

➤ **Promouvoir la diversité fonctionnelle au sein des structures urbaines et rurales :**

- intégrer systématiquement les différentes fonctions spatiales (logements, emplois, approvisionnement, équipements collectifs, loisirs) dans les localités ou quartiers urbains,
- favoriser la ville et le centre-ville comme lieu de résidence
 - renforcer la disponibilité de logements et de terrains à bâtir au centre des localités,
- maintenir et développer des espaces de loisirs à proximité des lieux de résidence et des localités,
- éviter la création d'espaces monofonctionnels à l'écart des centres urbains,
- éviter un mitage excessif de l'espace, notamment dans les régions périurbaines et rurales
 - concentrer la croissance de la population dans des centres de développement et d'attraction,
 - développer un mode de construction plus dense afin d'économiser l'espace urbain,
 - éviter la construction linéaire le long des routes principales.

➤ **Renforcer les échanges à l'échelle de la région :**

- assurer un développement multifonctionnel des régions,
- maintenir et créer des emplois dans les régions rurales en fonction des besoins régionaux,
- promouvoir la création de circuits économiques régionaux assortis de circuits de transports correspondants,
- développer un réseau décentralisé de décharges pour déchets inertes de manière à réduire les déplacements des poids lourds.

2) Adapter les coûts du transport

➤ **Internaliser les coûts externes du transport dans le cadre de la libéralisation du secteur des transports :**

- augmenter progressivement le coût de la circulation automobile
 - développer au Luxembourg une taxe sur l'énergie et adapter le prix des carburants,
 - soutenir une harmonisation des taxes sur l'énergie au niveau européen,
 - introduire un système de péage sur les grands axes routiers,
- affecter le produit de l'internalisation des coûts externes au développement des transports en commun,



- réduire les nuisances liées à l'aviation
 - limiter les vols de nuit au minimum nécessaire,
 - soutenir, au niveau européen, une taxation du kérosène,
 - favoriser l'utilisation de la meilleure technologie disponible afin de réduire le bruit et les autres nuisances liées à l'aviation.

➤ **Différencier les coûts liés à la mobilité compte tenu des spécificités des régions rurales et urbaines :**

- établir un tarif modulé des primes d'assurances et des taxes de véhicules en vue de favoriser l'utilisation des transports en commun dans les agglomérations et de contenir les coûts de la mobilité dans les régions rurales.

3) **Limitier la consommation de terrain liée à la construction de routes et optimiser l'utilisation de l'infrastructure routière existante**

42

➤ **Eviter de nouvelles grandes extensions du réseau routier :**

- limiter les travaux concernant l'infrastructure routière à des extensions ponctuelles du réseau existant en vue d'achever les projets engagés, notamment en réalisant les maillons manquants au niveau local
 - poursuivre et actualiser la procédure engagée dans le cadre du projet de plan « contournement de localités » dans le contexte d'un plan sectoriel « transports »,
- assurer aux extensions ponctuelles précitées le respect des objectifs du développement durable et la conformité à ses critères fondamentaux : effet de délestage important, préservation des espaces de valeur naturelle et culturelle, relation coût-bénéfice optimale par rapport à d'autres solutions,...

➤ **Réduire et apaiser la circulation à l'intérieur des agglomérations :**

- adapter la gestion de l'espace de stationnement
 - diminuer le stationnement de longue durée en ville
 - réduire le nombre de places de stationnement privées et publiques au centre des villes,
 - remplacer l'obligation, pour les employeurs, de mettre à disposition de leur personnel des emplacements de stationnement par celle de présenter un concept de mobilité,



- utiliser les coûts résultant de la construction de places de stationnement comme base de référence pour définir les frais de stationnement (appliquer les coûts réels),
- permettre un accès au centre-ville uniquement en cas de disponibilité de places de stationnement libres,
- créer des « zones 30 » au niveau local.

➤ *Améliorer globalement l'efficacité du réseau routier disponible :*

- favoriser une utilisation plus pertinente des différentes catégories de routes selon les types de déplacement par une meilleure hiérarchisation du réseau routier
 - développer une signalisation routière appropriée,
 - assurer un entretien conséquent du réseau existant,
 - continuer à supprimer les « points noirs » du réseau routier,
 - éliminer les passages à niveau,
- améliorer l'utilisation des moyens de transport individuels
 - promouvoir le « car-pooling »,
 - développer le « car-sharing ».

43

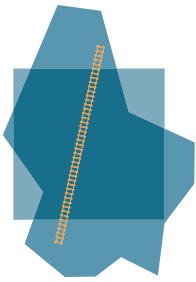
4) Développer l'utilisation des nouvelles technologies de l'information et de la communication

➤ *Promouvoir la substitution de la mobilité physique par l'utilisation des nouvelles technologies de l'information et de la communication :*

- développer un télétravail compatible avec les exigences sociales,
- promouvoir la création de télé-centres,
- promouvoir le télétravail par des campagnes de sensibilisation visant aussi bien la population que les entreprises,
- favoriser les vidéo-conférences pour réduire les trajets de longues distances,
- créer et maintenir une infrastructure de communication performante.

➤ *Favoriser une meilleure organisation des flux de transport :*

- développer des instruments de communication et d'information adéquats pour mieux guider la circulation routière en vue d'améliorer sa fluidité,
- améliorer la logistique dans le secteur du transport de marchandises en vue d'éviter les trajets à vide et en vue de concentrer les déplacements.



OBJECTIF POLITIQUE II

TRANSFERER LE TRAFIC SUR DES MODES DE TRANSPORTS RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT HUMAIN ET NATUREL

Objectifs prioritaires et mesures

1) Augmenter l'attractivité des transports en commun

➤ **Renforcer la part de marché des transports collectifs dans le système global des transports pour atteindre à moyen terme un modal-split de 25/75 :**

- développer le réseau des transports en commun sur l'ensemble du territoire,
- accorder la priorité aux transports collectifs dans les agglomérations urbaines
- étendre le réseau des voies réservées aux bus,
- donner la priorité aux transports en commun aux feux de signalisation,
- créer des offres différenciées en fonction de la répartition spatiale de la population
 - introduire des city-bus à l'intérieur des centres urbains régionaux et entre ces centres et leurs communes périphériques,
- développer le principe de la véricité des coûts en internalisant les coûts externes du trafic individuel.



➤ **Améliorer la qualité de l'offre en transports en commun :**

- améliorer le confort des transports collectifs par l'utilisation de matériel de transport moderne,
- augmenter la vitesse de croisière des trains par l'introduction de matériel performant (p.ex. trains pendulaires),
- offrir un meilleur service aux clients
 - offrir une restauration sur les longs trajets,
 - installer dans les gares des protections contre les intempéries,
 - améliorer l'attractivité des gares et haltes,
 - augmenter le nombre de points de vente de billets,
- maintenir des prix attractifs et abordables pour tous les groupes sociaux,
- adapter l'utilisation des transports publics aux besoins spécifiques des enfants, des handicapés, des personnes âgées et des familles nombreuses,
- adapter les horaires aux besoins des usagers et améliorer la compatibilité entre l'offre et la demande,

- moduler les cadences de manière plus flexible lors des révisions des plans horaires,
- réduire les temps d'attente aux points de correspondance entre différents modes de transport,
- améliorer les liaisons entre les transports collectifs régionaux en bus et en train,
- assurer une meilleure desserte par les transports en commun les samedis et dimanches.

➤ **Développer une politique d'information et de sensibilisation efficace :**

- améliorer l'information en matière de transports en commun,
- présenter une vue synoptique cohérente de l'ensemble du système des transports en commun,
- établir des horaires plus facilement compréhensibles,
- indiquer l'accès aux administrations et grands équipements par les transports en commun,
- intégrer de manière systématique l'information concernant l'accessibilité par transports en commun lors de l'annonce de manifestations,
- organiser régulièrement des campagnes de sensibilisation,
- utiliser les nouvelles technologies d'information et de communication pour les besoins d'information et de coordination en matière de transports en commun.



45

2) Développer la multimodalité du transport de personnes

➤ **Réorganiser le système des transports en commun par l'introduction du système train-tram :**

- assurer le rattachement du Findel et du Kirchberg au réseau ferroviaire existant par le train-tram,
- intégrer un concept de circulation du train-tram dans le projet de reconversion de Belval-Ouest,
- étudier la circulation du train-tram dans la « Nordstad »,
- étudier la circulation du train-tram dans l'agglomération de la Ville de Luxembourg (par exemple axe Bertrange-Strassen-Mamer),
- analyser l'introduction du train-tram dans les localités où les gares sont situées à une certaine distance du centre-ville ou des équipements publics,
- étudier la possibilité de faire circuler le train-tram dans un contexte transfrontalier (par exemple liaisons avec des villes comme Trèves, Thionville, Arlon, etc.),
- améliorer la cohérence entre les différents modes de transport
 - redéfinir la répartition des missions et compétences à assurer au niveau national et régional,

- harmoniser les horaires entre les différents modes de transport,
 - créer une société nationale de transports ou une autre forme intégrée d'exploitation et d'organisation des transports en commun,
 - éviter un double emploi entre le train et le bus sur une même ligne,
- réintégrer les anciennes lignes ferroviaires dans le système de transports en commun.

➤ **Améliorer les interfaces entre transport individuel et transports en commun :**

- élaborer un schéma national en matière de Park & Ride

- créer pour les frontaliers des parkings Park & Ride situés à proximité des gares proches des principales zones de résidence pour les inciter à utiliser les transports en commun,

- développer le réseau des parkings Park & Ride par l'extension et la création de nouvelles aires de stationnement en dehors des grandes agglomérations,

- développer les systèmes du Park & Rail et du Bike & Ride par la création de parkings et d'infrastructures adéquates près des gares ferroviaires.



46

➤ **Donner une plus grande part au trafic non motorisé dans le système des transports :**

- promouvoir le vélo en tant que moyen de transport
- aménager des pistes cyclables à l'intérieur des localités et des agglomérations,
 - relier les pistes cyclables locales dans un réseau régional et national,
 - aménager des aires de stationnement réservées aux vélos,
- améliorer les conditions de déplacement des piétons dans le cadre d'un urbanisme approprié
- relier les différents points d'attraction par des chemins piétonniers courts, sûrs et agréables,
 - créer des zones piétonnières,
 - réserver suffisamment d'espace pour des trottoirs ou des chemins piétonniers larges et attractifs,
 - favoriser la jonction directe entre chemins piétonniers et transports en commun.

3) Favoriser les transports en commun lors de la définition des politiques sectorielles

➤ *Coordonner le développement urbain et rural avec l'offre en transports en commun et réciproquement :*

- promouvoir un développement urbain concentrique à proximité des principaux axes desservis par les transports en commun (notamment chemins de fer et train-tram),
- augmenter la densité urbaine là où la desserte par les transports collectifs est performante,
- assurer à court terme la coordination entre le développement des localités et la création de nouvelles haltes pour les transports en commun,
- restaurer l'ancienne complémentarité entre la localisation du tracé des voies ferrées et celle des extensions urbaines,
- adapter, à long terme, le réseau des voies ferrées à la structure urbaine prévue par le système des CDA
 - mettre en place une ligne directe entre Esch/Alzette et la Ville de Luxembourg.

➤ *Favoriser l'étalement du trafic dans le temps selon une offre adaptée en transports collectifs :*

- coordonner le déroulement de manifestations fortement fréquentées avec l'offre en transports en commun,
- promouvoir l'introduction de l'horaire aménagé dans les écoles,
- faire correspondre autant que possible les horaires de travail dans les entreprises et administrations avec ceux des transports en commun,
- développer des modèles de temps de travail plus flexibles.

➤ *Développer des projets de mobilité innovants à partir des possibilités de l'offre en transports en commun :*

- introduire le « job-ticket »,
- promouvoir l'élaboration de schémas de mobilité, respectivement par et pour les grandes administrations et entreprises ainsi qu'au niveau de zones industrielles et artisanales,
- promouvoir l'idée du Public-Private-Partnership afin de développer, pour des problèmes spécifiques, des solutions innovantes en matière d'organisation des transports en commun.

4) Favoriser le transfert des transports de marchandises vers le rail et les voies navigables

➤ *Encourager la multimodalité en matière de transports de marchandises :*

- réorganiser les flux de fret de manière à mieux adapter le moyen de transport à la distance à parcourir
 - favoriser les chemins de fer pour les transports à longue distance,
 - encourager les approches communes pour organiser le transport de marchandises sur les principaux axes européens,
 - effectuer par train les transports de matières dangereuses,
- promouvoir la création de centres logistiques aux points de rencontre des flux de transports de marchandises régionaux et internationaux, aussi bien pour rassembler et assurer l'exportation des marchandises produites dans la région que pour distribuer les produits importés
 - promouvoir le terminal de Bettembourg en tant que charnière importante dans l'eurocorridor reliant les ports de Rotterdam et d'Anvers à la France, l'Espagne et l'Italie,
 - relier le centre de fret de l'aéroport au réseau des chemins de fer,
 - soutenir la création de nouveaux centres logistiques dans des sites appropriés,
 - favoriser, à partir des centres logistiques, le transport de marchandises dans des petites unités de transport créant peu de nuisances,
 - étudier des concepts de logistique pour garantir une meilleure distribution des marchandises dans le centre de Luxembourg-Ville,
- promouvoir les transports combinés,
- développer le port de Merttert afin de valoriser le canal de la Moselle pour le transport de fret,
- développer de nouvelles techniques de transport par voie navigable basées sur l'utilisation de conteneurs.



➤ *Adapter l'implantation des entreprises au tracé du chemin de fer :*

- introduire l'accessibilité par rail pour définir des sites préférentiels de localisation des ZAE (zones d'activités économiques),
- définir l'emplacement des entreprises à l'intérieur des zones d'activités en fonction de leurs besoins d'utilisation des chemins de fer pour le transport de marchandises.

➤ **Faire du chemin de fer le moyen de transport privilégié à l'occasion de la libéralisation des transports :**

- harmoniser les conditions de concurrence entre les différents moyens de transport, de manière à favoriser le transport par rail par rapport au transport par route,
- encourager au niveau européen une harmonisation technique de l'infrastructure des chemins de fer.

5) **Développer et concrétiser une politique intégrée de transports et d'aménagement du territoire**

➤ **Elaborer des concepts, plans et projets visant la meilleure intégration possible entre le développement spatial, les restrictions environnementales et l'organisation des systèmes de transports :**

- réaliser un plan sectoriel « transports » sur base des travaux relatifs à un concept intégré des transports et du développement spatial
 - cerner, avec précision, les besoins en déplacements en vue d'alimenter le plan sectoriel précité,
 - améliorer, dans ce même contexte, les bases de données et veiller à leur actualisation continue,
- valoriser la complémentarité entre les différents modes de transport dans un contexte spatial donné,
- renforcer les liens entre programmations sectorielles et politique intégrée en matière de transports,
- intégrer les travaux réalisés dans le cadre du groupe de travail « contournements de localités » à ceux destinés à aboutir au plan sectoriel « transports ».

➤ **Améliorer la coordination entre les différents acteurs, notamment par la mise en place d'une société nationale des transports en commun :**

- mettre en place une société nationale des transports en commun dans le cadre d'un processus destiné à intégrer peu à peu tous les acteurs concernés, afin de respecter au mieux leurs intérêts respectifs,
- définir de manière précise les missions nationales, régionales et communales à remplir par chaque partenaire afin d'assurer la mise en œuvre d'une politique intégrée des transports,
- élaborer, dans le cadre des plans régionaux, des schémas de transport complémentaires au plan sectoriel « transports »,
- intégrer dans ces schémas les plans de circulation élaborés au niveau communal.



OBJECTIF POLITIQUE III

ASSURER ET AMELIORER L'ACCESSIBILITE EN TOUT POINT DU TERRITOIRE

Objectifs prioritaires et mesures

1) Adapter la politique de localisation et l'organisation des transports en commun aux exigences d'accessibilité

➤ Adapter la politique de localisation d'équipements publics et privés aux transports publics et réciproquement :

- localiser les équipements publics et privés aux points de connexion entre lignes différentes de transports en commun,
- localiser les équipements publics et privés à forte fréquentation de visiteurs dans les zones bien desservies par les transports publics
 - définir pour chaque équipement public ou privé des profils (plans-schémas) d'accessibilité et, parallèlement, délimiter des zones où les transports en commun permettent de respecter les exigences d'accessibilité requises, en application du concept de développement durable,
 - considérer les autorisations d'implantation des infrastructures envisagées en référence auxdits profils (plans-schémas) d'accessibilité,
- promouvoir prioritairement la réaffectation des terrains en friche (par exemple friches industrielles) et la revalorisation des anciens bâtiments et infrastructures situés au voisinage immédiat des principaux axes de transports en commun,
- promouvoir la déconcentration des grands équipements publics,
- adopter une politique d'offre en transports permettant de privilégier les centres de développement et d'attraction et de renforcer ainsi l'effet structurant des transports en commun sur le développement spatial.



➤ Créer une offre équivalente en matière des transports collectifs dans l'ensemble des communes et régions :

- définir et appliquer un système de desserte par des transports en commun équivalente à toutes les communes, en fonction de leur besoins spécifiques en termes de déplacement,
- identifier les zones non ou mal desservies par les réseaux de transports collectifs,

- améliorer certaines lignes vers la France, la Suisse et l'Italie
 - maintenir des relations adéquates vers Strasbourg et Bâle en tant que connexions vers la Suisse et l'Italie,
 - améliorer la ligne ferroviaire vers la Bourgogne et le sillon rhodanien, actuellement mal desservis,
 - faciliter les conditions d'accès au Grand-Duché par rail depuis la région Audun-le-Tiche et Villerupt, en passant par la région Sud du pays.

➤ *Assurer des connexions rapides avec le réseau international :*

- diminuer le temps de parcours sur le réseau des chemins de fer luxembourgeois,
- coordonner les correspondances régionales et nationales avec les liaisons internationales,
- étudier, à long terme, un doublement complet de la voie ferrée, sur les tracés actuels vers le nord du pays et vers Trèves,
- soutenir, sur le territoire belge, la modernisation de la ligne ferroviaire Luxembourg-Liège,
- développer la ligne ferroviaire vers Liège en vue d'améliorer les liaisons vers les Pays-Bas et Cologne,
- créer une ligne directe entre Luxembourg et Bettembourg pour assurer une liaison rapide avec le futur TGV-Est,
- redresser la courbe de la ligne ferroviaire entre Wandhaff et la frontière belge, dans le cadre d'une amélioration de la ligne de Bruxelles.

➤ *Renforcer la coopération transfrontalière en matière de relations ferroviaires :*

- améliorer l'offre en transports en commun pour les frontaliers sur base d'études spécifiques,
- développer une politique tarifaire transfrontalière commune,
- améliorer l'organisation et la qualité des équipements au niveau transfrontalier,
- analyser l'opportunité de la revalorisation ou de l'extension d'anciennes lignes ferroviaires entre le bassin minier et la Lorraine,
- développer une approche intégrée en matière d'aménagement du territoire et de transport au niveau de la Grande Région, sur base du schéma de développement Saar-Lor-Lux+.

3) Assurer l'accès aux réseaux de communication et aux services postaux

➤ *Développer et maintenir sur l'ensemble du territoire une offre en moyens de communication modernes :*

- assurer une couverture complète du pays par les réseaux de téléphonie mobile,
- promouvoir la valorisation du réseau de télécommunication numérisé par le développement des services RNIS (réseau numérique à intégration des services) et IN (intelligent network),
- développer le réseau de fibres optiques en fonction de la demande.

➤ *Maintenir un accès équivalent pour tous aux services des télécommunications et aux services postaux :*

- garantir à chaque usager le service universel,
- assurer un accès aux services publics à des prix abordables,
- maintenir un réseau de bureaux de poste couvrant l'ensemble du pays
 - développer des stratégies pour assurer leur maintien en nombre suffisant dans les régions rurales.

