



Analytischer Bericht
der Gemeinderatssitzungen
Compte rendu analytique
des séances du conseil communal

No 4/2024

Sitzungen vom / Séance du 12.07.2024



VILLE DE
LUXEMBOURG
www.vdl.lu



multiplicity



ORDRE DU JOUR

de la séance du vendredi 12 juillet 2024

(suite de l'ordre du jour de la séance du 8 juillet 2024)

EN SÉANCE PUBLIQUE

I.	Plan de mobilité de la Ville de Luxembourg – présentation et discussion	340
II.	Organisation scolaire provisoire 2024/2025 du Conservatoire	351
III.	Finances de la Ville de Luxembourg : état des restants 2023 et fixation des taux de perception de l'impôt foncier ainsi que de l'impôt commercial pour l'exercice 2025	353
IV.	Subsides	354
V.	Affaires judiciaires	356
VI.	Création / suppression de postes	356
VII.	Office social	356
VIII.	Plan de gestion 2025 des forêts de la Ville	356

Vers les archives
livestream des séances
du conseil communal :



Madame le bourgmestre Lydie POLFER préside la séance. Le conseil est en nombre.

En séance publique

(suite de l'ordre du jour de la séance du 8 juillet 2024)

I. PLAN DE MOBILITÉ DE LA VILLE DE LUXEMBOURG – PRÉSENTATION ET DISCUSSION

Monsieur l'échevin Patrick GOLDSCHMIDT : J'ai le plaisir de vous présenter aujourd'hui le plan de mobilité de la Ville de Luxembourg. Le plan a été présenté le 26 mars 2024 à la commission de la mobilité urbaine et une conférence de presse a eu lieu. Ensuite, cela a pris quelques mois, car il était important pour nous de traduire le plan de mobilité (rédigé en allemand) en français et en anglais. Il y a une semaine, le plan a été présenté au grand public dans le studio du Grand Théâtre. Le conseil communal avait également reçu une invitation à cet événement. Je tiens à remercier tous ceux qui étaient présents. Comme le temps imparti à cette réunion ne me permet pas d'aborder en détail le document très complet qui vous a été remis, je n'évoquerai que les points les plus importants et serai ensuite à votre disposition pour répondre à vos questions.

L'élaboration d'un plan de mobilité avait été inscrite en 2017 dans la déclaration échevinale de l'époque. Ce plan englobe tous les modes et voies de transport sur le territoire de la capitale, et même au-delà de ses frontières.

La mobilité nous concerne tous et chacun a une idée différente de la manière dont elle doit être conçue et fonctionner. C'est pourquoi nous avons prévu dès le départ une large participation de la population et des acteurs concernés. Les travaux préparatoires ont commencé en hiver 2020. Les appels d'offres ont été lancés en été 2021. Ensuite, l'élaboration proprement dite du plan a commencé.

Le plan de mobilité est un document stratégique fixant les objectifs en matière de mobilité urbaine à atteindre d'ici l'année 2035 et qui servira de guide pour toutes les mesures à mettre en œuvre. Le plan de mobilité, qui a une orientation stratégique, ne peut pas comprendre toutes les mesures détaillées. Ces dernières seront élaborées ultérieurement. Le plan de mobilité doit servir de guide d'orientation et d'action aux décideurs politiques et aux services pour la mobilité urbaine à l'horizon 2035. Il prend en compte les différents modes de déplacement (piétons, vélo, transports en commun, transport individuel motorisé) et analyse les différents trajets (domicile-travail, scolaire, professionnel, privé, etc.) ainsi que les déplacements économiques.

Tout au long du processus d'élaboration, tant le collège échevinal que le conseil communal ont été informés de l'état d'avancement des travaux. Le plan de mobilité n'a pas été élaboré à huis clos. Un conseil de la mobilité (*Mobilitätsbeirat*) a été mis en place. Outre des représentants de l'administration communale, tous les groupes politiques (un représentant par groupe), le ministère de la Mobilité et des Travaux publics, la direction régionale Centre de la Police grand-ducale, l'USILL (Union des syndicats d'intérêts locaux de la Ville de Luxembourg), l'UCVL (Union commerciale de la Ville de Luxembourg), *Luxembourg for Finance*, *Pro Velo* et *Cluster for Logistics Luxembourg* y étaient représentés. Le *Mobilitätsbeirat*, accompagné par des consultants externes, a suivi le processus pendant sept réunions. La tâche du *Mobilitätsbeirat* était de discuter des différents sujets.

Le public a également été largement impliqué. En octobre 2021 et en mars 2022, des manifestations publiques avec conférence et discussion ont été organisées au théâtre et au *Tramsschapp*. La manifestation d'octobre 2021 a également été le point de départ d'une enquête en ligne. Les citoyens de la capitale n'étaient pas les seuls à pouvoir participer à cette enquête. En raison de la forte proportion de navetteurs, ceux-ci ont également été inclus dans l'enquête. Au total, environ 8.480 personnes y ont participé. En plus des réponses, environ 4.500 commentaires ont été émis. Six mois plus tard (3 mars 2022), les résultats de l'enquête en ligne ont été présentés publiquement et les objectifs du plan de mobilité ont été à nouveau exposés.

Le 17 septembre 2022, à l'occasion de la journée de la mobilité, un événement public a été organisé sur la place d'Armes. Cinq stands d'information ont permis aux citoyens de s'informer sur les thèmes centraux du plan de mobilité et de faire part de leurs suggestions en dialoguant avec les experts. Plus de 170 entretiens individuels ont été réalisés. Les gens étaient également invités à laisser des suggestions écrites sur des panneaux d'affichage et à échanger leurs points de vue. Plus de 140 remarques et suggestions ont été faites. Toutes les informations et conclusions peuvent être consultées sur la plateforme Internet de la Ville de Luxembourg.

En collaboration avec des consultants externes, nos services ont réalisé une analyse de la mobilité à Luxembourg-Ville. Les différents moyens de déplacement ont été analysés. En résumé, les constats suivants peuvent être faits.

La Ville dispose d'un réseau de bus performant. L'analyse réalisée en 2021 a permis de constater que, sur le territoire de la ville, il est possible de se rendre en bus de n'importe quel point A à n'importe quel point B en 20 à 25 minutes. Il existe un potentiel pour les liaisons de bus tangentielles, c.-à-d. les lignes qui ne passent pas par la Gare centrale ou par le centre-ville. L'analyse a également montré que l'offre gratuite de transports en commun a un impact positif et que de nombreuses personnes sont moins réticentes à utiliser les transports en commun.

En ce qui concerne le trafic cycliste, l'analyse a révélé que le réseau d'itinéraires cyclables sera progressivement étendu, que ce soit dans le cadre de l'extension du trajet du tram ou sur d'autres itinéraires (par exemple avenue Marie-Thérèse et boulevard Prince Henri). Il a également été constaté qu'une grande partie du trafic cycliste se fait encore en circulation mixte et qu'il y a encore trop de conflits avec les piétons à différents endroits. Là aussi, il existe un potentiel. De manière générale, le système de location de vélos a été jugé très positif.

En ce qui concerne la circulation piétonne, il a été constaté que l'espace public est généralement de bonne qualité et que l'accessibilité des espaces publics s'impose progressivement. Il a également été retenu que presque tout le monde a la possibilité d'utiliser un passage piéton à une distance maximale de 150 mètres. Je tiens à rappeler que dans les zones 30, le Code de la route ne prévoit pas de passage piéton, sauf devant les écoles.

En ce qui concerne le transport individuel motorisé, il a été constaté que le réseau routier atteint ses limites, principalement aux heures de pointe dans l'hypercentre, et qu'il n'existe plus d'itinéraires alternatifs ou de réserves. Le potentiel existe plutôt en périphérie de la ville.

L'analyse de la situation en matière de parking montre que, sur l'ensemble du territoire de la capitale, l'offre d'emplacements de stationnement est suffisante, tant à la surface que dans les parkings en ouvrage.

Sur la base des calculs effectués, il est supposé que le nombre d'emplois sur le territoire de la capitale augmente de 30 % d'ici l'année 2035 (+ 50.000 emplois) et que la population de la ville augmentera de 46 % (+ 57.000 habitants) au cours de la même période. En 2035, la ville de Luxembourg compterait alors environ 170.000 habitants. Cela ne signifie pas que ce scénario se réalise réellement, car beaucoup dépend de la croissance.

Nous constatons donc que l'écart entre le nombre d'emplois et le nombre d'habitants se réduit. Actuellement, nous pouvons déjà constater que les promoteurs s'intéressent de nouveau à la construction de plus de logements et de moins d'immeubles de bureaux. Pour 2020, on a calculé 857.000 mouvements de trafic. D'ici 2035, ce chiffre passerait à 1.144.000. Sur la base de ces chiffres, trois scénarios de base, un scénario de planification et un scénario préférentiel ont été élaborés.

Dans le scénario de base 1, on suppose que les lignes de tramway ne seront étendues que jusqu'au Stade de Luxembourg, jusqu'à l'aéroport et jusqu'au boulevard de Kyiv. Dans un tel scénario, le trafic individuel motorisé augmenterait de 21 % d'ici 2035. Étant donné que la capacité de notre réseau routier atteint déjà ses limites aux heures de pointe à l'intérieur de la ville, et en supposant qu'aucune autre mesure ne soit prise dans le domaine des transports publics, la capacité serait épuisée d'ici 2035. Les conclusions du scénario de base 1 montrent donc que le trafic automobile ne doit pas augmenter dans la ville.

Pour éviter cela, la question se pose de savoir quels flux de trafic peuvent être transférés vers les transports en commun. Dans le scénario de base 2, le trafic automobile privé a été « gelé » au niveau de 2020 et les usagers supplémentaires ont été transférés vers les transports publics. Il en résulterait une augmentation du nombre de passagers de plus de 100 % par rapport à 2020. Une extension aussi massive de l'offre de bus et de tramways n'est pas réalisable dans les dix années à venir.

Dans le scénario de base 3, les mesures prévues par le plan national de mobilité pour le territoire de la capitale ont été prises en compte, notamment la construction de nouvelles routes, comme le boulevard de Cessange et le boulevard de Merl. Ceux-ci permettraient de mieux desservir de nouveaux terrains constructibles, mais n'apporteraient pas de désengorgement à l'hypercentre.

Les détails des différents scénarios de base peuvent être consultés dans le document. Sur la base des enseignements tirés des trois scénarios de base, un scénario de planification a été conçu, dont l'élément central est une extension massive du réseau de transports en commun. Un corridor supplémentaire pour les transports en commun est nécessaire, le tracé « Cloche d'Or - Place de l'Etoile » ayant été retenu dans une première phase. Même si de nombreux éléments laissent penser que le moyen de transport à mettre en œuvre pourrait être le tram, il pourrait également s'agir de bus. Ces analyses vont maintenant commencer, également dans la perspective de la création d'un « tram rapide » entre la ville d'Esch-sur-Alzette et la Cloche d'Or. Il faudra examiner d'un point de vue technique si celui-ci pourrait poursuivre son trajet sur le territoire de la capitale. La route d'Arlon, le nouveau quartier « Nei Hollerich » et la « Porte de Hollerich » seront à l'avenir accessibles en tramway, et un deuxième corridor de tramway sera réalisé au Kirchberg, ce dernier projet ayant déjà été approuvé par la Chambre des Députés. Il faudra également créer des corridors performants pour les bus municipaux.

Les mesures prises dans le cadre du scénario de planification entraîneraient un décalage important en faveur des transports publics et une réduction de la part du transport individuel

motorisé. Lorsqu'il est question d'une réduction de la part du transport individuel motorisé, il s'agit du pourcentage et non du fait qu'il y ait moins de voitures qu'aujourd'hui. Dans le contexte de l'augmentation de la population, le volume de trafic des voitures particulières augmentera certainement encore de quelques pour cent. Le développement des transports publics en tant que mesure unique ne suffira pas si nous voulons atteindre une part modale de 51 % pour la mobilité douce et les transports publics, ainsi qu'une part modale de 49 % pour les voitures particulières. Parallèlement à un développement massif des transports publics, il faudra encore renforcer la mobilité douce. Les piétons disposent de bons itinéraires pour se rendre d'un point A à un point B, même s'il existe encore l'un ou l'autre point faible. Le réseau d'itinéraires cyclables devra encore être amélioré et de meilleures liaisons cyclables devront être créées vers les communes voisines. Il faudra également combler les lacunes du réseau d'itinéraires cyclables, aux endroits où la sécurité pour les cyclistes doit encore être améliorée. Outre un corridor nord-sud performant pour le tram, il faudra créer des corridors à haut niveau de service (CHNS), où le bus est prioritaire. Les inefficacités du réseau de bus – notamment les trajets à vide – doivent être évitées, car les bus vides génèrent également du trafic. Il faut également éviter, dans la mesure du possible, que les bus RGTR et les bus AVL ne desservent inutilement les mêmes arrêts dans le centre-ville.

En ce qui concerne le vélo, il y a encore trop d'itinéraires en circulation mixte. Si nous voulons que les personnes qui ne se déplacent pas à vélo parce qu'elles ne se sentent pas en sécurité dans le trafic mixte passent au vélo, nous devons examiner à quels endroits nous pouvons améliorer le réseau d'itinéraires cyclables. Comme de plus en plus de vélos électriques circulent, il est possible de parcourir de plus longues distances (de 10 à 20 km). Plus il y aura de gens qui prendront le bus ou le vélo, plus les automobilistes qui dépendent de leur voiture pourront se rendre facilement d'un point A à un point B. Il convient de souligner à nouveau que notre intention n'est pas de chasser la voiture de la ville. Nous devons examiner comment mieux combler l'une ou l'autre lacune, mais il restera toujours possible de se déplacer en ville en voiture.

L'analyse montre qu'il y a suffisamment d'emplacements de stationnement dans les parkings en ouvrage et sur les sites Park&Ride et plus de 30.000 emplacements de stationnement dans l'espace public. Il reste à voir si nous ne pouvons pas supprimer certains emplacements de stationnement dans l'espace public afin d'aménager des itinéraires cyclables sûrs. Le principal défi est la gestion du stationnement : nous devons examiner comment nous voulons nous organiser pour l'avenir afin de faire face à une augmentation de 47.000 habitants. En ce sens, une révision de l'organisation et de la gestion du stationnement est prévue.

Aux heures de pointe, notre réseau routier est saturé, d'où l'importance de construire les différentes routes de contournement. Il faut étudier dans quelle mesure il existe des possibilités créatives d'améliorer la fluidité du trafic à l'un ou l'autre endroit en périphérie de la ville. Il ne faut pas être naïf au point de penser que dans dix ans, il n'y aurait plus de voitures en ville. Même avec un développement des transports publics, le réseau routier doit rester capable de gérer le trafic individuel motorisé. Une grande partie des mesures relatives aux transports individuels motorisés sont déjà exposées dans le plan national de mobilité.

L'intermodalité signifie que l'on n'utilise pas qu'un seul moyen de transport, mais que l'on se rend par exemple en voiture à la périphérie de la capitale, que l'on y laisse sa voiture et que l'on prend le tram, le vélo ou une voiture en autopartage. Il convient de promouvoir davantage l'intermodalité, par exemple en créant des *hubs* de mobilité bien signalés, où les gens peuvent passer facilement à une autre forme de

mobilité. Dans de tels *hubs*, il devrait y avoir à la fois une offre de location de vélos, une offre d'autopartage et une offre de transports publics performante.

Je pourrais entrer davantage dans les détails, mais cela dépasserait le cadre de la discussion d'aujourd'hui. Étant donné que les vacances approchent, tous ceux qui n'ont pas encore trouvé le temps de lire la brochure pourront le faire dans les semaines à venir. Comme nous l'avons déjà mentionné au début, le plan de mobilité est un document stratégique. Le collège échevinal souhaite maintenant que les services fassent des propositions concrètes en vue de l'élaboration de plans détaillés. L'élaboration d'un concept de modération du trafic dans les quartiers de la ville est en cours de finalisation. En collaboration avec des experts externes, nos services ont analysé les quartiers de Merl, Belair, Hollerich, Limpertsberg, Gare et Bonnevoie. Une analyse de la situation du trafic a été réalisée en ce qui concerne le trafic de transit dans les différents quartiers, et des mesures ont été explorées afin d'obtenir un apaisement du trafic. Je pars du principe que les résultats de ces analyses pourront être présentés en automne dans le cadre d'une commission consultative. Par ailleurs, le collège échevinal a décidé de développer un nouveau concept de mobilité douce. Les équipes qui y travailleront ont été constituées. Il est prévu que les propositions soient soumises au collège échevinal au printemps 2025. Pour l'instant, nous ne disposons pas encore des résultats d'une révision de la gestion du stationnement. L'élaboration du *Kinderstadtplan* (plan de ville pour enfants) progresse. L'élaboration d'un tel plan est importante, compte tenu du fait que 99 % des personnes qui ont participé à l'enquête en ligne étaient des adultes. Lors de l'élaboration d'un plan de ville pour enfants, il est important d'impliquer les enfants. Comment utilisent-ils l'espace public ? Quelle est leur mobilité (trajets scolaires, loisirs) ? Quelles sont leurs critiques ? En automne 2024, les élèves des cycles scolaires 3 et 4 seront interrogés et les parents seront également impliqués. Il y a 20 ans, il n'existait pas de râteliers pour vélos dans les cours d'école. Aujourd'hui, il y en a dans toutes les cours d'école, et nous constatons que de plus en plus d'enfants se rendent à l'école à vélo. Un concept d'infrastructure de recharge a été élaboré pour le territoire de la capitale. Entre-temps, il existe des lignes directrices nationales claires. Celles-ci stipulent que le réseau « Charyg » ne peut plus rester dans le domaine public. Aujourd'hui, le nombre de stations de recharge est suffisant, mais le réseau doit être étendu d'ici 2035. Un plan en ce sens sera présenté à la commission de la mobilité urbaine en automne 2024. Il est également prévu de revoir notre système de gestion du trafic en collaboration avec un bureau spécialisé externe.

Pour terminer, je tiens à remercier mes collègues du collège échevinal, et en particulier Madame le bourgmestre Lydie Polfer, qui m'ont toujours soutenu au cours des trois années passées dans le cadre de la finalisation du présent plan de mobilité.

Madame le bourgmestre Lydie POLFER : Je vous remercie pour vos aimables paroles. Monsieur Goldschmidt, échevin en charge de la mobilité, et le service compétent ont investi beaucoup de travail et de temps dans la finalisation du plan de mobilité, ceci également en collaboration avec la commission de la mobilité urbaine. J'attends avec impatience les interventions des membres du conseil communal.

Madame Emilie COSTANTINI (CSV) : En ma qualité de présidente de la commission de la mobilité urbaine, je tiens à remercier Monsieur l'échevin Goldschmidt de la présentation du plan de mobilité. Ce dernier a été présenté de manière encore plus détaillée la semaine passée au Grand Théâtre. J'ai été ravie de constater que les conseillers et conseillères communaux de la majorité DP-CSV étaient présents. Mais j'ai malheureusement dû constater qu'aucun conseiller

communal de l'opposition n'avait fait le déplacement au Grand Théâtre.

Je voudrais poser une série de questions et faire plusieurs remarques, même si une partie des réponses ont déjà été fournies. Quelles sont les principales conclusions que le collège échevinal tire du plan de mobilité ? Quelles sont les étapes à venir ? Que compte faire le collège échevinal pour parvenir à une plus grande modération du trafic ? Existe-t-il un nouveau plan visant à promouvoir davantage la mobilité douce ?

Je constate que la coalition DP-CSV a déjà pris de nombreuses mesures dans l'intérêt de la mobilité douce au cours des années précédant les élections communales. Comment compte-t-elle procéder maintenant ? La coalition DP-CSV a déjà aménagé de nombreux itinéraires cyclables, par exemple dans l'avenue Marie-Thérèse, au boulevard Prince Henri ou à Mühlenbach. Monsieur l'échevin Goldschmidt a déjà souligné qu'il y a encore de nombreuses lacunes dans le réseau d'itinéraires cyclables. Quelles seront les prochaines étapes ? La plupart des trottoirs ont la largeur nécessaire et la plupart des passages piétons répondent aux normes en vigueur, mais il reste des trottoirs qui ne sont pas assez larges et des passages piétons dont la signalisation doit être améliorée.

Comment le collège échevinal entend-il procéder pour renforcer les transports en commun dans le contexte de l'augmentation du nombre d'emplois et de logements sur le territoire de la capitale ? Le tram est un véritable succès et j'ai été très heureuse d'assister dimanche dernier à l'inauguration du nouveau tronçon. Cependant, le tram ne pourra pas tout absorber. Comment les habitants des quartiers non desservis par le tramway pourront-ils se rendre à leur lieu de travail ? Qu'est-ce qui est prévu pour renforcer le réseau de bus ?

Une question qui me revient souvent : le collège échevinal veut-il chasser totalement le trafic individuel de la ville, ou comment entend-il obtenir une modération du trafic ? Depuis des années, on parle de la construction du boulevard de Merl et du boulevard de Cessange. Le ministre de la Mobilité de l'époque avait qualifié de priorité la construction de ces routes de contournement, mais aucun progrès n'a encore été réalisé. Je peux comprendre qu'il soit difficile de construire un tunnel dans l'hypercentre, mais en dehors de celui-ci, il devrait être possible de construire un tunnel, par exemple au niveau de la route d'Esch ou de l'avenue Grande-Duchesse Charlotte.

Madame Colette MART (DP) : J'ai lu ce document avec beaucoup d'intérêt. Nous sommes tous conscients de l'importance de la mobilité dans notre vie quotidienne. Il s'agit de la qualité de vie, de notre trajet de travail, du chemin d'école de nos enfants, de nos possibilités de rendre visite rapidement et confortablement à nos amis et connaissances ou d'emmener nos enfants ou petits-enfants là où ils pratiquent une activité. Notre rapport personnel à la mobilité peut être très agréable et reposant, un moment où nous sommes très liés à notre ville et où nous considérons que c'est une chance de pouvoir y vivre. C'est le sentiment que j'ai lorsque je me trouve sur le pont cycliste sous le Pont Adolphe (*Nei Bréck*) ou sur la piste cyclable de la Passerelle (*Aal Bréck*) et que j'ai une belle vue sur la vallée de la Pétrusse, la *Gëlle Fra*, et, si cela se présente, sur le soleil qui se couche derrière. La mobilité ne consiste donc pas seulement à se déplacer le plus rapidement et le plus confortablement possible, mais aussi à pouvoir profiter de la beauté de notre ville, en se promenant tranquillement à pied dans nos parcs ou en prenant l'ascenseur ultramoderne pour se rendre dans le quartier du Pfaffenthal.

Relier les quartiers entre eux, maîtriser positivement la topographie de notre ville, être informé rapidement et correctement de l'heure de passage du prochain bus, autant de défis à relever en matière de mobilité. Nous avons réussi à

changer notre façon de penser et à offrir une chance équitable à tous les moyens de transport, afin qu'ils puissent coexister dans notre ville et s'harmoniser le mieux possible. Comme je suis membre du conseil communal depuis de longues années et que j'habite la ville de Luxembourg depuis 45 ans, j'ai pu suivre tous les débats sur la mobilité des 25 années passées. Pendant des décennies, on a dit que notre ville n'était pas une ville pour les cyclistes en raison de sa topographie. C'est pourquoi il est d'autant plus réjouissant de trouver dans ce document des considérations selon lesquelles le territoire de la ville se prête bien au cyclisme. Nous avons bien maîtrisé la topographie grâce à la mobilité électrique, à la construction de ponts et d'ascenseurs, et je serais heureuse que nous abordions le projet tant discuté d'un ascenseur entre la place de la Constitution (*Gëlle Fra*) et la vallée de la Pétrusse, ceci d'autant plus que la vallée de la Pétrusse connaît une revalorisation et que le plus grand nombre de personnes possible doivent pouvoir profiter de la zone de loisirs de la vallée de la Pétrusse, y compris les familles et les personnes à mobilité réduite.

Aux termes de ce document, la voiture pourra continuer à coexister avec le tramway, le bus et la mobilité douce. Ces dix dernières années, nous avons œuvré dans ce sens, notamment en modernisant et en agrandissant nos parkings au centre-ville. Cela montre que nous voulons préserver l'accès à la ville en voiture dans l'intérêt du commerce et d'autres activités, ainsi que dans l'intérêt des personnes qui vivent dans le centre-ville et de tous ceux qui visitent notre ville. Les nouveaux parkings ont une valeur ajoutée, y compris pour les femmes. Le parking rénové « Knuedler » est bien éclairé et bien agencé.

Dans le plan de mobilité, nous obtenons des informations sur le nombre d'emplacements de stationnement disponibles. Ces dernières années, le nombre d'emplacements de stationnement souterrains a été limité dans les nouvelles constructions. Parallèlement, des campagnes de sensibilisation à l'utilisation des transports en commun ont été menées avec les entreprises installées sur le territoire de la ville.

En ce qui concerne le processus de participation, il faut saluer le fait que non seulement les habitants, mais aussi les navetteurs aient pu participer à l'enquête en ligne. Il est important que les nombreuses personnes qui ont leur lieu de travail en ville fassent partie de notre communauté et que nous soyons à l'écoute de leurs besoins et de leurs critiques. Il n'y va pas seulement de la qualité de vie, mais aussi de notre place économique, qui ne peut rester attractive que si nous modernisons constamment notre mobilité et travaillons activement à des améliorations jour après jour.

De grands changements ont été mis en œuvre tant au niveau national qu'au niveau local. La gratuité des transports publics, le tramway qui a changé de manière décisive notre paysage urbain, de nouvelles gares, la promotion d'une mobilité multimodale, la promotion de la mobilité douce et l'amélioration continue de notre réseau d'autobus figurent parmi nos réponses à une situation souvent difficile. Il nous arrive à tous d'être pris dans les embouteillages et nous devrions tous être conscients que nous devons contribuer à adopter un comportement responsable dans le trafic urbain. Il est réjouissant d'apprendre que de nombreux habitants se déplacent à pied en ville, que la part du vélo dans la répartition modale a pu être augmentée de manière substantielle et que de plus en plus de personnes ont recours à des formes multimodales parce que c'est plus facile que de devoir chercher un emplacement de stationnement. En tant qu'habitant du quartier de Limpertsberg, il est facile et pratique de se rendre à vélo à l'arrêt du tram, d'y prendre le tram pour se rendre au Kirchberg ou à la gare centrale. Bien sûr, tout le monde ne se déplace pas à vélo. Les trajets en bus et en tram sont complétés par des trajets à pied, ce qui favorise la santé et répond à l'idée de multimodalité.

Une question qui me préoccupe est celle de l'interaction entre la mobilité et le commerce. Il est important d'envisager la mobilité dans le cadre de la revitalisation de la ville et d'analyser comment nous pouvons, par exemple, redynamiser le quartier de la Gare. À cette fin il faudrait aussi agir sur la mobilité. Pour les personnes qui travaillent en ville, le tramway représente une plus-value, et pourtant, elles ont encore souvent recours à la voiture pour effectuer le trajet entre la commune de résidence et le lieu de travail. De meilleures liaisons cyclables entre la capitale et les communes voisines seraient sans doute très utiles. Là aussi, il existe déjà des approches, telles que les stations Vél'OH! intercommunales, mais des itinéraires cyclables supplémentaires seraient également importants, tout comme une optimisation constante des lignes de bus entre la ville et les communes voisines.

Une ville favorable aux cyclistes dispose du plus grand nombre possible de rues à circulation réduite. Dans nos quartiers résidentiels, c'est déjà le cas. Dans le quartier du Limpertsberg, je peux me rendre à vélo à la boulangerie ou au supermarché en passant par des rues résidentielles à circulation réduite. Les « Apéri'tours » montrent que c'est également le cas pour de nombreuses rues résidentielles dans d'autres quartiers de la ville.

Quant à la question de savoir si nous avons besoin d'une piste cyclable à chaque grand axe, je me permets de dire, en tant que grand-mère qui se déplace souvent à vélo, que je préfère emprunter des routes secondaires tranquilles plutôt que des grands axes. Si l'on veut être le plus en sécurité possible sur la route en tant que cycliste, il vaut mieux éviter les axes principaux et les heures de pointe. Cependant, les nouvelles pistes cyclables le long des voies du tramway représentent sans aucun doute une valeur ajoutée et s'inscrivent dans le réaménagement général de la voirie et de l'espace public. L'avenue de la Liberté et le quartier de Kirchberg en sont de bons exemples.

Je voudrais rompre une lance pour les personnes qui ne peuvent plus marcher aussi bien. Il faut davantage de bancs où les piétons puissent faire une petite pause. C'est agréable de s'asseoir et de regarder l'animation de la ville. Dans le plan de mobilité, on peut lire que les aribus n'offrent pas toujours assez de place et que les personnes qui ont du mal à marcher ne trouvent souvent pas de place assise.

Nous devrions réfléchir jour après jour à la manière la plus efficace et la plus rapide de nous rendre d'un point A à un point B, et la meilleure solution n'est pas toujours la voiture. Ceci n'est pas un plaidoyer contre la voiture, car il y a toujours des situations dans lesquelles nous en avons besoin, p.ex. pour faire de gros achats, transporter des enfants ou conduire des personnes âgées à un rendez-vous médical. Les personnes qui ont des difficultés à marcher ont notamment besoin de la voiture, car elles ne sont pas toujours prêtes ou capables de se rendre à l'arrêt de bus à pied. J'ai toutefois remarqué que de plus en plus de ménages renoncent à une deuxième voiture. De nombreuses personnes venues d'autres pays ont une autre culture de la mobilité et elles la vivent au Luxembourg.

La sécurité des enfants sur le chemin de l'école doit encore être améliorée. Dans ce sens, il faut continuer à sensibiliser les parents au fait que la voiture représente un danger lorsqu'ils conduisent leur enfant à l'école en voiture. Une collaboration encore plus forte avec les parents est nécessaire, et c'est une bonne initiative du Service Enseignement d'étendre l'offre Pedibus à d'autres quartiers.

Pour conclure, je voudrais encourager le collège échevinal à rendre la discussion sur la mobilité dans notre ville aussi vivante et participative que possible. J'aimerais que le collège échevinal organise un voyage en bus pour les membres du

conseil communal dans une ville étrangère, par exemple à Anvers, afin de s'inspirer des meilleures pratiques et d'éviter éventuellement les erreurs dont les autres villes ont dû tirer les leçons.

Monsieur François BENOY (déi gréng) : Je voudrais tout d'abord remercier Monsieur Patrick Goldschmidt, en tant qu'échevin en charge de la mobilité, pour la présentation du plan de mobilité et pour ses efforts, sachant qu'il est confronté à de grands défis et qu'il n'a pas toujours la tâche facile – non seulement en raison de la pression exercée par le groupe *déi gréng*, mais aussi parce qu'il ne trouve pas toujours, à notre avis, le soutien nécessaire dans ses propres rangs.

Je salue le fait que nous puissions enfin débattre aujourd'hui du plan de mobilité, même si je ne peux m'empêcher d'exprimer ma déception quant au document présenté. Trois années ont été consacrées à l'élaboration de ce document, sa finalisation a été retardée d'un an, et pourtant, nous avons plutôt affaire à une analyse et à des déclarations générales qu'à des propositions de solutions concrètes et à une vision pour la ville pouvant être mises en œuvre immédiatement. Réfléchir ne suffit pas : il est urgent de mettre le turbo ! En fait, nous savons tous quelles mesures sont nécessaires. Il suffit d'avoir le courage politique et la volonté de les mettre en œuvre. Pour savoir que les piétons doivent attendre trop longtemps aux feux rouges pour pouvoir traverser la rue, que les infrastructures cyclables laissent à désirer et que les routes sont saturées, il n'aurait pas fallu d'analyse. Les citoyens le constatent tous les jours et il ne se passe pas une séance du conseil communal sans que le groupe *déi gréng* ne fasse des propositions concrètes pour apporter des améliorations. Malheureusement, la majorité DP-CSV manque de volonté politique.

Compte tenu de la croissance démographique, les solutions présentées dans le plan de mobilité communal ne suffisent pas à garantir la qualité de vie dans les années à venir et à positionner notre ville de manière adéquate en termes de mobilité. Le plan de mobilité contient des promesses pour chaque usager de la route, mais ne fixe pas de priorités. Le plan traite de la thématique de la mobilité de manière relativement isolée, sans prendre en compte d'autres thématiques de manière interconnectée. Quels sont les besoins concrets des citoyens dans leur vie quotidienne ? Quelles sont leurs activités et comment se déplacent-ils pour les exercer ? Il manque également un bilan CO₂ digne de ce nom. Au quotidien, nous constatons régulièrement que, comme cela s'est produit dans l'avenue Pasteur ou dans la rue Gellé, des mesures sont prises par la majorité DP-CSV sans tenir compte de la mobilité en réseau, du développement du quartier, de l'écologie, de la qualité de vie et du commerce. Cela met en évidence les points faibles du plan de mobilité. Nous n'avons pas affaire à un plan de mobilité urbaine réellement durable, avec une vision claire pour la ville. Le plan se limite exclusivement à des analyses de la mobilité, et on n'a pas suffisamment regardé au-delà des frontières de la capitale.

Nous pouvons nous déclarer d'accord avec la répartition modale visée et les scénarios. Selon le plan de mobilité, il faut s'attendre à une augmentation de 33 % du volume total du trafic (tous modes confondus) d'ici 2035 en raison du développement urbain. En l'état actuel, la part des déplacements à pied est de 13 %, celle des déplacements à vélo de 5 %, celle des transports publics de 22 % et celle du transport individuel motorisé de 60 %. D'ici 2035, la part de la marche à pied, du vélo et des transports en commun devrait atteindre 51 % et celle de la voiture 49 %, sans que le plan de mobilité ne nous fournisse de détails à ce sujet. Comment le collège échevinal entend-il fixer les priorités pour atteindre les objectifs mentionnés dans les années à venir ?

Nous pouvons également partager l'analyse des points faibles. Ces points faibles nous sont connus depuis longtemps.

Madame la conseillère Mart a parlé avec enthousiasme du tramway, de la voie cyclable le long des voies du tramway, de la piste cyclable sous le Pont Adolphe, de l'ascenseur reliant la Ville-Haute au Pfaffenthal, etc. Il faut rappeler qu'il s'agit de projets pour lesquels notre parti s'est engagé pendant des décennies, malgré une forte opposition des partis de la majorité actuelle. Il y a quelques années encore, Madame le bourgmestre disait que la ville de Luxembourg était une ville forteresse et que des mesures comme celles prises dans d'autres villes n'étaient pas réalisables en raison de la topographie de notre ville. Les résultats du plan de mobilité témoignent d'une note insuffisante (« Datz ») que les responsables de la Ville se sont eux-mêmes attribuée pour une politique d'urbanisme et de mobilité menée pendant des décennies sous le règne du DP et surtout de Madame le bourgmestre Polfer. En témoignent des trottoirs qui s'arrêtent brusquement ou qui ne sont pas assez larges, des phases de feu rouge trop longues pour les piétons, un réseau d'itinéraires cyclables lacunaire (le plus souvent en circulation mixte), des pistes cyclables pas assez larges, pas assez de places de stationnement pour les vélos, etc. En matière de transports publics, les liaisons transversales font défaut. Le tramway atteint ses limites de capacité. La capacité du réseau routier sur le territoire de la ville atteint également ses limites. Autant de constats que nous tirons du plan de mobilité et qui peuvent en fait être considérés comme une autocritique du DP-CSV pour la politique des années passées. Le présent plan de mobilité ne donne aucune perspective pour une politique de mobilité durable. Il ne répond pas à des questions telles que : Où voulons-nous faire sortir le trafic de transit ? Où faut-il rendre les transports publics plus performants ? Où donner la priorité au vélo et à la marche ?

Les points faibles du plan de mobilité sont particulièrement évidents en ce qui concerne la mobilité douce. Il est prévu de continuer à faire passer les principaux axes de circulation par le centre-ville et les quartiers. Il n'est pas prévu de hiérarchisation ni de classification claires pour le réseau routier. Le plan de mobilité prévoit que le trafic automobile n'augmentera pas, mais restera relativement constant. Monsieur l'échevin en charge de la mobilité vient de déclarer que le trafic motorisé allait encore légèrement augmenter. *déi gréng* sont d'avis que, premièrement, ce n'est pas dans l'air du temps et que, deuxièmement, ce calcul ne marchera pas. La voiture devrait certainement continuer à avoir sa place dans une ville de demain, mais il faut garantir que l'on atteigne sa destination dans le quartier ou dans le centre-ville le plus rapidement possible par les transports publics, à vélo ou à pied. Cet objectif n'est pas non plus clairement visé par le plan de mobilité.

Après des années de travail pour élaborer le plan de mobilité, vous devez maintenant aussi admettre vous-mêmes que le plan seul ne suffit pas. Il faut maintenant s'attaquer en plus aux plans de quartier, aux plans d'itinéraires cyclables, à un système de location de vélos à grande échelle, à l'adaptation du système de gestion du stationnement – autant de mesures dont nous aurions attendu qu'elles fassent partie du présent plan de mobilité. Le plan ne contient justement pas de réponses claires aux défis mentionnés.

Aucune piste cyclable n'est encore prévue sur les axes principaux en direction du centre-ville. Tout le monde n'a pas le temps ni le loisir de faire des détours à vélo. Planifier la mobilité de demain, c'est garantir que les cyclistes puissent se rendre rapidement d'un point A à un point B. La plus grande impertinence, si je peux m'exprimer ainsi, pour toutes les personnes qui se déplacent à vélo, c'est que les itinéraires cyclables mis en place, qui ne répondent pas aux critères d'infrastructures cyclables adéquates, sont indiqués dans le plan de mobilité comme étant des infrastructures cyclables existantes et de qualité. Je n'ai vu ni Madame le bourgmestre Polfer, ni Monsieur l'échevin Mosar, ni Monsieur l'échevin Bauer emprunter l'une de ces soi-disant rues cyclables, et encore moins en compagnie de leurs enfants ou

petits-enfants. C'est une mauvaise plaisanterie de présenter ces itinéraires dans le plan de mobilité comme des infrastructures existantes. Cela montre que le collège échevinal n'a pas la moindre idée de ce qu'est la politique de mobilité, et qu'il ne cherche pas à relever les défis qui se posent. La seule mesure concrète qui se reflète dans l'accord de coalition est celle qui consiste à retirer le trafic cycliste du parc municipal. Ce qui est prévu dans ce contexte, on ne trouve pas non plus de réponse dans le plan de mobilité. Qu'en est-il des lignes directrices minimales pour la mobilité douce que vous souhaitez appliquer à l'avenir ? Qu'en est-il du projet de parking pour vélos à la gare centrale ?

Dans les zones 30, la limite de vitesse n'est pas respectée – notamment parce que les mesures d'aménagement nécessaires pour endiguer réellement le trafic de transit font défaut. Jour après jour, les zones 30 sont utilisées par les automobilistes comme voies détournées.

L'autopartage a un grand potentiel, mais l'offre n'est pas suffisamment utilisée. Nous saluons le fait que la Ville souhaite investir des fonds supplémentaires dans le système de location de voitures. Cependant, nous ne constatons pas que l'entreprise Carsharing Luxembourg S.A. se donne beaucoup de mal pour augmenter le nombre d'utilisateurs. Là encore, nous constatons une mise en oeuvre déficiente.

Et vous retardez le développement du réseau de tramways. Cela met en péril le succès du tram. Une ligne passant par l'avenue de la Porte Neuve n'est plus prévue. Il est difficile d'imaginer comment le tram, déjà saturé aujourd'hui, puisse également circuler sur la route d'Arlon et la route d'Esch. Les extensions prévues sur les axes secondaires ne garantiront déjà plus qu'une cadence de huit minutes. C'est pourquoi une extension plus conséquente du réseau de tram est nécessaire. En commission de la mobilité urbaine, il a été question du projet d'un deuxième corridor Place de l'Etoile - Cloche d'Or. Dans ses explications, Monsieur l'échevin Goldschmidt ne s'est pas fixé sur le tram comme moyen de transport sur ce trajet. Ce deuxième corridor sera-t-il exclusivement utilisé pour le tramway ou y aura-t-il des tramways et des bus ? J'apprécierais d'avoir une réponse claire à cette question.

Une comparaison entre le plan de mobilité de la Ville de Luxembourg et le plan national de mobilité montre que les prévisions sont à peu près identiques en termes de mouvements de trafic. Nous devons cependant constater que la conception du plan de mobilité communal ne dépasse pas les limites du territoire de la ville. Le plan de mobilité national est beaucoup plus clair dans ses objectifs, puisqu'il retient que si nous voulons relever les défis qui se posent, nous devons, outre la promotion des transports publics, miser massivement sur le développement de la mobilité douce, sachant que la moitié de tous les trajets parcourus font moins de cinq kilomètres et que les deux tiers de ces trajets sont encore effectués en voiture. Nous regrettons l'absence d'un engagement clair des responsables de la Ville en faveur du renforcement de la mobilité douce. Contrairement au plan de mobilité de la Ville, le plan de mobilité national contient 144 mesures concrètes, définit une hiérarchisation fonctionnelle des routes et stipule que les routes principales doivent contourner les centres-villes et les quartiers. Un temps précieux est perdu pour développer une vision claire de la mobilité pour notre ville, une vision qui soit à la hauteur des défis qui se présentent. Pour être honnête, je n'en attends pas moins de la majorité en place, car le quotidien du conseil communal montre régulièrement que les responsables de la Ville manquent de courage politique et qu'ils veulent en fait maintenir le statu quo. On continue à jouer la montre, et ce au détriment de la qualité de vie des citoyens et des générations futures. Vous me rétorquerez que notre critique de la politique du collège échevinal ne vous surprend pas. Mais je ne suis pas seul à penser ainsi : tous les commentateurs et toutes les associations actives dans le domaine de la mobilité

ont critiqué le plan de mobilité de la Ville. Comme lors de la discussion sur l'interdiction de la mendicité, le collège échevinal peut prétendre être le seul à avoir raison. Or, après la présentation du plan de mobilité, le scepticisme et le mécontentement se sont fait entendre partout.

Quel est le coût du présent plan de mobilité ?

Au cours de l'élaboration du plan, un bureau spécialisé, qui était surtout actif au niveau de la consultation des citoyens et du *Bürgerbeirat*, s'est retiré. La création d'un *Bürgerbeirat* est à saluer, mais malheureusement, on n'a jamais essayé de tirer une conclusion commune des approches élaborées. Je me demande également si nos services sont suffisamment bien positionnés pour fournir des réponses en matière de politique de mobilité. Il ne s'agit pas d'une critique à l'égard des services, qui font de leur mieux. Conscients des enjeux et des faiblesses constatés, du fait qu'après quatre ans de travail pour l'élaboration du plan de mobilité, nous n'obtenons pas de réponses aux défis qui se posent, et que du côté des responsables de la Ville, on évoque toujours le souhait de travailler avec des bureaux externes, la question se pose de savoir si les compétences nécessaires sont disponibles en interne ou s'il ne serait pas préférable de mieux positionner nos services. Quelle est la position de Monsieur l'échevin en charge de la mobilité à cet égard ?

J'aurais salué que le plan de mobilité soit soumis au vote, comme cela a été le cas autrefois pour le plan d'action environnemental et le plan pour l'égalité. En cas de vote, les groupes politiques devraient dire s'ils sont d'accord avec l'orientation politique proposée. Le fait qu'aucun vote ne soit prévu souligne le fait que la majorité n'est pas d'accord sur le plan de mobilité. *déi gréng* soutiennent la répartition modale visée de 51 contre 49 %. Un vote sur le plan aurait montré si la majorité était d'accord sur le fait que des mesures devaient être prises pour atteindre cet objectif, et le collège échevinal ainsi que les services compétents auraient reçu le soutien nécessaire pour continuer à travailler dans cette direction.

Pour conclure, je tiens à remercier à nouveau Monsieur l'échevin Goldschmidt et à lui souhaiter bon courage. Même si le plan de mobilité ne nous satisfait pas, il montre dans son objectif général que si l'on veut garantir à l'avenir une bonne fluidité du trafic et une bonne qualité de vie, il faut s'attaquer résolument aux défis qui se présentent. Le plan de mobilité ne donne pas les réponses nécessaires sur la manière d'y parvenir. Nous en sommes déçus. Nous continuerons à faire des propositions concrètes. Si la majorité est sérieuse, les bonnes propositions des conseillers devraient être adoptées.

Monsieur Robert PHILIPPART (DP) : Tout d'abord, je tiens à remercier Monsieur l'échevin Goldschmidt de la présentation du plan de mobilité. La mobilité est l'un des aspects les plus importants du développement urbain. Il s'agit d'un sujet extrêmement complexe, car beaucoup d'aspects sont liés entre eux. L'attractivité de la ville et la qualité de vie dépendent de la mise en oeuvre du plan de mobilité. Avec le PAG, le plan de mobilité représente l'un des plus grands projets pour l'avenir. Nous avons attendu le plan de mobilité avec impatience et intérêt. Il faut saluer le fait que la voie inclusive ait été choisie, c.-à-d. que tant les citoyens de la ville de Luxembourg que les navetteurs de la Grande Région ainsi que le *Bürgerbeirat* aient été impliqués. La présentation du plan de mobilité au Grand Théâtre a montré à quel point l'intérêt des gens pour le thème de la mobilité est fort.

Avec le plan de mobilité, la Ville s'est dotée d'un document stratégique contenant des alternatives et des propositions, afin de se positionner d'ici 2035 de manière à pouvoir maintenir une qualité de vie élevée. Nous savons tous que l'infrastructure existante est saturée. Nous voulons que la ville puisse continuer à se développer.

En 2023, la ville de Luxembourg a occupé la 19^e place mondiale dans le classement du « Global Liveability Index » et s'est même classée dans le top 10 des villes européennes. Maintenir et améliorer cette place est un défi, car nos infrastructures ne sont pas seulement évaluées au Luxembourg, mais dans le monde entier. Cette évaluation influence le degré d'attractivité de notre ville.

Avec le plan de mobilité, le collège échevinal dispose d'une boîte à outils, d'un guide permettant d'agir en réseau et de manière coordonnée. Pour les services, le plan représente une base pour la planification des mesures sur lesquelles ils travaillent déjà avec beaucoup d'engagement. Le plan de mobilité n'est pas seulement un produit interne, mais a également bénéficié de l'expertise de spécialistes externes, qui ont jeté un regard extérieur sur la ville et apporté leur expertise acquise dans le monde entier. Le plan de mobilité est un document d'orientation et de stratégie important pouvant être utilisé de manière transversale et ponctuelle dans les domaines les plus divers du développement urbain. Il tient compte non seulement du plan national de mobilité, mais aussi de la protection du climat, l'un des objectifs de l'Agenda 2030 des Nations Unies. La Ville fait déjà des efforts dans le domaine de la protection du climat. L'utilisation de bus électriques est une mesure importante. Même si la notion de zone à faibles émissions n'est pas explicitement mentionnée, l'approche consistant à créer des « super-blocs », comme il en existe à Barcelone, est très intéressante.

L'inclusion est un autre objectif important. Nos transports publics gratuits et nos voies de circulation sont conçus de manière à ce que personne ne soit exclu en raison d'un désavantage physique. La satisfaction de se sentir respecté est une valeur fondamentale pour construire une bonne cohésion dans la société. En 2022, la Ville de Luxembourg s'est vue décerner l'*Access City Award* pour ses mesures innovantes et cohérentes en matière d'accessibilité. La loi du 7 janvier 2022 définit d'autres mesures que la Ville entend mettre en œuvre et qui sont prises en compte dans le présent plan de mobilité.

Dans l'optique d'une stratégie de mobilité efficace à l'horizon 2035, il est important d'avoir la volonté d'agir ensemble, sans dresser les uns contre les autres, mais en s'engageant, dans le respect mutuel, pour une qualité de vie meilleure et plus saine. L'équilibre entre tous les modes de transport est une condition importante pour un développement ultérieur. La répartition modale de 51/49 visée pour 2035 est un objectif important. En raison de la croissance démographique, de l'augmentation du nombre d'emplois et de l'impossibilité de développer davantage le réseau routier sur le territoire de la capitale, les mouvements de circulation vont augmenter. La promotion des transports publics doit être envisagée non seulement du point de vue des déplacements, du confort et de l'utilisation de l'espace urbain, mais aussi du point de vue social. Les transports publics offrent la possibilité de se déplacer tous ensemble, indépendamment de l'âge, du statut social, de l'origine ou des convictions. Le transport public est donc un élément de promotion sociale dans le sens de la cohésion sociale. L'historien Gilbert Trausch a constaté qu'au 19^e siècle, le train comme moyen de transport a aidé à construire une communauté identitaire luxembourgeoise. Aujourd'hui, les transports publics aident les gens à se connaître et à se rassembler dans notre ville hautement internationale. Il est également louable qu'aucune des mesures retenues dans le plan de mobilité ne mette en péril notre patrimoine culturel mondial « Luxembourg Vieille-Ville et Forteresse », même dans sa zone élargie. Rappelons à ce propos que la ville de Dresde (D) s'est vue retirer son statut de patrimoine culturel mondial à cause d'un projet de mobilité.

Le nouveau corridor nord-sud pour les transports publics ainsi que les liaisons tangentielles du réseau de bus AVL mettent des accents forts à l'horizon 2035. Grâce aux pôles d'échange, de petits nouveaux centres se développeront dans

les quartiers de la ville, ce qui permettra de les dynamiser. Dans un souci de développement cohérent, il est également important de mentionner que le plan national de mobilité a été pris en compte dans les études et les réflexions. Il en découle une série de priorités communes sur lesquelles l'État et la Ville s'accordent. Je pense par exemple au boulevard de Merl et au boulevard de Cessange, dont la construction est en discussion depuis 30 ans déjà. Les terrains nécessaires à la réalisation de ces projets ont-ils pu être acquis entre-temps ?

L'approche consistant à soumettre la gestion du stationnement à un examen et à remettre en question le système existant est à saluer. Dans ce contexte, il est important de mener l'analyse au-delà des frontières de la ville. La réflexion et l'action intercommunales ne fonctionnent toutefois que si les communes voisines suivent le mouvement. Il serait souhaitable qu'un nouvel élan soit recherché avec toutes les communes voisines, et pas seulement avec les communes du sud-est, pour améliorer la coordination de la gestion du stationnement dans l'agglomération.

Il est également important que nous travaillions à réduire l'écart entre le logement et l'emploi, sans que la ville de Luxembourg ne perde de son attractivité, car nous savons tous qu'une panne du moteur économique aura des conséquences négatives à long terme. On estime que d'ici 2035, la population de la ville pourrait augmenter de 46 % et le nombre d'emplois de 30 %. J'ai lu qu'au cours des trois derniers mois la population de la ville n'a pas augmenté, mais diminué de 200 habitants. J'espère qu'il s'agit d'une erreur de calcul statistique.

C'est le PAG de la Ville qui définit les lieux d'habitation et de travail, et non le plan de mobilité. Néanmoins, il est important que ce document stratégique donne une orientation sur la manière dont ces relations doivent être harmonisées. Le commerce et la mobilité sont indissociables. Dans le contexte du plan de mobilité, il est d'autant plus important que les emplois soient implantés en périphérie. Conformément au PAG, le développement urbain s'oriente sur le principe de la densification intérieure avant la densification extérieure. Cela permet de consommer moins de surfaces constructibles et de générer moins de trafic, tout en réduisant la production de CO₂. L'augmentation de la densité du logement s'accompagne d'un développement de services locaux et nous atteignons une densité de population permettant d'offrir un transport public performant. Cela permet d'éviter l'étalement urbain, qui rend le financement des offres de mobilité plus difficile.

Dans ce contexte, il serait intéressant de savoir comment le plan de mobilité et le plan national relatif aux lycées se superposent, sachant que les écoles génèrent beaucoup de trafic. L'initiative de créer un plan de ville pour les enfants est un aspect important pour faire entendre la voix des enfants, et je me réjouis que le plan de mobilité offre désormais un nouveau cadre solide.

Je peux comprendre l'intention de réviser la clé de répartition parking/logement ou parking/bureau, mais il faudra veiller à ce que tous les quartiers se développent sur un pied d'égalité en termes de mobilité et à ce que les différents quartiers ne soient pas montés les uns contre les autres. Un mélange sain de mobilité devrait être garanti dans tous les quartiers. Cela aussi contribue à la cohésion sociale. Il est important de coopérer dans ce contexte avec nos communes voisines.

Il paraît évident de vouloir mieux sécuriser les itinéraires cyclables, de les développer et de combler les lacunes. Je tiens à souligner qu'il existe également un certain nombre de petits chemins piétonniers – notamment sur les pentes situées aux abords du Kirchberg et du Plateau Bourbon, ainsi que de Rollingergrund, Pulvermühle et Mühlenbach –, qui ne sont pas aménagés de manière agréable ou pas bien éclairés. Dans l'esprit d'une ville pour les piétons et d'une ville des

courtes distances, des améliorations peuvent encore être apportées. Vivre une ville à pied signifie avoir à chaque pas un nouveau point de vue sur l'espace urbain et faire la connaissance d'autres personnes en chemin. J'apprécie beaucoup les efforts qui ont été faits avec la construction des ascenseurs et du funiculaire. Les trajets deviennent plus courts, nous rapprochons des quartiers qui étaient séparés par leur situation topographique. C'est ainsi que ce qui va ensemble s'unit. Je salue les projets de construction d'ascenseurs supplémentaires, mais j'attire aussi l'attention sur la délicatesse nécessaire pour intégrer harmonieusement les ascenseurs dans le paysage. La poursuite du développement des transports publics, et notamment l'extension du réseau de tramways, sont des points importants. Les arrêts de tram actuels seront-ils suffisants si davantage de wagons seront mis en service ? Le tramway est plus qu'un moyen de transport respectueux du climat et doté de grandes capacités. Il représente l'épine dorsale du développement urbain et dessert de nouvelles zones de développement. Sur le trajet Route d'Esch - Place de l'Etoile, le tram traverserait une zone protégée (sur le tronçon Avenue Marie-Thérèse - Place de l'Etoile). Cela signifie qu'il y a moins de possibilités de densification et de développement sur ce tronçon, que les capacités du tram ne pourront pas être exploitées de manière optimale, et que le flux de circulation des voitures et des vélos pourrait y être plus compliqué. On pourrait analyser si le tram ne pourrait pas circuler en souterrain sur certains tronçons où il n'y a pas de stations, comme c'est le cas à Lausanne (CH).

L'apaisement de la circulation figure parmi les objectifs du plan de mobilité. Des réflexions sont en cours pour mettre en place des « super-blocs » dans les différents quartiers de la ville. La rue comme espace de vie, avec des endroits ombragés, avec moins de gaz d'échappement toxiques, est un objectif auquel nous aspirons tous. Je suis heureux d'entendre régulièrement, dans le cadre des « Apéri'tours », que l'on travaille à la préservation et à l'amélioration de la qualité de vie, que les citoyens peuvent faire part de leurs suggestions et qu'ils sont informés des idées de la Ville. L'apaisement de la circulation ne se fait pas uniquement grâce aux transports publics et à la circulation piétonne et cycliste. Les routes de contournement prévues y contribueront également - et pourraient devenir par la suite les axes principaux de nouveaux quartiers. Il restera toujours des carrefours dangereux et les automobilistes chercheront toujours de nouvelles voies détournées. Des passages souterrains ponctuels situés à des points névralgiques pourraient constituer une solution.

Je terminerai en félicitant le collègue échevinal pour la boîte à outils qui a été élaborée et qui permettra à l'avenir d'agir de manière stratégique et ponctuelle lorsque la situation l'exigera.

Monsieur Gabriel BOISANTE (LSAP) : Je tiens tout d'abord à remercier tous les services qui ont participé à l'élaboration du plan de mobilité, ainsi que les membres des différentes commissions consultatives pour le travail accompli. Je remercie également Monsieur l'échevin Goldschmidt de la présentation du plan de mobilité.

Le plan de mobilité est un document volumineux de 164 pages, avec beaucoup de texte et de graphiques. Nous regrettons cependant l'absence de mesures concrètes. Le plan de mobilité vient d'être présenté au conseil communal, mais malheureusement, il n'y aura pas de vote. Madame la conseillère Costantini a fait part de son étonnement quant au fait qu'aucun représentant de l'opposition ne fût présent lors de la présentation du plan de mobilité au Grand Théâtre. L'explication est simple : il ne s'agit pas de notre plan, mais de celui de la majorité DP-CSV. Nous ne sommes pas là pour valider un plan qui n'est pas soumis au vote du conseil communal.

En outre, la question de la définition du terme « plan » se pose. Les objectifs inscrits dans le document occupent à peine

trois pages et demie. Certes, un suivi est annoncé pour la mise en œuvre des objectifs, mais les informations à ce sujet se limitent à une seule double page. Le plan de mobilité est une compilation de données dures. Nous sommes d'accord avec les analyses objectives. Mais où sont les grandes priorités, les chantiers prévus et les ambitions politiques qui conduiraient à une mobilité différente, plus moderne et qui donneraient un nouveau visage à la ville ?

Les questions posées par les orateurs du DP et du CSV sont purement sémantiques et visent uniquement à rassurer leur propre électorat. La mobilité multimodale ne signifie pas monter les gens les uns contre les autres, la mobilité signifie vivre ensemble.

Jour après jour, de nombreuses personnes des communes voisines viennent travailler dans la ville. Le présent document montre qu'il existe des lacunes en ce qui concerne les itinéraires cyclables reliant la capitale aux communes voisines.

J'ai été ravi d'apprendre par Monsieur l'échevin Goldschmidt que des études complémentaires seront encore réalisés. Il faut se réjouir que le principe de la participation citoyenne soit pris en compte et que les citoyens de la Ville de Luxembourg, les navetteurs, les commerçants, etc. soient associés dans l'élaboration de solutions. Toutes les idées et propositions doivent être compilées afin de développer ensemble une stratégie de mobilité cohérente et sociale. Je souhaiterais que l'opposition ne soit pas laissée de côté sur un sujet aussi important et proche de notre ADN. Nous avons sans doute pu apporter nos réflexions et nos propositions au sein des différentes commissions consultatives, mais nous ne trouvons pas normal que le document ne soit pas soumis au vote.

Monsieur Tom WEIDIG (ADR) : Je remercie Monsieur l'échevin Goldschmidt de la présentation du plan de mobilité. Nous disposons d'un document élaboré de manière professionnelle. Je tiens également à remercier tous les services qui ont collaboré à son élaboration. Les analyses effectuées font du sens. Nous aurons certainement l'occasion de nous pencher en détail sur ces analyses et ces graphiques en interne à l'ADR.

Ma conception de la démocratie est qu'un document doit d'abord être discuté au sein de la commission consultative compétente, avant d'être débattu au conseil communal. Dans une étape suivante, le document devrait être présenté aux citoyens et ce n'est qu'ensuite qu'une conférence de presse devrait avoir lieu. Cet ordre n'a pas été respecté - une manière de procéder que nous avons critiquée à plusieurs reprises, y compris à la Chambre des Députés. Notre parti était représenté par quatre membres du comité lors de la présentation du plan de mobilité au Grand Théâtre. J'étais moi-même empêché ce jour-là.

Les analyses se basent sur des faits. Si l'on regarde la pyramide des âges, on constate que le nombre d'enfants vivant dans la capitale diminue par rapport aux autres groupes de la population. Dans 10 ou 20 ans, cela aura un impact sur la ville. Cet aspect, dont il convient de déterminer les raisons, doit être pris en compte, et pas seulement en ce qui concerne la mobilité.

Je vais maintenant aborder deux propositions inscrites dans notre programme électoral. Nous sommes régulièrement contactés par des personnes qui demandent que la voiture garde sa place dans la ville. Il ressort des explications de Monsieur l'échevin Goldschmidt que la Ville continuera à offrir une mobilité mixte, ce qui est à saluer. D'autre part, nous constatons régulièrement que lors de la réalisation de projets, des emplacements de stationnement disparaissent dans la rue. Lorsque je me rends à des événements auxquels j'ai été invité par l'administration communale, je dois souvent chercher longtemps un emplacement de stationnement. Les

dames et messieurs du collège échevinal qui sont conduits par leur chauffeur sur le lieu de l'événement ne réalisent probablement plus qu'il n'est pas toujours aussi facile pour d'autres personnes de se rendre d'un point A à un point B et d'arriver à temps à leur destination. Notre groupe s'engage pour le maintien des emplacements de stationnement. Il est particulièrement important que les personnes âgées qui ne disposent pas d'un garage puissent se déplacer en voiture. Les transports publics ne représentent souvent pas une alternative pour elles, surtout lorsqu'elles ont des courses à faire et qu'elles ne peuvent plus porter de charges lourdes. Un chasseur m'a expliqué qu'il avait besoin d'un emplacement de stationnement devant sa porte, car après la chasse, il ne peut pas prendre le bus ou le train avec son arme et un sanglier qu'il a abattu.

De nombreuses personnes âgées m'ont dit qu'il était difficile pour elles de devoir faire attention non seulement aux voitures, mais aussi aux cyclistes lorsqu'elles se rendent à l'arrêt de bus. Pour les personnes âgées, il est difficile de devoir partager le trottoir avec des cyclistes. Elles se plaignent également des trottoirnettes qui circulent souvent sur les trottoirs.

Le tram présente certainement des avantages. Je me suis rendu de Bonnevoie à la Cloche d'Or à pied pendant longtemps. Pour parcourir ce trajet, il me fallait 25 minutes. J'ai donc pu observer comment l'espace urbain s'est transformé avec la mise en service du tramway. J'ai constaté que notre système de transport a perdu en flexibilité, sachant que dans les 20 ou 30 prochaines années, rien ne changera au niveau du tracé et que les pistes cyclables aménagées ne changeront pas non plus. Si les besoins changent, il sera difficile d'agir avec flexibilité. D'où mon souhait de ne pas tout couler dans le béton.

Madame Maxime MILTGEN (LSAP) : Le plan de mobilité contient un certain nombre d'aspects positifs, tels qu'un état des lieux réaliste, une analyse des problèmes qui se posent en matière de mobilité, ainsi que la volonté de développer les transports publics et le réseau d'itinéraires cyclables. Le fait que le plan de mobilité ait été précédé d'un processus participatif est également un point positif. Je tiens à remercier tous les services compétents, les citoyens qui ont participé à l'enquête et M. l'échevin Goldschmidt du travail accompli.

D'ici 2035, on s'attend à une augmentation de 30 % du nombre d'emplois et à une croissance démographique de 46 % sur le territoire de la ville de Luxembourg. Le fait que cela soit si clairement souligné dans le plan de mobilité nous laisse l'impression que la croissance doit déjà servir aujourd'hui à expliquer qu'il sera de toute façon difficile, voire impossible, de maîtriser la mobilité et d'améliorer la qualité de vie. La ville de Vienne, qui compte deux fois plus d'habitants que la ville de Luxembourg, est depuis 15 ans la ville qui offre la meilleure qualité de vie au niveau mondial. La croissance ne peut donc pas être la raison principale pour laquelle de gros problèmes se posent dans le domaine de la mobilité. Ce qui est important, c'est la manière dont on a planifié et dont on planifie l'avenir. Le plan de mobilité souligne à juste titre que notre réseau routier urbain a pratiquement atteint les limites de sa capacité. Aux heures de pointe, notre réseau routier est saturé et il n'y a pratiquement plus de réserves pour l'avenir.

Les responsables politiques auraient dû accorder plus d'importance à un développement urbanistique intelligent des quartiers et au principe de la ville du quart d'heure. Il est certes louable que le plan de mobilité fonde sa stratégie sur différents modes et usagers de la route, mais cela ne conduira pas directement à une diminution du trafic dans un avenir proche ou d'ici 2035. Aux pages 129 et 130 du plan de mobilité, il est annoncé qu'à l'avenir, dans les nouveaux quartiers, on mettra davantage sur les parkings souterrains et les parkings collectifs, qui remplaceront les emplacements de stationnement en surface. Cela constitue un bon début,

mais ne suffira pas. Il serait important d'organiser la ville de manière polycentrique, afin de créer dans tous les quartiers de petits centres répondant au principe de la ville des courtes distances, de sorte qu'il devienne intéressant de faire ses courses à pied ou à vélo dans son quartier. Tant qu'il sera plus facile et plus pratique de se rendre au travail en voiture, nous risquons de voir les gens continuer à le faire. Pour briser cette habitude, il doit être plus facile et plus attrayant de se rendre d'un point A à un point B en transports publics, à vélo ou à pied. La volonté de s'y attaquer est visible : le réseau d'itinéraires cyclables et piétonniers sera étendu et davantage de râteliers pour vélos, de boxes à vélos et de stations de recharge pour vélos électriques seront mis en place. Nous espérons que ces plans seront rapidement mis en œuvre et que l'on mettra systématiquement sur une plus grande sécurité routière, afin qu'il soit à l'avenir aussi confortable que possible pour les citoyens d'utiliser les transports publics et de se déplacer à pied ou à vélo, de sorte que la voiture ne soit plus qu'une alternative gênante comme moyen de transport.

Madame Marie-Marthe MULLER (Piraten) : Je voudrais brièvement rappeler que les *Piraten* ne sont représentés au conseil communal de la Ville de Luxembourg que depuis les dernières élections communales, et qu'il est donc possible que nous ayons quelques lacunes de connaissances concernant les études effectuées au cours des années précédentes.

Le 26 mars 2024, 22 *slides* avec des questions-réponses nous ont été présentées en commission de la mobilité urbaine, au sein de laquelle je représente les *Piraten*. Suite à une question de ma part, il m'a été répondu qu'il s'agissait d'une présentation sommaire et qu'une discussion approfondie à ce sujet aurait lieu ultérieurement au sein de la commission. Or, une telle discussion n'a jamais eu lieu.

La version allemande du plan de mobilité compte 107 pages, alors que la version française en compte 167. Ce fait est-il dû à la mise en page, ou comment expliquer cette différence ? À la page 48 du plan de mobilité, on remarque que les photos de la rubrique « Vitesse et apaisement du trafic » sont différentes de celles de la version allemande. À mes yeux, le plan de mobilité est un document de travail, une ébauche, et je me réjouis de pouvoir y apporter ma contribution.

À l'occasion de « L'Apéri'tour » du mercredi dernier, j'ai discuté avec Madame le bourgmestre des routes nationales. Comme j'habite depuis 62 ans le long de routes nationales – à l'origine, rue de Hollerich – vous trouverez en moi une compagne de route pour mettre fin à ce sujet pénible. Madame le bourgmestre a proposé de créer une carte sur laquelle les routes nationales apparaissent clairement. Le plan de mobilité contient une carte allant dans ce sens, mais les routes nationales pourraient y être plus clairement mises en évidence.

Le plan de mobilité contient aussi bien des cartes provenant de l'administration communale que des cartes cadastrales, ce qui donne lieu à des représentations différentes. Il serait dès lors souhaitable d'utiliser des cartes uniformes. Lors de « L'Apéri'tour », différentes cartes et graphiques avaient été mis en place à titre d'illustration. Je regrette que ces cartes ne soient pas disponibles aujourd'hui dans la salle du conseil communal, puisque cela nous aurait permis de mettre en évidence les différentes incohérences.

Ai-je raison de penser que sur la carte à la page 12 du document, les zones 30 soient colorées en orange ? Est-ce qu'un tronçon de la route d'Arlon, ainsi qu'un tronçon de la route de Longwy sont également classés en zone 30 ?

Monsieur l'échevin Patrick GOLDSCHMIDT : Non, ce n'est pas le cas.

Madame Marie-Marthe MULLER (Piraten) : Le quartier de Merl occupe la troisième place en ce qui concerne le nombre

d'emplacements de stationnement en surface. Dans les petites rues, de nombreuses maisons ne disposent pas de garage. Loin de moi l'idée de vouloir priver les gens de leur emplacement de parking devant leur porte, mais en raison de l'étroitesse des rues, il arrive que des riverains garent leur voiture avec deux pneus sur le trottoir. Il est alors difficile de se promener avec une personne en fauteuil roulant. Je ne peux donc que saluer le fait que le document de travail constate que les trottoirs ne sont pas tous assez larges pour permettre aux personnes en fauteuil roulant ou avec un déambulateur de se déplacer confortablement, et que des améliorations soient annoncées. J'espère que lorsque le temps viendra où je serai moi aussi obligée d'utiliser un déambulateur et où je me déplacerai plus lentement, je pourrai encore faire mes courses à pied dans mon quartier. C'est pourquoi je soutiendrai pleinement le collègue échevinal lorsqu'il planifiera des mesures visant à surmonter, en termes de planification des transports, la division existante du quartier de Merl par la route de Longwy, notamment par des mesures dans le domaine de la mobilité douce.

Nos services ont réalisé un bon travail préparatoire et je tiens à les en remercier. Je ne peux que me rallier à la proposition de Monsieur le conseiller Benoy d'augmenter les effectifs des services afin qu'ils soient encore plus créatifs en interne et que les différentes mesures puissent être mises en œuvre plus rapidement.

Monsieur l'échevin Patrick GOLDSCHMIDT : Je voudrais tout d'abord remercier tous les orateurs de leurs interventions au sujet du plan de mobilité. Je remercie également tous les membres du personnel qui ont participé en interne à l'élaboration de ce plan : le directeur du département « Mobilité », M. Hoffmann, mais aussi Messieurs Da Silva, Vanetti, Quintus et Bentner. Sans eux, le plan de mobilité ne serait pas disponible aujourd'hui.

Plusieurs intervenants ont thématiquement le déroulement du processus de présentation. Le document de base est en allemand. Or, de nombreux citoyens ne sont pas germanophones, et des personnes de toutes les nationalités ont participé à l'enquête. Il était donc important pour nous de pouvoir leur communiquer les résultats dans une langue qu'ils comprennent. Le plan de mobilité a été traduit en français et en anglais. Nous avons reçu beaucoup d'éloges pour cela. Les travaux des différents groupes de travail ont été achevés avant l'été 2023. Nous disposons des textes en version allemande. Ensuite, le collègue échevinal a commandé une traduction en français et en anglais.

Face à l'insistance de l'opposition, j'ai répondu qu'il fallait s'attendre à une présentation du plan de mobilité au premier trimestre 2024. Au sein du collège échevinal, nous étions d'accord pour dire qu'avant d'être présenté lors d'une conférence de presse, le document devait d'abord être présenté à la commission de la mobilité urbaine. Le conseil communal a reçu une invitation pour la présentation du plan de mobilité lors de la réunion de la commission de la mobilité urbaine du 26 mars 2024. Étant donné qu'il n'est pas possible de présenter l'ensemble du document en détail lors d'une réunion de la commission, nous avons préparé une présentation Powerpoint qui a ensuite été présentée à la presse et au grand public. La conférence de presse a eu lieu le 27 mars.

L'hebdomadaire « d'Lëtzebuurger Land » m'a envoyé un SMS la veille de la publication de son article sur le plan de mobilité pour me demander si je pouvais les contacter. Ce jour-là, je n'ai pas eu le temps de m'entretenir avec le journal en raison d'autres obligations. Dans l'article paru le lendemain, on pouvait lire que je n'avais pas répondu à leur demande. On ne peut pas qualifier de correct l'approche de ce journal. Ce n'est pas mon genre de contacter les journaux pour leur demander une interview. Il est faux de dire que les réactions de la presse

au plan de mobilité ont toutes été négatives. Étant donné que l'opposition m'a remercié de mon travail dans le cadre de l'élaboration du plan de mobilité, je suppose que les critiques relatives à la conférence de presse sont d'ordre politique et non dirigées contre ma personne.

Pour ma part, je tiens à rappeler une nouvelle fois que le thème de la mobilité a occupé une place importante dans le cadre des élections communales. Le collègue échevinal a fait savoir tant au bureau spécialisé externe qu'à nos services que le plan de mobilité n'avait nullement pour but de présenter les responsables de la Ville sous un jour favorable. Le but est d'effectuer une analyse, de présenter les points faibles et de montrer ce qui doit être fait pour atteindre notre objectif dans dix ans. Le travail sur le plan de mobilité s'est poursuivi pendant la pandémie du Covid-19. Les citoyens ont été associés dans le cadre d'une enquête. La majorité DP-CSV avait retenu à l'époque que le *Bürgerbeirat* ne serait pas composé proportionnellement à la force des groupes politiques au sein du conseil communal, mais que chaque groupe politique y aurait un représentant. Il n'a jamais été prévu que le *Bürgerbeirat* dût tirer des conclusions. Les avis ayant souvent été divergents, il aurait de toute façon semblé impossible de parvenir à un accord. Il est normal que les avis divergent en matière de mobilité.

La mobilité concerne nous tous et chacun l'envisage de son point de vue. Il appartient aux responsables de la Ville de poser les jalons et de donner aux services les moyens nécessaires pour atteindre les objectifs fixés. Bien entendu, en tant que majorité DP-CSV, il faut aussi faire des choix, fixer des priorités. Notre message est très clair : notre ville doit être accessible à tous les usagers de la route, et les transports publics ainsi que les modes de déplacement doux doivent être massivement développés.

déi gréng nous reprochent de ne pas annoncer des mesures concrètes. Le plan national de mobilité, dont *déi gréng* ne se lassent pas de faire l'éloge, est un document stratégique, et je ne pense pas que le travail de détail ait précédé l'élaboration de la stratégie. Si tout était aussi bon au niveau national que vous le dites, pourquoi les gens nous disent-ils toujours qu'ils préfèrent prendre le bus ou le tram parce que le train a toujours du retard ? Nous ne disons pas non plus que ce soit la faute de l'ancien ministre de la Mobilité. Le fait est que le plan de mobilité de la Ville de Luxembourg se base sur le plan de mobilité national, et il est tout à fait normal que nous mettions l'accent sur le territoire de la capitale. Mais des considérations suprarégionales entrent également en ligne de compte. Le tracé de différentes routes qui entreront dans la ville a également été discuté. De même, l'aspect régional des transports publics a été mis en lumière. Nous avons également constaté qu'il n'y a pas d'embouteillages le samedi et le dimanche, lorsque moins de personnes viennent des communes voisines et de plus loin encore. La cause de notre problème de mobilité est donc aussi à chercher au niveau national. Nous pourrions souligner sans cesse que rien n'a été fait au niveau national pendant des années. Mais nous ne le faisons pas, car cela ne nous mène nulle part. Nous nous tournons plutôt vers l'avenir pour faire en sorte que le plus grand nombre possible de personnes utilisent les transports en commun. Si les transports publics peuvent transporter au maximum 100.000 personnes et que plus de 200.000 personnes veulent se rendre chaque jour en ville, les autres 100.000 doivent utiliser un autre moyen de transport. Le développement des transports publics est donc important, tout comme la construction de pistes cyclables dites express. La Ville n'a pas seulement mené des discussions à ce sujet avec la commune de Roeser. Nous sommes en discussion avec toutes les communes voisines afin d'étendre le réseau d'itinéraires cyclables au-delà des frontières de la ville de Luxembourg. Au niveau national, il est prévu d'étendre la piste cyclable nationale en direction de Contern. Il ne faut donc

pas croire qu'en matière de mobilité, tout aille toujours pour le mieux au niveau national et toujours pour le pire au niveau local.

Madame la conseillère Mart a évoqué la taille des abribus. Dans de nombreux endroits où la Ville souhaite installer des abribus, nous nous heurtons à la résistance des habitants. La taille des abribus est donc également fonction de ce qui est possible. Nous allons examiner s'il est possible de créer une possibilité de s'asseoir supplémentaire à proximité de l'un ou l'autre abribus existant.

Mobilité électrique, ponts, ascenseurs. Des projets tels que le pont Cents-Weimershof, l'ascenseur Neudorf et l'ascenseur du site Villeroy&Boch sont poursuivis, et nous réfléchissons à la manière dont d'autres sites peuvent être mieux reliés entre eux, afin de continuer à promouvoir la circulation piétonne et cycliste.

J'ai été ravi d'entendre Madame la conseillère Mart dire que le plan de mobilité n'était pas un plaidoyer pour ou contre les uns et les autres. Toutes les formes de mobilité y sont analysées. Chacun peut choisir la forme de mobilité qui convient le mieux à un moment donné. La tâche de la politique est de créer les offres de mobilité proposant les meilleures alternatives possibles.

Monsieur le conseiller Benoy a dit qu'il y avait eu un retard dans l'élaboration du plan de mobilité et que cela avait pris un an de plus. J'ai déjà donné les explications nécessaires à ce sujet. Il fallait du temps pour traduire un document technique en français et en anglais, de réaliser la mise en page et de changer différentes photos afin d'obtenir une meilleure qualité que dans le document de base. Le document a été présenté au collège échevinal en juin, quelques jours avant la présentation publique. Je me souviens avoir dit à l'époque au conseil communal que, comme cela prendrait trop de temps de présenter le document en détail au conseil communal, j'invitais tous les conseillers communaux à participer à la présentation publique. La présentation au Grand Théâtre n'était pas un événement « de la majorité ». Tout le monde était cordialement invité. Nous avons reçu beaucoup d'éloges, mais aussi des critiques. Il est regrettable que vous n'ayez pas eu le temps d'y assister.

Nous sommes également conscients du fait qu'il existe des points faibles dans le réseau d'itinéraires piétons. Mais dans l'ensemble, ce réseau est très performant. Curieusement, *déi gréng* se contentent de critiquer le fait que certains trottoirs qui les intéressent ne soient pas assez larges. En revanche, ils ne perdent pas un mot sur les améliorations, comme dans l'avenue de la Porte Neuve. Nous nous efforçons de donner l'espace nécessaire à tous les usagers de la route. La ville de Luxembourg est une ville où il fait bon vivre – avec un potentiel d'amélioration, oui, et nous avons la volonté d'y apporter des améliorations. De nombreuses personnes qui viennent à Luxembourg sont pleines d'éloges. Dans le classement international, la Ville de Luxembourg est bien positionnée. La ville de Vienne a été citée comme ville modèle. Je me suis moi-même rendu à Vienne avec des représentants de notre Direction Mobilité. Nous avons observé les meilleures pratiques. Nous n'avons pas besoin de réinventer la roue. Mais à Vienne, il y a aussi des mesures qui ne fonctionnent pas très bien. Nous continuerons à nous renseigner sur les meilleures pratiques à l'étranger. Je reprends volontiers la proposition de Madame la conseillère Mart. Je ne vois aucun problème à ce que des conseillers communaux intéressés puissent participer à une prochaine visite de travail.

Le bureau d'études mentionné par Monsieur le conseiller Benoy ne s'est pas désisté, mais le changement est intervenu après que nos fonctionnaires compétents eurent exprimé leur mécontentement quant aux conseils fournis par le bureau en question.

Il convient de rappeler que *déi gréng* ont été en responsabilité avec le DP pendant des années et que Monsieur François Bausch était échevin en charge de la mobilité. Ces dernières années, depuis qu'un collège échevinal DP-CSV est en place, on a réalisé plus que jamais dans le domaine de la mobilité. Nous ne pourrions résoudre les problèmes de mobilité que si nous investissons massivement dans les transports publics et dans la mobilité douce. Et c'est ce que nous faisons.

Monsieur le conseiller Benoy s'est renseigné sur le coût de l'élaboration du plan de mobilité. Je communiquerai cette information ultérieurement.

Je voudrais profiter de l'occasion pour remercier Madame la conseillère Costantini, présidente de la commission de la mobilité urbaine. Elle préside la commission de manière exemplaire. J'ai déjà évoqué les principales conclusions concernant les mesures à prendre dans les mois à venir et les études à réaliser. Monsieur le conseiller Philippart a évoqué la possibilité d'aménager des passages souterrains pour les cyclistes à certains croisements. Notre service compétent se penchera sur cette question dans les années à venir.

Les lignes de bus font l'objet d'ajustements réguliers – tous les six mois. L'extension de la ligne de tramway s'accompagne également de modifications du réseau de bus. Les réclamations des habitants à ce sujet sont analysées par notre service compétent, et si des modifications sont possibles, elles seront apportées. Dans les années à venir, nous allons investir massivement dans notre réseau de bus, notamment pour créer de meilleures liaisons de bus vers les quartiers qui ne sont pas desservis par le tram. Il nous tient à cœur que tous les habitants puissent se rendre facilement d'un point A à un point B en utilisant les transports publics. Notre réseau de bus est performant, mais en raison de la fréquence élevée du tram, beaucoup de personnes trouvent désormais trop long un temps d'attente qu'elles trouvaient auparavant normal en attendant le bus. Là encore, des améliorations seront apportées dans les années à venir.

Comme je l'ai dit, il n'est pas prévu de bannir la voiture de la ville.

Luxtram réalise des études concernant la faisabilité d'un corridor à haute capacité passant par la route d'Esch et le boulevard Grande-Duchesse Charlotte. Dans le plan de mobilité, il est question de la nécessité de créer un corridor à haut niveau de service (CHNS). A priori, cela plaide en faveur d'un tracé de tram. Si la construction d'un tel tracé n'est pas possible pour l'une ou l'autre raison, il serait néanmoins important de disposer d'un corridor performant à cet endroit. Comment pouvons-nous augmenter la capacité du tram ? Nos arrêts sont conçus pour des tramways de 56 ou 58 mètres de long, ce qui permettrait d'ajouter une voiture de tramway supplémentaire.

La construction du boulevard de Merl et du boulevard de Cessange sont des projets nationaux. Selon mes informations, les terrains nécessaires ont pu être acquis. La construction de ces boulevards permettra de désengorger ou de réaménager d'autres rues et aura également un impact positif sur le développement de plusieurs quartiers.

En ce qui concerne les lycées, il s'agit également de projets nationaux. Nous ne disposons pas d'analyses détaillées à ce sujet. Nous nous sommes basés sur le PAG et les données disponibles.

Madame le bourgmestre Lydie POLFER : Le plan de mobilité est en effet un excellent document de travail, auquel la majorité DP-CSV adhère bien entendu. Les années à venir seront celles de la mise en œuvre concrète.

La discussion que nous avons eue aujourd'hui était intéressante, et je me suis réjoui de la grande convergence de vues sur les objectifs. Je suis toutefois déçu par la présentation unilatérale du groupe *déi gréng*. En décembre 2013, François Bausch était devenu ministre de la Mobilité et des Travaux publics. Au cours des dix dernières années, toutes les décisions relatives au tramway ont été prises d'un commun accord par la Ville de Luxembourg et l'État, comme le stipule la convention signée avec Luxtram. Selon les statuts de Luxtram, deux tiers des coûts sont à charge de l'État et un tiers à charge de la Ville. Il y est également stipulé que rien ne peut être entrepris sur le territoire de la capitale en ce qui concerne le projet de tram sans que les deux partenaires ne soient d'accord. Je peux vous assurer que la collaboration au cours des dernières années a été absolument sans conflit. J'espère que nous pourrions poursuivre cette collaboration de cette manière et que vous ne créerez pas de conflits inutiles. La proposition d'introduire la gratuité des transports publics ne figurait pas dans le programme électoral de *déi gréng*. Je me souviens très bien des partis qui l'avaient inscrite dans leur programme électoral, à savoir le LSAP et le DP. Vous faites toujours comme si le DP était contre le tram et comme si le tram n'existait que parce qu'il y avait le parti *déi gréng*. Dois-je rappeler à *déi gréng* qu'ils se sont violemment opposés à des investissements très importants ? Par exemple, ils ont tempêté contre la construction de la Route du Nord et de la Rocade de Bonnevoie. Imaginez un peu ce qui se serait passé si la Rocade n'avait pas été construite ! Depuis 2006, le conseil communal de la Ville a pris les décisions nécessaires qui ont ouvert la voie à la réalisation du projet de tramway. Ces décisions ont toujours été précédées d'une collaboration entre la Ville et l'État, y compris la décision de faire circuler le tram sans caténaire entre le Pont Rouge et la Gare centrale. Sur la base de cette collaboration et des travaux préparatoires réalisés, la première loi relative au tramway a pu être adoptée en 2014.

Monsieur le conseiller Philippart a parlé d'une baisse de la population. Je ne vois pas une telle tendance. Au 31 décembre 2023, la ville de Luxembourg comptait 134.714 habitants. Au 1^{er} juillet 2024, elle en comptait 135.480.

Monsieur Robert PHILIPPART (DP) : Sur data.public.lu, on peut lire qu'en avril 2024, on comptait quelque 200 personnes de plus qu'actuellement en juillet 2024.

Madame le bourgmestre Lydie POLFER : Le nombre d'habitants a augmenté de 766 unités entre le 31 décembre 2023 et le 1^{er} juillet 2024. Il arrive bien qu'il y ait des mois où les chiffres sont en baisse – par exemple parce que des habitants sont rayés de la liste s'il s'agit d'adresses fictives –, pour ensuite remonter.

Monsieur François BENOY (déi gréng) : Je vous remercie des explications complémentaires, mais je voudrais encore réagir à une déclaration de Monsieur l'échevin Goldschmidt. Je tiens à rappeler que par rapport aux élections communales précédentes, *déi gréng* ont pu stabiliser leur score électoral, de sorte qu'on ne peut pas affirmer que les *déi gréng* aient été sanctionnés par les électeurs. Même si Madame Polfer se félicite aujourd'hui de la construction de la Rocade de Bonnevoie, celle-ci est relativement peu sûre pour les piétons et la sécurité routière pour les cyclistes est encore moins assurée. Les services communaux me promettent depuis des années qu'ils proposeront des améliorations. Cette route n'était sans doute pas planifiée de manière optimale à l'époque, sinon il ne serait pas si difficile aujourd'hui de créer des améliorations pour la mobilité douce. En outre, j'attends toujours des propositions pour mieux relier le quartier Bonnevoie au quartier de la Gare via la Rocade de Bonnevoie. Je ne sais rien des discussions qui ont mené à la construction de la Route du Nord, car je n'étais pas encore né. Quand un jour j'aurai le temps, je me plongerai dans les archives et je lirai les discussions de l'époque.

Madame le bourgmestre Lydie POLFER : Cela vous ferait du bien, à vous et à la discussion que nous menons.

Monsieur François BENOY (déi gréng) : Madame le bourgmestre, un peu plus d'innovation et de volonté politique vous ferait du bien. Nous serions certainement bien plus avancés aujourd'hui si nous n'avions pas dû attendre plus de 30 ans pour le tramway, par exemple.

Madame le bourgmestre Lydie POLFER : Cette affirmation est fautive.

Monsieur François BENOY (déi gréng) : Je n'ai pas obtenu de réponse à ma question relative aux effectifs de nos services. Si les responsables de la Ville veulent se rapprocher des objectifs fixés, les services doivent être renforcés et mieux positionnés. Nous soutenons les objectifs fixés, et nous considérons comme une critique positive le fait de dire qu'il manque des mesures concrètes. Il nous tient à cœur d'atteindre la répartition modale de 51 à 49. Les prochains débats budgétaires auront lieu dans quelques mois. Je serais intéressé de savoir si Monsieur l'échevin Goldschmidt estime que Monsieur Hoffmann et son équipe disposent des moyens nécessaires pour atteindre les objectifs fixés.

Monsieur l'échevin Patrick GOLDSCHMIDT : Nos services disposent d'un personnel de qualité. Nous recherchons des ingénieurs supplémentaires, mais il est actuellement difficile d'en trouver sur le marché de l'emploi. Il ne serait certainement pas productif de débaucher des ingénieurs de l'État, sachant que celui-ci en a tout autant besoin. Néanmoins, il serait bon d'avoir un ou deux collaborateurs de plus à la Direction Mobilité.

Madame le bourgmestre Lydie POLFER : Cela conclut la discussion.

Je regarde l'heure et constate qu'il reste encore quelques points à l'ordre du jour que nous devons absolument traiter lors de la séance d'aujourd'hui, notamment l'organisation scolaire provisoire du Conservatoire (point 13) et le point concernant les finances (point 16). Il serait également important de traiter le point 15 aujourd'hui encore. Nous pourrions certainement traiter rapidement les points 17, 18, 19 et 20. Je propose donc que nous passions maintenant au point 13. Si, après avoir traité le point 13 et le point 16, l'énergie nécessaire venait à manquer, je propose que nous traitions les points restants lors de la première séance après les vacances d'été.

Le conseil communal se déclare d'accord avec cette proposition.

II. ORGANISATION SCOLAIRE PROVISOIRE 2024/2025 DU CONSERVATOIRE

Madame le bourgmestre Lydie POLFER : Le Conservatoire est victime de son grand succès. L'organisation scolaire provisoire 2024/2025 a été présentée à la commission compétente. Le directeur, Monsieur Marc Meyers, a déclaré que le Conservatoire essaierait de maintenir le nombre d'inscriptions constant par rapport à l'année précédente (4.600 élèves), sachant que les infrastructures existantes ont atteint leurs limites de capacité. La liste d'attente de plus de 2.000 élèves illustre le défi auquel le Conservatoire est confronté.

Au moment de la réunion de la commission, on ne savait pas encore comment procéder pour pouvoir nommer 40 enseignants supplémentaires lors du premier conseil communal de l'automne, avec effet rétroactif au 16 septembre.

Entre-temps, les ministères compétents et le Conservatoire ont pu se mettre d'accord sur une procédure, de sorte que plus rien ne s'y oppose.

Madame Claudie REYLAND (déi gréng) : Je tiens à remercier Messieurs Marc Meyers et Serge Bausch, respectivement directeur et directeur adjoint du Conservatoire, présents aujourd'hui, du travail de qualité qu'ils accomplissent depuis des années dans l'intérêt du Conservatoire et de ses élèves. Monsieur Meyers nous a présenté l'organisation scolaire provisoire 2024/2025 en commission de la culture avec beaucoup d'enthousiasme et a fait part des préoccupations de la direction. Les limites de capacité sont atteintes. Il faut du personnel enseignant supplémentaire. Plus de 2.000 élèves se trouvent sur la liste d'attente, dont 650 élèves qui attendent une inscription pour les cours de piano. C'est inadmissible ! Depuis des années, nous savons que les listes d'attente ne cessent de s'allonger. J'ai proposé à maintes reprises de rechercher et d'utiliser des bâtiments inoccupés qui conviennent aux besoins du Conservatoire. J'ai insisté sur la nécessité de collaborer avec les écoles et les foyers scolaires, d'adapter les horaires et de chercher des solutions avec les enseignants. J'ai évoqué la possibilité de créer une construction provisoire pouvant être utilisée en attendant la fin des travaux d'extension prévus du Conservatoire. Il faut créer davantage d'écoles de musique locales, afin d'accueillir plus d'enfants et de pouvoir enseigner plus d'instruments. Par exemple, les écoles de musique ne proposent pas de cours de piano ou d'instruments à cordes.

Après que j'eus réitéré toutes ces remarques l'année passée, Madame le bourgmestre Polfer m'a accusée d'être déconnectée de la réalité et d'avoir une attitude semblable à celle de Fifi Brindacier (Pippi Langstrumpf) selon la devise « Je fais le monde comme il me plaît ». Or, mes vœux pieux semblent avoir porté leurs fruits. 40 enseignants seront recrutés et les problèmes de procédure semblent avoir été résolus. Le rapport annonce une priorisation de l'extension du Conservatoire. Des salles de classe dans trois lycées (Athénée, Lycée Aline Mayrisch et Lycée Michel Rodange) pourront être utilisées. J'ai entendu dire qu'il était prévu de construire un bâtiment provisoire qui devrait être achevé d'ici 2027. Même si l'on peut s'en féliciter, il faudra encore attendre trois ans avant d'en arriver là. Pourquoi ne pas mettre en place une construction modulaire à court terme, afin de pouvoir accueillir plus d'élèves plus rapidement ? D'après mes informations, la mise en place d'une telle structure est prévue sur le site de la « Bananefabrik / Maison pour la Danse ». Dans l'affirmative, je ne pourrais que m'en réjouir.

Les travaux de transformation de la Maison Michel Rodange, où sera installé le siège des écoles de musique, ont déjà fait l'objet d'une discussion au sein du conseil communal. Il s'agit d'un projet très important.

La direction du Conservatoire souhaite se réunir autour d'une table avec les responsables de la Ville afin de chercher ensemble des solutions concrètes au manque de place. J'aimerais que cela puisse avancer plus rapidement pour nous permettre d'attaquer enfin ce problème épineux. Lors de la séance précédente, nous avons appris que l'association « United Instruments of Lucilin » et le Conservatoire se verront attribuer un bâtiment actuellement inoccupé qu'ils pourront utiliser conjointement. Il s'agit d'une évolution positive et je souhaiterais que d'autres projets similaires voient le jour. Il faudrait rechercher beaucoup plus systématiquement les bâtiments inoccupés. La Ville aurait pu aborder ces propositions il y a des années déjà, car nous savons depuis dix ans que le Conservatoire est plein à craquer. Il est grand temps que ces propositions de solutions soient mises en œuvre et que tous les acteurs se mettent autour de la table. L'accès aux cours de musique pour tous les enfants, l'accès à la danse et au théâtre, l'accès au sport sont des droits fondamentaux. Les longues listes d'attente ne sont plus tolérables.

Le système d'inscription est compliqué, et de nombreuses personnes ont encore du mal à s'y retrouver. Les utilisateurs ne sont pas informés sur le site Internet qu'ils doivent se dépêcher. Après l'ouverture des inscriptions, il n'y a plus de rendez-vous disponibles en un rien de temps. Certes, le Conservatoire se montre très conciliant, et les personnes qui ont le courage de contacter le Conservatoire peuvent avoir la chance d'obtenir un rendez-vous. Mais les personnes qui ne connaissent pas la procédure, surtout celles issues de milieux défavorisés, ne parviennent pas à obtenir un rendez-vous.

deï gréng soutiendront l'organisation scolaire provisoire 2024/2025 du Conservatoire. Nous attendons avec impatience les solutions qui nous seront proposées lors de l'organisation scolaire définitive.

Madame le bourgmestre Lydie POLFER : Je voudrais assurer Madame la conseillère Reyland que lorsque j'ai cité Fifi Brindacier, ce n'était pas du tout dans un sens négatif. Fifi Brindacier est l'un des personnages de roman les plus attachants qui existent, et il est tout à fait légitime d'énumérer ce que l'on souhaite. Mais les responsables de la Ville doivent faire face à la réalité, et il n'est pas rare que la réalité ne corresponde pas aux souhaits, que les choses avancent plus lentement que souhaité. Nous sommes d'accord sur ce qu'il faudrait faire pour que la situation s'améliore. En l'espace d'un an, beaucoup de choses ont changé. Il y a quelques années, la procédure d'inscription était l'un des principaux points de critique. La direction du Conservatoire, qui fait un excellent travail, a ouvert de nouvelles voies dans ce domaine. Mais, comme souvent dans la vie, rien n'est parfait à 100 %. Il est vrai que certaines personnes intéressées ratent les délais d'inscription. La direction s'efforce toujours d'aider et de trouver des solutions.

Les efforts de la direction pour pouvoir engager 40 enseignants supplémentaires ont été importants et méritent d'être soulignés. Il y a une volonté politique de construire un bâtiment provisoire, mais cela aussi nécessite des préparatifs. Nous ferons tout notre possible pour que le bâtiment soit prêt avant 2027.

Des discussions sont en cours avec les écoles environnantes afin de pouvoir utiliser des locaux l'après-midi pour le Conservatoire. La direction du Conservatoire entretient de bons contacts avec ces écoles et fait preuve d'un grand engagement dans l'intérêt des élèves. Cet engagement ne tombe pas dans l'oreille d'un sourd, et je suis convaincue que des locaux supplémentaires pourront être mis à la disposition du conservatoire. Madame la conseillère Reyland a mentionné le bâtiment actuellement inoccupé dans lequel des locaux pourront être mis à la disposition tant du Conservatoire que de l'association « United Instruments of Lucilin ». Il s'agit là encore du résultat d'une série de travaux préparatoires. Nous voulons que les utilisateurs puissent y travailler dans des conditions convenables. La Ville fera tout son possible pour développer les possibilités infrastructurelles. La collaboration avec le Lycée Gaston Thorn fonctionne très bien : on n'échange pas seulement des locaux, mais le Conservatoire fait également partie du programme pédagogique de l'école.

Il est douloureux de savoir que tous les enfants et les jeunes ne peuvent pas suivre les cours souhaités et qu'ils se trouvent sur une liste d'attente. Nous ferons tout ce qui est en notre pouvoir pour remédier à cette situation. Le bâtiment provisoire sera prêt pour 2027 au plus tard. Parallèlement, nous travaillons sur le projet de construction d'un bâtiment définitif, qui devrait être opérationnel en 2030. Il reste à espérer que nous trouverons les 40 enseignants supplémentaires pour que davantage d'enfants et de jeunes puissent suivre les cours souhaités.

Pour terminer, je tiens à remercier chaleureusement la direction du Conservatoire. Par sa présence aujourd'hui, elle

montre une fois de plus à quel point le Conservatoire lui tient à cœur. La direction du Conservatoire a toute notre confiance et peut compter sur notre soutien.

L'organisation scolaire provisoire 2024/2025 du Conservatoire est approuvée à l'unanimité.

III. FINANCES DE LA VILLE DE LUXEMBOURG : ÉTAT DES RESTANTS 2023 ET FIXATION DES TAUX DE PERCEPTION DE L'IMPÔT FONCIER AINSI QUE DE L'IMPÔT COMMERCIAL POUR L'EXERCICE 2025

Monsieur Bob BIVER (CSV) : Nous nous réjouissons que le collège échevinal en exercice propose au conseil communal, comme son prédécesseur, de maintenir le taux de perception de l'impôt commercial actuel. Il s'agit d'une proposition importante non seulement pour les entreprises déjà implantées sur le territoire de la ville de Luxembourg, mais aussi pour attirer de nouvelles entreprises. Les entreprises étrangères qui décident de s'établir au Luxembourg s'orientent au taux de perception de l'impôt commercial applicable à la capitale, car il fait office de taux de référence. Comparé aux taux de perception à l'étranger, l'impôt commercial est le plus bas chez nous (24,9 %). En Allemagne, il est de 29,8 %, en Belgique de 25 % et en France ainsi qu'aux Pays-Bas de 25,8 %. Un taux d'imposition bas contribue à l'attractivité économique de la Ville et apporte des recettes dans ses caisses. Le collège échevinal est-il disposé à maintenir le taux d'imposition actuel à l'avenir ?

Monsieur François BENOY (déi gréng) : Nous saluons le fait qu'une liste permettant de connaître l'évolution des coûts des grands projets de la Ville soit désormais présentée deux fois par an au conseil communal. Cela répond à une demande formulée par notre groupe depuis des années.

En prévision des discussions budgétaires que nous mènerons dans quelques mois, je voudrais aborder deux points. En amont de ces débats, nous recevons toujours les rapports annuels des différents services communaux. Cela se passe généralement bien, mais il arrive que le rapport de l'un ou l'autre service manque. Il serait souhaitable que tous les documents importants pour la préparation des débats budgétaires soient mis à notre disposition. Cela vaut également pour l'avis que le ministère de l'Intérieur adresse chaque année à la Ville en vue de l'élaboration de son budget.

L'ordre du jour de la réunion de la commission des finances de lundi prochain prévoit une augmentation de capital de 1,8 million d'euros pour le service d'autopartage « Carloh ». Je ne veux pas remettre en question l'utilité d'une nouvelle augmentation de capital, car nous voulons garantir la pérennité de l'offre, mais j'ai été surpris que ce point soit traité par la commission avant les vacances d'été, sachant que c'est aujourd'hui le dernier conseil communal avant les vacances d'été et que le prochain conseil communal n'aura lieu que fin septembre. Je tiens à rappeler que j'avais déjà demandé à plusieurs reprises l'organisation d'une réunion de la commission de la mobilité urbaine afin de discuter en détail du développement et de l'avenir du service d'autopartage. Il est regrettable que cette réunion n'ait toujours pas eu lieu. Lors de la réunion de la commission des finances de lundi prochain, il est probable que seuls des représentants du Service Finances seront présents, qui ne peuvent pas prendre position sur ce sujet.

Notre groupe s'abstiendra concernant la proposition de maintenir le taux de perception de l'impôt foncier B6 à 500 %. Ces dernières années, nous n'avons pas soutenu ce taux. Avec

d'autres groupes d'opposition, nous demandons depuis des années une augmentation de ce taux, afin de pouvoir mobiliser davantage de terrains à bâtir. En commission, Monsieur l'échevin Mosar a de nouveau fait référence au jugement de la Cour administrative dans l'affaire relative au taux de perception de l'impôt foncier de la commune de Diekirch. Outre ce jugement, le fait que le collège échevinal n'ait pas utilisé toutes les autres possibilités pour faire avancer la mobilisation des terrains à bâtir en friche a été déterminant pour notre abstention lors du vote. Nous espérons qu'une réforme de l'impôt foncier sera bientôt mise en œuvre.

Madame Maxime MILTGEN (LSAP) : Étant donné que la Cour administrative a annulé la décision du conseil communal de Diekirch d'augmenter massivement le taux de perception de l'impôt foncier, une telle augmentation massive n'est actuellement pas le bon moyen de lutter contre la spéculation et les logements inoccupés. Notre groupe espère également que la réforme de l'impôt foncier et de la taxe sur les logements inoccupés sera mise en œuvre le plus rapidement possible au niveau national, afin que nous disposions des bons outils au niveau local pour lutter contre les logements inoccupés et la spéculation. Notre groupe s'abstiendra lors du vote sur l'impôt foncier B6.

Madame Marie-Marthe MULLER (Piraten) : Dans mon discours inaugural, j'ai souligné à quel point je suis préoccupée par le fait qu'il y a beaucoup de logements inoccupés et de terrains à bâtir en friche. Je ne peux donc que me réjouir qu'une réforme nationale soit mise en place et que nous, en tant que commune, disposions des instruments nécessaires pour y remédier. Je m'abstiendrai lors du vote portant sur l'impôt foncier B6.

Monsieur l'échevin Laurent MOSAR : J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les remarques et propositions des différents intervenants. Je ne peux que partager l'analyse de Monsieur le conseiller Biver, raison pour laquelle nous proposons au conseil communal de maintenir le taux actuel de l'impôt commercial. Dans un récent classement de la compétitivité, notre pays a perdu plusieurs places, notamment parce que nous avons perdu de l'attractivité au niveau fiscal. Il serait donc totalement contre-productif d'augmenter le taux de perception de l'impôt commercial, d'autant plus que le Premier ministre a annoncé une baisse d'un point de l'impôt sur les sociétés.

Je reprends volontiers les propositions de Monsieur le conseiller Benoy concernant la mise à disposition des documents budgétaires.

Les différents groupes politiques sont libres de s'abstenir lors d'un vote. En ce qui concerne l'impôt foncier B6, il convient de se référer au jugement de la Cour administrative. Ceux qui ne sont pas d'accord avec la proposition du collège échevinal de maintenir le taux de perception de l'impôt foncier B6 à 500 % souhaitent donc que ce dernier soit augmenté. Le jugement de la Cour administrative a soulevé un certain nombre de questions de principe. Le collège échevinal attendra la réforme de l'impôt foncier pour examiner ensuite en toute sérénité la manière de procéder future.

Monsieur le conseiller Benoy reproche au collège échevinal de traiter l'augmentation du capital de Carsharing Luxembourg S.A. dès la semaine prochaine en commission des finances, alors que la prochaine réunion du conseil communal n'aura lieu qu'en automne. Quand nous essayons d'impliquer les membres du conseil communal le plus tôt possible et d'expliquer pourquoi une augmentation de capital est judicieuse, *déi gréng* se plaignent d'être mis devant le fait accompli. Monsieur l'échevin Goldschmidt sera également présent lundi prochain, de sorte que vous recevrez bien entendu, en plus des explications financières, des explications sur l'offre de car sharing en elle-même.

Monsieur François BENOY (déi gréng) : Je voulais simplement savoir si, en plus de la proposition d'augmentation de capital, il y avait une autre raison de convoquer la réunion de la commission dès maintenant et non pas en septembre. Le collègue échevinal a promis de convoquer une commission de la mobilité urbaine où nous aurons la possibilité d'en savoir plus sur les projets de « Carloh » en présence de représentants de l'entreprise. L'ordre du jour qui nous a été envoyé pour la réunion de la commission convoquée pour lundi prochain ne précise pas si tel sera le cas.

Ces dernières années, *déi gréng* n'ont pas soutenu la proposition du collègue échevinal de maintenir le taux de perception de l'impôt foncier B6. Nous avons pris connaissance du jugement de la Cour administrative. Une autre raison pour laquelle nous avons décidé de nous abstenir cette fois-ci est que nous avons fait plusieurs propositions pour mobiliser des terrains à bâtir en friche, propositions qui n'ont pas été mises en œuvre par le collègue échevinal conformément à nos attentes. Le taux de perception de l'impôt foncier proposé par *déi gréng* était bien plus élevé que le taux actuellement appliqué. D'autres communes ont également fixé un taux plus élevé. La Ville de Luxembourg aurait pu augmenter progressivement ce taux, même si l'on n'avait pas atteint le taux proposé par nous.

Votes :

État des restants de l'exercice 2023

	Recettes ordinaires	Recettes extraordinaires
à poursuivre	10.145.416,48	4.416,89
à décharger	650.019,58	4.717,83
Total	10.795.436,06	9.134,72

L'état des restants de l'exercice 2023 est approuvé à l'unanimité.

Taux de perception de l'impôt foncier pour l'année 2025

Impôt foncier – catégorie A	
– Propriétés agricoles et forestières	500 %
Impôt foncier – catégorie B	
– B1 constructions commerciales	750 %
– B2 constructions à usage mixte	500 %
– B3 constructions à autres usages	250 %
– B4 maisons unifamiliales et maisons de rapport	250 %
– B5 immeubles non bâtis autres que les terrains à bâtir à des fins d'habitation	500 %
– B6 terrains à bâtir à des fins d'habitation	500 %

*Les taux de perception de l'impôt foncier A ainsi que B1 à B5 pour l'exercice 2025 sont approuvés à l'unanimité. Le taux de perception B6 est approuvé avec l'abstention des représentants des groupes *déi gréng*, LSAP et Piraten.*

À l'unanimité, le taux de perception de l'impôt commercial pour l'exercice 2025 est fixé à 225 %.

IV. SUBSIDES

Madame Claudie REYLAND : Je voudrais dire quelques mots au sujet du projet « Bus du Cœur des Femmes ». Le projet nous a été présenté par le Dr Arnaud Charpentier, cardiologue, chirurgien cardiaque et directeur de l'Institut national de chirurgie cardiaque et de cardiologie interventionnelle (INCCI) et par M. Alain Michels, président de l'Amicale de l'INCCI au sein de la commission de l'égalité. Les possibilités de diagnostic médical précoce des maladies cardio-vasculaires chez les femmes ont été mises en lumière. Un « village-santé » sera installé sur la place de la Constitution, où l'on pourra obtenir des informations sur les maladies cardio-vasculaires chez les femmes, mais aussi sur l'alimentation saine, le diabète et l'importance du sport pour la santé. Des diagnostics médicaux pourront être établis dans un bus qui y sera stationné du 23 au 25 octobre 2024. L'objectif du projet est de sensibiliser la population aux maladies cardio-vasculaires chez les femmes. Les femmes présentent des symptômes différents de ceux des hommes. Même les médecins généralistes ne connaissent souvent pas suffisamment ces symptômes. Les organisateurs travaillent en collaboration avec les offices sociaux. Ils se sont adressés de manière ciblée à des femmes qui n'ont pas un bon accès aux soins de santé, qui se sont vu proposer un rendez-vous pour un examen médical dans le « Bus du Cœur des Femmes ».

La Ville de Luxembourg, la fondation INCC, le ministère de la Santé, le ministère de l'Égalité des chances, la CNS et des institutions sociales soutiennent cette initiative. 240 femmes bénéficieront d'un examen médical. Un examen dure environ deux heures. Les données collectées permettront de faire progresser le diagnostic et le traitement médical des maladies cardiovasculaires, tant chez les femmes que chez les hommes. Pour une commune, il est important de promouvoir la santé publique et d'informer le public sur des maladies moins connues. Dans ce contexte, il convient de rappeler qu'une table ronde a eu lieu l'année dernière au sujet d'une maladie relativement peu connue, l'endométriose. Dans le contexte de l'importance d'un diagnostic précoce et des inégalités qui existent, car de nombreuses femmes ne vont pas chez le médecin malgré les symptômes, soit parce qu'elles ne trouvent pas le temps, soit parce qu'elles n'ont pas accès aux soins de santé, nous ne pouvons que soutenir ce projet.

Madame Linda GAASCH (déi gréng) : J'ai remarqué qu'un certain nombre de jardins communautaires bénéficient de subsides ordinaires. Nous connaissons tous les longues listes d'attente pour pouvoir cultiver une parcelle dans un jardin communautaire. Pour de nombreuses personnes vivant dans un appartement, c'est une possibilité intéressante de pouvoir jardiner. Est-ce qu'il est prévu d'élargir l'offre de jardins communautaires ?

La liste des associations bénéficiant de subsides est longue. Le montant total des subsides accordés est donc élevé. J'ai remarqué que nous ne disposons pas d'informations sur l'activité des différentes associations. Ne serait-il pas intéressant d'obtenir plus d'informations à ce sujet ?

Monsieur Robert PHILIPPART (DP) : Je salue le fait que la Ville soutienne le Luxembourg City Tourist Office (LCTO) dans la mise en œuvre de sa gestion durable des visiteurs dans la capitale. Concrètement, cela signifie que les touristes

individuels pourront également visiter les casemates de la Pétrusse sans devoir se joindre à une visite de groupe. Cela permettra d'améliorer le flux de visiteurs, surtout pendant la saison touristique.

Le pavillon (caisse) à mettre en place sur la place de la Constitution sera une infrastructure temporaire, dont l'installation a été décidée en collaboration avec l'Institut national pour le patrimoine architectural (INPA) et l'UNESCO, et qui sera remplacée au début des travaux d'aménagement définitif de la place de la Constitution. Je me réjouis que la mise en œuvre du projet de pavillon ait été possible pour la saison estivale 2024.

Monsieur Tom WEIDIG (ADR) : J'aimerais prendre brièvement position sur le projet « Bus du Cœur des Femmes », traité par la commission de l'égalité. En principe, je n'ai rien contre un projet visant à informer et à sensibiliser le public sur les maladies cardio-vasculaires chez les femmes, mais les hommes ont aussi un cœur et les maladies cardio-vasculaires touchent aussi les hommes. Il faut saluer l'octroi d'un subside extraordinaire de 20.000 euros pour soutenir ce projet, mais si l'on parle d'égalité des chances, il faudrait également lancer une action correspondante pour les hommes. Je m'abstiendrai concernant ce subside, à moins qu'une subvention de 20.000 euros ne soit également accordée pour un projet destiné aux hommes souffrant de problèmes cardio-vasculaires.

Madame Maxime MILTGEN (LSAP) : Je ne peux m'empêcher de réagir à l'intervention de Monsieur le conseiller Weidig. De nombreuses études montrent que le corps masculin a toujours été considéré comme la norme lors du développement de médicaments. La majorité des médicaments développés sont testés sur des sujets masculins. Par conséquent, le dosage des médicaments n'est pas forcément adapté au corps des femmes. Les femmes vivent un infarctus du myocarde différemment des hommes. Les symptômes des maladies cardiovasculaires sont différents chez les femmes et les hommes. C'est justement parce que le grand public ne le sait pas encore, qu'il est important de soutenir de telles initiatives. Il est important que les femmes et les hommes soient traités de la même manière en médecine et que des fonds équivalents soient utilisés pour développer des médicaments et des thérapies afin d'aider les femmes et les hommes lorsqu'ils sont malades.

Monsieur l'échevin Maurice BAUER : Il aurait peut-être été utile que Monsieur le conseiller Weidig eût été présent lors de la présentation du projet. Le Dr Charpentier a expliqué pourquoi les maladies cardio-vasculaires touchent aussi les femmes et dans quelle mesure elles sont concernées. Il est donc important de soutenir les initiatives qui attirent l'attention aux problèmes spécifiques des femmes. Cela n'a rien à voir avec une prétendue inégalité des chances que Monsieur le conseiller Weidig pense avoir identifiée. Il s'agit plutôt de faits et de chiffres. L'initiative a été lancée en raison du fait que la problématique des maladies cardio-vasculaires existe aussi chez les femmes. C'est un grand honneur pour la Ville de pouvoir soutenir un projet aussi important.

Là où il y a la surface nécessaire pour étendre un jardin communautaire, nous en examinerons cette possibilité. Actuellement, nous étudions la possibilité d'étendre la cité jardinière du quartier de Cents. La Ville a reçu de nombreuses demandes pour pouvoir cultiver une parcelle dans un jardin communautaire. Il faut également tenir compte du fait que l'accompagnement des jardins communautaires mobilise des ressources de la commune. En cas de demande d'extension d'un jardin communautaire, nous ne nous y opposons pas par principe et examinons avec notre service compétent ce qui est faisable.

Madame la conseillère Gaasch estime qu'il est nécessaire d'en savoir plus sur les activités des associations bénéficiant des subsides. Les associations qui soumettent une demande de subside sont tenues de joindre un rapport d'activité. Les demandes et les rapports parviennent à l'administration communale. Les membres de la commission des subsides peuvent consulter ces documents. Un critère essentiel retenu par la Ville pour accorder des subsides est le travail effectué par l'association auprès des jeunes. Le montant des subsides accordés, par exemple aux chorales, peut donc varier selon que la chorale dispose ou non d'un chœur de jeunes.

Madame Claudie REYLAND (déi gréng) : Le projet « Bus du Cœur des Femmes » met l'accent sur l'importance du diagnostic et des symptômes des maladies cardiovasculaires chez les femmes, compte tenu du fait qu'il s'agit de maladies moins connues chez les femmes et pour lesquelles il existe moins de données que pour les maladies cardiovasculaires chez les hommes. Les données collectées dans le cadre des diagnostics ne profiteront pas seulement aux femmes, mais à l'ensemble de la population.

Monsieur Tom WEIDIG (ADR) : Il est vrai que de nombreuses séries de tests dans le domaine de la recherche sont effectués soit uniquement sur des hommes, soit uniquement sur des femmes, dans le but d'évaluer les symptômes. Néanmoins, je pense que la commission de l'égalité des chances pourrait également lancer ou soutenir des actions en rapport avec des maladies qui touchent davantage les hommes. Il est bienvenu et judicieux d'octroyer un subside de 20.000 euros pour soutenir un projet médical spécifiquement destiné aux femmes, mais la même somme devrait être mise à disposition pour soutenir un projet destiné aux hommes souffrant de maladies qui touchent davantage les hommes que les femmes.

Madame le bourgmestre Lydie POLFER : Plusieurs membres du conseil communal siègent au conseil d'administration de l'une ou l'autre association. Afin d'éviter tout conflit d'intérêt, les personnes concernées ne devraient pas participer au vote correspondant.

Votes :

Des subsides extraordinaires sont accordés aux associations suivantes (à l'unanimité, à l'exception du vote relatif au subside à accorder à l'INCCI, lors duquel le groupe ADR s'abstient) :

Luxembourg City Tourist Office Subside pour l'installation d'un pavillon-caisse sur la place de la Constitution pour les Casemates de la Pétrusse	83.320,14 €
Association Roms sans frontières Subside extraordinaire pour les activités de l'association	1.500 €
I Love Graffiti a.s.b.l. Subside pour la réalisation du documentaire « I love Graffiti am Schluechthaus »	7.000 €
LUkraine A.s.b.l. Subside pour l'organisation des « UA Days 2024 »	3.500 €
Luxembourg Culture Exchange Subside pour l'organisation du Soundphonie Festival 2024	10.000 €

INCCI Häerz Zenter et Amicale des patients de l'INCCI Subside pour le projet « Bus du Cœur des Femmes » au Luxembourg 2024	20.000 €
Racing Union Luxembourg Subside pour l'achat d'une machine de traçage de lignes (80 % du montant total)	28.880 €
FLTT Subside pour l'organisation du « World Table Tennis »	15.000 €

Le conseil communal est également appelé à approuver l'octroi de **subsides spéciaux** d'un montant de 164.900 € pour l'année 2023. Ces subsides sont alloués à titre d'encouragement de l'action philanthropique, sociale, éducative ou culturelle dans laquelle sont engagées les associations qui, en raison de leur activité spéciale, ne peuvent être assimilées aux sociétés bénéficiant d'un subside ordinaire annuel.

Ces subsides spéciaux sont approuvés à l'unanimité.

En outre, le conseil communal est appelé à approuver l'octroi de **subsides ordinaires 2023**. Le total des subsides ordinaires se chiffre à 1.783.694,00 €, dont

- 546.040 € au titre de subsides pour associations,
- 1.138.254 € au titre de subsides pour jeunes sportifs et
- 99.400 € au titre de subsides culturels.

Ces subsides ordinaires sont approuvés à l'unanimité.

V. AFFAIRES JUDICIAIRES

Le conseil communal autorise le collègue échevinal à ester en justice dans différentes affaires.

VI. CRÉATION / SUPPRESSION DE POSTES

- Le conseil communal est appelé à approuver la création de postes dans les services suivants : *Service Bâtiments* (2 postes), *Bierger-Center* (12 postes), *Service Forêts* (5 postes), *Service Foyers scolaires* (1 poste), *Secrétariat général* (4 postes), *Service Topographie et géomatique* (3 postes).
- Le conseil communal est appelé à approuver la suppression de postes dans les services suivants : *Bierger-Center* (8 postes), *Service Forêts* (3 postes), *Service Foyers scolaires* (1 poste), *Service Topographie et géomatique* (3 postes).

Le conseil communal donne son accord à l'unanimité.

VII. OFFICE SOCIAL

La décision du conseil d'administration de l'Office social de créer deux postes d'assistants sociaux est avisée favorablement à l'unanimité.

Madame le bourgmestre Lydie POLFER : Si le nombre d'intervenants et la durée de leur intervention restent dans les limites de la normale, je proposerais que nous traitions encore le point « Plan de gestion 2025 des forêts de la Ville de Luxembourg ». Le plan de gestion doit être remis à l'autorité nationale compétente avant le 1^{er} octobre. Comme la première réunion du conseil communal après la pause estivale aura probablement lieu fin septembre, il serait avantageux que nous puissions encore traiter ce point aujourd'hui.

Le conseil communal se déclare d'accord avec cette proposition.

VIII. PLAN DE GESTION 2025 DES FORÊTS DE LA VILLE

Le conseil communal est appelé à se prononcer sur le plan de gestion des forêts de la Ville pour l'exercice 2025. Ce plan a été élaboré par l'Administration nationale de la nature et des forêts (ANF).

- Pour le triage Luxembourg-Hamm (383 hectares), le plan de gestion prévoit un volume de 1.092,60 m³ de bois de trituration, dont 769 m³ de feuillus divers, 267,60 m³ d'épicéas et 56 m³ de douglas. Les recettes sont estimées à 37.827 €.
- Pour le triage Luxembourg-Bambësch (710 hectares), le plan prévoit une récolte de bois de grume d'un volume de 60 m³ (douglas) ainsi que 2.228 m³ de bois de trituration, dont 51,60 m³ de hêtres, 807,60 m³ d'autres feuillus, 1.044 m³ d'épicéas, 351,60 m³ de douglas et 33,20 m³ d'autres résineux. Les recettes sont estimées à 101.160 €.

La Ville utilise le bois pour la fabrication de son propre mobilier et dans les deux chaufferies aux copeaux de bois de la Ville (site Boy Konen et école à Dommeldange).

Madame Linda GAASCH (déi gréng) : La forêt est un bon allié dans la lutte contre le changement climatique, mais nos forêts sont malades. Il y a des espèces invasives, on ne peut pas nier le changement climatique et ses effets sur la forêt.

La forêt est un habitat pour les plantes et les animaux qui la composent. La forêt est un réservoir naturel de CO₂ et produit de l'oxygène. Les forêts sont également des fournisseurs de matières premières. Le bois de nos forêts est soit vendu, soit utilisé pour les besoins de la Ville. Il faut se féliciter de l'ambition de la Ville de gérer la forêt de manière durable. Les habitants de la capitale se rendent dans la forêt pour se promener, se reposer ou faire du sport. La forêt a donc également une fonction sociale. Notre forêt vit et est utilisée de manière diversifiée, mais elle est aussi en partie très malade.

Le personnel du *Service Forêts* fait preuve d'un grand engagement. Les membres de la commission consultative ont eu l'occasion de se rendre sur place avec des représentants du service et de découvrir les réalités de la forêt à travers des exemples concrets. Il est parfois difficile de garantir la sécurité dans la forêt, car il n'y a souvent aucun signe extérieur indiquant qu'un arbre est malade et représente un danger. Par

exemple, on nous a montré un arbre qui semblait en parfaite santé de l'extérieur, mais qui avait perdu une branche la veille. Il s'agissait d'une branche saine avec des feuilles vertes.

Nous avons pu voir sur une carte « Géoportail » où les différentes mesures sont mises en œuvre. C'était très instructif. Les discussions ont également porté sur le comportement de l'homme en forêt et sur sa relation avec la forêt. Je ne savais pas, par exemple, qu'il y eût de plus en plus d'espèces végétales invasives dans la forêt, car les gens les plantent dans leurs jardins. Ce qui est effrayant, c'est qu'il y a des gens qui ne sont pas conscients des dangers de la forêt en cas de tempête.

De nombreuses mesures sont prises pour rapprocher les enfants de la forêt et les enthousiasmer pour celle-ci. Le personnel enseignant de la *Bëschspillschoul* suit des cours de formation continue spécifiques. Du matériel d'information est-il également disponible pour les enseignants et le personnel des foyers scolaires ? Est-ce qu'il existe des cours spécifiques pour eux aussi, afin qu'ils sachent à quoi faire attention lors d'une excursion avec leur classe ?

La question se pose de savoir si nous ne devrions pas également sensibiliser davantage les adultes. On pourrait installer un panneau de bienvenue à l'entrée de la forêt, qui informerait par exemple sur les risques encourus lors d'un séjour en forêt pendant un orage et sur le comportement à adopter en cas d'accident. Les visiteurs pourraient également être informés de l'endroit où ils peuvent se manifester (par exemple via « Report it ») en cas de problèmes tels que des arbres tombés ou des dépôts d'ordures, ou s'ils se sont perdus dans la forêt, et on pourrait leur demander de ne pas laisser de déchets dans la forêt. Ces informations pourraient également être intégrées dans nos brochures sur les circuits en forêt et les installations de fitness. Le collège échevinal pourrait-il envisager d'aller dans cette direction ?

Madame Angélique BARTOLINI (CSV) : Nous marquons notre soutien au plan de gestion des forêts. Je voudrais saisir l'occasion pour mettre en évidence les mesures innovantes prises par la Ville dans le cadre d'une gestion durable pour assurer la résilience de nos forêts. Les événements climatiques sont de plus en plus extrêmes. Le 30 juin dernier, une nouvelle tempête a causé de nombreux dégâts, notamment au *Bambësch*. Notre objectif est donc de créer des forêts résistantes, adaptées aux défis futurs. Pour ce faire, la Ville est par exemple en train de mettre en place sa propre pépinière. Les arbres jouent un rôle fondamental dans notre écosystème. Ils nous protègent des fortes chaleurs, créent des courants d'air frais et enrichissent notre environnement urbain, tout en filtrant l'air et en stockant du carbone.

En plus de renforcer les forêts, il semble également primordial de restaurer les écosystèmes fonctionnels et des corridors écologiques en milieu agricole par la plantation de vergers, d'arbres et de haies ou la création de mares. Ainsi le Service Forêts et l'ANF ont élaboré un plan de gestion pour l'année 2025 avec une série d'actions basées sur quatre priorités : lutter contre les effets du changement climatique, sécuriser les forêts et les falaises, s'adapter aux effets du changement climatique et prévoir l'avenir, utiliser encore plus localement les ressources de bois, moderniser la forêt communale et la rendre attractive. Le renforcement des jeunes peuplements boisés et la sécurisation des forêts dans des conditions parfois difficiles comptent parmi les initiatives en cours. Différents insectes xylophages, notamment les scolytes, creusent des galeries sous l'écorce, causant des dégâts très importants dans les forêts. Les arbres atteints sont abattus et remplacés par d'autres espèces, mieux adaptées au sol et au climat.

L'optimisation des habitats forestiers et la préservation des espèces animales menacées, par exemple par la conservation

d'arbres biotopes et d'arbres morts, la création de lisières et la restauration de mares, l'utilisation de chevaux de trait pour un entretien de la forêt respectueux de l'environnement, la gestion des plantes invasives et la constitution d'une pépinière à *Eecherfeld* sont d'autres mesures.

On peut citer la plantation de nouvelles surfaces boisées, l'analyse pour la création d'une réserve naturelle au *Bambësch* (site *Reckendallerkopp*) et de nombreux autres projets innovants.

Je tiens également à rappeler à nos citoyens qu'ils peuvent signaler tout problème constaté dans les forêts via la plateforme « Report-it », disponible sur le site web de la Ville.

Il est important de souligner l'ampleur du travail réalisé par le Service Forêts. En suivant le plan de gestion établi par l'ANF et dans le cadre du Pacte nature et du Plan national concernant la protection de la nature (PNPN), notre Service Forêts oeuvre avec détermination pour l'établissement de forêts résilientes et durables.

Il est en outre réjouissant de voir que le plan de gestion 2025 prévoit également des mesures pour l'environnement et la biodiversité hors des forêts.

L'écologie est au cœur des débats actuels pour l'avenir de la ville et du pays. Il est essentiel de collaborer avec les autorités étatiques pour préserver la forêt. Notre objectif est de planter un maximum d'arbres, en accord avec le projet des Nations Unies de planter 3 milliards d'arbres en Union européenne d'ici 2030. À l'échelle du Luxembourg, cela représente 2,7 millions d'arbres, dont 35.000 arbres pour la ville de Luxembourg. Nos priorités sont la préservation et la restauration des écosystèmes terrestres et leur utilisation durable, la gestion durable des forêts, la lutte contre la désertification, l'enrayement et l'inversion du processus de dégradation des terres ainsi que l'enrayement de l'appauvrissement de la biodiversité.

Je tiens à saluer l'initiative de la Ville pour la mise en œuvre de ces projets ambitieux et nécessaires pour l'avenir de nos forêts, et à remercier le Service Forêts et l'ANF des informations que nous avons reçues lors de la visite de la forêt.

Monsieur Tom WEIDIG (ADR) : Les deux intervenantes précédentes ont affirmé que la principale raison pour laquelle notre forêt se porte mal est le changement climatique. Je me suis renseigné. La première raison pour laquelle nos forêts ne vont pas bien est leur âge. Nous avons en outre affaire à des monocultures qui sont vulnérables, par exemple lorsque le scolyte s'installe. En de nombreux endroits, les arbres ont été plantés. S'ils avaient poussé naturellement, différentes espèces d'arbres n'auraient peut-être pas pu s'y développer. Ce sont les principaux facteurs qui font que nos forêts ne se portent pas si bien et ne sont pas aussi résistantes. En cas de violentes tempêtes ou lorsqu'il fait plus chaud pendant quelques années, les dégâts sont plus importants. L'âge de nos forêts, les monocultures et les mauvais arbres aux mauvais endroits sont les principales causes du fait que nos forêts ne se portent pas bien. Nous devrions aborder le problème de manière plus scientifique et plus objective.

Monsieur l'échevin Maurice BAUER : Je voudrais tout d'abord remercier tous les intervenants de leur contribution. Madame la conseillère Gaasch a très bien exposé le dilemme de la forêt. Je voudrais également profiter de l'occasion pour remercier notre Service Forêts et l'ANF de leur travail. La commission consultative s'est penchée en détail sur le plan de gestion des forêts et a reçu de nombreuses informations. Une visite de la forêt a permis de fournir des explications supplémentaires et les participants ont eu l'occasion de déguster du gibier provenant de nos forêts.

Des projets très intéressants sont en cours d'élaboration avec l'ANF. Nous sommes conscients des problèmes auxquels la forêt est confrontée. Nous avons la volonté de nous engager sur la voie de projets innovants, et je suis fier des projets qui ont été présentés aux membres de la commission, des projets qui vont dans la bonne direction. Par exemple, il est envisagé de créer, en collaboration avec l'ANF, un centre d'accueil au *Devashaff*, afin de faire découvrir la forêt aux visiteurs de manière constructive et ludique, de leur expliquer quels sont les problèmes qui se posent, quels sont les enjeux et quelles sont les solutions envisagées. Avec le projet de pépinière, les enfants et les jeunes apprendront beaucoup sur la culture des arbres. Dans le cadre d'un autre projet, qui sera mis en œuvre sur le site *Eecherfeld*, une nouvelle forêt sera créée. Les enfants et les jeunes découvriront donc comment fonctionne la culture des arbres en pépinière et comment, dans une prochaine étape, les arbres seront plantés sur le site de l'*Eecherfeld* et y formeront une forêt.

Des offres pour le personnel enseignant sont régulièrement organisées. Dans le cadre de visites en forêt, le personnel enseignant reçoit les explications nécessaires. Une brochure intéressante a été élaborée en collaboration avec la « *Haus vun der Natur* ». La collaboration entre le Service Forêts et l'ANF est exemplaire. Elle représente une symbiose vécue dans l'intérêt de nos forêts. L'amour avec lequel les personnes concernées prennent soin de la forêt est contagieux et motive à passer encore plus de temps dans la forêt et à la connaître encore mieux. Nous nous efforçons donc de sensibiliser le personnel enseignant et de proposer des activités aux classes. Dans toute une série d'écoles, les visites en forêt sont régulièrement au programme. La mise en place d'un centre de visiteurs doit permettre de toucher non seulement les enfants et les jeunes, mais aussi les adultes.

Une conférence de presse sera organisée prochainement pour présenter les différents projets. Madame la conseillère Gaasch sera heureuse d'apprendre que des panneaux d'information seront également présentés à cette occasion. Dans un premier temps, ces panneaux seront placés aux endroits où des travaux forestiers sont effectués. Madame Gaasch a souligné à juste titre l'insouciance de certaines personnes. C'est pourquoi nous informerons les visiteurs que des travaux forestiers sont en cours et nous leur proposerons des itinéraires alternatifs. Il a été remarqué à juste titre que même les arbres qui semblent encore sains peuvent être malades et qu'il existe un risque de chute de branches. Il y a deux ans, il a fallu abattre un certain nombre d'arbres sur le parcours de santé qui, selon notre « médecin des arbres », menaçaient de tomber.

Dans le quartier de Hamm, nous avons identifié un terrain sur lequel nous voulons réaliser le projet d'une forêt du futur, c.-à-d. où nous voulons planter des espèces d'arbres, afin de tester si et comment elles s'adapteront aux conditions climatiques. Ce projet est mené en étroite collaboration avec l'Université du Luxembourg et est documenté scientifiquement.

La Ville veut préserver ses forêts et les préparer pour l'avenir. Le fait est que notre forêt est malade. C'est pourquoi nous devons tous nous efforcer d'y remédier en entraînant tout le monde, petits et grands, sur cette voie, en les sensibilisant et en les informant, dans le but de protéger et de préserver notre forêt. Je vous remercie de votre large soutien.

Le plan de gestion 2025 des forêts de la Ville est approuvé à l'unanimité.