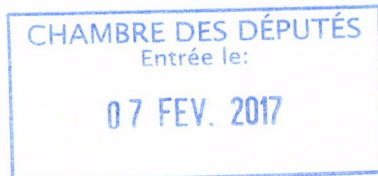




LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de l'Économie

Le Ministre

Luxembourg, le 7 février 2017



Le Ministre de l'Économie
à
Monsieur le Ministre aux
Relations avec le Parlement

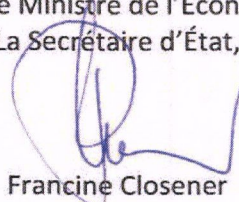
L-2450 LUXEMBOURG

Réf. : Co/QP2636-01/JM-cl

Objet: Question parlementaire N° 2636 du 15 décembre 2016 de Monsieur le Député
André Bauler

J'ai l'honneur de vous communiquer en annexe la réponse de Monsieur le Ministre de l'Économie à la question parlementaire sous objet, avec prière de bien vouloir en assurer la transmission à Monsieur le Président de la Chambre des Députés.

Pour le Ministre de l'Économie,
La Secrétaire d'État,


Francine Closener

Dossier suivi par : Judith Meyers, tél : 247-84349 ; email : judith.meyers@eco.etat.lu

Réponse de M. le Vice-Premier ministre, ministre de l'Economie, Etienne Schneider à la question parlementaire nr 2636 du 14 décembre 2016 de Monsieur le député André Bauler

Suite aux informations obtenues de la part du STATEC, je peux vous informer qu'à sa connaissance, il n'existe pas d'étude globale analysant l'impact des embouteillages sur l'économie luxembourgeoise.

A travers l'enquête sur l'emploi du temps, le STATEC mesure le temps passé par les personnes, ayant leur résidence au Luxembourg, dans les transports. Mais cette enquête ne permet pas de déterminer combien de temps ces personnes passent dans les embouteillages. En 2014, la population résidente a passé en semaine, en moyenne, 1h30 par jour à effectuer des déplacements, tous types de moyens de locomotion confondus. Durant la semaine, plus d'un tiers de ces temps de déplacement (37%) consiste à se rendre ou à quitter le lieu travail¹.

En 2015, INRIX (fournisseur mondial d'informations sur le trafic) a réalisé un rapport sur le panorama du trafic, notamment au Luxembourg. Il en résulte que les usagers ont passé en moyenne, en 2015, 33 heures par an dans des embouteillages au Luxembourg. Le Luxembourg est ainsi classé en quatrième position en ce qui concerne les pays d'Europe les plus congestionnés, après la Belgique (44h), les Pays-Bas (39h) et l'Allemagne (38h). Afin de fournir une estimation très partielle et approximative du coût engendré par les embouteillages en ce qui concerne les particuliers, on peut mettre en relation le temps passé dans les embouteillages avec un salaire horaire moyen. Ainsi, en rapportant les 33 heures estimées par INRIX aux 230 jours ouvrables², on obtient qu'en moyenne les personnes passent 9 minutes par jour ouvrable dans les embouteillages. En se basant sur le salaire moyen horaire journalier qui est de 28³ euros bruts pour l'année 2015, il en résulte que les embouteillages coûtent environ 966⁴ euros par personne et par an, soit environ 392 millions euros⁵ pour l'ensemble de la population ayant un emploi au Luxembourg (emploi intérieur : 405 601 pour l'année 2015), soit moins d'1 % du PIB luxembourgeois.

En comparaison avec cette estimation, INRIX a estimé, en 2016, dans son étude "Europe's Traffic Hotspots. Measuring the impact of congestion in Europe" que le coût économique annuel s'élève à 263 millions d'euros. Cependant, cette estimation se base uniquement sur l'agglomération de la Ville de Luxembourg tout en prenant le mois de septembre 2016 comme mois de référence. En sachant que la première quinzaine du mois de septembre fait généralement partie des vacances scolaires d'été, nous pouvons conclure que ce coût économique est sous-estimé.

De plus, le coût économique lié à la congestion ne se limite évidemment pas à la seule perte subie par les automobilistes coincés dans les bouchons comme c'est le cas dans cette étude. Les coûts économiques de la congestion possèdent de multiples dimensions. Les impacts sont également subis par les entreprises qui souffrent par exemple de délais de livraison accrus, du retard de leurs employés, etc.

¹ Pour plus d'informations : <http://www.statistiques.public.lu/catalogue-publications/regards/2016/PDF-04-2016.pdf>

² (52 semaines * 5 jours ouvrables) – 30 jours de congé

³ 57 730 € / 12 mois / 173 heures de travail par mois en moyenne :

http://www.statistiques.public.lu/stat/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=12961&IF_Language=fra&MainTheme=3&FldrName=1&RFPPath=30

⁴ 966€ = ((28/60)*9 min)*230 jours ouvrables

⁵ 405 601 personnes * 966 €

Afin de réaliser une étude globale analysant l'impact des embouteillages sur l'économie luxembourgeoise, une méthodologie appropriée reste à déterminer. Par exemple, il n'existe pas, pour le moment, de statistiques publiques mesurant les embouteillages au Luxembourg.

L'enquête sur l'emploi du temps (mentionnée ci-avant), réalisée par le STATEC, fournit des données qui permettent notamment d'étudier le temps passé dans les transports. A la différence d'autres sources de données qui vont plutôt s'attacher à mesurer la fréquence d'une activité, les enquêtes sur l'emploi du temps dressent un tableau plus précis en collectant la durée des activités, c'est-à-dire une information de nature quantitative.

Afin de mesurer combien de temps passent les personnes dans les embouteillages, l'enquête sur l'emploi du temps pourrait être affinée afin de distinguer le temps passé dans les transports avec ou sans embouteillages. Néanmoins, cette enquête ne s'intéresse qu'aux personnes ayant leur résidence au Luxembourg. Les frontaliers ne sont donc pas repris dans cette enquête. En outre, elle se limite aux particuliers et tout le secteur marchand n'est pas considéré.

Pour entamer une analyse plus approfondie de la situation actuelle du trafic routier au Luxembourg une coopération étroite entre le STATEC et l'Administration des Ponts et Chaussées, plus précisément avec le CITA (Contrôle et Information du Trafic sur les Autoroutes) pourrait être utile. En effet, l'Administration des Ponts et Chaussées procède à un comptage permanent et automatique du trafic routier sur les autoroutes, routes nationales et chemins repris. Le comptage du trafic est réalisé à la fois par des caméras et par des « radars doppler ».⁶

A côté des méthodes dites traditionnelles de collecte de données (comptage manuel, caméras vidéo, radars micro-ondes, etc.), il existe plusieurs nouvelles technologies qui permettent de mesurer la mobilité ainsi que le phénomène de congestion du trafic. Dans le domaine des transports, la collecte de données se base de plus en plus sur des systèmes de transports intelligents (ITS), c'est-à-dire des systèmes utilisant les applications des nouvelles technologies de l'information et de la communication afin de capturer des données de trafic routier de grande qualité et en temps réel. D'une part, il y a la collecte de "Floating Car Data", c'est-à-dire des données géolocalisées qui sont enregistrées dans les systèmes électroniques embarqués dans les véhicules. Le système de positionnement par satellite et la localisation par identification du véhicule (infrastructures de péage) sont des méthodes souvent utilisées à l'heure actuelle.

D'autre part, l'analyse du trafic routier se base de plus en plus sur les "Floating Mobile Data", c'est-à-dire les données de téléphonie mobile. Le système statistique européen, y compris le STATEC, a engagé des réflexions sur la possibilité d'utiliser des données de ce type, auxquelles il est souvent fait référence par le terme de « big data ». Néanmoins les projets initiés en sont encore à un stade exploratoire.

⁶ Radars Doppler : radars micro-ondes qui utilisent l'effet Doppler-Fizeau de l'écho réfléchi par la cible (véhicule) pour mesurer la vitesse de la cible dans l'axe du faisceau.