



# Bilan législature 2013-2018

Ministère du Développement  
durable et des Infrastructures

4 septembre 2018



## Contribution du Département des transports



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures

Département des transports



« Le Gouvernement compte donner une priorité absolue au dépassement du goulet d'étranglement que constitue actuellement la mobilité tant pour la mobilité professionnelle que pour la mobilité de récréation. La stratégie de la mobilité durable (MODU) constitue à cet égard une orientation qu'il s'agit de préciser et de mettre en œuvre. L'objectif est de prévoir une bonne desserte par les transports publics et de considérer la mobilité douce dès la planification de toute infrastructure routière et ferroviaire, de bâtiments publics, de nouveaux logements, de la mise en place d'offres de loisirs et de la création de centres commerciaux et d'introduire une gestion ciblée des aires de stationnement. A cet effet, le Gouvernement compte créer un département en charge de la planification de la mobilité. Cette entité sera en charge de l'analyse des besoins en mobilité à court, moyen et long terme, du développement des scénarios d'évolution de la mobilité et de la planification conséquente des infrastructures nécessaires. Le Gouvernement compte développer et promouvoir la mobilité douce en instaurant une cellule en charge de la mobilité douce. En effet, atteindre l'objectif d'un modal split de 25% de mobilité douce ne peut être atteint que si les ressources humaines et budgétaires sont à la hauteur des ambitions. Il est prévu de développer de façon conséquente le réseau national des pistes cyclables tant pour les besoins touristiques que pour les besoins de la mobilité quotidienne et de prendre les mesures nécessaires pour renforcer la sécurité des piétons. Le Gouvernement compte développer en étroite concertation avec les communes les initiatives nécessaires à cet objectif.

Le Gouvernement compte créer un département en charge de la planification de la mobilité. Cette entité sera en charge de l'analyse des besoins en mobilité à court, moyen et long terme, du développement des scénarios d'évolution de la mobilité et de la planification conséquente des infrastructures nécessaires.

Le Gouvernement compte développer et promouvoir la mobilité douce en instaurant une cellule en charge de la mobilité douce.

En effet, atteindre l'objectif d'un modal split de 25% de mobilité douce ne peut être atteint que si les ressources humaines et budgétaires sont à la hauteur des ambitions. Il est prévu de développer de façon conséquente le réseau national des pistes cyclables tant pour les besoins touristiques que pour les besoins de la mobilité quotidienne et de prendre les mesures nécessaires pour renforcer la sécurité des piétons. Le Gouvernement compte développer en étroite concertation avec les communes les initiatives nécessaires à cet objectif.



- Stratégie Modu 2.0 élaborée et présentée en mai 2018: « Mobilitét zesummen errechen », basée sur l'Enquête ménages Luxmobil (2017), la première depuis 20 ans, avec 37500 participants résidents et frontaliers
- Instauration de la Cellule Mobilité Douce au sein du département des transports depuis 2014
- Loi (2015) et projet de loi (2018) sur le réseau cyclable national, augmentation massive du budget et des projets (20km construits, 25km en chantier, 300km en planification)
- Installation de 12 nouvelles mBox en particulier auprès de gares ferroviaires
- Adaptations du code de la route concernant la signalisation directionnelle pour cyclistes (2016) et d'autres mesures en faveur des piétons et des cyclistes (2018)
- Cartographie de la « cyclabilité » (Radverkehrsfreundlichkeit) de 4.000km de voies publiques dans les trois agglomérations du pays en vue de réseaux cyclables denses.
- Avis systématique par la Cellule Mobilité Douce sur les projets de l'Administration des Ponts et Chaussées et de l'Administration des Bâtiments publics
- Avis de projets d'autres acteurs tels que les CFL ou le FUAK
- la Direction de la Planification de la Mobilité au sein du Département des Transports a été renforcée: effectif passé de 5 à 9 personnes, mise en place d'une approche multimodale cohérente pour planifier l'horizon 2035 au niveau national (première analyse sur le corridor Esch-Luxembourg), développement de l'outil MOBIMPACT d'évaluation des projets infrastructurels et de transport par rapport à leurs coûts et bénéfices à long terme (2018)



« Le Gouvernement compte développer prioritairement le réseau ferroviaire et du tram et les équipements et infrastructures annexes. (...) »

Le Gouvernement continuera la réalisation prioritaire du réseau tram au centre du pays et accélèrera également son extension vers l'aéroport du Findel, Howald, Cloche d'Or et Cessange. » (...) (cf. suite pages 75 pp Programme gouvernemental)

- LUXTRAM S.A. constituée en 2014
- Tram opérationnel entre Luxexpo (depuis décembre 2017) et Place de l'Etoile (depuis juillet 2018)
- lois sur les extensions de la ligne 1 vers Findel et Cloche d'Or (lois du 15 décembre 2017),
- lignes supplémentaires prévues dans Modu 2.0
- 17.000 places de P&R nationales et transfrontalières (2018), doublement de la capacité planifié pour 2025
- Réorganisation du réseau RGTR en cours (avec bus express et solutions régionales telles que bus à la demande)
- Nordstadbus 1 et 2 opérationnels, projet de couloir bus pour l'axe central de l'AGGLONORD
- Concept multimodal avec tram rapide et BHNS pour l'AGGLOSUD



- Loi du 28 avril 2014 (ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II – Réélectrification de la ligne en 25 KV – 60,8 millions d’Euros; montant réévalué à 71,9 millions d’Euros par la loi du 22 avril 2018).
- Loi du 19 décembre 2014 (construction d’une nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg – 292 millions d’Euros). Travaux en cours depuis 2015 avec un taux de réalisation technique de +/- 11 % au 31.12.2017
- Loi du 27 août 2014 (aménagement d’un point d’arrêt « pont rouge » à Luxembourg – 96,3 millions d’Euros). Travaux réalisés entre 2015 et 2019, ouverture en décembre 2017, économies budgétaires attendues de +/- 30%
- Loi du 19 décembre 2014 (construction d’un nouveau viaduc à deux voies à la sortie Nord de la Gare de Luxembourg et réaménagement général de la tête Nord de la Gare de Luxembourg – montant approuvé par la loi du 18 avril 2004: 180,7 millions d’Euros; montant réévalué: 334 millions d’Euros). Travaux à terminer en mi-2020
- Loi du 23 décembre 2014 relative à la réalisation du Pôle d’échange multimodal de la Gare d’Ettelbruck – 98 millions d’Euros.
- Loi du 12 avril 2015 (aménagement d’une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – phase II: bâtiment administratif – 39 millions d’Euros. Début des travaux fin août 2015, fin des travaux début 2019



- Loi du 22 mai 2018 (aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Rodange – 43,5 millions d'Euros). 1.600 places de parking à réaliser ainsi que la modernisation et la mise en conformité des infrastructures voyageurs (quais, souterrains, passerelle); début des travaux planifiés pour début 2019.
- Loi du 22 mai 2018 (Gare de Luxembourg; aménagement des quais V et VI et restructuration du plan des voies – 171 millions d'Euros). Augmentera la capacité de la gare. Début des travaux planifiés pour printemps 2019.
- **Projet de loi no 7345 voté à la Chambre des Députés en date du 25 juillet 2018**
  - mise en conformité des installations voyageurs en gare de Rodange – 107,5 millions d'Euros;
  - mise en conformité des installations voyageurs en gare de Mersch – 51,7 millions d'Euros;
  - modernisation des installations ferroviaires avec aménagement d'un P&R en gare de Wasserbillig – 105 millions d'Euros.
- Mise en service du système de contrôle de la vitesse des trains ERTMS/ETCS.
- Inauguration officielle du nouveau terminal intermodal à Bettembourg/Dudelange le 7 juillet 2017. (loi du 27 août 2013; travaux entre 2014 et début 2018)
- Mise en service en date du 10 décembre 2017 de l'arrêt ferroviaire Pfaffenthal-Kirchberg avec son nouveau funiculaire et la gare Howald.
- Déploiement par les CFL d'une vingtaine de projets dans le but de mieux répondre aux besoins des clients (informations, informations chantiers, WIFI, etc.).



- Mise en service en 2017 de 11 automotrices (série 2300 « Stadler ») et commande de 2 automotrices supplémentaires pour livraison fin 2019.
- Acquisition de nouveau matériel roulant à 2 niveaux en remplacement des automotrices du type Z200 et extension du parc de matériel roulant (budget de 400 millions d'Euros pour 22 rames avec chacune ± 300 places assises et 12 rames avec chacune ± 775 places assises).



« Les extensions du réseau routier périphérique qui s'avèrent nécessaires seront réalisées. Etant donné que ces réalisations permettent une amélioration de la mobilité individuelle motorisée sans pour autant augmenter la part des transports publics dans le modal split, le Gouvernement utilisera la décharge des routes au sein des agglomérations pour donner une plus grande priorité au transport en commun (par exemple couloir prioritaire pour bus). »

- **Projet de réaménagement multimodal de la N7 entre Mersch et Bereldange**
- **Réaménagement de la traversée de Junglinster (avec piste cyclable)**
- **Mesures d'apaisement du trafic sur les routes étatiques**



« La mobilité transfrontalière reste à développer tant au niveau de la Grande Région que du côté de la connexion ferroviaire du Luxembourg au-delà de la grande région. Afin d'offrir aux frontaliers de meilleures connexions aux lieux de travail, il est prévu de développer le co-voiturage, l'intégration des P&R frontaliers et le réseau RGTR dans les régions frontalières en prenant mieux en compte les gares outre-frontière.

Dans le cadre de la réforme de la tarification nationale, un effort particulier sera mis sur l'amélioration de la tarification au sein de la Grande Région. » (...)

- Portail COPILOTE (2018): 3.500 utilisateurs, collaboration ciblée avec les employeurs

## FRANCE:

- Liaisons directes en TGV à destination de Strasbourg, Montpellier et Marseille au départ de la Gare de Luxembourg.
- Introduction **en 2016** du cadencement du réseau TER Lorraine avec **25.000 places** offertes par jour par rapport à 15.000 avant.
- Renforcement significatif de la coopération dans les transports transfrontaliers par la signature d'un **protocole d'accord** le 20 mars 2018 à Paris entre le Luxembourg et la France. L'offre cible à l'horizon 2028/2030 permettra de faire circuler aux heures de pointe 10 trains par heure et par sens avec comme objectif ambitieux de multiplier par 2,5 le nombre d'utilisateurs du TER.

## BELGIQUE:

- Lettre d'intention du 6 novembre 2017 relative au renforcement de la coopération ferroviaire entre la Belgique et le Luxembourg
- introduction d'une tarification transfrontalière intéressante et concomitante avec la gratuité des parkings auprès des gares (réalisée avec succès)
- revaloriser la relation voyageurs par chemin de fer entre Luxembourg et Bruxelles (infrastructure et matériel roulant – en cours).



## ALLEMAGNE:

- Connexion ferroviaire entre Luxembourg et Sarrebruck: maintien de la navette par bus « Luxembourg-Saarbrücken-Express » reliant en 1 heure et 15 minutes la Gare Centrale de Luxembourg à la Gare Centrale de Sarrebruck. Croissance du nombre de voyageurs de 7,4% en 2017 avec 133.339 personnes transportées.
- Décision prise en coopération avec le Land de Rhénanie-Palatinat pour ouvrir de nouveau la « Weststrecke » à Trèves au trafic voyageurs (1ère phase via Hauptbahnhof à Trèves en décembre 2019 et 2e phase en 2021).
- Depuis le 10 décembre 2017 introduction d'une nouvelle liaison directe avec Düsseldorf par train CFL.



« Le Gouvernement compte soutenir l'électro-mobilité en complément à la mobilité douce afin de remplacer le moteur à combustion là où de courts trajets sont régulièrement parcourus (services aux personnes âgées, trajets en taxi, bus, services de livraison). »

- Réforme fiscale en matière de voitures de leasing et d'abattements pour véhicules plus respectueux de climat (2016&2017)
- Mise en place du réseau de bornes CHARGY (à partir de 2017, réseau le plus dense d'Europe)
- Projets pilote avec lignes de bus électriques
- Acquisition de voitures électriques pour les différents services de l'État
- Licences supplémentaires pour taxis zéro émissions: 45

« Le Gouvernement soutient le projet du car-sharing de la Ville de Luxembourg et étudiera à quel point une extension de ce projet au niveau national sera possible et utile. »

- Couverture nationale par le réseau FLEX de CFL Mobility (84 voitures sur 22 stations aux gares), collaboration ciblée avec les employeurs et les communes



« Le Gouvernement poursuivra la réforme du secteur des taxis afin d'améliorer l'organisation du marché et de mieux répondre aux besoins de la clientèle tant pour ce qui est de l'étendue des services que de l'attractivité des prix. Ainsi, le Gouvernement a l'intention de centraliser le régime des autorisations et de régionaliser le cloisonnement géographique des licences pour que les opérateurs puissent agir au-delà des frontières communales. En outre il est prévu de renforcer les conditions d'accès à la profession tant pour les exploitants que pour les conducteurs et de rendre la tarification plus attrayante et plus transparente. »

- Finalisation de l'avant-projet de loi 6588 portant sur la réorganisation des services de taxis
- Vote de la loi en date du 20 avril 2016 et entrée en vigueur de la loi pour le 1er septembre 2016

## Principales modifications :

- Tarification flexible pour l'exploitant et transparente pour le client
- Réglementation des valeurs environnementales à respecter pour les taxis
- Instauration d'un nouveau type de licence : les taxis zéro émissions (électriques)
- Centralisation de la gestion relative aux taxis
- Mise en place d'un service national pour la gestion des licences, cartes conducteurs et de la prise en charge des réclamations clients
- Mise en place d'une Commission des taxis pouvant sanctionner le non-respect de la législation par les conducteurs et les exploitants
- Attribution des droits de contrôle sur le terrain à l'Administration de la douane et des accises.



- Nombre de licences d'exploitation échangées : 415
- Nombre de licences d'exploitation au 20.08.2018
  - Licences valables : 506
  - Licences retirées/restituées : 29
  - Autorisations de remplacement (Taxis de remplacement) : 5
  - Licences zéro émissions : 45 Contingent annuel (2016-2018) des licences zéro émissions attribué endéans les premières minutes du 1er janvier des années respectives
- Nombre total de licences : 521
- Nombre maximal autorisé (article 6 paragraphe 3 de la loi) au 1er janvier 2018 :
  - 550 (licences ordinaires) + 3x20 (Z.E. années 2016/17/18) = 610
- Nombre de cartes de conducteurs délivrées: 1.030
- Nombre de séances d'information: 27
- Réclamations (01.09.2016 - 20.08.2018) Nombre de contacts helpdesk : 4.335
  - Contacts professionnels : 3.549
  - Contacts clients : 786
  - Demande d'information : 298
  - Réclamations : 375



## ▪ Typologie des réclamations clients

- Comportement inadéquat du conducteur
- Non-respect du trajet le plus court/tarif exagéré

## ▪ Conducteurs : Rapport Homme/Femme

- Conducteur masculin : 96,14%
- Conducteur féminin : 3,84 %

## ▪ Conducteur : Répartition par tranche d'âge

- 20-29 ans : 11,66%
- 30-39 ans : 24,09%
- 40-49 ans : 32,25%
- 50-59 ans : 24,74%
- >60 ans : 7,25%

## ▪ Emissions environnementales (CO2) par zone. Niveau national : 121 g CO2/km

- Zone 1 : 117 g CO2/km
- Zone 2 : 126 g CO2/km
- Zone 3 : 124 g CO2/km
- Zone 4 : 161 g CO2/km
- Zone 5 : 121 g CO2/km
- Zone 6 : 136 g CO2/km



« Le Gouvernement fera un bilan détaillé de la Communauté des Transports afin de lui donner un rôle clef dans la conception et la mise en œuvre des améliorations des offres de mobilité. A cette fin, aussi bien les attentes des autorités organisatrices, des autorités communales que des usagers seront considérées lors de la planification et de la mise en œuvre des offres de mobilité. Afin d'améliorer le confort des passagers dans les bus, les trains, les gares et aux pôles intermodaux, le Gouvernement entend promouvoir les mesures pour assurer la ponctualité, les informations en temps réel, une meilleure coordination des horaires entre les différents modes (train, tram et bus) et les différents opérateurs, y compris en soirée, des offres plus flexibles grâce à des taxis collectifs ou des services de navette, du concept de vente y compris la tarification électronique. Le confort des passagers sera renforcé par une revalorisation des gares à travers des offres de services plus larges.

Le conseil des usagers sera consulté systématiquement lors de l'élaboration des améliorations à apporter à la mobilité des personnes. Il est prévu d'introduire une carte multifonction permettant l'accès et le paiement de tous les moyens de transport à commencer par les bus, le tram, les trains nationaux ainsi que les systèmes de location de vélo et de voitures à courte durée (carsharing) y compris les P&R. Le Gouvernement évaluera la possibilité d'offrir d'autres services étatiques ou communaux sur cette même carte. Dans ce contexte il est prévu de réformer la tarification nationale des transports en communs.

Le Gouvernement entend développer à travers la Communauté des Transports des concepts de mobilité performants pour les entreprises et leurs salariés. »

- Intensification du mConcept par la CdT i.e. élaboration de plans de mobilité entreprises, pour des zones d'activité ou des entreprises individuelles
- Réalisation d'une boîte à outils pour entreprises « mobility management: vers de nouvelles habitudes de déplacement »
- Commercialisation active du mPass (qui passe de 4.300 unités en 2012 à 18.354 en 2017)
- Installation de 35 nouveaux afficheurs dynamiques avec les départs des bus, trains et trams auprès d'entreprises
- Soumission européenne sur le projet global de télématique attribuée en décembre 2012;
  - Entre 2013 et 2015: mise en place des systèmes centraux, le déploiement dans 1.140 bus, la mise en place d'automates de vente et d'afficheurs dynamiques
  - 2016: réception définitive du projet dont le budget de l'investissement s'élève à plus de 20 millions d'euros



- En 2017: quasi-totalité des lignes de bus RGTR incluses dans mLive, concept temps réel avec afficheurs en temps réel à l'intérieur des bus ainsi qu'aux afficheurs extérieurs sur les arrêts principaux et sur le site mobiliteit.lu, y compris l'app
- Un comptage automatique des voyageurs installés dans 165 bus RGTR; à l'avenir, chaque nouveau bus sera équipé par ce système
- Installation de 22 afficheurs dynamiques dans des lieux stratégiques: pôles d'échange Luxexpo, Place de l'Etoile etc.
- Développement de la mKart qui permet:
  1. de charger les différents titres de transport
  2. l'accès aux mBox;
  3. faire le plein de voitures électriques ou plug-in hybrides sur les bornes Chargy,
  4. phase-pilote accomplie pour l'accès au P&R Belval, préparation de l'accès aux différents P&R après détermination des conditions d'accès générales
- Leitstell/poste de commande centralisé mise en place auprès de la CdT, occupée 24/24 et 7/7, joue un rôle de coordinateur par rapport aux autres opérateurs



## Nouvelles technologies:

- 2017: 6 bus plug-in hybrides sur la ligne RGTR 226 (Bertrange – Cloche d'Or – Hesperange)
- Janvier 2018: 8 bus électriques sur le ligne 305 (Bettembourg – Dudelange)
- Juin /novembre 2018: 20 bus électriques sur la ligne 290 (Mersch – Lorentzweiler - Luxembourg)
- Septembre 2018: 10 bus électriques sur la ligne 215 (Bascharage – Bertrange – Luxembourg)
- Prévu pour janvier 2019 : 4 bus électriques sur la ligne 512 (Ettelbruck – Erpeldange – Bettendorf)
- Objectif: zéro émission sur le réseau RGTR en 2030



Implication active de l'utilisateur pour déterminer l'offre:

Roadshow & Workshop » : 9 roadshows et 8 workshops publics en vue de la réorganisation du réseau RGTR. La structure du nouveau réseau est finalisée en octobre 2018, l'implémentation est prévue dès 2019.

Amélioration du parc roulant du RGTR :

- remplacement d'anciens bus avec des bus low-entry (accessibilité pour les personnes à mobilité réduite)
- système de comptages automatiques dans tous les bus et vidéosurveillance à partir de 2019
- Augmentation des subsides pour les communes participant aux « Late Night Bus »
- Augmentation des contrôles dans les autobus RGTR
- Réalisations tarifaires : Gratuité des transports publics pour étudiants en-dessous de 30 ans, gratuité générale en dessous de 20 ans
- Droits des passagers dans le transport par autobus et autocar : en 2015 : définition de sanctions en cas de violation du droit des passagers, compétences du Verkéiersverbond en matière de droit des passagers et dérogation de certaines dispositions européennes aux lignes d'autobus de moins de 250km.

Statistiques :

- L'évolution des kilomètres RGTR: 47.581.372,60 (2013) à 56.242.813,3 (2017)
- Évolution des dépenses à charge du budget de l'État : 134.300.000.- (2013) à 170.000.000.- (2017).



## Norden

Ligne 686 Troisvierges – St. Vith (B) (2015)

Navette Diekirch – Diekirch/Centre Militaire (2016) / (2017)

Ligne 509 Ettelbruck – Colmar-Berg – Ettelbruck (2017)

Ligne 512 Gilsdorf – Warken (2017)

Ligne 664 Clervaux – Hosingen (2017)

Hobscheid – Septfontaines (2018)

## Lignes scolaires :

Atert-Lycée Réiden ALR: (2018)

nouvelle ligne scolaire Ringel – Tadler – Heiderscheid – Merzig – Grosbous – Proz – Bettborn – Platen – Reichlange – Redange, Lycée Atert

prolongation des courses 3503, 6748, 6750 de la ligne RGTR 619 Rambrouch – Esch/Sûre jusqu'à 'Esch-sur-Sûre, an de Gäert'

prolongation de la ligne scolaire RGTR 599 Dellen – Redange jusqu'à 'Eschdorf, Mairie'

LC1 (641) Niederwampach - Lycée Clervaux

LC2 (662) Kalborn - Lycée Clervaux

LC3 (561) Gralingen - Wahlhausen - Lycée Clervaux

LC4 (657) Wilwerwiltz - Lycée Clervaux

LC5 (678) Troine - Lycée Clervaux

LC6 (642) Wiltz - Weicherdange - Lycée Clervaux

LC7 (606) Hoscheid - Hosingen - Niedhausen - Dorscheid - Marnach

LC8 (666) Untereisenbach - Obereisenbach - Rodershausen - Dasbourg Pont - Roder - Marnach

LC10 (605) Schinker - Holzthum - Consthum - Kautenbach Gare NAVETTE

LC11 (600) Merkholtz - Alscheid - Kautenbach Gare NAVETTE

LC12 (682) Hoffelt - Hachiville - Weiler - Asselborn - Emeschbaach - Stockem - Rumelange - Boxhorn

LC13 (688) Wemperhaard - Huldange - Hautbellain - Basbellain - Troisvierges - Sassel - Maulusmillen

LC14 (684) Leithum - Beiler - Weiswampach - Wilwerdange - Drinklange - Troisvierges

LC15 (661) Lieler - Breidfeld - Holler - Binsfeld - Maulusmillen



## OSTEN

- Ligne 417 Echternach – Berdorf – Mersch (2014)
- Ligne 184 Remich – Luxembourg/Kirchberg (2015)
- Ligne 119 Wasserbillig – Lux/Kirchberg (2017)
- Rospport – Osweiler – Wasserbillig (2018)
- Wecker – Kirchberg (2018)

## Lignes scolaires :

Nouveau Lycée à Mondorf-les-Bains (2018)

Navettes A/R avec le tracé suivant :

MONDORF-LES-BAINS, Christophorus

MONDORF-LES-BAINS, Casino 2000

Arrêt 'Lycée Mondorf-les-Bains'

## Lignes scolaires : (2014) – Mise en service Lycée Junglinster

- Ligne 422 Larochette – Heffingen – Junglinster
- Ligne 469 Kobenbour – Bech – Eschweiler – Junglinster
- Ligne 471 Oberanven – Senningerberg – Junglinster
- Ligne 479 Berg – Roodt/Syre – Junglinster Wewer
- Ligne 965 Luxembourg/Gare – Junglinster
- Ligne 473 Junglinster – Echternach (2015)
- Ligne 418 Bollendorf – Berdorf – Consdorf – Junglinster LLJ (2016)
- Ligne 424 Beaufort – Junglinster LLJ (2016)
- Ligne 480 Neihaischen – Sandweiler –Niederanven – Junglinster LLJ (2016)



## Zentrum

- Ligne 226 Luxembourg – Leudelange – Bertrange (2014)
- Ligne 227 Luxembourg – Strassen – Bertrange (2014)
- Ligne 339 Bridel – Kopstal – Mamer LJB (2016)
- Ligne 213 Bertrange – Lux/Kirchberg (2017)
- Ligne 405 Lorentzweiler – Gosseldange – Mersch (2017)

## Süden

- Ligne 168 Noertzange – Bettembourg – Perl (D) (2014)
- Ligne 333 Wandhaff – Dippach/Gare (2015)
- Ligne 301 Leudelange – Thionville (F) (2015)
- Ligne 314 Mondercange – Foetz – Esch (2016)
- Ligne 323 Yutz(F) – Luxembourg (2016)
- Ligne 207 Dudelange – Lux/Kirchberg (2017)
- Ligne 303 Manom (F) – Cattenom (F) – Mondorf-les-Bains – Contern ZI – Lux/Kirchberg (2017)
- Ligne 332 Steinfort – Mondercange – Uni/Belval (2017)
- Bettembourg- Abweiler – Leudelange (2018)

## Ligne scolaire:

- Ligne 331 Kahler – Steinfort – Mamer Lycée (CS) (2017)



Ediff/Capabs :

Soumission publique des transports spécifiques réguliers « Ediff » et nouvelle organisation en vigueur à partir de mars 2015 CAPABS » (services de transport Complémentaires d' Accessibilité pour Personnes à Besoins Spécifiques)

Évolution des dépenses à charge du budget de l'État : 36.850.000.- € (2013) à 35.200.000.- € (2017) dû à une optimisation des courses

Novabus/Adapto :

1er octobre 2013 : renouvellement des contrats de concession et adaptation de la rémunération suite à un audit externe  
Réorganisation en « Adapto » et nouveaux critères d'accès applicables au 1er mars 2015 ; évaluation des demandes d'accès au MDDI

Évolution des dépenses à charge du budget de l'État : 9.000.000.-€ (2013) à 12.038.727,93 € (2017).



« Pour le développement des infrastructures en matière du transport des marchandises une priorité sera donnée aux transports les moins polluants et les plus efficaces du point de vue des coûts énergétiques.

Ainsi, le Gouvernement compte combiner davantage les nouvelles zones d'activités nationales et régionales au réseau ferroviaire. Conformément à la stratégie européenne « mobil 2020 » et pour faire face à la demande croissante de la Grande Région, concernant le transport ferroviaire de fret et sur base des études d'opportunités économiques, le Gouvernement compte poursuivre les efforts entrepris pour développer et optimiser les infrastructures multimodales de Bettembourg et d'en assurer une gestion saine et efficace en termes de coûts, de sécurité, de qualité, de fiabilité, de souplesse et d'adaptation aux besoins. Ces infrastructures constituent un outil de travail indispensable pour pérenniser les activités de CFL-Cargo, de CFL-Multimodal.

Le projet de l'extension de la plate-forme multimodale à Bettembourg fait partie de la promotion et du développement des modes de transport combiné. L'objectif est de mettre en place une politique globale et cohérente intégrant les deux plateformes multimodales au Luxembourg, à savoir le site multimodal de Bettembourg et le site trimodal du port de Mertert, comme une plateforme virtuelle unique qui en raison de l'exiguïté du territoire national serait à considérer comme une entité à faire relier par une navette ferroviaire. »

- Inauguration officielle du nouveau terminal intermodal à Bettembourg/Dudelange le 7 juillet 2017. (loi du 27 août 2013; travaux entre 2014 et début 2018)
- Loi du 12 avril 2015 (aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – phase II: bâtiment administratif – 39 millions d'Euros. Début des travaux fin août 2015, fin des travaux début 2019)



« L'environnement est notre trésor commun, prenons- en soin ! »

Contribution du secteur du transport à l'objectif du paquet climat-énergie européen (d'ici 2030)

40% de réduction des émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990;

27% d'énergies renouvelables dans le mix énergétique ;

27 % d'efficacité énergétique.

COP 21 Paris Agreement est entré en vigueur le 4 Novembre 2016

- max. +2 C0 et s'orientant vers +1,5°C.

Réduction des émissions de CO2 en UE de 80 à 95 % en 2050 (base 1990)

L'objectif européen pour les transports consistera à réduire les émissions de gaz à effet de serre de l'ordre de 60% à l'horizon 2050 par rapport au niveau de 1990, alors que le secteur des transports est le seul secteur où les émissions restent en croissance.

- **Ambition de réduction (relative) de 20% d'émissions CO2 sur 5 ans dans une première étape et objectif ultime de Zéro Emissions**
- **Plus de 500 compagnies avec le label dont certaines opérationnelles au Luxembourg**
- **Présence de Lean & Green dans 7 pays et vocation européenne (Lean & Green Europe)**
- **Coût raisonnable**



- Les mesures et actions du programme « Lean and Green » pouvant consister dans le remplacement d'une flotte, la modernisation des équipements, la rationalisation des processus, le changement du style de conduite et d'autres actions ayant un impact quantifiable sur la consommation de l'énergie et les émissions de CO2 peuvent bénéficier de soutien indirect, via les obligés EEO
- Permet de couvrir tous les acteurs de la chaîne logistique (Transporteur, Gestionnaire de plateforme, Express services, ...)
- Gestion multinationale par une fondation non-profit et « community based »
- Economies à la clef (CO2 économisé = carburant économisé)
- Approche basée sur le sharing knowledge
- D'où la remise des Lean & Green awards pour encourager les acteurs concernés que chaque gramme de CO2 économisé constitue un gain réel pour tout le monde.



« Au vu du rôle stratégique et de la situation idéale du port de Mertert permettant le transbordement entre fluvial, rail et route, le Gouvernement assurera la pérennité du port de Mertert et des activités de logistique annexes. »

- 1 port tri-modal (Port de Mertert)
  - 2 barrages-écluses (en service 24/24 7j/7j)
  - Production hydroélectrique dans les centrales accolées aux barrages-écluses
  - Nombre de bateaux éclusés: 4.760 bateaux (dont 1.086 bateaux à passagers)
  - Trafic : 5,25 millions de tonnes (2017)
  - Part modale: 3,9 % (Source Eurostat 2010)
  - Le registre fluvial compte actuellement 43 unités
  - +/- 80 entreprises exploitent leurs bateaux à partir du Luxembourg
  - Au courant de l'année 2017, le Luxembourg a délivré 25 certificats communautaires et 7 certificats d'agrément.
  - Tourisme fluviale en nette progression



## Au niveau de la Moselle luxembourgeoise:

- La Moselle est une voie navigable de classe Vb
- La Moselle est le lien de connexion des régions DE/FR/LU vers les ports ARA et vers le bassin rhénan
- La Moselle fait partie du réseau TEN-T prioritaire (Corridor Rhin-Danube)

## Au niveau du Port de Merttert:

- Assainissement des sols de l'ancienne usine à gaz.
- Diversification des activités par l'introduction du transport par barge de conteneurs et d'éléments préfabriqués pour éoliennes.
- Création d'une nouvelle aire de stockage.
- Renforcement du mur du quai nord pour pouvoir faire travailler une grue pouvant soulever 124 tonnes.
- Réalisation de fondations pour une nouvelle grue portique augmentant le rendement de la place exploitée de 40%.
- Rénovation du bâtiment de direction.
- Remise en état, rénovation et pose de réseaux (distribution électrique, canalisations, réseau de gaz, adaptation du bassin de rétention, etc.).



« Pour ce qui est du contrôle technique des véhicules, le Gouvernement prévoit d'évaluer la performance et l'organisation actuelle afin d'y apporter les améliorations qui s'imposent ».

Loi du 26 janvier 2016 modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques + quatre règlements d'exécution (publiés au Mémorial A – N°8 du 28 janvier 2016)

- 1. Intégrer des allègements de la périodicité du contrôle technique
- pour parer à la congestion des stations de contrôle technique et
- pour rapprocher, la fréquence des contrôles nationaux des dispositions européennes; en effet, on constate que le Luxembourg dispose actuellement d'un régime de loin plus contraignant dans ce domaine que nos pays voisins
- 2. Adapter le cadre légal en vue de l'ouverture du contrôle technique automobile à la concurrence
- 3. Abolir de manière générale l'obligation d'enregistrement de véhicules routiers (pédélec, fauteuil roulant à moteur...)
- 4. Supprimer le contrôle de conformité au moment de l'immatriculation d'un véhicule neuf

## Conclusions:

- une amélioration en matière de performance et d'organisation du contrôle technique
- une meilleure compétitivité des entreprises : disponibilité accrue des véhicules et chauffeurs (allègement périodicité)
- un gain de temps pour les particuliers / garagistes (immatriculation d'un véhicule neuf par voie postale ou électronique, sans présentation du véhicule à la station de contrôle technique)



« Le Gouvernement entend poursuivre systématiquement la lutte pour prévenir les décès et les accidents de la route ».

## 1. Institution de la Table Ronde « sécurité routière »

## 2. Elaboration et mise en œuvre du plan d'action « sécurité routière » (2014-2018)

- Vision Zéro : 0 tués, 0 blessés graves
- Identification de 11 défis auxquels se heurtent les efforts d'amélioration de la sécurité routière
- Définition de 29 mesures (2/3 prévention - 1/3 répression), dont en particulier
  - renforcement du permis à points
  - adaptation des seuils légaux à partir desquels la conduite d'un véhicule routier sous l'influence de drogues est sanctionnée
  - mise en service de radars fixes et mobiles
  - audits de sécurité de tronçons particulièrement dangereux (amélioration de l'infrastructure / de la signalisation, réduction de la vitesse maximale autorisée, ...)
  - crédibilité / visibilité des limitations de vitesse (notamment dans les zones à trafic apaisé)
  - poursuite des travaux de sécurisation des glissières pour motocyclistes
    - en 2017, 10.850 m de glissières posés dont 3,5 km en guise de sécurisation des arbres d'alignement
    - en 2018, 8 km de glissières posés

## 3. Instauration d'une journée nationale de la sécurité routière (1ère édition en 2016)



« Le Gouvernement est conscient de l'importance de l'aéroport pour le Luxembourg. Il ne s'agit pas seulement de la première porte d'entrée du Luxembourg pour de nombreux visiteurs, mais il assure la bonne connectivité vers les principales villes et centres de décision en Europe. L'aéroport constitue un facteur important dans le cadre de la politique du siège poursuivie par le Luxembourg, aussi bien à l'égard des institutions européennes et internationales qu'à l'égard de sociétés étrangères établies ou désireuses de s'établir au Luxembourg. »

Réfection de la piste: cahier de charges et calendrier fixé pour l'exécution des travaux

Radar sol: mise en œuvre de la 1e phase (localisation et identification) en 2017; 2e phase (déclenchement automatisé d'avertissements et d'alarmes) prévue en 2019

Réouverture du Terminal B en 2017, augmentation de la capacité des passagers à Lux-Airport

Investissement dans l'infrastructure de sécurité de Lux-airport: portails automatiques, Scanner X-Rays pour bagages, etc.

Planification d'une nouvelle caserne de pompiers aéroport/CGDIS en projet

Planification d'une nouvelle tour de contrôle décidée et en projet



« La réglementation actuelle en matière de vols de nuit sera maintenue et par conséquent les vols de nuit limités au strict minimum. Conscient de l'importance économique et social de l'aéroport, le Gouvernement mettra en œuvre une analyse sur l'impact économique et sociale des vols de nuit à l'aéroport de Luxembourg, dans le cadre du respect strict de l'objectif environnemental de l'aéroport et soumettra cette analyse à la Chambre des Députés.

La publication mensuelle du nombre des vols de nuit sera complétée par une information sur les motifs des autorisations et les cartes de bruit établies conformément à la directive 2002/49/CE. »

- Application stricte des dérogations au couvre-feu et contrôle des justifications
- Mise à jour et publication des nouvelles cartes de bruit pour l'aéroport
- Dialogue avec les associations des riverains et les citoyens
- Optimisation des procédures opérationnelles – Projet Continuous Descent Operations (CDO) réalisé
- Sensibilisation des compagnies aériennes: Charte ANA-Cargolux signée en 2018 pour réduire les nuisances sonores



- Obtention du certificat de conformité de l'aérodrome en décembre 2017 (suivant Règlement 139/2014 de la Commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) n°216/2008 du Parlement européen et du Conseil)
- Réforme de l'organisation de l'Administration de la Navigation aérienne: adaptation de la loi-cadre de l'ANA, nouvel organigramme, intégration du Service Incendie et de Secours de l'aéroport dans l'établissement public CGDIS.
- Certificat environnemental de l'ANA obtenu en 2018 : produit de dégivrage respectueux de l'environnement, installation de lampes LED sur l'aire de manœuvre, utilisation d'énergie électrique verte, tri sélectif des déchets, l'acquisition d'une première voiture électrique avec l'installation d'une borne de recharge pour le personnel, conservation d'une biodiversité sur les territoires de l'aéroport



- Continuation d'une politique restrictive en matière de transports routiers de marchandises en place depuis 1999 en vue d'un transfert modal vers des modes de transports les moins polluants et les plus efficaces du point de vue des coûts énergétiques
- Loi du 5 décembre 2016 portant création d'un registre électronique national des entreprises de transport par route (Loi ERU)
- Nouvelle banque de données courant 2017 permettant une interconnexion avec le serveur ERU de la Commission européenne ainsi qu'une gestion plus efficace des entreprises et des autorisations de transports
- Temps de conduite et périodes de repos spécifiques pour les chauffeurs de bus sur des lignes ne dépassant pas 50 km mieux adaptés au trafic sur les routes (pour fin 2018)
- Loi du 2 avril 2014 portant approbation du protocole du 21 octobre 2010 modifiant l'accord « Eurovignette » et transposant la directive 2011/76/UE
- Projet de loi portant approbation du protocole du 6 décembre 2017 modifiant l'accord « Eurovignette » introduisant une nouvelle structure des droits d'usage plus équitable (pour 1er semestre 2019)



## Présidence luxembourgeoise du Conseil en 2015

- Tous ont attesté au Ministre des transports LU une gestion impeccable et engagée de cet exercice ce qui a permis au Luxembourg de renforcer son statut d'acteur fiable au niveau européen et international. Le Ministre a en outre réussi à créer une bonne dynamique pour tous les dossiers traités et a pu créer ou resserrer les liens avec les partenaires européens importants au profit durable du Luxembourg.
- Social Routier M. le Ministre a lancé le débat sur les aspects sociaux dans le transport routier sous présidence luxembourgeoise du Conseil en 2015. Un paquet de nouvelles proposition législatives a ensuite été présenté et le Luxembourg a créé avec un grand nombre d'autres Etats membres l'alliance du routier afin de combattre plus efficacement le dumping social et la concurrence déloyale dans ce domaine. Une première victoire a pu être enregistrée mais la bataille continue.
- Mobilité active sur l'agenda européen M. le Ministre a profité de la présidence du Conseil de la formation transport pour mettre la mobilité active et notamment le vélo comme mode de transport contemporain à l'agenda de la politique européenne des transports.
- Action pour la sécurité routière ensemble avec les associations européennes qui s'engagent pour la sécurité routière. M. le Ministre a fait pression sur la Commission européenne en faveur d'un objectif précis de diminution des blessés graves. Le Luxembourg a défendu les aspects liés à la sécurité routière dans toutes les propositions concernées.



## Négociations du 4<sup>i</sup>ème paquet ferroviaire

« Le Gouvernement est conscient que le 4<sup>i</sup>ème paquet ferroviaire de l'Union européenne présente de nombreux défis pour le secteur ferroviaire luxembourgeois. Pour cette raison, il interviendra pour qu'il soit tenu compte des spécificités de notre pays et négociera une dérogation permanente vu le statut spécifique des chemins de fer luxembourgeois, notamment à l'égard de l'obligation d'une séparation des CFL en entité réseau et entité trafics. Pour ce qui est des services de transport libéralisés d'ores et déjà, un bilan des opérations devra être établi afin de fixer les orientations pour l'avenir. »

- Accomplissement du programme gouvernemental concernant le 4<sup>e</sup>me paquet ferroviaire Le Gouvernement avait prévu dans son programme que le Luxembourg s'engage à négocier une dérogation permanente pour les chemins de fers luxembourgeois au vu de leur situation spécifique notamment en ce qui concerne le séparation des entités en charge de l'infrastructure de celle gérant les opérations. A la fin d'un processus délicat le Luxembourg a effectivement réussi à modifier substantiellement l'approche dogmatique du 4<sup>e</sup>me paquet ferroviaire sur de nombreux aspects et notamment tous ceux repris dans la programme gouvernemental.
- Amélioration de la situation de l'aviation luxembourgeoise. En ce qui concerne l'aviation, la position des opérateurs luxembourgeois dont notamment Cargolux a pu être améliorée grâce à l'action pour un accroissement du réseau de droits aériens internationaux sur base d'accords conclus par l'Union européenne et de dispositions favorables dans la législation européenne.



## Contribution du Département des Travaux Publics



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures

Département des travaux publics



Il est prévu de développer de façon conséquente le réseau national des pistes cyclables tant pour les besoins touristiques que pour les besoins de la mobilité quotidienne.

Le Gouvernement mettra en place un réseau de P&R intégré aux transports publics et élaborera un concept cohérent sur la tarification des différents P&R.

Les extensions du réseau routier périphérique qui s'avèrent nécessaires seront réalisées. Ces réalisations permettront une amélioration de la mobilité individuelle motorisée sans pour autant augmenter la part des transports publics dans le modal split, le Gouvernement utilisera la décharge des routes au sein des agglomérations pour donner une plus grande priorité au transport en commun (par exemple couloir prioritaire pour bus).

Mise en œuvre de l'installation de radars aux endroits dangereux de notre réseau routier.

Le Gouvernement entend désamorcer les dangers existants au fur et à mesure et sur base d'audits de sécurité, que ce soit par des réductions de la vitesse, d'améliorations des constructions ou une meilleure signalisation.

Modernisation du Port de Mertert.

L'Administration des Ponts et Chaussées sera réformée de manière à pouvoir mieux répondre aux exigences d'une politique économe et performante en matière de mise en œuvre des infrastructures de transports routiers. La loi organique des Ponts et Chaussées sera révisée en conséquence.

Le Gouvernement procédera à une évaluation complète des coûts d'entretien et de renouvellement des infrastructures routières et ferroviaires en vue d'une meilleure planification budgétaire.

Mise en œuvre des plans d'action « bruit » (directive 2002/49/CE) dont l'objectif général sera de réduire l'impact de la nuisance sonore en vue d'une meilleure qualité de vie pour la population. Dans ce contexte, une attention particulière sera donnée aux mesures antibruit le long des grandes routes et du chemin de fer.

Le Gouvernement procédera d'urgence à la réfection de la piste d'atterrissage du Findel afin d'assurer la sécurité des passagers, des employés et des installations de l'aéroport.



- Loi du 28 avril 2015 relatif au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux.
  - 1'400 km d'itinéraires cyclables
  - 20 km construits, 25 km en chantier, 300 km en planification
  - augmentation substantielle des crédits mis à disposition
- Modification de la loi du 28/04/15 (projet en cours).



- 17'000 places de P+R nationales et transfrontalières (2018), doublement de la capacité planifié pour 2025.
  - P+R échangeur Mamer - Capellen A6
  - P+R Mesenich A1
  - Plateforme intermodale Hoehenhof A1
  - P+R Cloche d'Or
  - Extension P+R Frisange
  - P+R Junglinster
  - P+R Grevenmacher



- Contournement Junglinster avec P+R (mise en service)
- Liaison Micheville entre la N31 et la frontière française avec Tunnel Central Gate (mise en service)
- Échangeur Hellange dans l'intérêt de la Liaison avec la Sarre A13 (mise en service)
- Réhabilitation du Pont Adolphe avec assise tramway et avec Passerelle cyclable suspendue portant la piste cyclable PC31b « Transversale Nord-Sud de la Ville de Luxembourg » (mise en service)
- Reconstruction du pont frontalier sur la Moselle à Grevenmacher avec raccord de la piste PC3 des Trois rivières (L) au Moselradweg (D) (mise en service)
- Route du Nord A7 entre Waldhaff et Lorentzweiler (mis en service)
- Mise à 2x3 voies de l'autoroute A3 avec 3<sup>ème</sup> voie multimodale (vote loi)
- Nouvelle N3 de la Gare centrale vers le Pôle d'échange Howald avec assise tramway (vote de 2 lois)
- Contournement Bascharage (vote loi)
- Transversale de Clervaux (vote loi et travaux en cours)
- Réaménagement de l'échangeur Dudelage-Burange sur l'A13 (vote loi et travaux en cours)
- Pole d'échange multimodal de la Gare d'Ettelbruck (vote loi et début des travaux)



- Mise en place du Centre de traitement des infractions à Bertrange.
- Fourniture et installation des équipements de terrain fixes et mobiles:
  - 24 équipements de terrain fixes en service
  - 6 équipements mobiles
  - 1 équipement de terrain autonome (radar-chantier)



- Groupe de travail sous la direction de l'Administration des ponts et chaussées
- Analyse systématique des accidents graves et mortels
- Propositions d'amélioration au niveau des infrastructures routières
- Protection des arbres routières par glissières de sécurité (marchés en cours):
  - Centre/Sud: 22,7 km
  - Nord: 10,8 km
- Sécurité des motocyclistes: projet-pilote d'un marquage sur la N25 entre Kautenbach et Wiltz
- Mise en œuvre des mesures du plan d'action « sécurité routière »: apaisement du trafic (Vitesse 30 sur réseau étatique)



- Réorganisation de l'administration des Ponts et Chaussées avec la création d'une nouvelle Division de la Mobilité durable (la mobilité active, les transports collectifs routiers et les usages partagés de l'automobile) par le Règlement grand-ducal du 18 mai 2015.
- Réorganisation en vue des défis liés à une mobilité durable avec création de chaînes de mobilité permettant de combiner plusieurs modes de transport qui se complètent.



- Collaboration avec l'Administration des bâtiments publics



- Ecran anti-bruit sur A13 dans le cadre des projets multimodaux
- Mesures « plan d'action national anti-bruit » dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'État
- Ecrans anti-bruit intégrés dans les projets de nouvelles infrastructures routières



- Travaux préparatoires et connexes à la réhabilitation de la piste
- Réhabilitation de la piste Runway 06-24
- Extension du tarmac entre P1 et P7 dans l'intérêt de l'aéroport de Luxembourg
- Participation au processus de certification (mise en conformité de l'assainissement de l'aéroport)



1. Investissements
2. Stratégies: Assainissement énergétique, matériaux sains, tri de déchets, certifications, BIM, construction durable, mobilité douce, etc.
3. Projets-pilote et construction durable
4. Energies renouvelables et photovoltaïque

# 1. Investissements



## ➤ Evolution des liquidations 2014-2018

Années	Fonds d'investissements Publics	Fonds d'entretien et de rénovation	Préfinancement
2014	EUR 166'041'603.-	EUR 60'105'572.-	EUR 24'498'134.-
2015	EUR 136'654'481.-	EUR 61'371'702.-	EUR 7'877'574.-
2016	EUR 154'124'049.-	EUR 57'663'315.-	EUR 5'885'798.-
2017	EUR 172'622'304.-	EUR 61'159'340.-	EUR 19'521'622.-
2018 (extrapolation)	EUR 201'000'000.-	EUR 59'000'000.-	EUR 37'100'000.-
<b>Moyenne annuelle sur 5 derniers ans</b>	<b>~ EUR 166 mio</b>	<b>~ EUR 56 mio</b>	<b>~ EUR 19 mio</b>



## ➤ Projets en élaboration (> EUR 10 mio)

	Invest (TTC)
Lycée Michel Lucius à Luxembourg-Kirchberg	180 000 000
Nordstad-Lycée	160 000 000
Caserne Herrenberg - réaménagement et extension	138 000 000
Domaine thermal Mondorf, rénovation et mise en conformité	132 000 000
Lycée technique du Centre	125 000 000
Université du Luxembourg, faculté de droit, d'économie et de finances et institut Max-Planck à Lux.-Kirchberg	115 000 000
Lycée technique Ettelbruck, réaménagement et extension	80 000 000
Infrastructures communes à Ettelbruck	35 000 000
Infrastructures d'accueil pour enfants et jeunes - Pétange	75 000 000
Maison de soins Bascharage	64 000 000
Campus Walferdange	55 000 000
Lycée classique Diekirch, annexe Mersch - rénovation	48 500 000
Ecole de la 2e chance à Luxembourg	38 000 000
Galerie nationale, rue Notre Dame - réaménagement de l'ancienne BNL	36 000 000
Laboratoire pour l'ASTA	36 000 000
Réaménagement Campus Geesseknäppchen	35 000 000
Dépôt des ponts & chaussées et gestion de l'eau au Fridhaff	35 000 000
Tour de contrôle Findel	30 000 000
Rénovation de la Villa Louvigny	25 000 000
Centre pénitentiaire Schrassig - unité de psychiatrie spéciale judiciaire	24 500 000
Infrastructures sportives à Diekirch	20 000 000
Centre polyvalent de la petite enfance au Kirchberg, nouvelle construction	20 000 000
Extension du foyer et de l'accueil de la Philharmonie	15 000 000
Auberge de jeunesse à Vianden	13 500 000
Ecole européenne I au Kirchberg, extension des bâtiments de l'école primaire	12 500 000
Lycée technique des Arts et métiers, mise en conformité et assainissement	12 000 000
Auberge de jeunesse et structures d'accueil à Ettelbruck	12 000 000
Lycée technique d'Esch-Alzette, extension	12 000 000
Lycée de garçons Esch-Alzette, mise en conformité et assainissement	11 000 000
Centre Hollenfels	10 400 000



## ➤ Projets en élaboration (> EUR 10 mio)



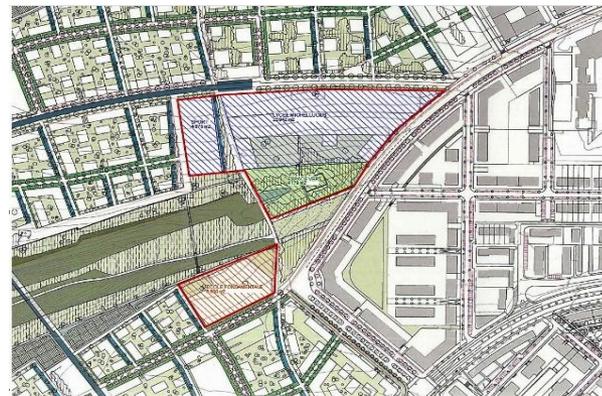
Auberge de jeunesse à Vianden



Galerie nationale, rue Notre Dame



Infrastructures d'accueil pour enfants et jeunes à Pétange



Lycée Michel Lucius à Luxembourg-Kirchberg



## ➤ Projets en exécution

	<b>Invest (TTC)</b>	<b>Mise en service</b>
Centre pénitentiaire à Uerschterhaff	166 000 000	été 2022
Lycée technique pour professions de santé et hall des sports Logopédie à Strassen	112 000 000	rentrée 2022
Lycée technique agricole à Gilsdorf	104 000 000	15.09.2020
Bibliothèque Nationale Bricherhaff	102 500 000	printemps 2019
Lycée à Clervaux	81 000 000	15.09.2018
Ecole internationale à Differdange	74 000 000	15.09.2020
Rénovation Lycée Michel Rodange	61 000 000	rentrée 2021
Lycée technique pour professions de santé à Ettelbruck	33 000 000	15.09.2019
Kraizbiërg Dudelange, mise en conformité Centre Emile Mayrisch	32 200 000	01.11.2023
Palais de la Cour de Justice Européenne - mesures de sécurité	31 500 000	mi-2021
Ligue HMC Capellen, nouvelle construction	31 200 000	mi 2022
Lycée technique du Centre, nouv. Const. Sports, réfectoire	22 000 000	15.09.2019
Centre pour réfugiés Heliar à Weilerbach, rénovation et assainissement	20 300 000	01.02.2021
Administration des services de secours à Luxbg-Gasperich, terrain d'entraînement	20 000 000	01.09.2019
Lycée des sports à l'INS, Luxembourg (hall des sports)	19 000 000	printemps 2019
Château de Senningen, centre national de crise	15 500 000	mi-2021
Ponts & Chaussées et hangar CFL à Echternach	14 000 000	31.01.2019
Palais de justice à Diekirch	9 500 000	19.09.2018

# 1. Investissements



## ➤ Projets en exécution



Centre pour réfugiés Heliar à Weilerbach



Ecole internationale à Differdange



Centre pénitentiaire à Uerschterhaff



Rénovation Lycée Michel Rodange



## ➤ Projets achevés

	<b>Invest (TTC)</b>	<b>Mise en service</b>
Rénovation Athénée	85 000 000	09.01.2017
2e phase du Laboratoire national de santé (médecine vétérinaire + médecine légale)	51 500 000	01.10.2017
Lycée Hubert Clément: réaménagement	50 000 000	02.01.2018
Bâtiment administratif pour la Police à Verlorenkost	30 000 000	01.03.2015
Lycée technique Grevenmacher: nouvelle construction	30 000 000	01.01.2015
Centre de Logopédie, nouvelle construction	23 000 000	15.09.2015
Lycée technique pour professions de santé à Bascharage	20 000 000	15.09.2015
Lycée technique des arts et métiers à Luxembourg: cantine et sports	19 500 000	20.04.2015
L.C. Echternach : transformation aile gendarmerie en salles de classe (phase 1)	10 000 000	15.09.2016
Dépôt des Ponts & Chaussées à Mersch	17 000 000	03.04.2017
Les Rotondes: aménagement en espace culturel	16 000 000	13.06.2015
Institut de langues Limpertsberg: assainissement énergétique, extension, alentours	12 500 000	16.04.2018
Atert-Lycée, extension	11 500 000	15.09.2017
Administration de la nature et des forêts Diekirch: nouveau bâtiment	11 000 000	01.07.2015
Rénovation Piscine et hall de sports du Lycée technique Ettelbruck	6 800 000	01.09.2017



## ➤ Projets achevés



Institut des langues Limpertsberg



Lycée Hubert Clément à Esch-Alzette



Extension de l'Atert-Lycée à Redange



2<sup>e</sup> phase du Laboratoire nationale de Santé à Dudelange



### Bâtiments à confort et consommation minimale

Les projets basent surtout sur des concepts innovants qui créent un haut degré de confort tout en consommant peu d'énergie.

Le cœur de ces concepts repose sur la combinaison intelligente d'une construction de qualité et d'installations techniques réduites au minimum nécessaire.

Les concepts globaux prenant tout particulièrement en compte les caractéristiques spécifiques des bâtiments scolaires et des bâtiments administratifs ainsi que les relations fondamentales entre l'architecture, le type de structure et la technique du bâtiment sont repris par 2 documents mis à disposition de la maîtrise d'œuvre.

Les principes sont:

- un bon confort avec une consommation d'énergie minimale
- une bonne enveloppe du bâtiment, une inertie thermique importante et un nombre réduit d'installations techniques
- des énergies renouvelables
- la rentabilité des mesures



- **1'550 bâtiments se trouvant dans le patrimoine de l'Etat**
  
- **L'objectif essentiel de l'entretien préventif se situe autour des axes principaux suivants:**
  - la prolongation de la durée de vie des bâtiments de l'Etat en assurant un entretien adapté au moment opportun
  - le maintien de la valeur économique du patrimoine et par ce fait, la rentabilité de l'investissement public
  - un meilleur fonctionnement des bâtiments, y compris le confort et la sécurité pour les occupants
  
- **Stratégie:**

La stratégie d'assainissement énergétique mise en œuvre par l'ABP se base sur deux approches différentes:

  - démarche active (vétusteté, non-conformité, consommation d'énergie élevée, ...)
  - démarche réactive (demande de nouvelles fonctionnalités par l'utilisateur)
  - mesures d'économie d'énergie à l'aide de la sensibilisation des occupants et la l'optimisation des installations techniques



### Budget (extrait de la stratégie d'assainissement du patrimoine de l'Etat)

	Investissement total prévu pour les projets d'assainissement énergétique	Dépenses moyennes annuelles	Dépenses moyennes annuelles pour les mesures d'assainissement énergétique  Années 2014-2018 (5 ans)	Economie annuelle moyenne en CO <sub>2</sub>
FIP*	EUR 450'000'000.-	EUR 83'000'000.-	EUR 7'100'000 (taux : 12%)	750 tCO <sub>2</sub> /a
FER-projets**	EUR 19'500'000.-	EUR 5'400'000.-	EUR 500'000 (taux : 25%)	50 tCO <sub>2</sub> /a
FER-entretien	EUR 1'700'000.-	EUR 1'700'000.-	EUR 1'000'000 (taux : 75%)	100 tCO <sub>2</sub> /a
<b>TOTAL:</b>			<b>~EUR 8'600'000</b>	<b>900 tCO<sub>2</sub>/a</b>

\* pluriannuel FIP, voté 2014 (30 projets)

\*\* projets > EUR 500'000.- en cours, au 01.01.2014 (11 projets)



### Directive 2012/27/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relative à l'efficacité énergétique

Assainissement énergétique de 3% de la surface utile des bâtiments appartenant à l'Etat central et occupés par ce dernier

Surface totale des bâtiments appartenant actuellement à l'Etat	126'000 m <sup>2</sup>
Surface des bâtiments sur l'inventaire à assainir	74'500 m <sup>2</sup>
Surface des bâtiments à assainir 2014 – 2020 selon la Directive	15'500 m <sup>2</sup>
Surface des bâtiments déjà assainis fin 2017	12'200 m <sup>2</sup>
Surface prévue à être assainie jusqu'à 2020	23'000 m <sup>2</sup>

Les surfaces assainies par l'Etat sont supérieures de quelque 7'500 m<sup>2</sup> aux prescriptions de la Directive.

## 2. Stratégies: Assainissement énergétique



### **Athénée de Luxembourg:**

Réduction de la consommation d'énergie  
de plus de 50 %



### **Lycée Hubert Clément à Esch-sur-Alzette:**

Réduction de la consommation d'énergie  
de plus de 70 % (bâtiment des années 50)



### **Institut national des langues:**

Réduction de la consommation d'énergie  
de plus de 35 %



### **Hall de sports du Lycée technique Ettelbruck:**

Réduction de la consommation d'énergie  
de plus de 70 %





### Matériaux sains / non-toxiques

- contrôle détaillé de tous les matériaux à utiliser lors de la construction, en collaboration avec un expert
- élaboration d'une base de données des matériaux

### Monitoring énergétique (en cours d'élaboration)

#### Principes:

- Mesurage des consommations d'énergie (électricité et chauffage)
- Collecte de données et traitement centralisé
- Surveillance des consommations
- Reconnaissance de l'évolution des consommations

#### Intérêts:

- Identification et explication de hausses ou anomalies dans les consommations
- Diagnostic des bâtiments ou zones à gaspillage énergétique (benchmarking)
- Déclenchement de mesures ciblées
- Réduction de la consommation d'énergie
- Sensibilisation de l'utilisateur

### Gestion des déchets

L'Administration des bâtiments publics applique pour nombreux chantiers publics la collecte, le tri et le stockage des déchets, la recherche de moyens de valorisation et d'élimination appropriés et la mise en place de moyens de prévention de déchets.

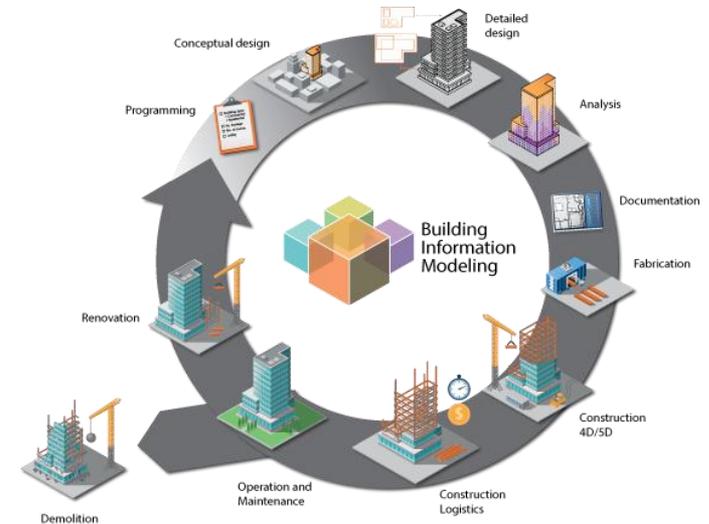
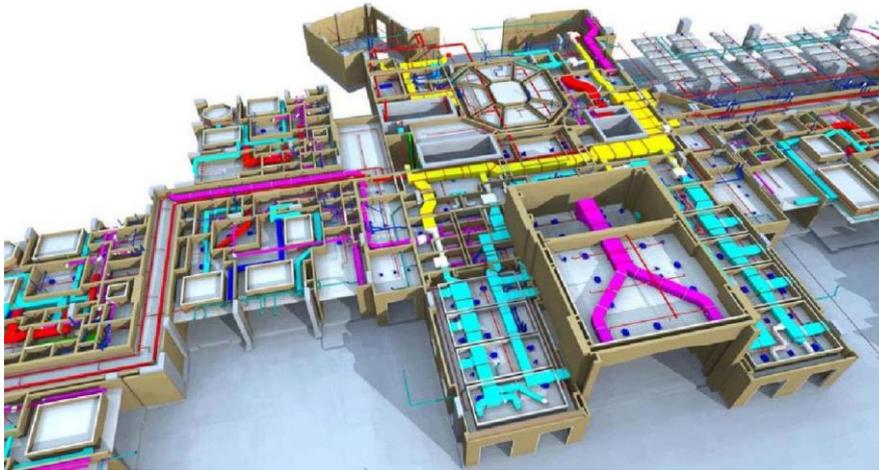




### Certifications réalisées par l'ABP

- DGNB: Deutsches Gütesiegel Nachhaltiges Bauen (Atert-Lycée à Redange, Administration de la nature et des forêts à Diekirch)
- Minergie-Eco (Lycée technique pour professions de santé à Ettelbruck)
- Valideo (Lycée technique agricole à Gilsdorf)
- BREEAM: référentiel britannique créé en 1990 (bâtiment Konrad Adenauer, bâtiment Jean Monnet 2)





### BIM (Building Information Modeling)

- Disposer d'un outil de contrôle et d'optimisation (délais, budget, qualité) en phase planification (cross-check sur la maquette numérique unique utilisée par tous)
- disposer en fin de réalisation de documents et plans *as built* « 7D »
- disposer d'un logiciel interactif avec maquette numérique BIM pour la définition des plans d'intervention d'entretien et de maintenance préventives ainsi que des plannings et budgets pluriannuels y relatifs



## Guide de la construction durable ABP

### Manuel pour les maîtres d'ouvrage publics et les maîtrises d'oeuvre

#### 4 sujets principaux du guide

#### Site

1. Localisation
  - 1.1. Situation et accès du terrain :
    - 1.1.1. Réseau routier / transports en commun
    - 1.1.2. Topographie
    - 1.1.3. Géométrie / Orientation
  - 1.2. Risques du site : dangers d'origine naturelle (p.ex. inondations ou glissements de terrain) ou humaine (p.ex. décharge à Mondorlange) (D56)
  - 1.3. Conditions sur le site : qualité de l'air, bruit extérieur, caractéristiques du sol de fondation, pollution des sols, concentration de radon, champs électromagnétiques, paysage et voisinage, capacité d'absorption d'eau de pluie (D57/D61)
  - 1.4. Image et état des environs (D58)
  - 1.5. Proximité des restaurants, commerces, soins médicaux, installations sportives, loisirs, parc public... (D60)
  - 1.6. Présence d'infrastructures techniques (V1.1/D61) :
    - 1.6.1. Chauffage urbain
    - 1.6.2. Utilisation de l'énergie solaire (ombrage)
    - 1.6.3. Utilisation de la géothermie
    - 1.6.4. Réseaux électricité, gaz, télécommunications mobile et fixe (internet haut-débit), eau, eau-usée
2. Intégration du projet et valorisation du site
  - 2.1. **Respect de l'empreinte environnementale (flore, faune, paysage) (V1.1)**
    - 2.1.1. Mesures pour le maintien du site / Protection d'éléments de valeur
    - 2.1.2. Utilisation d'un terrain de faible valeur écologique
  - 2.2. Minimiser l'occupation des surfaces construites et des surfaces de circulation (D15)
  - 2.3. Intégration du projet dans le site en respectant les qualités intrinsèques
  - 2.4. Aménagement du site (créer de la valeur ajoutée au site avec la construction de nouvelles infrastructures dans le cadre du projet)
  - 2.5. Impact sur le voisinage (ombre, bruit, lumière, vent, vue) (V1.1)
  - 2.6. **Toiture verte (impôt pavillonnaire) (D24)**
  - 2.7. **Rétention des eaux pluviales (V4.1)**
3. Lieu de vie (social)
  - 3.1. Aménagement des lieux (facilités pour les utilisateurs, internes au bâtiment) (V4.1)
  - 3.2. Favoriser les échanges (p.ex. local rencontre) (V4.1)
  - 3.3. Soigner le cadre (p.ex. espaces verts) (V4.1)
  - 3.4. Synergies et communication avec le voisinage
4. Mobilité
  - 4.1. **Favoriser l'usage des transports doux (V4.2/D30)**
  - 4.2. Favoriser l'usage des transports en commun (V4.2/D59)
  - 4.3. **Faciliter l'accès (V4.2/D19)**
  - 4.4. Minimiser les trajets à effectuer (D59)
5. Végétation et aménagements extérieurs
  - 5.1. Fauchage tardif
    - 5.2. **Plantes indigènes**
  - 5.3. Plantes intérieures
  - 5.4. **Agriculture urbaine (urban farming)**

#### Construction

6. Planification du projet
  - 6.1. Préparation de la planification
    - 6.1.1. **Détermination et analyse critique des besoins et des buts généraux**
    - 6.1.2. **Planification intégrée (D44)**
    - 6.1.3. Bonne qualité de la préparation (données de base le plus concrètes possible) (D43)
  - 6.2. Processus de la planification
    - 6.2.1. Développement des concepts généraux et réalisation de comparaisons des variantes (D45)
    - 6.2.2. Choix du système constructif
    - 6.2.3. **Flexibilité dans l'usage, possibilité de faire évoluer les fonctions (V1.4/D28)**
    - 6.2.4. Potentiel de transformation (D28)
    - 6.2.5. Utilisation rationnelle des surfaces (D27)
    - 6.2.6. Viser une faible consommation d'énergie et d'eau
    - 6.2.7. Se limiter aux équipements nécessaires et faciles à utiliser
7. Systèmes, matériaux, produits (cf. 17, 18 et 19)
  - 7.1. Enveloppe du bâtiment
    - 7.1.1. Protection contre l'humidité (D35)
    - 7.1.2. Isolation thermique (éviter ponts thermiques) (D35)
    - 7.1.3. **Etanchéité à l'air**
    - 7.1.4. **Toiture verte (D34)**
  - 7.2. Impact environnemental (V1.3)
    - 7.2.1. Économie circulaire (utilisation de matériaux recyclés)
    - 7.2.2. **Énergie grise (limitation de l'énergie primaire non-renouvelable et maximisation de la part des énergies renouvelables) (D10)**
    - 7.2.3. **Minimiser les émissions de gaz à effet de serre (D1)**
    - 7.2.4. Favoriser les matériaux écologiques
  - 7.3. **Utilisation rationnelle des ressources (p.ex. des matériaux) (V1.3)**
  - 7.4. **Durée de vie**
  - 7.5. **Utilisation de produits locaux**
  - 7.6. **Utilisation de bois certifié**
  - 7.7. **Impact sur la santé (émissions COV, formaldéhydes...) (V1.3)**
  - 7.8. Facilité de nettoyage, d'entretien et de maintenance (D40)
8. Chantier
  - 8.1. Gestion des nuisances : sonores, visuelles, poussières, circulations... (V1.2/D48)
  - 8.2. **Gestion des déchets (V1.2/D48)**
  - 8.3. Éviter la pollution du sol, de l'air et de la nappe phréatique (D48)
  - 8.4. Contrôle de la qualité (D50)
  - 8.5. Contrôle de la sécurité sur le chantier
  - 8.6. Mise en service systématique (D51)
  - 8.7. Critères d'attribution sociaux
9. Économie circulaire
  - 9.1. Possibilité de réparer, de déconstruire, de recycler et de démontage (D42)

#### Fonctionnalité et confort utilisateur

10. Accessibilité
  - 10.1. **Construction accessible à tous (V4.3/D26)**
  - 10.2. Accessibilité par le public (D29)
    - 10.2.1. Utilisation du hall de sports ou de la piscine d'une école
    - 10.2.2. Ouverture du restaurant au public
    - 10.2.3. Ouverture de l'espace extérieur
  - 10.3. **Confort de la mobilité douce (D30)**
11. Santé et bien-être
  - 11.1. **Qualité de l'air (polluants intérieurs, emplacement prise d'air neuf, filtres, proximité stockage de déchets, voitures...) (V3.4/D38)**
  - 11.2. Qualité de l'eau (réseau de distribution) (V3.4/D20)
  - 11.3. Qualité des espaces (valeur sociale, confort, rayonnement...) (V3.4/D20)
12. Sécurité
  - 12.1. Réduction des dangers et accidents (D25)
  - 12.2. Protection incendie (D55)
13. Hygrothermie
  - 13.1. Maîtrise des températures et de l'humidité (V3.1/D18/D19)
  - 13.2. Inertie thermique
  - 13.3. Homogénéité de l'hygrothermie dans l'espace et le temps (hiver et été) (V3.1/D18/D19)
  - 13.4. Toiture verte (D24)
14. Confort visuel
  - 14.1. **Assurer un éclairage naturel et artificiel adapté à l'usage (V3.2/D22)**
  - 14.2. Vue vers l'extérieur (V3.2/D22)
15. Acoustique
  - 15.1. **Maîtrise des nuisances vis-à-vis des sources extérieures, intérieures, dont les équipements (V3.3/D21/D34)**
16. Influence de l'utilisateur
  - 16.1. Possibilité d'influencer la ventilation, la protection solaire, la protection anti-éblouissement, la température ainsi que l'éclairage (D23)
  - 16.2. Assurer une utilisation facile du bâtiment

#### Gestion / Exploitation

17. Énergie
  - 17.1. Limitation des besoins (V2.1/D11)
  - 17.2. **Optimisation des systèmes de chauffage et refroidissement (V1.1)**
  - 17.3. **Limitation de l'énergie primaire non-renouvelable (D10)**
  - 17.4. Analyse économique et écologique de la production de chaleur
  - 17.5. Ventilation : récupération de l'énergie
  - 17.6. Protection solaire
  - 17.7. Free-chilling (production d'eau froide par tour de refroidissement (hybride) sans machine frigorifique) et free-cooling (rafraîchissement direct par l'air frais de l'extérieur)
  - 17.8. **Besoins aux énergies renouvelables (V2.1/D11)**
  - 17.9. Stockage d'énergie
    - 17.9.1. Stockage d'électricité
    - 17.9.2. **Accumulateur de chaleur saisonnier**
  - 17.10. **Utilisation d'électricité verte**
  - 17.11. **Monitoring**
18. Eau
  - 18.1. Limitation des besoins (limitation du débit, fermeture temporisée...) (V2.2/D14)
  - 18.2. Gestion des eaux pluviales (surfaces perméables, rétention) (V2.2)
19. Entretien maintenance
  - 19.1. **Dès la conception, prise en compte d'un programme d'entretien et de maintenance (V2.3)**
  - 19.2. **Facilité de nettoyage, d'entretien et de maintenance (D40)**
20. Déchets en exploitation
  - 20.1. Limitation des quantités (V2.4)
  - 20.2. Limitation des nuisances (V2.4)
  - 20.3. Prévoir des zones de stockage, de tri et d'enlèvement (V2.4)
21. Coûts du cycle de vie
  - 21.1. Limitation des coûts du cycle de vie (avec coûts externes) (cf. 7.3 et 7.4) (D16)
  - 21.2. Limitation des frais de transformation, d'extension et d'entretien (cf. 6.2.3 et 6.2.4) (D16)
22. Éclairage
  - 22.1. **Utilisation de la lumière naturelle**
  - 22.2. **Optimisation de l'éclairage artificiel (efficacité énergétique et systèmes de régulation)**
23. Guide pour les utilisateurs
  - 23.1. Utilisation du bâtiment (chauffage, ventilation, éclairage)
  - 23.2. Entretien et nettoyage du bâtiment
  - 23.3. Gestion des déchets



**7.7** Die Fahrradabstellanlage für die Hauptnutzer sieht einen attraktiven Platz für Dienstfahräder vor, eine selbstbedienbare Reparaturstation (2x1 Meter) und Steckdosen zum Laden von Fahrrad-Akkus.

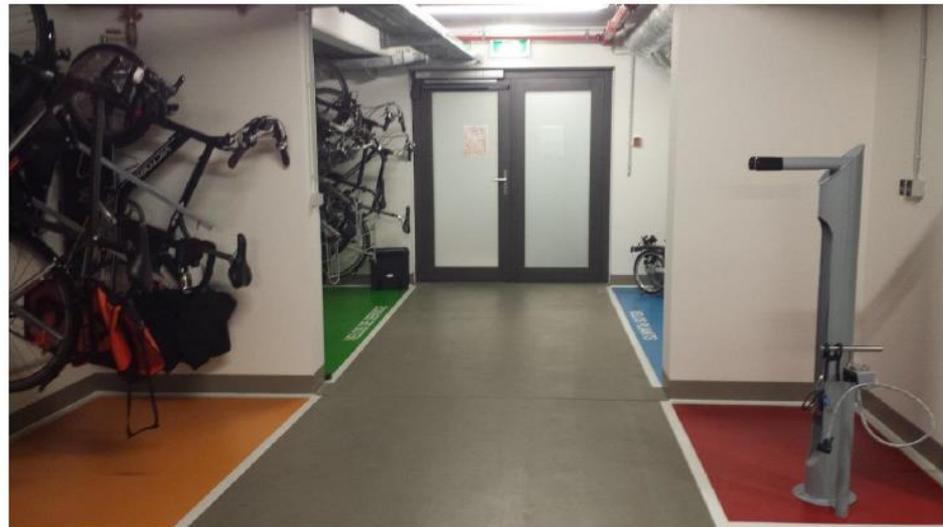
NEU  
V

ALT  
R

Oppress mmj@vov



MDDI



### 3. Projets-pilote – bâtiments à énergie positive



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

#### **Administration de la nature et des forêts à Diekirch**

(réalisé de mars 2011 à juillet 2015)

Bilan en énergie primaire  
(mesuré en 2016 et 2017) + 24'000 kWh/a



#### **Lycée technique pour professions de santé à Ettelbruck**

(réalisé de juillet 2016 à mars 2019)

Bilan en énergie primaire  
(calculé) + 118'000 kWh/a



#### **Projet-pilote dans l'existant: Maison d'enfants de l'Etat à Schifflange**

(réalisé de septembre 2016 à mai 2018)

Bilan en énergie primaire  
(calculé) + 7'650 kWh/a





## Utilisation de bois indigène (feuillu)

La matière première est issue quasi exclusivement des forêts luxembourgeoises.

Exemples de projets en cours:

- Structure d'hébergement pour personnes sans-abri à Sandweiler
- Internat sur le site « Pro Familia » à Dudelange
- Maison d'enfants de l'Etat à Schiffflange (nouvelle construction)





1% du coût de construction des nouveaux bâtiments publics et des grandes rénovations est investi depuis 2001 pour l'utilisation d'énergies renouvelables, comme par exemple:

### Chauffage à copeaux de bois

- Lënster-Lycée à Junglinster
- 2<sup>e</sup> Ecole européenne à Bertrange-Mamer



### Chauffage à copeaux de bois issus de déchets de verdure

- Lycée agricole à Gilsdorf (installations adaptées)

### Chauffage à pellets

- Lycée à Clervaux
- Ligue HMC à Capellen



### Panneaux solaires thermiques

- Domaine thermal Mondorf



### Hydrothermie

- Haff Remich



### Géothermie

- Bibliothèque nationale à Luxembourg-Kirchberg

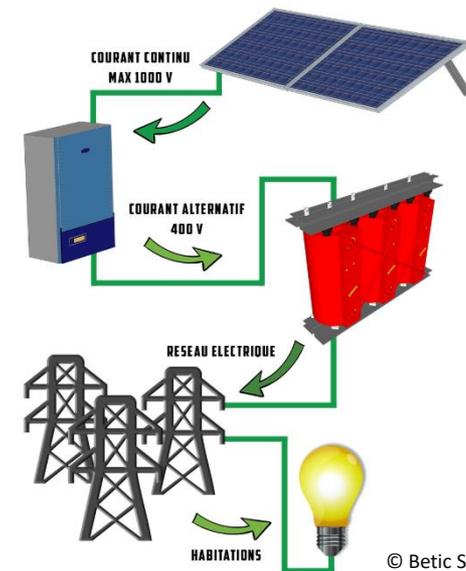




### Installations photovoltaïques

- 16 nouveaux projets photovoltaïques par le biais du Fonds climat et énergie
- Puissance totale des panneaux photovoltaïques: ca. 6 MWp
- Énergie produite estimée: 5'600'000 kWh/an (équivalent à 1400 ménages)
- Réduction des émissions CO<sub>2</sub> : ca. 3'600 t/a
- Investissement : 13,5 mio. EUR par le biais du fonds climat et énergie

Lënster-Lycée  
à Junglinster





## Contribution du Département de l'aménagement du territoire



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures

Département de l'aménagement  
du territoire



Une période législative marquée par:

- Un développement démographique et économique (en terme de nombre d'emploi) sans précédent.
- Une inversion des jurisprudences concernant tout ce qui a trait au droit à la propriété privée.
- Un blocage total de l'aménagement du territoire évité par une nouvelle base légale (loi concernant l'aménagement du territoire du 17 avril 2018).



« Le Gouvernement compte renforcer le rôle de l'aménagement du territoire. Une politique responsable et durable en matière d'aménagement du territoire mise davantage sur les développements régionaux et décentralisés en promouvant la proximité entre le logement, le travail, l'approvisionnement, les loisirs et la détente pour une meilleure qualité de vie. Les politiques à ce sujet doivent être élaborées, mises en œuvre et évaluées concrètement. Ainsi, les services de l'aménagement du territoire devront mettre en relation et créer les synergies dans les autres domaines tels que la mobilité, l'environnement, le développement régional et les infrastructures. »

## Réalisations:

- Concertation accrue entre l'aménagement du territoire et les politiques sectorielles telles que la mobilité, l'environnement ou les travaux publics: p.ex département de l'aménagement du territoire associé à l'élaboration du MODU 2.0 ou encore à la mise en œuvre des mesures définies dans le rapport Rifkin (espace de co-working).
- Recours plus systématique aux données structurelles définies par l'aménagement du territoire concernant la répartition territoriale de l'évolution de la population et de l'emploi dans le cadre de la planification de la mobilité ou d'infrastructures. Pour répertorier les réserves d'un PAG, un projet pilote a été élaboré avec 9 communes pour transposer une méthode aboutie et éprouvée (Raum+) dans le contexte luxembourgeois.
- Coopération étroite avec les communes dans le cadre des conventions de coopération territoriale Etat-commune et des parcs naturels afin d'encourager la coopération intercommunale et une meilleure prise en compte des objectifs du PDAT.



« Le programme directeur de 2003 et l'IVL seront évalués en vue d'une précision des orientations des objectifs de l'aménagement du territoire. »

## Réalisations:

- Au lieu de préciser les objectifs de l'aménagement du territoire il a été décidé de réaliser une refonte complète du programme directeur d'aménagement du territoire (PDAT) de 2003.
- Les travaux de refonte du PDAT ont été lancés dès 2016 dans le cadre notamment des débats sur « Wéi e qualitative Wuesstem fir eist Land? – Landesplanung fir eng nohalteg Zukunft ».
- Un monitoring du PDAT et de l'IVL a été réalisé au cours de l'année 2017 dans le cadre de l'Observatoire du Développement Spatial (ODS).
- Les éléments issus de ce rapport ont été repris dans le rapport servant de base pour le débat de consultation relatif à « Landesplanung fir eng nohalteg Zukunft » qui s'est tenu à la Chambre des Députés début 2018.
- La refonte du PDAT s'inscrit dans un processus largement participatif devant associer les citoyens. Les laboratoires régionaux y relatifs ont été organisés en 2018.



« Le Gouvernement veut débloquer l'aménagement du territoire en mettant à disposition des instances publiques compétentes en matière d'aménagement du territoire suffisamment de moyens et de personnel spécialisé pour satisfaire aux besoins énormes afin d'accélérer les procédures. »

### Réalisations:

- Au niveau des ressources humaines, entre 2014 et 2018 création de 11 nouveaux postes, dont 6 à titre définitif et 5 à titre temporaire :

Au travers des nouveaux profils, renforcement pluridisciplinaire de l'équipe : maîtrise en sciences politiques, maîtrise en géographie, maîtrise en Visual Design as Creative Practice, architecte, maîtrise en sciences politiques, maîtrise en droit et études européennes, maîtrise en droit de l'environnement et de l'urbanisme + un travailleur handicapé CATP.



« Le Gouvernement entend maintenir son support au projet européen ESPON en collaboration avec l'Université du Luxembourg (Laboratoire de Géographie et d'Aménagement du Territoire). Ce projet permet de renforcer la position du Luxembourg dans les domaines de la recherche et de la connaissance. Le Gouvernement considère ce programme comme une opportunité pour consolider sa qualité de siège de nombreuses institutions européennes. A cet égard le Gouvernement renforcera sa présence dans les instances européennes des différents programmes interrégionaux, de la cohésion territoriale et du développement urbain. »

### Réalisations:

- Nouveau programme ESPON pour la période de programmation 2014-2020 approuvé en février 2015 par la Commission européenne. Le Département de l'aménagement du territoire continue à être l'Autorité de gestion du programme ESPON.
- Le point de contact ESPON au Luxembourg est assuré par l'Université du Luxembourg, Institute of Geography and Spatial Planning, et représente le principal interlocuteur des acteurs nationaux pour les questions européennes de développement spatial.
- Nouveau programme INTERREG VA Grande Région pour la période de programmation 2014-2020 approuvé en décembre 2015 par la Commission européenne. Le Département de l'aménagement du territoire est Autorité de gestion conjointement avec la Région Grand Est (FR). Le siège du secrétariat conjoint Interreg VA Grande Région a été transféré à Esch-sur-Alzette à la Maison de la Grande Région. La Direction est assurée par un agent du Département de l'aménagement du territoire.



### Réalisations suite:

- Participation active du département de l'aménagement du territoire à la coopération intergouvernementale dans le domaine de la cohésion territoriale et du développement urbain européen.
- Dans le cadre de la présidence luxembourgeoise du Conseil de l'Union européenne, 2<sup>e</sup> semestre 2015: organisation de divers évènements autour de la coopération transfrontalière, le développement urbain, la coopération territoriale (INTERREG) et tenue d'une réunion informelle des ministres en charge de l'aménagement du territoire.



« Le Gouvernement portera une attention particulière aux communes qui font partie des centres de développement et d'attraction du programme directeur. »

### Réalisations:

- Evaluation du système actuel des centres de développement et d'attraction tels que défini dans le PDAT de 2003 via le diagnostic du développement territorial 2007-2017 réalisé dans le cadre de l'Observatoire du Développement spatial en 2017.
- Analyse des pôles émergents pouvant obtenir le statut de CDA dans le cadre du nouveau programme directeur.
- Coopération étroite avec les communes luxembourgeoises du GECT Alzette-Belval (Mondercange, Sanem, Schiffflange et Esch/Alzette) pour construire l'Agglosud transfrontalière.
- Identification presque exclusive de zones prioritaires d'habitation du Plan sectoriel « Logement » dans les CDA.
- En juin 2016, une Deuxième Convention relative à la Cellule Nationale d'Information pour la Politique Urbaine a été conclue afin de favoriser une considération accrue des besoins concrets identifiés au niveau local des villes.



« En outre, il fera en sorte que le développement régional tiendra compte d'une répartition équilibrée et soutenable du logement et des secteurs économiques à travers le pays selon les objectifs de l'Aménagement du Territoire. Le Gouvernement entend soutenir dans cette perspective les syndicats intercommunaux ainsi que les différentes conventions favorisant le développement intercommunal telles que la convention DICI (« développement intercommunal coordonné et intégratif »), entre Luxembourg-Ville et les communes avoisinantes au sud-ouest de la ville ou encore la convention « Uelzechtdall » entre les communes de la vallée de l'Alzette. »

### Réalisations:

- DICI: Fin 2015, les responsables politiques ont décidé de poursuivre la coopération entre les communes de Bertrange, Hesperange, Leudelange, Luxembourg et Strassen et le DATer du MDDI dans le cadre de la Convention DICI et ont signé un avenant à la convention qui porte sa durée jusqu'à fin 2018. Un poste à temps plein a été instauré pour assurer la coordination des travaux.
- Au cours de l'année 2014, il a été décidé de maintenir la plate-forme d'échange du comité politique instauré par le biais de la convention AirRegion.
- La Convention pour un développement intercommunal coordonné et intégratif des communes de la Vallée de l'Alzette a touché à sa fin le 31 décembre 2017.
- Une nouvelle approche favorisant une coopération accrue entre les communes de toute l'Agglolux est en préparation.



### Réalisations suite:

- Nordstad: Le 19 juillet 2017, le syndicat intercommunal pour la création, l'aménagement, la promotion et l'exploitation de zones d'activités économiques sur le territoire de la Nordstad « ZANO » a approuvé les nouveaux statuts. En outre, la convention Nordstad porte sa durée jusqu'en avril 2019.
- PROSUD: Signature d'une nouvelle convention de coopération territoriale le 15 juillet 2015 pour une durée de 5 ans. Avenant signé pour l'augmentation des moyens financiers.
- En général, une analyse profonde de l'outil des conventions de coopération territoriale Etat-Communes a abouti à des propositions d'actions allant dans le sens de la mise en œuvre d'un programme d'aide pour le développement régional et urbain.



« Le Gouvernement évaluera sa politique en matière de parcs naturels constituant un pilier important de développement en milieu rural. A cette fin, les travaux en vue de la création des parcs naturels « Mëllerdall » et « Dräilännereck » seront finalisés dans les meilleurs délais. Une étroite collaboration aura lieu entre les parcs naturels et les instances régionales et nationales en charge des différentes dimensions du développement des parcs naturels. »

### Réalisations:

- Débat d'orientation sur les Parcs naturels à la Chambre des députés en juin 2015.
- Etablissement de 26 indicateurs d'action pour effectuer un monitoring régulier des travaux des Parcs naturels.
- Création du nouveau parc naturel Mëllerdall le 26 mars 2016. Agrandissement et prolongation de 10 ans des Parcs naturels de la Haute-Sûre et de l'Our en 2016.
- Dépôt d'une candidature du parc naturel Mëllerdall en vue d'obtenir la reconnaissance de son territoire comme UNESCO GLOBAL GEOPARC.
- Création de la coopération agricole « LAKU » (Landwirtschaftliche Kooperation Uewersauer) en 2015 afin de rallier les intérêts du fournisseur d'eau potable SEBES (Syndicat des Eaux du Barrage d'Esch-sur-Sûre) et des agriculteurs de la région. Le Parc naturel de la Haute-Sûre assume les rôles de coordinateur et d'organisateur de la coopération.
- Mise en place de coordinateurs « Natura 2000 » dans les Parcs naturels et de comités de pilotage y relatifs. Coordination des mesures de mise en œuvre des plans de gestion désignant les mesures de conservation et les travaux de restauration afin de garantir un état de conservation favorable des habitats et espèces en vertu de la directive «Habitats» de 1992 de la directive «Oiseaux» de 1979.



## Réalisations suite:

- Mise en place d'un animateur « Eau potable » dans le Parc naturel du Mëllerdall et du comité de suivi y relatif afin de mettre en œuvre les programmes nécessaires de protection des eaux.
- Lancement de travaux en vue de la création d'un label pour les produits régionaux issus d'un territoire d'un Parc naturel avec notamment la mise en place de critères de qualité pour la production de ces produits. Engagement d'un chargé de mission « produits régionaux » pour les besoins des trois Parcs naturels.
- Précision de l'identité de chaque Parc naturel. Coopération étroite des trois Parcs naturels dans différents domaines: communication, structure d'organisation, personnel travaillant pour les territoires des trois Parcs naturels, etc.
- Coopération transfrontalière intensive des Parcs naturels dans le cadre de l'association des Parcs naturels francophones et de la « Vereinigung deutsch sprachiger Naturparks ».
- Participation active à des projets cofinancés par des fonds européens Interreg Grande Région, Interreg Europe et Life (Last mile, Light night, Itinérances aquatiques, ZENAPA – zéro emission nature protected areas).
- Parc naturel “Dräilännereck” : modèle de coopération en discussion dans le cadre du concept de développement de la Vallée de la Moselle (Entwicklungskonzept Oberes Moseltal).



« Depuis 2004, les différents Ministères travaillent sur des plans sectoriels pour les domaines du transport, du logement, du paysage et des zones d'activités. Le Gouvernement entend vérifier la conformité des projets de plans sectoriels (Transport, Logement, Zones d'Activités Economiques et Paysages) avec les lignes directrices de l'aménagement du territoire, des moyens financiers et du plan national pour un développement durable et publier les contenus des plans sectoriels dans les plus brefs délais en vue de mener la consultation publique de façon concertée avant leur adoption. »

### Réalisations:

- Dépôt des plans sectoriels le 27 juin 2014, mais retrait des PS de la procédure en novembre 2014 suite à des insécurités juridiques fondamentales.
- Adoption de la nouvelle loi du 17 avril 2018 concernant l'aménagement du territoire, nécessaire afin de pouvoir mettre les nouveaux projets de plans sectoriels directeurs en procédure.
- Phase de consultation intensive avec la Chambre des Députés, les communes et les forces vives (séances d'informations régionales en 2015, table ronde en 2015, 2 débats à la Chambre des Députés (2015 et 2018), motion en faveur des plans sectoriels en 2015).



### Réalisations suite:

- Lancement de l'enquête publique relative aux 4 nouveaux projets de plans directeurs sectoriels Transports, Logement, Paysages et Zones d'activités économiques et des rapports sur les incidences environnementales y relatives au mois de mai 2018.
- Retour majoritairement positif des communes et du Syvicol, réduction sensible des remarques des intéressés par rapport à 2014 (en moyenne 2 à 3 observations d'intéressés par commune en 2018).



« Le monitoring qui est réalisé au niveau du Ministère de l'Economie pour ce qui est du développement des zones d'activités communales et régionales sera renforcé et connecté avec les travaux de planification réalisés au Département de l'Aménagement du Territoire. Sur base des besoins et en tenant compte des options contractuelles dans les zones existantes, le Gouvernement élaborera des lignes de conduite pour que les autorisations de mise en place des ZAE puissent se faire en phasage.

Le Gouvernement compte supporter la création des syndicats intercommunaux afin de mettre en œuvre les ZAE régionales et maintiendra en règle générale à trois le nombre minimal de communes participantes au développement de ces zones.

Dans les régions des parcs naturels, le Gouvernement soutiendra tout particulièrement l'idée selon laquelle les syndicats intercommunaux mettant en œuvre les ZAE englobent si possible les mêmes communes que celles qui sont réunies dans les parcs naturels. »

### Réalisations:

- La loi du 17 avril 2018 concernant l'aménagement du territoire prévoit la nécessité d'inciter les communes à mettre en œuvre des stratégies communes (art.1<sup>er</sup>: objectifs de l'AT et art. 10: objectifs des PDS) et celle d'instaurer des commissions de suivi pour chaque PDS (art.14).
- Le projet de PDS « Zones d'activités économiques » (PSZAE) prévoit la viabilisation et la gestion des zones d'activités économiques régionales (ZAER) par un syndicat intercommunal, qui peut en outre gérer un ou plusieurs ZAER. La coopération intercommunale est considérée comme existante lorsque les délibérations concordantes des conseils communaux ont été transmises au ministre de l'Intérieur conformément à la loi de 2001 concernant les syndicats de communes (art. 6 du PSZAE).



« Le Gouvernement veillera à ce que les grands projets de logements soient connectés aux transports en public et une priorité au niveau de la création de logements accordée aux communes dans lesquelles le déséquilibre entre résidents et emploi est particulièrement grand. »

### Réalisations:

- **Achévé via le projet de plan directeur sectoriel Logement.**



« Le Gouvernement protégera les surfaces cultivables en tant que bases de la production alimentaire et envisage l'identification d'une « zone agricole protégée » dans le plan sectoriel paysages. Dans ce contexte il précisera dans l'avant-projet du règlement grand-ducal que les mesures compensatoires nécessaires en vertu de la loi pour la protection de la nature sont possibles sous certaines conditions tant dans les zones prioritaires que dans les zones à importance particulière. »

### Réalisations:

- Le plan sectoriel “Paysages” n’a pas introduit de « zone agricole protégée», mais d’autres mesures sont prévues pour protéger les zones agricoles sensibles sous forte pression urbaine, à savoir:
- 49 coupures vertes devront rester libres de toute construction
- 7 Grands ensembles paysagers limitent l’extension de zones urbanisées (couvrant plus d’1/4 du territoire national)
- une zone verte interurbaine entre la région Sud et l’agglomération de Luxembourg limite l’extension des localités.



« Le Plan directeur sectoriel décharges pour déchets inertes sera revu et évalué afin d'éviter que des pénuries en volumes de dépôts puissent bloquer les projets d'infrastructures. »

- En 2017 il a été décidé de transférer les dispositions relatives à la recherche de sites adéquats pour des décharges pour déchets inertes dans le futur Plan National de Prévention et de Gestion des Déchets.

# Tableau des investissements



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

## MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DES INFRASTRUCTURES - INVESTISSEMENTS

	2014	2015	2016	2017	2018	Total 2009-2013	Total 2014-2018	Variation 2009-2013 / 2014-2018
<i>FONDS SPECIAUX</i>	<i>Compte (€)</i>	<i>Compte (€)</i>	<i>Compte (€)</i>	<i>Compte (€)</i>	<i>Pluriannuel actualisé (€)</i>			
<b>Ministère du Développement durable et des Infrastructures</b>								
<b>Département des Travaux publics</b>								
Fonds des Routes	172 401 404,29	183 807 155,02	177 248 607,97	186 118 128,08	198 212 000,00	669 627 468,05	917 787 295,36	37,06%
Fonds d'investissements publics administratifs	71 080 024,81	64 445 958,95	59 600 961,42	75 933 147,94	92 265 829,00	470 098 496,91	363 325 922,12	-22,71%
Fonds d'investissements publics scolaires	92 024 850,50	70 482 371,41	84 754 199,11	75 054 287,77	74 482 852,00	213 710 320,22	396 798 560,79	85,67%
Fonds d'investissements publics sanitaires et sociaux	3 138 606,44	2 059 545,89	9 859 068,87	21 634 869,16	18 881 692,00	37 547 021,91	55 573 782,36	48,01%
Fonds pour la loi de garantie (TVA préfinancement)	3 674 720,10	3 109 349,13	2 348 953,07	2 869 974,00	7 191 000,00	47 921 376,30	19 193 996,30	-59,95%
Fonds d'entretien et de rénovation	60 109 258,43	61 364 262,30	57 661 793,74	61 159 340,48	77 163 032,00	227 209 060,88	317 457 686,95	39,72%
<b>Total département (€)</b>	<b>402 428 864,57</b>	<b>385 268 642,70</b>	<b>391 473 584,18</b>	<b>422 769 747,43</b>	<b>468 196 405,00</b>	<b>1 666 113 744,27</b>	<b>2 070 137 243,85</b>	<b>24,25%</b>
<b>Département des Transports</b>								
Fonds du Rail	349 900 638,20	462 187 085,50	508 248 259,88	481 099 815,93	467 774 346,80	1 243 701 596,88	2 269 210 146,31	82,46%
Dont investissements et études	207 155 129,00	309 615 410,00	355 205 630,00	348 207 435,00	366 263 872,00	691 288 390,00	1 586 447 476,00	129,49%
Fonds des raccordements ferroviaires internationaux	8 000 000,00	0,00	0,00	0,00	1 500 000,00	17 064 700,96	9 500 000,00	-44,33%
<b>Total département (€)</b>	<b>215 155 129,00</b>	<b>309 615 410,00</b>	<b>355 205 630,00</b>	<b>348 207 435,00</b>	<b>367 763 872,00</b>	<b>708 353 090,96</b>	<b>1 595 947 476,00</b>	<b>125,30%</b>
<b>Total Fonds spéciaux</b>	<b>617 583 993,57</b>	<b>694 884 052,70</b>	<b>746 679 214,18</b>	<b>770 977 182,43</b>	<b>835 960 277,00</b>	<b>2 374 466 835,23</b>	<b>3 666 084 719,85</b>	<b>54,40%</b>
<b>ETABLISSEMENTS PUBLICS</b>								
Fonds Belval	120 027 121,00	136 330 937,00	53 823 721,00	42 652 532,00	72 335 000,00	342 805 271,00	425 169 311,00	24,03%
Fonds Vieille Ville	11 552 244,66	9 145 914,51	14 120 000,00	3 290 400,00	0,00	28 209 029,02	38 108 559,17	35,09%
Fonds d'Urbanisation et d'Aménagement du plateau du Kirchberg	20 298 412,00	53 215 384,00	39 907 762,00	47 085 063,00	46 862 200,00	59 710 153,00	207 368 821,00	247,29%
<b>Total Etablissements Publics</b>	<b>151 877 777,66</b>	<b>198 692 235,51</b>	<b>107 851 483,00</b>	<b>93 027 995,00</b>	<b>119 197 200,00</b>	<b>430 724 453,02</b>	<b>670 646 691,17</b>	<b>55,70%</b>
<b>BUDGET DES DEPENSES EN CAPITAL DU DEPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS</b>								
Section 51.2. - Ponts et Chaussées	30 467 362,46	28 471 396,84	30 960 802,63	37 700 472,55	77 914 315,00	204 135 540,04	205 514 349,48	0,68%
Section 51.4 + 51.5. - Bâtiments Publics	11 962 919,31	10 777 243,42	14 983 529,76	9 243 615,68	19 668 500,00	51 075 007,12	66 635 808,17	30,47%
<b>Total Budget des dépenses en capital TP</b>	<b>42 430 281,77</b>	<b>39 248 640,26</b>	<b>45 944 332,39</b>	<b>46 944 088,23</b>	<b>97 582 815,00</b>	<b>255 210 547,16</b>	<b>272 150 157,65</b>	<b>6,64%</b>
<b>LUXTRAM</b>								
Dépenses d'investissements part étatique	1 195 659,33	14 457 126,67	38 863 035,33	66 161 482,00	52 968 576,67	0,00	173 645 880,00	
<b>Total Luxtram</b>	<b>1 195 659,33</b>	<b>14 457 126,67</b>	<b>38 863 035,33</b>	<b>66 161 482,00</b>	<b>52 968 576,67</b>	<b>0,00</b>	<b>173 645 880,00</b>	
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>813 087 712,33</b>	<b>947 282 055,14</b>	<b>939 338 064,90</b>	<b>977 110 747,66</b>	<b>1 105 708 868,67</b>	<b>3 060 401 835,41</b>	<b>4 782 527 448,70</b>	<b>56,27%</b>