les mentalités afin que les parents renoncent à déposer leurs enfants en voiture à l'école ;
 2. déphaser les horaires scolaires afin que ceux-ci ne coïncident plus avec la pointe matinale des trajets domicile-travail ;
 3. améliorer l'infrastructure (trottoirs et pistes cyclables sécurisés).Dans ce contexte, les avantages et les inconvénients du concept du « Pédibus », à savoir le ramassage scolaire alternatif qui consiste à convoier les enfants à pied, accompagnés par des adultes, sur les trajets domicile-école, sont brièvement discutés.
- La différence de comportement entre les résidents et les frontaliers a été examinée dans l'étude *Luxmobil*. Les résultats montrent que l'utilisation de la voiture particulière est encore plus prépondérante chez les frontaliers qu'elle ne l'est chez les résidents. Les chiffres détaillés seront fournis dans une étape ultérieure.

- Les statistiques reprises à la page 10/12 du document annexé sont relativement encourageantes. Elles sont cependant difficiles à analyser de manière objective, étant donné que l'absence de « vraies » données depuis 1995 ne permet pas d'appréhender l'évolution du partage modal. Monsieur le Ministre est d'avis que si l'offre et la qualité des transports publics étaient perfectionnées, le partage modal pourrait évoluer de façon positive. Plusieurs intervenants sont du même avis et suggèrent, entre autres solutions, la mise en place d'un système de *Ruffbus* efficace et l'optimisation des pistes cyclables.
- Monsieur le Ministre rappelle son souhait d'organiser un débat de consultation sur la mobilité au printemps prochain. Ce débat sera accompagné d'un rapport transmis à la Chambre des Députés en avril 2018 qui esquissera la mise à jour de la stratégie pour une mobilité durable (MoDu 2). Il permettra au Gouvernement d'intégrer les réflexions de la Chambre des Députés dans la stratégie MoDu 2, qui sera finalisée en mai 2018.

6. Divers

La prochaine réunion aura lieu le 4 janvier 2018.

Luxembourg, le 13 décembre 2017

La Secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché



Enquête Luxmobil 2017

Premiers résultats

François Bausch

Ministre du Développement durable et des
Infrastructures

7 décembre 2017



- De février à mai 2017, le MDDI a lancé une enquête auprès des résidents et des travailleurs frontaliers avec le but d'obtenir une image représentative de la mobilité au Grand-Duché.
- La dernière enquête avait été effectuée en 1995 (résidents) et en 1997 (travailleurs frontaliers).
- Entre 1995 et 2017, le nombre de résidents a augmenté de 185.000, le nombre d'emplois de 205.000 et le nombre de travailleurs frontaliers de 125.000.

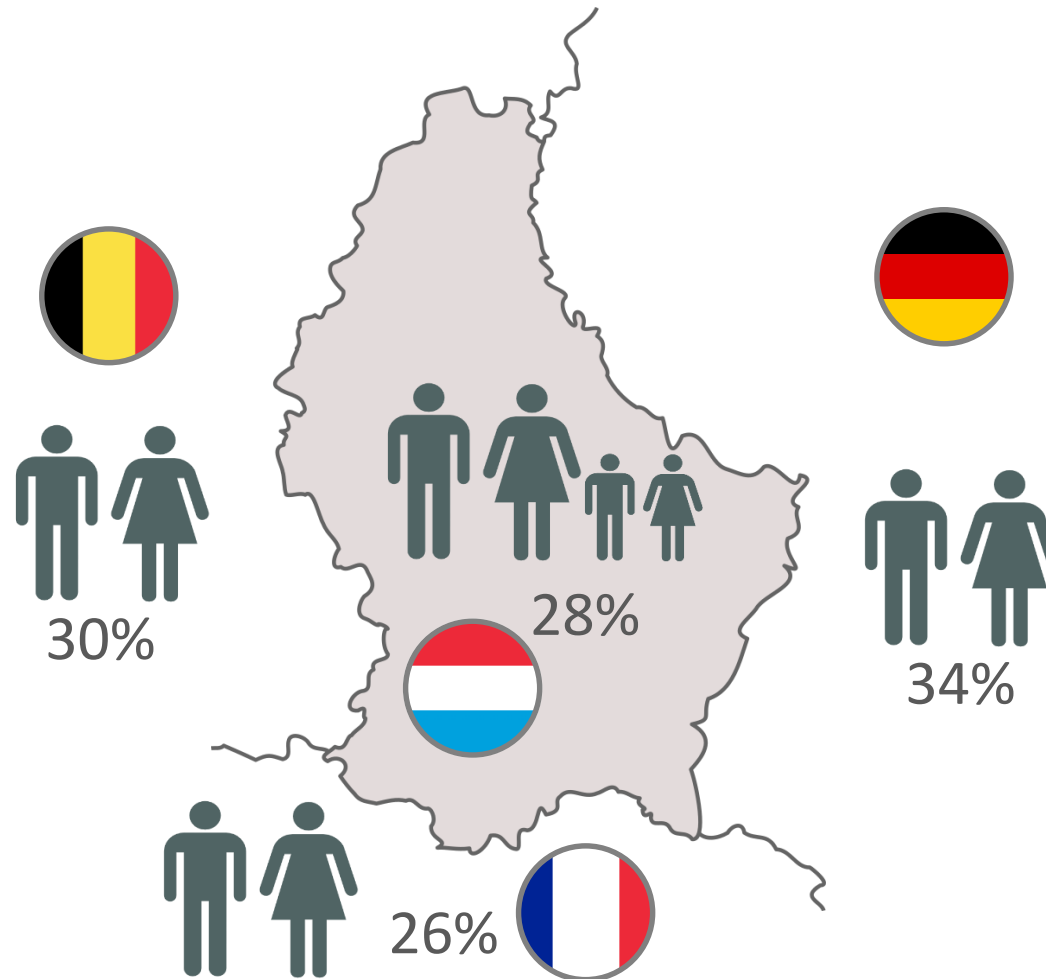
Vos réponses font avancer la mobilité

Enquête mobilité **luxmobil.lu**





- Parmi les 40.000 foyers résidents et les 45.000 travailleurs frontaliers contactés, les taux de réponse (montrés ci-dessous) étaient suffisamment élevés pour que les résultats soient représentatifs.
- Toute enquête de ce type part de l'hypothèse que les réponses données sont complètes et correctes.

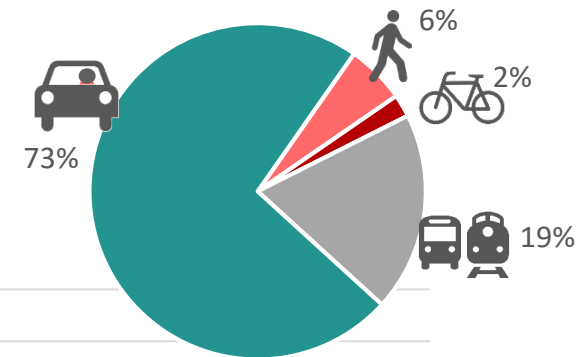
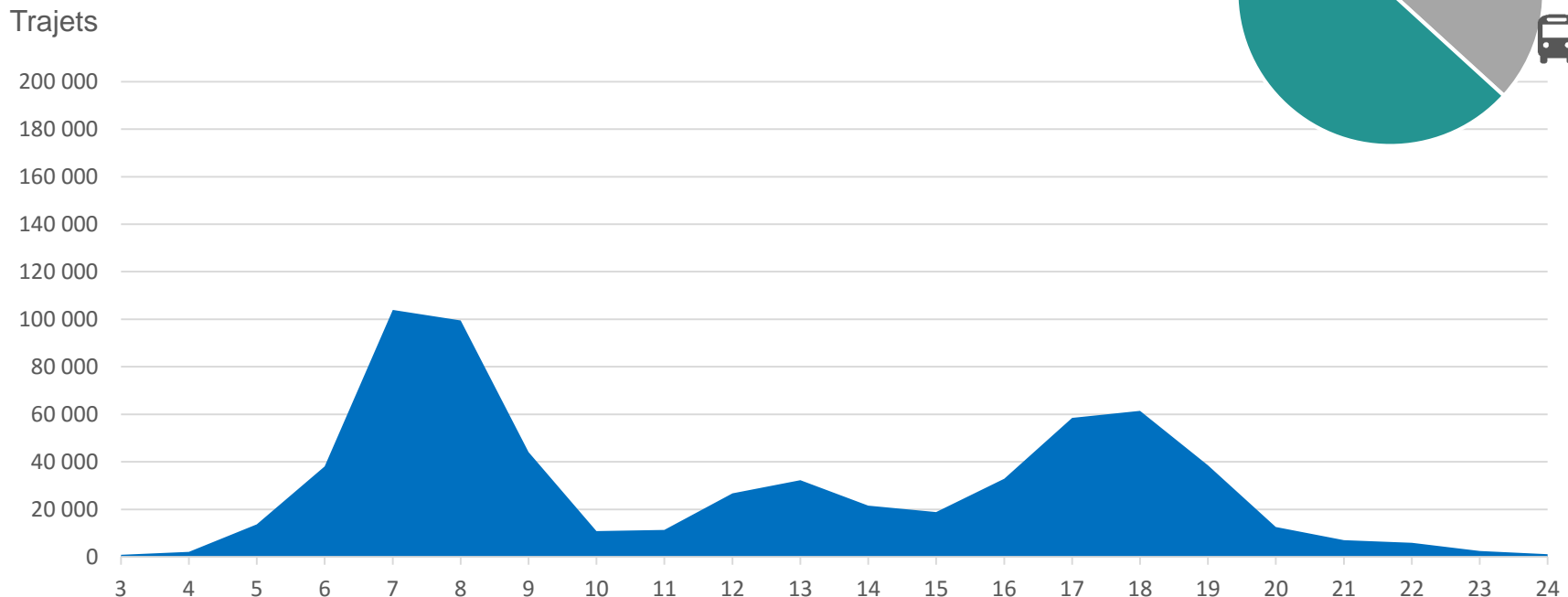


Nous
remercions les
participants
pour leurs
réponses.



Domicile - Travail

- Le travail est la cause primaire des déplacements aux heures de pointe.
- L'on observe un pic prononcé le matin et une pointe plus aplatie l'après-midi.
- La voiture particulière est le mode de transport prépondérant, suivie des transports en commun.

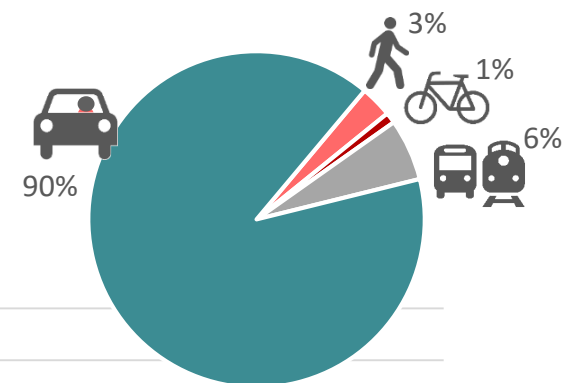
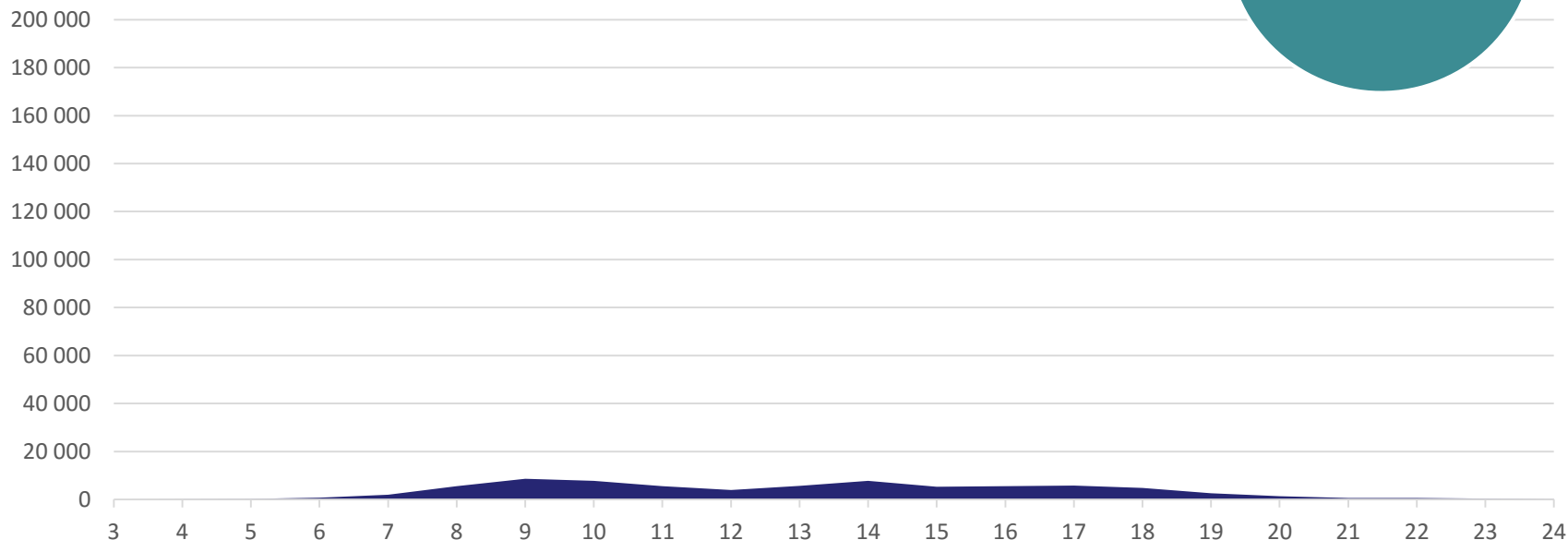




Déplacements professionnels

- Les déplacements professionnels sont répartis de façon assez uniforme sur les heures de travail.
- Ils ne représentent qu'une partie mineure des déplacements.
- La voiture particulière est le mode de transport dominant.

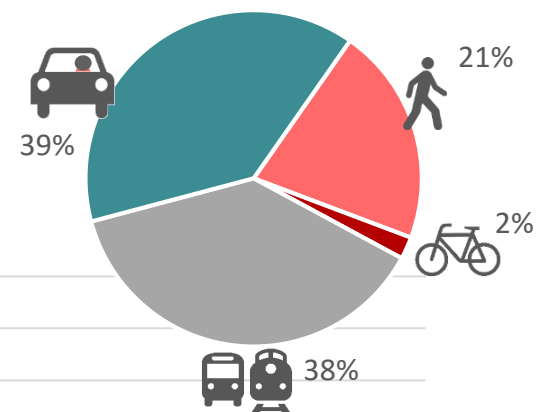
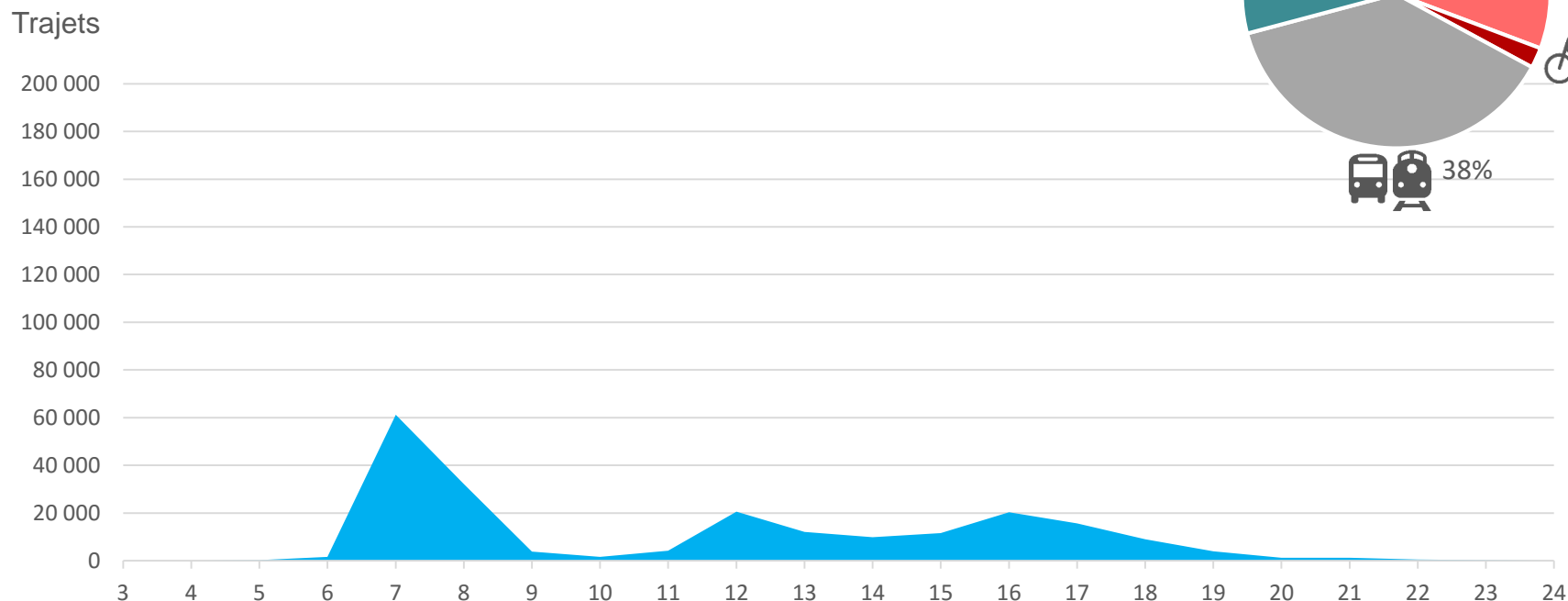
Trajets





Education

- La pointe du matin, très prononcée, coïncide avec la pointe matinale des trajets domicile-travail.
- Les retours de l'après-midi sont plus étalés.
- Au vu de la proximité entre le domicile et l'école fondamentale et de l'offre importante en transports scolaires, la part d'élèves et de lycéens transportés en voiture est élevée.

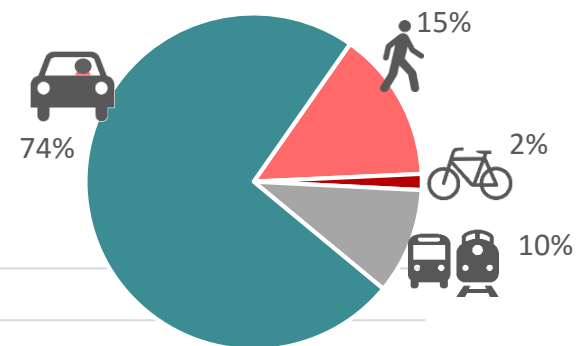
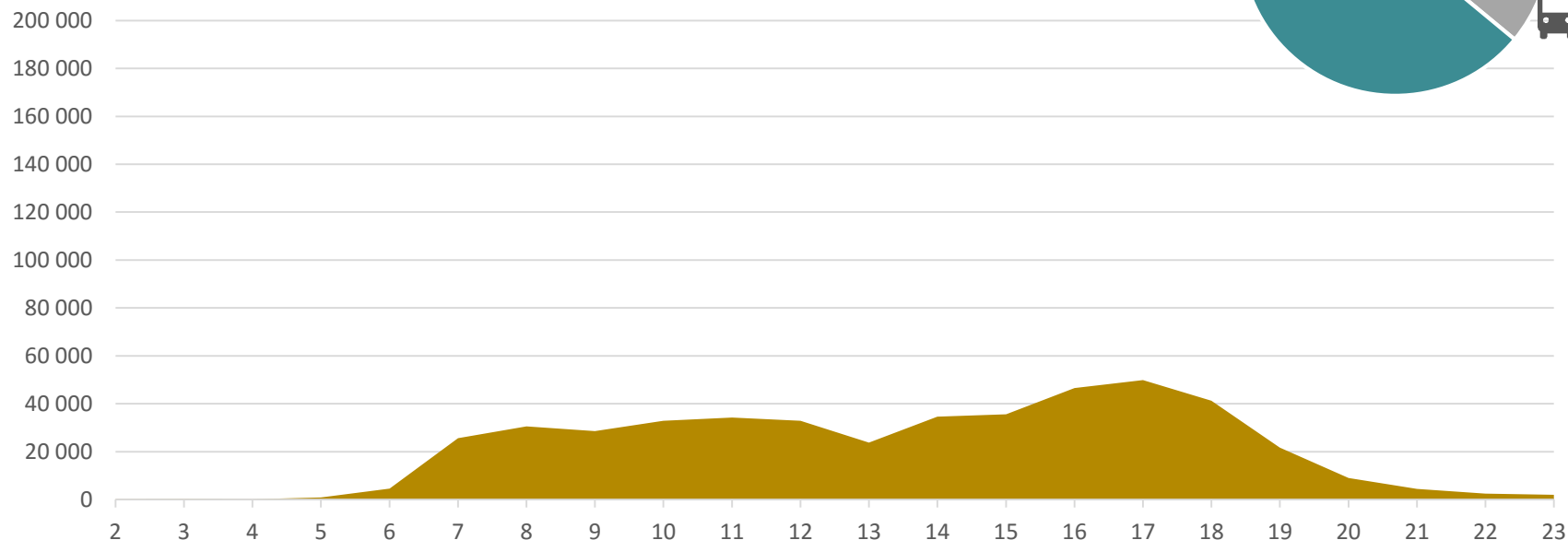




Déplacements privés – hors loisirs

- Il s'agit de trajets privés destinés aux achats, au transport de tiers, à des visites etc.
- Ces trajets sont assez uniformément répartis sur la journée.
- Ils représentent une part considérable de la mobilité totale et accentuent l'heure de pointe vespérale.

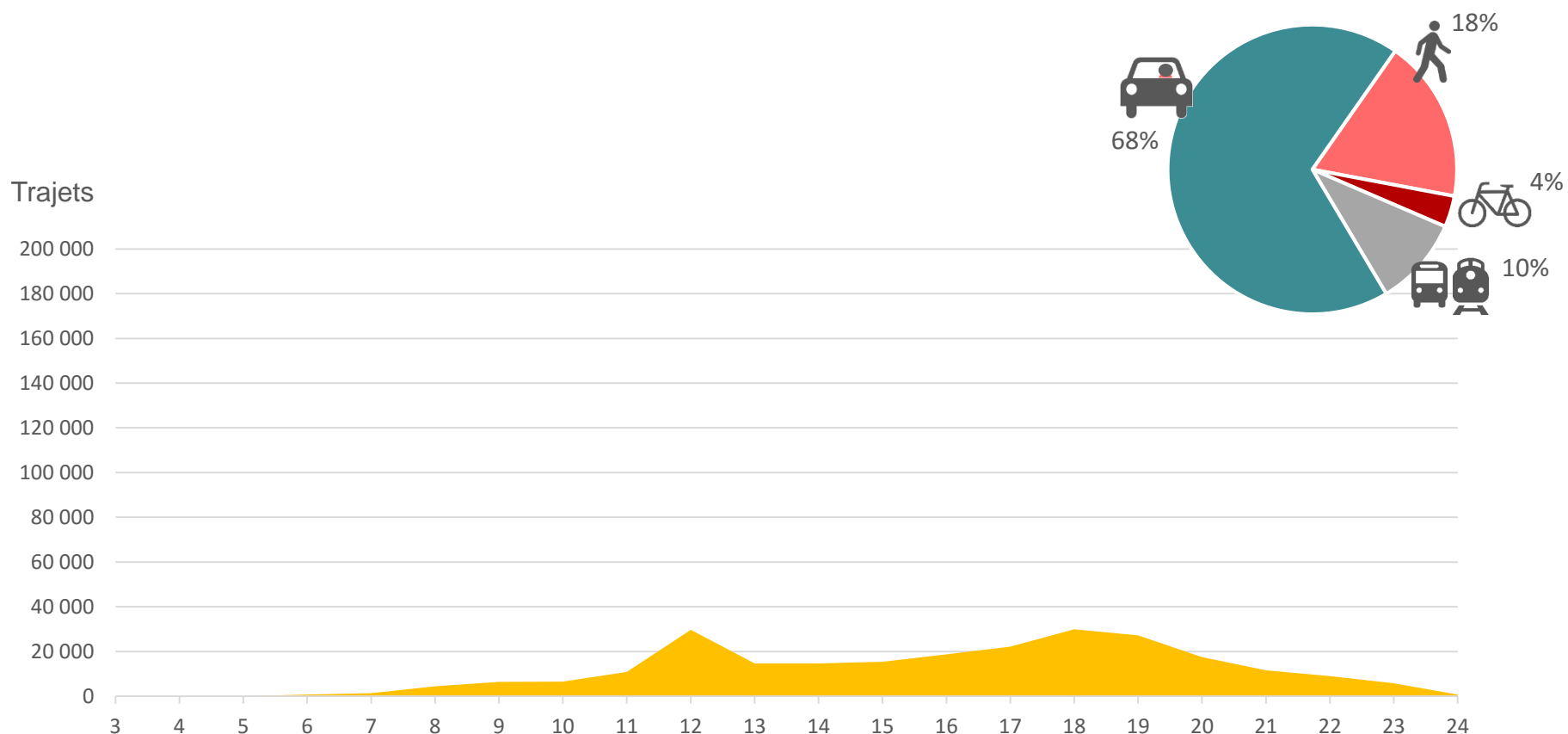
Trajets





Loisirs

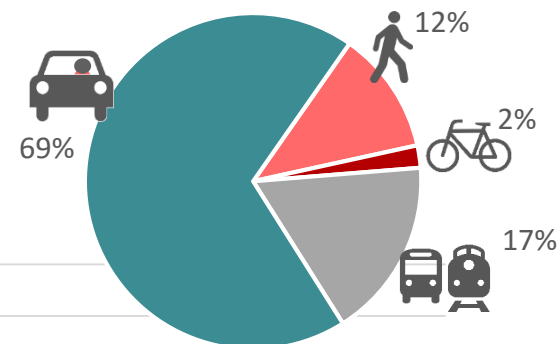
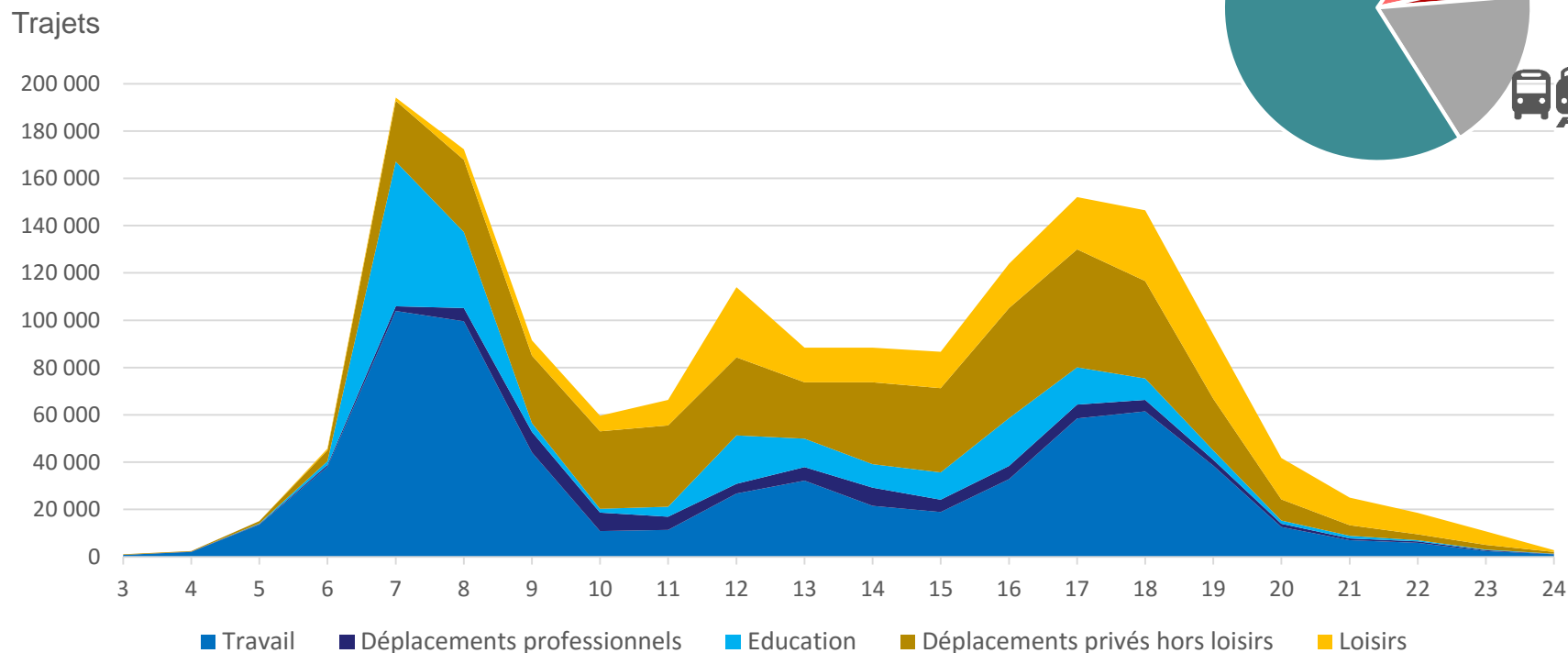
- En semaine, les trajets « loisirs » se font logiquement en-dehors des heures de travail ou de classe.
- La marche à pied et le vélo ont des parts modales plus importantes pour ce type de trajet.





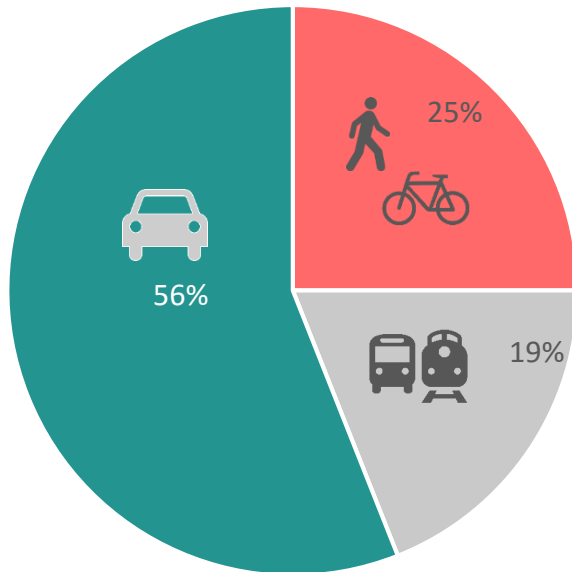
Total

- Le cumul de tous les trajets montre trois pointes journalières:
- La pointe matinale est exacerbée par la coïncidence des flux « domicile-travail » et « éducation ».
- Les pointes de l'heure de midi et du soir, moins accentuées, se composent pour moitié du retour du travail ou de l'école et pour moitié de trajets privés.



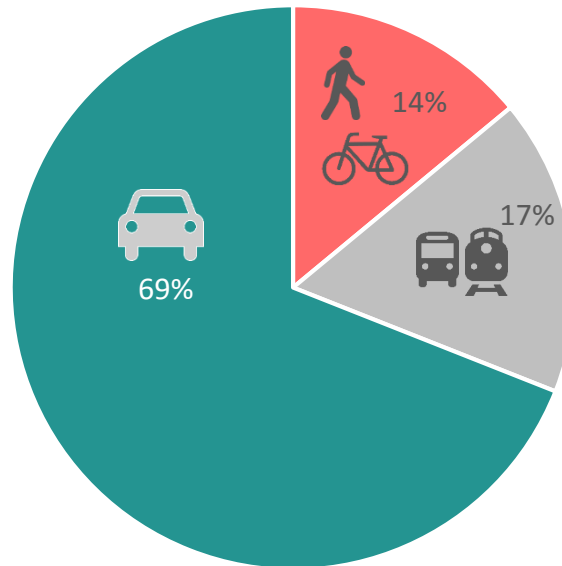


Objectif MODU (2012) pour 2020



Les objectifs de partage modal fixés en 2012 par la stratégie MODU pour l'horizon 2020 sont de 25% pour les mobilités actives, de 19% pour les transports en commun (équivalent à 25% des déplacements motorisés) et de 56% pour la voiture particulière (équivalent à 75% des déplacements motorisés).

Partage modal Luxmobil 2017



Ce modal split reprend chacune des différentes étapes qui composent un trajet multimodal, hormis la marche à pied. Celle-ci n'est comptée que si la totalité du déplacement est faite à pied. Les transports en commun représentent 20% des trajets motorisés.

Objectif MODU (2018) pour 2025



La mise à jour de la stratégie pour une mobilité durable en 2018 fixera, pour l'horizon 2025, des objectifs de partage modal spécifiques (par motif, contexte urbain etc. du trajet) et présentera une boîte à outils pour atteindre ces objectifs.

Partage modal: Méthode de calcul



 Trajet non comptabilisé

 Trajet comptabilisé

Le partage modal des pages précédentes est calculé en ignorant toutes les étapes réalisées à pied de trajets combinés. Seulement les trajets réalisés exclusivement à pied sont pris en compte. Si l'accès piéton à un autre mode de transport est pris en compte, les parts modales passent à 26% pour les mobilités actives, à 15% pour les transports en commun et à 59% pour la voiture particulière.



Merci pour votre attention.