

Pour une
politique
de mobilité
globale et
intelligente



La mobilité au Luxembourg:

PRÉPARONS L'AVENIR

La mobilité est un enjeu stratégique du développement tant économique que social du pays. Les décisions prises – ou non – aujourd’hui, auront des conséquences sur la vie des habitants du Luxembourg à long terme. Pour l’ACL, l’objectif est de garantir et de promouvoir l’accès à la mobilité, sa qualité, le libre choix du moyen de transport et la sécurité des usagers mobiles. **La mobilité doit être efficace, accessible, durable et sûre.**

La mobilité au Luxembourg, un contexte économique et social à ne pas négliger

La dynamique économique a été exceptionnelle au cours des dernières années, tant en valeur absolue qu’en valeur relative. La croissance n’aurait pas pu se faire sans une immigration importante et un flux de frontaliers significatif. Cette explosion démographique se poursuivra selon les projections de l’institut national des statistiques et les prévisions gouvernementales. **En l’absence d’infrastructures capables d’absorber ces flux, la mobilité est fortement et négativement impactée** ce qui provoque des pertes de temps, des baisses de productivité, une augmentation des accidents et des problèmes liés à la pollution.

Les changements démographiques aussi présentent de nouveaux défis en matière de mobilité. **La population vieillissante a des besoins de mobilité différents** auxquels les réponses aujourd’hui sont insatisfaisantes. Pourtant, il est essentiel de trouver des solutions pour éviter l’isolement, la perte d’autonomie et une baisse de la qualité de vie d’une part croissante de la population.

La mobilité au Luxembourg, un futur digital

Ce que l’on appelle aujourd’hui l’« **internet des choses** » pourrait constituer une lueur d’espoir dans cette problématique de la mobilité. **L’interconnexion des objets qui forment l’encadrement de la mobilité, leur intercommunication et le stockage de données devraient optimiser les flux et éliminer les accidents.** L’usager sera informé en temps réel du moyen optimal de déplacement qui minimisera les pertes de temps, mais également de la pollution ou des risques actuels liés à des routes saturées.

La révolution digitale transformera radicalement la mobilité en général et l’utilisation de la voiture en particulier. Cette dernière continuera à faire partie du paysage de la mobilité, mais sera une composante des interconnexions d’objets qui optimiseront les flux dans un environnement plus propre, plus efficace, plus sécurisé.

La voiture digitale sera capable de surveiller son propre fonctionnement et son environnement en temps réel, et communiquera avec les autres voitures digitales connectées, ainsi qu’avec une infrastructure intelligente, elle aussi connectée. **Dès à présent, des investissements doivent être effectués dans ce type d’infrastructures intelligentes.**

La voiture digitale pourra rouler sans chauffeur. Elle pourra être partagée entre tous les utilisateurs de la mobilité et communiquera avec les autres moyens de la mobilité pour proposer en temps réel aux usagers les moyens de transport les plus efficaces.

Il est essentiel que les futurs décideurs politiques du pays soient prêts à poser les fondements d’une mobilité du futur qui sera capable de répondre aux besoins des usagers.



Yves Wagner
Président de l’ACL



L'immobilité que vivent les usagers au quotidien représente un coût important, tant pour les individus que pour l'économie dans son ensemble. Il est donc essentiel d'investir dans l'amélioration de la mobilité au Luxembourg.

Mais attention: la mobilité étant une nécessité sociale et économique, elle doit rester accessible pour tous.

La mobilité au Luxembourg:

UNE QUESTION DE COÛTS

Afin de réaliser de nouvelles infrastructures pour assurer à tous les citoyens leurs besoins de mobilité, l'Etat a besoin de ressources.

Il est acceptable que des impôts spécifiques grèvent l'achat d'une voiture ou les carburants qui la propulsent. Mais la politique a pris l'habitude de se décharger toujours sur l'automobiliste. Pour l'ACL il n'est plus acceptable que l'automobiliste soit toujours mis à contribution pour financer toute politique nouvelle. Surtout qu'aujourd'hui déjà, les automobilistes paient bien plus que ce qui est investi dans l'infrastructure qu'ils utilisent, comme le montre une étude de CE Delft.

Pour amener les citoyens à adhérer à une mobilité plus durable, la fiscalité jouera un rôle important. Des primes sont envisageables pour soutenir l'attrait de nouvelles technologies. Même si l'on peut discuter de la pertinence de subventions publiques à l'achat de voitures électriques de luxe.

Attention néanmoins à respecter la neutralité technologique, car si l'électrique a aujourd'hui le vent en poupe, cette technologie n'est actuellement pas encore à même de répondre à tous les besoins de mobilité. La recherche et l'innovation en matière de mobilité en général et de motorisations en particulier, doivent être soutenues. Il ne faut pas fixer dès aujourd'hui des limites aux technologies en matière de motorisation qui pourraient encore être développées et qui apporteront leur contribution à une mobilité non seulement efficace mais aussi durable.



Les systèmes de péages et les zones environnementales se sont multipliés ces dernières années en Europe, malheureu-

http://www.cedelft.eu/publicatie/road_taxation_and_spending_in_the_eu/1899

Si les incitations à l'utilisation d'autres solutions de mobilité – pour ceux pour qui l'option est donnée – sont une bonne chose, l'ACL rappelle que la répression sous forme de taxes ou d'interdictions de circuler touchera durement les ménages aux revenus les plus faibles.

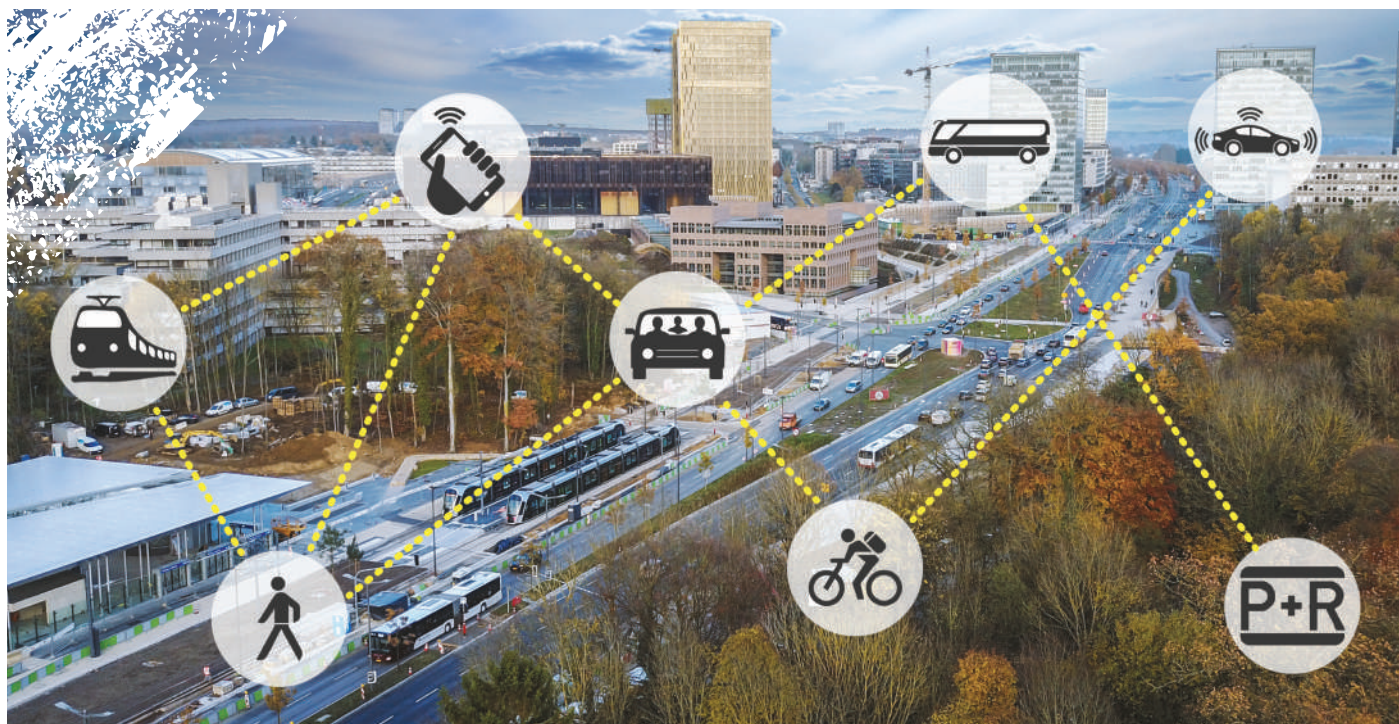
La fiscalité devra dépasser le seul cadre du véhicule en leasing pour intégrer d'autres formes de mobilité. Il faut penser en termes de « budget mobilité » pour inciter à la multi-modalité et à la mobilité partagée. Covoiturage (carpooling) et autopartage (carsharing) par exemple sont freinés par un système où la voiture de fonction représente un élément de la rémunération privilégié.

sement sans la moindre cohérence. Cette démultiplication de systèmes représente une limitation inacceptable à la libre circulation des personnes en Europe, sans compter le nombre d'amendes reçues par des personnes qui, malgré toute la bonne foi du monde, se retrouvent en infraction parce que le système n'est pas toujours clair et varie d'un pays à l'autre, parfois même d'une ville à l'autre. Le Luxembourg doit non seulement éviter de répéter ces mauvais exemples, mais aussi s'engager pour davantage d'harmonisation en Europe. Une attention particulière devra être portée à la préservation de la richesse de notre patrimoine automobile, qui devra être considéré de manière spécifique lors de l'introduction de toute nouvelle mesure.



SIMPLIFIER LE PAIEMENT DE LA MOBILITÉ

Pour faciliter les déplacements multimodaux, le paiement des différents services doit se faire de manière simplifiée pour les usagers, sous forme d'un instrument de paiement unique. En application des principes du *pay as you use*, il serait préférable de mettre en œuvre des formes de paiement a posteriori. L'automobile club néerlandais, l'ANWB, a testé auprès de ses membres un système qui leur permettait de prendre le train et de payer les déplacements réalisés à la fin du mois. L'ANWB a constaté après un sondage que grâce à ce système, les membres qui, jusque-là, n'étaient pas des utilisateurs réguliers du train et qui donc n'avaient pas d'abonnement, avaient plus souvent choisi de prendre le train.



Les êtres humains ont besoin de mobilité. L'économie vit d'échanges, donc de mobilité. L'ACL défend la mobilité. L'auto-mobilité. Ce qui n'équivaut pas à prôner une politique du « tout-auto ». La liberté individuelle se heurte à d'autres libertés, et parfois à l'intérêt collectif. Tout en défendant l'usage de la voiture personnelle, l'ACL se prononce pour une politique des transports globale. La mobilité de nos concitoyens doit être assurée de manière fluide à travers les différents modes de transport. En limitant autant que faire se peut l'impact de la mobilité sur l'environnement humain et naturel.

La mobilité au Luxembourg:

UNE QUESTION D'INFRASTRUCTURE

Même en respectant l'objectif du MODU pour 2020 qui est de 56 % pour la voiture particulière, 25 % pour la mobilité douce ou active et de 19 % pour les transports en commun, les transports motorisés individuels resteront toujours dominants. La voiture individuelle deviendra plus sûre, plus intelligente donc plus efficace, moins énergivore donc plus durable. **L'utilisation de la voiture va changer.** Le covoiturage et d'autres formes de partage vont progresser. L'« uberisation » des services automobiles apportera d'autres évolutions. Mais l'automobile restera un moyen de transport inégalable pour tout avenir prévisible et elle doit donc être intégrée dans les stratégies « mobilité » à venir. Il faut donc que l'infrastructure nécessaire soit concrétisée:

- » Les projets sur les grands axes routiers, notamment la **mise à trois voies de l'axe autoroutier Arlon-Luxembourg-Thionville** sont une priorité. Les autoroutes A3 et A6 tournent au ralenti plusieurs heures par jour, avec un coût économique considérable et un surplus de pollution évitable.
- » La réalisation des **contournements** prévus ou en discussion, comme celui de Bascharage qui doit être rapidement suivi d'un contournement pour Dippach, pour ne pas déplacer le problème et améliorer la circulation sur cet axe important. Le contournement de Ettelbruck devrait également faire partie des priorités.

Les contournements améliorent la fluidité du trafic, contribuent à une meilleure qualité de vie dans les agglomérations contournées (voir les exemples de Sandweiler et Junglinster) et contribuent à plus de sécurité en limitant les zones de rencontre entre véhicules (légers et lourds) et usagers vulnérables (piétons, cyclistes).

- » La **construction de P&R et des services y afférents** contribueront à une maîtrise de la croissance du trafic. L'évitement du trafic est optimal si ces pôles d'échange sont connectés aux transports publics, ou si l'offre s'adresse aux frontaliers au-delà des frontières nationales. L'ACL soutient des interventions financières nationales dans l'aménagement d'une telle offre dans la grande région.
- » La **coordination des chantiers** qui ont des répercussions sur la circulation doit devenir plus efficace et leur signalisation peut être améliorée. Trop souvent, sur un même trajet, ou sur un trajet et sur ses routes alternatives, des chantiers concomitants provoquent d'importants bouchons qui pourraient être évités grâce à une meilleure organisation.
- » La révolution technologique en cours doit être mise à contribution pour **mieux organiser les flux du trafic**. Des capteurs peuvent mesurer les flux réels sur les réseaux routiers en dehors et à l'intérieur des agglomérations. Dans les agglomérations les feux de signalisation peuvent être optimisés en fonction du trafic réel, pour tous les utilisateurs, y compris les piétons.
- » Comme le préconise le concept « **Mobility as a service** » (MaaS) l'utilisation de l'automobile pourra être modulée sous différentes formes: à titre privé, carpooling, carsharing, location plus tard de voitures et taxis autonomes. Via une même plateforme les utilisateurs auront accès à des informations en temps réel sur l'état du trafic, les bouchons à éviter, les places disponibles dans les P+R, les horaires des transports en commun ou les disponibilités de vélos en location.
- » **Une plateforme efficace de MaaS reposera nécessairement sur des partenariats public-privé.** Le secteur privé doit être davantage inclus dans les projets étatiques, afin de garantir que toutes les offres soient compatibles les unes avec les autres. **L'utilisateur doit retrouver une information complète sur une plateforme unique pour**



le guider dans sa mobilité. Il est souhaitable de proposer une carte unique pour accéder à ces services, ou alors des cartes compatibles.

- L'interconnexion des objets qui forment l'encadrement de la mobilité exige une **infrastructure intelligente**, elle aussi connectée. Dès à présent, des investissements doivent être effectués en ce sens.

La qualité et l'évolution du partage modal ne dépendent pas uniquement du véhicule choisi pour les déplacements, comme cela a été présenté dans les premiers résultats de l'enquête Luxmobil 2017, mais aussi du **temps de parcours pour une distance donnée par moyen de transport utilisé.** C'est à ce niveau que l'on pourra obtenir des résultats qui traduiront une réelle amélioration de la mobilité.

L'utilisation de l'automobile fait partie intégrante de la mobilité au Luxembourg et est un **élément de la chaîne de mobilité prônée par la stratégie globale pour une mobilité durable « MODU ».** L'Etat et les collectivités publiques doivent investir davantage dans la sécurité et l'amélioration continue de notre réseau routier national et communal.

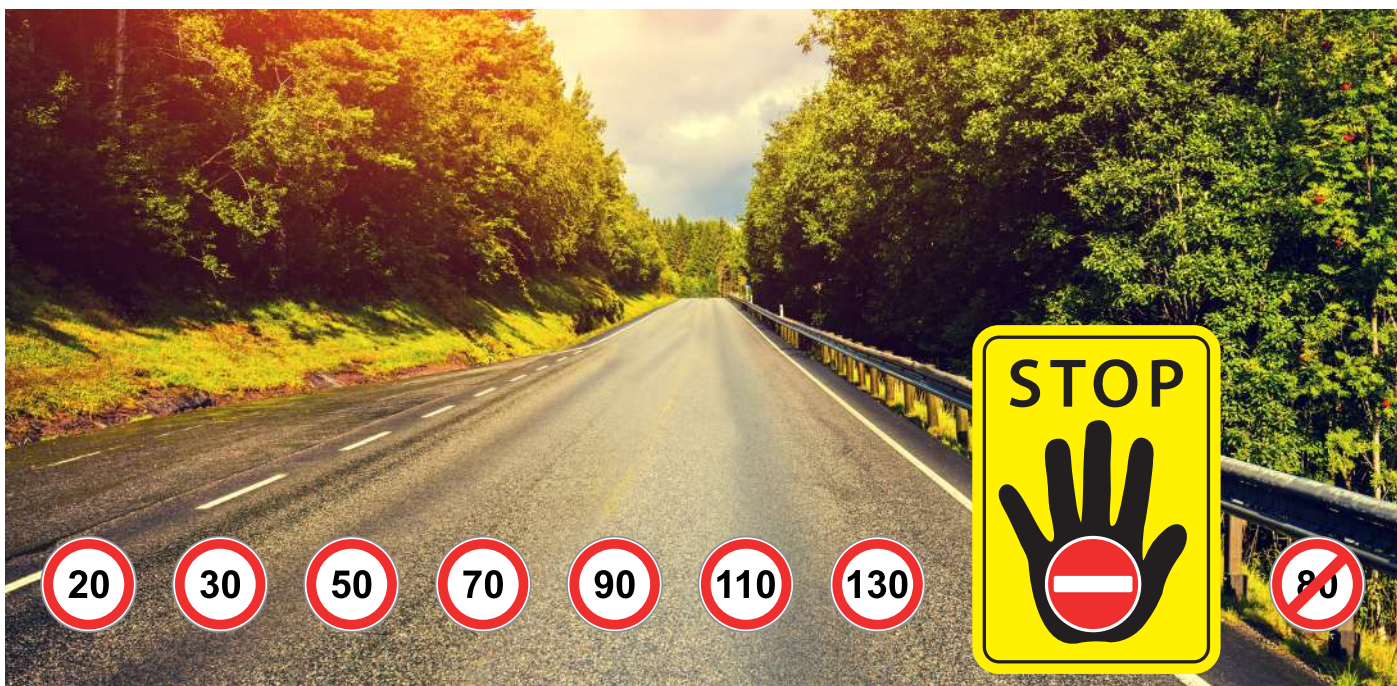
LE MOBILITY MANAGER, UN CONSEILLER POUR LA MOBILITÉ DES SALARIÉS

Selon les premiers résultats de l'enquête Luxmobil 2017, le travail est la cause primaire des déplacements. Qu'il s'agisse du trajet domicile-travail ou des déplacements professionnels, la voiture particulière est le mode de transport prépondérant. Afin d'**encourager dans les entreprises une mobilité plus intelligente des salariés**, la désignation d'un **mobilty manager** est souhaitable. Ce dernier devrait assister sa hiérarchie dans la mise en œuvre de projets améliorant la mobilité de et vers l'entreprise, et conseiller les salariés sur les options de mobilité les plus adéquates. L'ACL a mis en œuvre avec l'Université du Luxembourg une formation adaptée qui permettra aux futurs *mobility managers* de mieux comprendre la problématique de la mobilité dans son intégralité et de découvrir les différents types de solutions qui peuvent être mis en œuvre.

L'OPTIMISATION DU DÉGAGEMENT DES AUTOROUTES APRÈS ACCIDENT

Fréquemment, des collisions, mêmes légères, occasionnent des embouteillages et ralentissements sur les autoroutes du pays pendant une période assez longue. Pour **optimiser les interventions après une panne ou un accident**, différentes mesures pourraient être mises en œuvre telles la centralisation de la gestion des interventions sur le réseau autoroutier auprès d'un seul organisme et l'instauration d'une permanence de véhicules de remorquage aux frontières et aux principaux points de croisement autoroutiers autour de notre capitale et ce, aux heures de pointe, pour une intervention plus rapide.





Ces dernières années, les chiffres de la sécurité routière ont connu des hauts et des bas, rappelant à tout un chacun que non, nous n'avons pas encore mis en œuvre la solution miracle qui mettra fin aux accidents de la circulation et que oui, il faut poursuivre le combat. Mais pour choisir les mesures les plus adaptées et surtout pour pouvoir en mesurer de manière efficace les effets, une analyse complète des accidents est incontournable.

La mobilité au Luxembourg:

UNE QUESTION DE SÉCURITÉ

Ces dernières années, l'accent en matière de sécurité routière a été placé sur les mesures répressives. Si elles ont un rôle à jouer dans la stratégie pour plus de sécurité sur les routes, elles ne peuvent pas se substituer à d'autres mesures tout aussi essentielles et pour lesquelles l'ACL attend davantage d'actions du gouvernement:

- **Une meilleure compréhension des accidents par la création d'une base de données plus complète sur le détail des accidents graves**, ce qui permettra des analyses approfondies sur les causes et conséquences des accidents. Cela permettra également de mesurer les effets réels des différentes mesures. Alors que d'autres pays européens citent l'inattention comme une des causes principales des accidents, celle-ci ne figure pas dans le top 4 des causes présumées citées annuellement par les autorités luxembourgeoises – preuve s'il en fallait de l'insuffisance de l'analyse sur laquelle nous basons nos mesures au Luxembourg.
- **Un renforcement des questions de sécurité routière dans l'éducation des jeunes et lors de la formation des jeunes conducteurs.**
- **L'amélioration de l'infrastructure routière et de la signalisation**, ainsi que **l'élimination des points noirs**.
- **L'ACL est opposé à un abaissement général de la vitesse maximale autorisée hors agglomérations de 90 à 80 km/h.** Le Danemark, fréquemment cité par les défenseurs des 80 km/h a augmenté sur certaines de ses routes la vitesse de 80 à 90 km/h. Les tests menés entre 2011 et 2014 et étendus depuis à plus de routes, ont en effet montré que sur des routes

sûres, cette augmentation n'avait aucun effet négatif sur la sécurité routière et contribuait à plus de fluidité, sans que la vitesse moyenne n'augmente. Un excellent exemple de l'importance du rôle de l'infrastructure routière dans la sécurité.

Les règles imposées par le code de la route ne contribuent à plus de sécurité sur nos routes que si elles sont respectées. Avant de rajouter d'autres interdictions et obligations à notre code de la route, l'ACL souhaite voir des actions qui permettront de promouvoir le respect des règles déjà en vigueur aujourd'hui, qu'il s'agisse de la formation des nouveaux conducteurs, de la sensibilisation continue des usagers mobiles en général, de l'élimination des points noirs, du contrôle du respect des obligations en vigueur ou de réflexions à mener pour des sanctions plus efficaces à l'encontre de ceux qui n'ont pas été impressionnés par le renforcement des mesures répressives de ces dernières années.



Concernant les radars automatiques, l'ACL estime que pour que le système CSA puisse apporter une contribution efficace et à long terme à la sécurité sur nos routes:

➤ **Les radars automatiques ne doivent être installés que lorsqu'ils s'avèrent être la meilleure ou la seule solution à un problème de sécurité spécifique constaté de manière objective.** Les emplacements définis pour un radar automatique à un moment donné peuvent plus tard cesser d'être la solution la plus adaptée, par exemple suite à des modifications dans l'infrastructure ou le trafic. L'ACL prône donc une réévaluation régulière des emplacements et, le cas échéant, le déplacement d'un radar automatique.

➤ Actuellement, un excès de vitesse de 74 km/h dans une zone de 70 km/h et un 73 km/h dans une zone 50 sont tous deux sanctionnés par une amende de 49 euros. Or, le deuxième représente un plus grand danger en matière de sécurité routière que le premier – que l'on doit bien entendu néanmoins sanctionner puisqu'il s'agit d'une infraction. C'est pour cela que, pour les excès jusqu'à 5 km/h au-dessus de la marge de tolérance, l'ACL est favorable à l'introduction d'une amende de 24 euros.

➤ A ce stade de la discussion l'ACL, sans être en principe défavorable aux radars « feux rouges », souhaiterait plus d'informations sur les accidents liés au non-respect d'un signal lumineux rouge. En attendant, l'ACL estime qu'une amélioration de la synchronisation des feux de signalisation, notamment en utilisant les nombreuses possibilités techniques qui existent tels les capteurs, permettrait d'améliorer les flux et de réduire les incivilités. Les critiques à l'encontre des radars « tronçons » (Etat policier, enregistrement d'un véhicule avant même qu'une infraction n'ait eu lieu, définition adaptée de la longueur des tronçons, limitation de vitesse à 90 km/h dans les tunnels, ...) dépassant les avantages souhaités par le gouvernement, l'ACL y est opposé.

La répression ne peut pas être la seule réponse à l'enjeu de la sécurité routière. La France a connu ces dernières années une hausse de la mortalité routière malgré une augmentation du nombre de radars. Le « tout radar » montre donc ses limites et il est essentiel de mettre en œuvre d'autres mesures, qu'il s'agisse de sensibilisation, de formation ou de sanctions plus efficaces.



PROTÉGER LE CONSOMMATEUR

L'affaire VW a démontré à quel point il est difficile pour le consommateur de faire valoir ses droits face à de telles tricheries. **L'introduction du recours collectif dans la législation luxembourgeoise est une nécessité.**

Avec le développement du digital dans la mobilité qui, à termes, deviendra autonome, le Luxembourg devra également **se doter d'une infrastructure et d'une législation qui non seulement assurent la sécurité des données des usagers, mais aussi leur maîtrise sur ces informations.** Les Clubs européens de la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA Region 1) se sont penchés dans le cadre de leur campagne **My Car My Data** sur la qualification des données collectées par les véhicules et sont arrivés à la conclusion que la plupart des données des véhicules peuvent être liées à un utilisateur, et doivent donc être traitées comme des données personnelles. Les règles de responsabilité des constructeurs automobiles ne justifient pas leur surveillance accrue des données ni un droit exclusif d'accès. Qui plus est, le principe de portabilité, créé pour encourager la concurrence, permettra aux utilisateurs de transférer à un tiers leurs données qui devront donc être fournies dans un format standardisé.



Automobile Club du Luxembourg

54, route de Longwy

L-8080 Bertrange

téléphone +352 45 00 45 - 1

e-mail info@acl.lu

L'ACL - Automobile Club du Luxembourg - a été fondé en 1932 pour défendre les intérêts des automobilistes et leur apporter un maximum de facilités dans l'utilisation de leur voiture au Luxembourg et à l'étranger. Aujourd'hui, l'ACL est une communauté forte de 180.000 membres et le Club s'engage pour les droits et les intérêts de ses membres dans le domaine de la mobilité dans tous ses aspects. Le Club a pour vocation de garantir et promouvoir, l'accès à la mobilité, sa qualité, le libre choix du moyen de transport et la sécurité de ses membres. Ces principes sont également défendus auprès des décideurs internationaux par la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) dont l'ACL est membre.

