

# Interreg



EUROPEAN UNION

## Expériences et résultats des projets de coopération européenne période 2014-2020

T R A N S P O R T S &  
M O B I L I T É



*Vue d'ensemble des projets  
avec une participation d'acteurs luxembourgeois  
dans le domaine des transports et de la mobilité*



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère de l'Énergie et de  
l'Aménagement du territoire

Département de l'aménagement  
du territoire

## Préface

Le Luxembourg se situe au cœur d'une région frontalière dynamique, caractérisée par des flux importants de frontaliers et de marchandises empruntant chaque jour un réseau de transport dense, certes saturé par endroits, mais en constante amélioration. De ce fait, la mobilité ne s'arrête pas aux frontières nationales et impacte fortement les niveaux transfrontaliers et transnationaux et donc le quotidien des citoyens qui y vivent et circulent pour des raisons à la fois professionnelles et privées. En effet, la mobilité en tant que service étatique d'intérêt général est une condition à la qualité de vie, à l'attractivité économique et à la compétitivité de la Grande Région et au-delà. Les défis à relever dans le domaine des transports et de la mobilité sont aussi bien de nature économique, sociale et environnementale, revêtant une importance particulière pour l'aménagement du territoire. La question centrale réside dans le caractère durable de la mobilité, plus particulièrement dans l'interconnexion entre des offres durables de transport et une amélioration de leur qualité.

Les défis liés à la mobilité et au transport requièrent une coopération continue aux niveaux européen et mondial, mais aussi à l'échelle transnationale et grand régionale afin de développer des réponses efficaces pour garantir une transition durable vers une mobilité répondant aux besoins de nos bassins de vie et de travail ainsi que de préservation de l'environnement. Dans ce contexte, les divers projets menés dans le cadre des programmes Interreg financés par l'Union européenne constituent des exemples probants et représentent l'accomplissement de mesures très concrètes au Luxembourg. De très nombreux acteurs luxembourgeois collaborent activement avec d'autres acteurs et partenaires de la Grande Région et de l'Europe, garantissant ainsi la mise en place de projets pérennes. L'important est donc de se trouver et de s'apporter mutuellement du savoir-faire et de l'expérience, de travailler les uns avec les autres et de dégager les meilleures solutions possibles qui répondent aux besoins actuels sans compromettre nos générations futures.

Les projets de mobilité sont étroitement liés aux thématiques de l'énergie, du changement climatique et de l'aménagement du territoire ; raison pour laquelle certains projets européens traitant de ces sujets figurent déjà dans les brochures précédentes. La présente brochure énumère l'ensemble des projets Interreg en cours dans le domaine de la mobilité et des transports. Depuis le lancement des programmes Interreg, les questions liées à cette vaste thématique ont progressivement pris une place importante dans la coopération. Au Luxembourg, la stratégie pour une mobilité durable Modu 2.0, ainsi que la gratuité des transports publics depuis le 1<sup>er</sup> mars 2020 témoignent de la volonté gouvernementale dans la perspective d'un développement durable de la mobilité respectueux de l'environnement et au service des citoyens et navetteurs.

Les résultats concrets des projets présentés dans cette brochure prennent aussi bien la forme de stratégies que de mises en œuvres communes d'offres et d'infrastructures de transport, apportant une plus grande visibilité et reconnaissance à l'engagement de tous les acteurs. Ils n'en demeurent pas moins un témoignage fort de la valeur ajoutée qu'apporte la coopération européenne.

**Claude Turmes**

Ministre de l'Aménagement du territoire

**François Bausch**

Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

# Sommaire

<b>I</b>	<b>Introduction</b> .....	4
<b>II</b>	<b>Projets Interreg avec participation luxembourgeoise</b> .....	6
	ABACTIV ! .....	7
	LAST MILE.....	8
	MMUST .....	9
	Mobilité-3-frontières .....	10
	Nouvelle construction ferry Oberbillig .....	11
	TERMINAL .....	12
<b>III</b>	<b>Interreg Europe – Policy Learning Platform</b> .....	13
	Knowledge hub – Policy briefs .....	14
	Good practice database .....	14
	Webinar recordings.....	15
<b>IV</b>	<b>ESPON – European Spatial Planning Observatory Network</b> .....	16
	STISE Sustainable Transport Infrastructure in the Strategic urban region Eurodelta .....	16
	IRIE Interregional relations in Europe .....	17

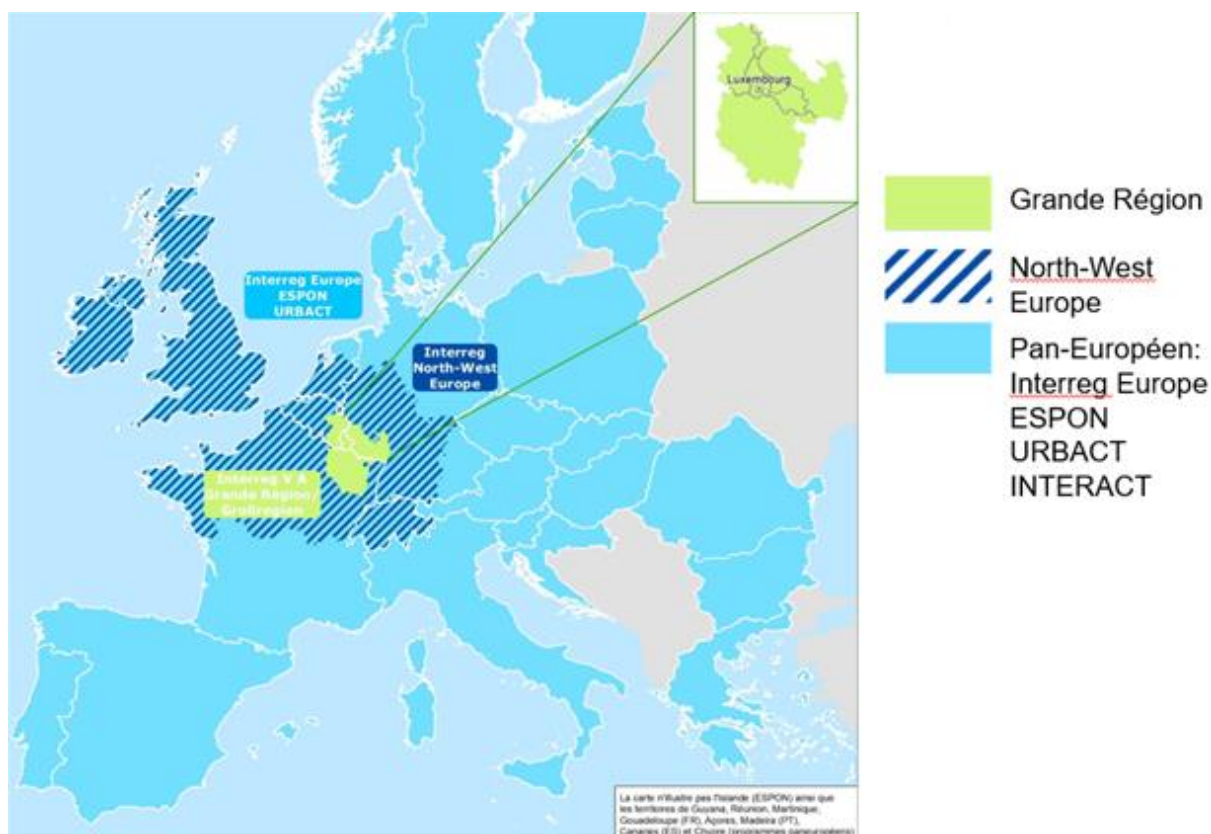
**NB : Cette brochure présente le dernier état des lieux jusqu'en mars 2022 de la mise en œuvre de projets Interreg au Luxembourg.**

## I Introduction

En tant que partie intégrante de la politique de cohésion de l'Union européenne, la coopération territoriale européenne (CTE)/Interreg constitue depuis les années 1990 son principal instrument afin de répondre aux défis qui se posent de part et d'autre des frontières nationales et qui souvent les traversent. En conséquence de cette transversalité commune et partagée, ces défis sont souvent synonymes d'opportunités à saisir ensemble en dégagant opportunément une solution commune. C'est dans cette logique de coopération que s'inscrivent les programmes Interreg : faire des difficultés des occasions en trouvant en elles-mêmes les solutions de progrès.

Le Luxembourg fait partie de six programmes CTE, dont notamment

- le programme [Interreg Grande Région](#) visant la coopération transfrontalière,
- le programme [Interreg Europe du Nord-Ouest](#) visant la coopération transnationale et
- le programme [Interreg Europe](#) qui vise la coopération pan-européenne.



La coopération pan-européenne inclut également

- le programme [URBACT](#),
- le programme d'observation territoriale [ESPON](#) et
- le programme [Interact](#) (soutien des programmes Interreg et des stratégies macro-régionales).

En tant qu'acteur public chargé de la coopération territoriale du Grand-Duché de Luxembourg, le [Département de l'aménagement du territoire \(DATer\)](#) du Ministère de l'Énergie et de l'Aménagement du territoire coordonne la mise en œuvre de ces programmes de coopération européenne sur le territoire luxembourgeois.

Un nombre élevé d'opérateurs luxembourgeois - publics et privés - participent activement dans des projets de coopération territoriale de part et d'autre de la frontière. Ces projets couvrent les secteurs/domaines sélectionnés en concordance avec les stratégies respectives des six programmes. Le but affiché de la présente brochure vise à (dé)montrer, à l'aide des projets concrets menés pendant la période de programmation 2014-2020, toute la valeur ajoutée pérenne des programmes communautaires et des projets qui en découlent : diversité thématique et sectorielle sont à la une dans cette publication en ce qui concerne le domaine du transport et de la mobilité.

Étant donné que les programmes de coopération de la période de programmation 2014 – 2020 touchent lentement à leur fin, le DATer a souhaité dresser un bilan prévisionnel des projets réalisés et contribuer de la sorte à une plus grande et meilleure visibilité des réalisations tangibles atteintes grâce aux fonds de coopération territoriale européenne. Par le biais d'une approche thématique, cette brochure permet à un public ciblé et expert d'explorer des éventuelles synergies avec des initiatives nationales existantes, de capitaliser sur les résultats que ces initiatives ont déjà atteints et de les rallier à des stratégies et politiques de développement national. Bien évidemment, la présente brochure souhaite également toucher et éveiller l'intérêt du grand public et de la presse pour le domaine précité en particulier et pour les programmes communautaires en général : cette démarche d'information demeure primordiale en vue de sensibiliser davantage les citoyens à la construction européenne et de renforcer leur sentiment d'appartenance à ces espaces qui leurs sont communs et qu'ils se doivent de partager sans restrictions.

De plus amples informations sur la participation du Grand-Duché de Luxembourg aux programmes Interreg sont disponibles sur [FEDER, Fonds européens Grand-Duché de Luxembourg](#). Vous y trouverez également nos brochures sur le thème de [l'énergie](#) ainsi que de [l'environnement et de l'économie circulaire](#).

## II Projets Interreg avec participation luxembourgeoise

<b>ABACTIV !</b> - Alzette Belval, à vélo et à pied!.....	7
<b>LAST MILE</b> - Sustainable mobility for the last mile in tourism regions.....	8
<b>MMUST</b> - Modèle MUltimodal et Scénarios de mobilité Transfrontaliers .....	9
<b>Mobilité-3-frontières</b> - Mobilité douce domicile/travail sur l'agglomération des 3 frontières .....	10
<b>Nouvelle construction ferry Oberbillig</b> - Nouvelle construction d'un ferry à propulsion électrique entre Oberbillig (Allemagne) et Wasserbillig/Mertert (Luxembourg) .....	11
<b>TERMINAL</b> - Minibus électriques automatisés pour les navetteurs transfrontaliers .....	12

**NB: D'autres projets traitant de la thématique du transport et de la mobilité peuvent être consultés dans la [brochure sur le thème de l'énergie](#), à savoir les projets Interreg :**

- CleanMobilEnergy – Clean mobility and energy for cities
- RIVER – Non-carbon riverboat powered by combustion engines.

**Défis**

- La congestion routière au sein de l’agglomération d’Alzette Belval aux heures de pointe nécessite la mise en œuvre de solutions alternatives à la voiture individuelle.

**Objectifs**

- Améliorer l’accès au marché du travail en Grande Région en offrant une alternative à la voiture (parkings à vélo, location courte ou longue durée, entretien de matériel...) permettant ainsi au plus grand nombre d’envisager un emploi par-delà la frontière.
- Développement de la mobilité douce dans les zones frontalières de proximité par la mise en place d’un premier réseau cohérent de voies cyclables et piétonnes.
- Proposition d’alternatives durables à la voiture individuelle pour les déplacements des travailleurs et des étudiants transfrontaliers en prévoyant la mise en place de parkings à vélo sécurisés à des points stratégiques tels que les gares, parkings relais ou arrêts de bus afin de favoriser l’interopérabilité pour les déplacements domicile-travail et les connexions cyclables entre les infrastructures existantes.
- Amélioration de l’information sur les nouvelles offres transfrontalières en matière de mobilité douce.
- Prise de contact avec les employeurs pour encourager la mise en place de plans de mobilité entreprise



©Commune de Schifflange

**Résultats escomptés/acquis**

- Réalisation de voies dédiées (pistes spécifiques et zone de rencontre) et organisation de stationnement sécurisé des vélos.
- Développement d’un système de signalétique piéton et cycliste clair et lisible pour faciliter les déplacements dans l’agglomération transfrontalière.
- Développement d’une offre de services à la mobilité : bornes de vélo en libre-service, location longue durée, stations de réparation et entretien sur l’ensemble du territoire transfrontalier.

**Contexte luxembourgeois**

- **La stratégie pour une mobilité durable "Modu 2.0"** (2018) vise entre autres à encourager la mobilité douce pour les trajets domicile-travail.
- Le [3<sup>e</sup> Plan National pour un développement durable](#) pour la période 2021-2030 vise entre autres à assurer une mobilité durable.

<b>Opérateurs LU</b>	Commune de Mondercange Michel Hames <a href="mailto:michel.hames@mondercange.lu">michel.hames@mondercange.lu</a>	Commune de Sanem Fernand Heischbourg <a href="mailto:fernand.heischbourg@suessem.lu">fernand.heischbourg@suessem.lu</a>
	Commune de Schifflange Guy Spanier <a href="mailto:guy.spanier@schifflange.lu">guy.spanier@schifflange.lu</a>	
<b>Partenariat</b>	5 opérateurs issus de 2 pays (LU, FR)	
<b>Budget</b>	Budget total : 4 907 147 € / Budget total Luxembourg: 2 247 353 € Dont cofinancement européen (FEDER): 1 078 037 € (48,6%)	
<b>Durée</b>	01/2019 – 12/2022	
<b>Site Web</b>	<a href="http://gectalzetebelval.eu/avec-le-soutien-dinterreg-va-grande-region/alzette-belval-a-velo-et-a-pied/">http://gectalzetebelval.eu/avec-le-soutien-dinterreg-va-grande-region/alzette-belval-a-velo-et-a-pied/</a>	

## LAST MILE

### Sustainable mobility for the last mile in tourism regions



#### Défis

- Voyager de manière durable dans les zones rurales constitue souvent un défi pour les habitants ainsi que pour les touristes : d'une part, en raison des problèmes logistiques pour gérer la dernière étape jusqu'à leur destination par les transports publics, et d'autre part, le défi de se déplacer dans la zone rurale par exemple pendant les vacances.

#### Objectifs

- Trouver des solutions de transport flexibles pour le « dernier kilomètre » répondant aux besoins des touristes ainsi que des habitants dans le Parc Naturel de la Haute Sûre.
- Analyser les conditions-cadres et les barrières nationales et régionales, les défis de la mise en œuvre et du fonctionnement de solutions flexibles.
- LAST MILE vise, entre autres, à montrer comment un cadre institutionnel solide peut faciliter la mise en place de transports particulièrement adaptés à la demande (publics, partagés, mutualisation).



© Naturpark Öewersauer

#### Résultats escomptés/acquis

- Analyse de la situation actuelle dans le Parc Naturel de la Haute-Sûre afin d'identifier les besoins concrets et les obstacles possibles dans la région
- Développement d'un projet de mobilité adapté aux conditions et aux besoins locaux et pouvant être mis en œuvre à l'avenir en harmonie avec les systèmes de transport existants et prévus.
- Propositions concrètes lors de l'implémentation de nouveaux systèmes de transport flexibles (FTS), respectivement leur inclusion dans les projets futurs.
- Aménagement d'un service de navette saisonnier/temporaire au Lac de la Haute-Sûre (uniquement de façon saisonnière ou à des occasions spécifiques) avec itinéraires et arrêts fixes, principalement sur de petites distances.
- Evaluation de deux bonnes pratiques FTS. L'une d'elles est le Bummelbus qui est la solution de transport à la demande soutenant en outre l'intégration sociale et professionnelle. L'autre, le Night Rider System, propose des transports en soirée et de nuit le week-end.

#### Contexte luxembourgeois

- **La stratégie pour une mobilité durable "Modu 2.0"** (2018) vise entre autres à renforcer le réseau de transport public principal par des services flexibles afin d'améliorer l'accessibilité des zones périphériques.
- Propositions à faire en vue du **réaménagement des horaires RGTR** au niveau national.

<b>Opérateurs LU</b>	Parc Naturel de la Haute Sûre Christine Lutgen <a href="mailto:christine.lutgen@naturpark-sure.lu">christine.lutgen@naturpark-sure.lu</a>
<b>Partenariat</b>	7 opérateurs issus de 6 pays (LU, AT, BG, ES, PL, SK)
<b>Budget</b>	Budget total : 1 882 983 € / Budget total Luxembourg: 247 059 € Dont cofinancement européen (FEDER): 210 000 € (85%)
<b>Durée</b>	04/2016 – 03/2023
<b>Site Web</b>	<a href="http://www.interregeurope.eu/lastmile">www.interregeurope.eu/lastmile</a>



### Problèmes à résoudre

- Les flux de frontaliers dans la Grande Région génèrent une pression extrêmement forte sur les systèmes de transport. De plus, l'organisation de la mobilité transfrontalière est régulièrement confrontée à des décisions unilatérales.

### Objectifs

- Construire un socle commun de connaissances partagées entre les différents acteurs de la mobilité par la capitalisation des données existantes et la collecte des éléments manquants à la connaissance du fonctionnement du territoire transfrontalier.
- Mettre en réseau les acteurs du transport transfrontalier, afin d'assurer la pérennité de leur coopération.
- Disposer d'une vision complète et partagée à moyen terme (2030 et 2040) des projets existants et des différents scénarios de développement.
- Mettre à disposition des acteurs transfrontaliers et ayant compétence à agir en matière de mobilité, un outil de modélisation et un espace d'évaluation et d'aide à la décision pérenne partagé par tous ces acteurs.



©MMTP

### Résultats escomptés/acquis

- Construction d'une base de données unique et harmonisée décrivant les déplacements actuels des résidents du périmètre d'étude à partir des données disponibles et des enquêtes réalisées dans MMUST.
- Construction d'un modèle de simulation des déplacements quotidiens qui doit permettre de reconstituer la demande de déplacements et l'offre de transport global selon les spécifications validées par l'ensemble des partenaires.
- Calage du modèle visant à vérifier la bonne reproduction des comportements actuels afin d'être capable de simuler les comportements futurs de déplacement en fonction de différents développements sociaux et économiques.
- Simulation et évaluation des différents scénarios prospectifs, sur la base d'hypothèses d'évolution du territoire d'étude et tests des différentes hypothèses économiques, démographiques et d'évolution éventuelle de comportements individuels à intégrer dans les simulations du modèle de trafic.
- Rendre les données et résultats compatibles avec les autres outils utilisés par chaque opérateur.

### Contexte luxembourgeois

- La stratégie pour une mobilité durable "[Modu 2.0](#)" (2018) vise entre autres à encourager la mobilité douce et les transports en commun pour les déplacements domicile-travail et domicile-école notamment.
- Le [3<sup>e</sup> Plan National pour un développement durable](#) pour la période 2021-2030 vise entre autres à assurer une mobilité durable.

<b>Opérateurs LU</b>	LISER Philippe Gerber <a href="mailto:philippe.gerber@liser.lu">philippe.gerber@liser.lu</a>	Ministère de la Mobilité et des Travaux Publics Julien Schiebel <a href="mailto:Julien.Schiebel@mob.etat.lu">Julien.Schiebel@mob.etat.lu</a>
<b>Partenariat</b>	6 opérateurs issus de 3 pays (LU, FR, BE)	
<b>Budget</b>	Budget total : 2 875 601 € / Budget total Luxembourg: 1 422 600 € Dont cofinancement européen (FEDER): 853 560 € (60%)	
<b>Durée</b>	01/2018 – 12/2022	
<b>Site Web</b>	<a href="https://www.mmust.eu/">https://www.mmust.eu/</a>	

**Défis**

- Le point triple entre la France, la Belgique et le Luxembourg (Messancy, Athus, Rodange et Longwy) constitue l'un des points frontières de la Grande Région où les flux transfrontaliers sont les plus denses. Une très grande majorité des flux domicile/travail se réalise en voiture individuelle, ce qui encombre de plus en plus un réseau déjà fortement saturé.

**Objectifs**

- Aménager un itinéraire doux entre les gares frontalières de l'agglomération des Trois Frontières, dont celle de Rodange et son futur P+R (1800 places à l'horizon 2021).
- Connecter entre eux les réseaux de promenades et de pistes cyclables existants.
- Encourager les milliers de travailleurs frontaliers résidant à proximité de ces gares à délaissier leur voiture au profit de l'intermodalité vélo/train pour se rendre sur leur lieu de travail, notamment dans les grands pôles d'emplois que sont Luxembourg-Ville et Esch-sur-Alzette.



©Commune de Pétange

**Résultats escomptés/acquis**

- Définition de l'itinéraire souhaité en coordination avec les opérateurs du projet et les acteurs des transports en commun (définition du type de revêtement, acquisition de terrains, planification des travaux).
- Réalisation de l'itinéraire sur les trois versants par le biais de passation de marchés publics de travaux.
- Equipement de l'itinéraire (balisage, mobilier, éléments de sécurisation, abris vélos sécurisés).

**Contexte luxembourgeois**

- **La stratégie pour une mobilité durable "Modu 2.0"** (2018) vise entre autres à encourager la mobilité douce pour les trajets domicile-travail.
- Le **3<sup>e</sup> Plan National pour un développement durable** pour la période 2021-2030 vise entre autres à assurer une mobilité durable.

<b>Opérateurs LU</b>	Commune de Pétange Adèle Schaaf <a href="mailto:Adele.Schaaf@petange.lu">Adele.Schaaf@petange.lu</a>
<b>Partenariat</b>	5 opérateurs issus de 3 pays (LU, FR, BE)
<b>Budget</b>	Budget total : 8 338 087 € / Budget total Luxembourg: 631 950 € Dont cofinancement européen (FEDER): 299 722 € (47,43%)
<b>Durée</b>	01/2017 – 12/2022
<b>Site Web</b>	<a href="http://www.interreg-gr.eu/wp-content/uploads/2021/02/Mobilite-douce-3-frontieres_FR_Description.pdf">http://www.interreg-gr.eu/wp-content/uploads/2021/02/Mobilite-douce-3-frontieres_FR_Description.pdf</a>

## Nouvelle construction ferry Oberbillig Nouvelle construction d'un ferry à propulsion électrique entre Oberbillig (Allemagne) et Wasserbillig/Mertert (Luxembourg)

### Défis

- Le pont frontalier à Wellen est utilisé quotidiennement par 13.000 véhicules de travailleurs frontaliers (dans les deux sens) et atteint, lors des heures de pointe, les limites de ses capacités.

### Objectifs

- Réduction des distances et optimisation des flux transfrontaliers quotidiens, et également pour tout autre trafic individuel en évitant la déviation via le pont de Wellen.
- Réduction du trafic des deux côtés sur la B419 et la N1 aux heures de pointe.
- Faciliter, respectivement améliorer de la mobilité douce par l'utilisation du bac (bicyclettes).



©Commune de Mertert

### Résultats escomptés/acquis

- Planification du nouveau ferry écologique sur la base des décisions des deux conseils communaux avec l'assistance du bureau d'études Buchloh de Unkel (D), spécialisé dans la technique navale.
- Lancement d'un appel d'offres à l'échelle de l'UE pour la construction d'un ferry.
- Construction et mise en service du nouveau ferry.
- Mise hors service de l'ancien ferry.

### Contexte luxembourgeois

- La stratégie pour une mobilité durable "Modu 2.0"** (2018) vise entre autres à encourager la mobilité douce pour les trajets domicile-travail.
- Le [3<sup>e</sup> Plan National pour un développement durable](#) pour la période 2021-2030 vise entre autres à assurer une mobilité durable.

<b>Opérateur LU</b>	Commune de Mertert <a href="mailto:info@mertert.lu">info@mertert.lu</a>
<b>Partenariat</b>	2 opérateurs issus de 2 pays (LU, DE)
<b>Budget</b>	Budget total : 1 556 846 € / Budget total Luxembourg: 778 423 € Dont cofinancement européen (FEDER): 329 580 € (42,34%)
<b>Durée</b>	05/2015 – 12/2017
<b>Site Web</b>	<a href="http://www.interreg-gr.eu/fr/news/resultats-du-projet-nouvelle-construction-ferry-sankta-maria-ii/">http://www.interreg-gr.eu/fr/news/resultats-du-projet-nouvelle-construction-ferry-sankta-maria-ii/</a>

## TERMINAL

### Minibus électriques automatisés pour les navetteurs transfrontaliers

#### Défis

- La mobilité est un des enjeux prioritaires pour un développement économique durable dans la Grande Région (GR). Afin de remédier aux embouteillages, il faut repenser les concepts de mobilité traditionnels en les combinant avec des technologies innovantes.

#### Objectifs

- Examiner les possibilités d'automatisation des moyens de transport routier dans le trafic transfrontalier et préparer leur déploiement progressif dans des projets pilotes sur les axes Creutzwald-Überherrn et Thionville-Luxembourg.
- Mettre en circulation une navette autonome sur la ligne Creutzwald-Überherrn.
- Evaluer la possibilité de transposer des concepts de mobilité testés à d'autres itinéraires et zones de la Grande Région.
- Tester une application de mobilité à la demande entre le Luxembourg et la France.
- Rédiger une note d'orientation sur l'introduction de connexions transfrontalières automatisées des transports publics pour les entreprises de transport.
- Formuler des recommandations pour l'action politique, qui ouvriront des marges de manœuvre dans la gestion de la politique de mobilité pour la mobilité transfrontalière des travailleurs.



©Université du Luxembourg

#### Résultats escomptés/acquis

- Déterminer les conditions générales d'utilisation des véhicules autonomes et connectés, en particulier les navettes, en accordant une attention particulière aux différences nationales.
- Créer les conditions préalables d'infrastructure par la définition d'une architecture de communication sécurisée et fiable entre les véhicules, l'environnement (contrôle de la signalisation) et une solution de cloud computing qui collecte les données des véhicules pour une évaluation ultérieure.
- Mettre en place une navette conventionnelle équipée de capteurs afin de récolter les données pertinentes pour la simulation d'une application automatisée.
- Evaluer l'opération d'essai en ce qui concerne l'acceptation et la satisfaction des utilisateurs.
- Analyser le potentiel et la transférabilité du modèle.

#### Contexte luxembourgeois

- La **stratégie pour une mobilité durable "Modu 2.0"** (2018) vise entre autres à encourager la mobilité douce pour les trajets domicile-travail.
- Le [3<sup>e</sup> Plan National pour un développement durable](#) pour la période 2021-2030 vise entre autres à assurer une mobilité durable.

<b>Opérateurs LU</b>	Université du Luxembourg - Interdisciplinary Centre for Security, Reliability and Trust Raphael Frank <a href="mailto:raphael.frank@uni.lu">raphael.frank@uni.lu</a>
<b>Partenariat</b>	6 opérateurs issus de 3 pays (LU, FR, DE)
<b>Budget</b>	Budget total : 3 092 585 € / Budget total Luxembourg: 557 039 € Dont cofinancement européen (FEDER): 330 653 € (59,6%)
<b>Durée</b>	01/2019 – 09/2022
<b>Site Web</b>	<a href="https://terminal-interreg.eu/fr/un-projet-phare-pour-la-mobilite-dans-la-grande-region/">https://terminal-interreg.eu/fr/un-projet-phare-pour-la-mobilite-dans-la-grande-region/</a>

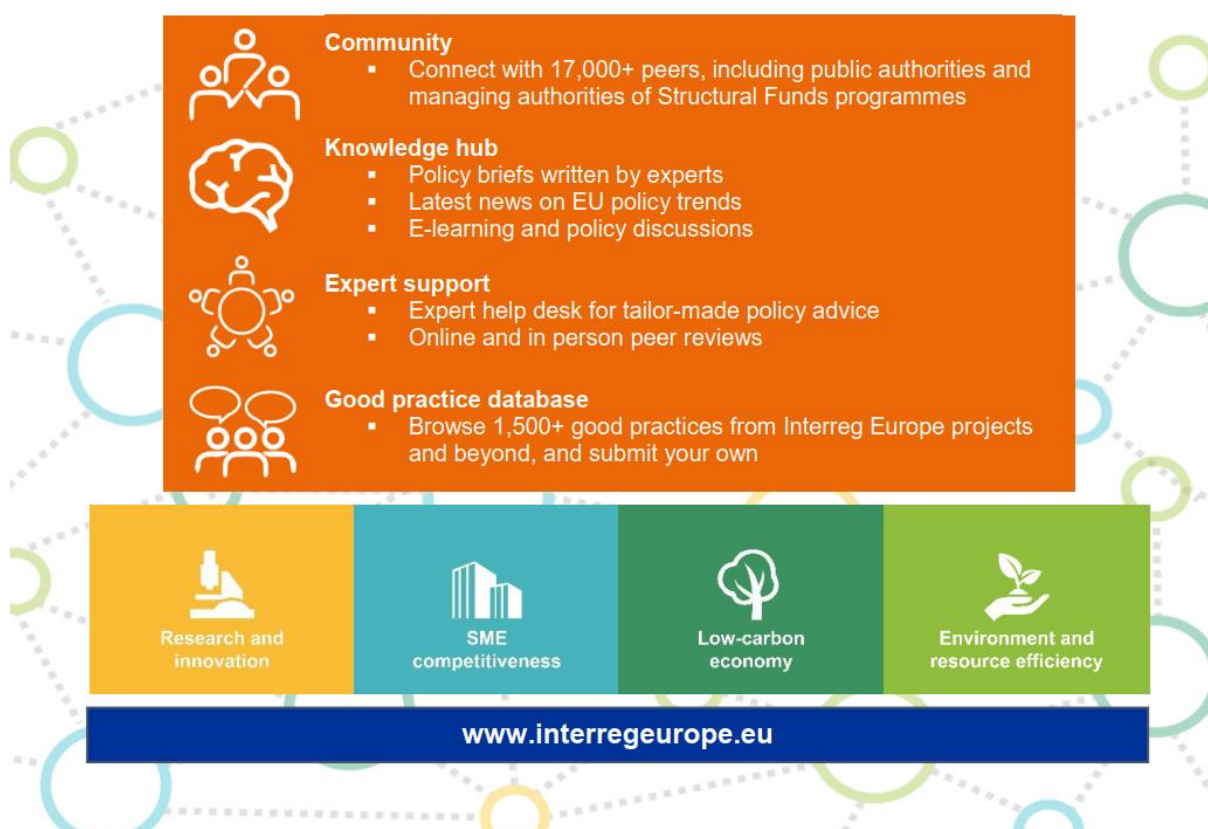
### III Interreg Europe – Policy Learning Platform

Le programme Interreg Europe a lancé des services gratuits dans le cadre du « [Policy Learning Platform](#) » pour soutenir l'échange à travers l'Europe afin d'améliorer la performance des politiques régionales.



## Interreg Europe's Policy Learning Platform

The platform aims to **boost policy learning and capitalisation** on regional development practices across Europe through **expert support** and a **community of peers**.



[www.interregeurope.eu/policylearning/](http://www.interregeurope.eu/policylearning/)

## Knowledge hub – Policy briefs

Les experts de la « Policy Learning Platform » du programme Interreg Europe fournissent des analyses sur les projets des quatre priorités du programme dans le contexte des politiques courantes en Europe. Ils publient régulièrement des articles et des notes politiques ainsi que les résultats de leur travail en collaboration avec les membres de la communauté.

Voici quelques exemples de « Policy briefs » dans le domaine du transport et de la mobilité

- Promoting [active modes of transport](#)
- [Cycling cities](#)
- Improving the [convenience of public transport](#)
- [Demand responsive transport](#)
- Promoting [e-mobility](#)
- Planning for [sustainable urban mobility](#)
- Sustainable [Urban mobility plans](#)
- Sustainable [Urban logistics](#)

## Good practice database

Dans la « [Good practice database](#) » vous pouvez rechercher les bonnes pratiques liées au domaine du transport et de la mobilité. Voici quelques exemples de bonnes pratiques sélectionnées provenant de différentes régions en Europe. Une personne de contact est indiquée pour chaque « good practice » pour les questions et les informations complémentaires.

### Mobility and transport

- [Mobility Innovation Center](#) - public sector cooperation to find solutions for own purposes and to foster the development of transport start-ups and SMEs.
- Employers stimulate the sustainable transport of their employees by [offering pilot deals](#) for public transport, (electric) bikes, carpooling, etc.
- A [regional ecosystem in the transport sector](#) focused on SMEs.
- [Venture Capital Fund to invest in Transport](#) & Communication dedicated to promote sustainable mobility and environmentally-friendly transport
- Fostering regional cooperation and capacity building for [Sustainable Urban Mobility Plans](#) (SUMPs) – the REFORM project
- [Passenger information](#) with Text-To-Speech embedded module for more convenient access and comfort for all at bus stops – particularly interesting for people with disabilities
- [Incentives for promoting e-vehicles](#) in the city, mainly “last mile” and other service sectors
- Co-creating and implementing a [Personal Carbon Trading](#) (PCT) scheme to promote sustainable and low-carbon mobility to reduce traffic emission.
- innovative [traffic management modules](#) that fit within a new, flexible, common architecture for traffic centers – CHARM

## Webinar recordings

### Mobilité

[Demand-responsive transport](#)

[E-Mobility](#)

[Rollout of charging infrastructure](#)

[Integrating e-mobility into territorial planning](#)

[Behaviour change for sustainable mobility](#)

### Cyclisme

[Strategic planning for cycling](#)

[Infrastructure development for cycling](#)

[Specifications for shared, cycling and public realm surfaces](#)

[Cycling tourism](#)

[Cargobikes for the last mile](#)

[Cost-benefit-analysis of bicycles versus cars](#)

### Divers

[Impact of transport electrification](#)

[Tackling the urban freight logistics challenge](#)

[Clean public transport](#)



## IV ESPON – European Spatial Planning Observatory Network

**ESPON** est un des quatre programmes pan-européens de la coopération territoriale européenne. L'objectif du programme est d'établir un réseau d'observation territoriale au niveau européen ainsi que de fournir à tous les niveaux aux décideurs politiques de nouvelles connaissances sur les incidences territoriales des politiques sectorielles et les tendances territoriales en Europe.



Les projets de recherche appliquée n'ont pas de « bénéficiaires » au sens traditionnel du terme, mais s'adressent à tous les États membres et États partenaires du programme ESPON.

### STISE

#### Sustainable Transport Infrastructure in the Strategic urban region Eurodelta

Ce projet concerne la région urbaine stratégique Eurodelta (SURE) qui comprend les bassins fluviaux inférieurs du Rhin, de la Meuse et de l'Escaut. L'objectif principal du projet est de savoir dans quelle mesure la zone SURE évolue vers une mobilité plus verte qui contribue aux objectifs de durabilité de l'UE, et donc vers des régions urbaines plus attractives et durables.

Bien que le projet ne couvre pas le Luxembourg, parce qu'il n'y a pas de partenaire luxembourgeois impliqué, le transport luxembourgeois est néanmoins étroitement lié aux corridors étudiés.

#### Informations générales sur le projet

<b>Équipe en charge de l'étude</b>	7 institutions issues de 4 pays (NL, BE, DE, FR )
<b>Études de cas/ Partenariat régional</b>	3 études de cas (Rhin-Waal (NL, DE), Rhin-Escaut (NL, BE), Lille-Bruxelles (FR, BE) )
<b>Budget</b>	Budget total du projet : 269.160 €
<b>Durée</b>	9/2020 – 8/2021
<b>Site Web</b>	<a href="https://www.espon.eu/sustainable-transport">https://www.espon.eu/sustainable-transport</a>



## IRIE

### Interregional relations in Europe

Le projet vise à fournir une compréhension paneuropéenne des (larges) interrelations entre les économies européennes au niveau régional. L'analyse des relations entre régions déterminera dans quelle mesure l'existence et l'intensité des circulations interrégionales sont des moteurs et/ou des obstacles au développement de la compétitivité et de la cohésion régionales.

Actuellement, le projet est à mi-parcours et se termine en avril 2022.

#### Informations générales sur le projet

<b>Équipe en charge de l'étude</b>	7 institutions issues de 6 pays (ES, PL, DE, NL, FI, EL)
<b>Études de cas/ Partenariat régional</b>	8 études de cas (Statistiques interrégionales dans l'UE : l'état de l'art ; Détail des flux routiers de marchandises entre l'Espagne et l'UE en mettant l'accent sur la frontière franco-espagnole/Frontière espagnole-portugaise ; Migrations transfrontalières à travers les frontières de l'UE (1994-2020). L'exemple des Frontières polono-ukrainienne et polono-biélorusse (y compris les effets du COVID19 sur les flux de migration) ; Les flux interrégionaux d'étudiants dans l'UE; Nouvelle fiche interrégionale pour les stratégies régionales de développement, le cas de la Navarre (ES) ; Impacts du COVID-19 sur les flux de transport aérien entre régions européennes ; Analyse systémique, scénarios et politique ; Relocalisation d'entreprises de la Grèce vers la Bulgarie pendant la crise économique : analyse spatiale et sectorielle )
<b>Budget</b>	Budget total du projet : 902,087.12 €
<b>Durée</b>	4/2020 – 4/2022
<b>Site Web</b>	<a href="https://www.espon.eu/programme/projects/espon-2020/applied-research/interregional-relations-europe">https://www.espon.eu/programme/projects/espon-2020/applied-research/interregional-relations-europe</a>

## Points de contacts et liens internet

### Interreg Grande Région (2014-2020)



**Point de contact Monsieur Wolf VON LEIPZIG**  
Ministère de l'Énergie et de l'Aménagement du territoire  
Département de l'aménagement du territoire  
[CplInterreg.GR@mat.etat.lu](mailto:CplInterreg.GR@mat.etat.lu)  
Tél. : (+352) 247-86944

### Interreg North-West Europe (2014-2020)



**Point de contact Madame Nicole SKIRDE-VURAL**  
Ministère de l'Énergie et de l'Aménagement du territoire  
Département de l'aménagement du territoire  
[CplInterreg.EuropeNwe@mat.etat.lu](mailto:CplInterreg.EuropeNwe@mat.etat.lu)  
Tél. : (+352) 247-86930

### Interreg EUROPE (2014-2020)



**Point de contact Madame Nicole SKIRDE-VURAL**  
Ministère de l'Énergie et de l'Aménagement du territoire  
Département de l'aménagement du territoire  
[CplInterreg.EuropeNwe@mat.etat.lu](mailto:CplInterreg.EuropeNwe@mat.etat.lu)  
Tél. : (+352) 247-86930

### ESPON (2014-2020)



**Point de contact Madame Remziye YILMAZ-BOZKUS**  
Ministère de l'Énergie et de l'Aménagement du territoire  
Département de l'aménagement du territoire  
[Remziye.Yilmaz@ext.mat.etat.lu](mailto:Remziye.Yilmaz@ext.mat.etat.lu)  
Tél. : (+352) 247-86922



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère de l'Énergie et de  
l'Aménagement du territoire

Département de l'aménagement  
du territoire

4, place de l'Europe  
L-1499 Luxembourg

Adresse postale:  
L-2946 Luxembourg  
Grand-Duché de Luxembourg

Tél.: (+352) 247-86917

Fax: (+352) 24 87 35 06

<https://amenagement-territoire.public.lu>

ÉDITEUR/COPYRIGHT

Département de l'aménagement du territoire, DATer  
Ministère de l'Énergie et de l'Aménagement du territoire

COPYRIGHT PHOTOS

Les photos de la page de garde proviennent de sources libres de droit.  
Les photos des fiches projets ont été mises à disposition par les projets des programmes Interreg.

Mars 2022