



Le transport public par bus au Luxembourg

Mise en œuvre de la
réorganisation du réseau de bus

Clervaux – Région Nord



Contexte

- une croissance économique et démographique soutenue durant les 30 dernières années
- des impacts considérables sur le développement territorial et l'environnement
- des besoins en mobilité qui continueront de s'accroître



Défis en matière de mobilité

- réduire la dépendance automobile
- renforcer l'intermodalité et la complémentarité entre les différents modes de transport
- développer une mobilité durable en rendant les transports collectifs plus compétitifs
- privilégier les modes de déplacements non-polluants, surtout en milieu urbain



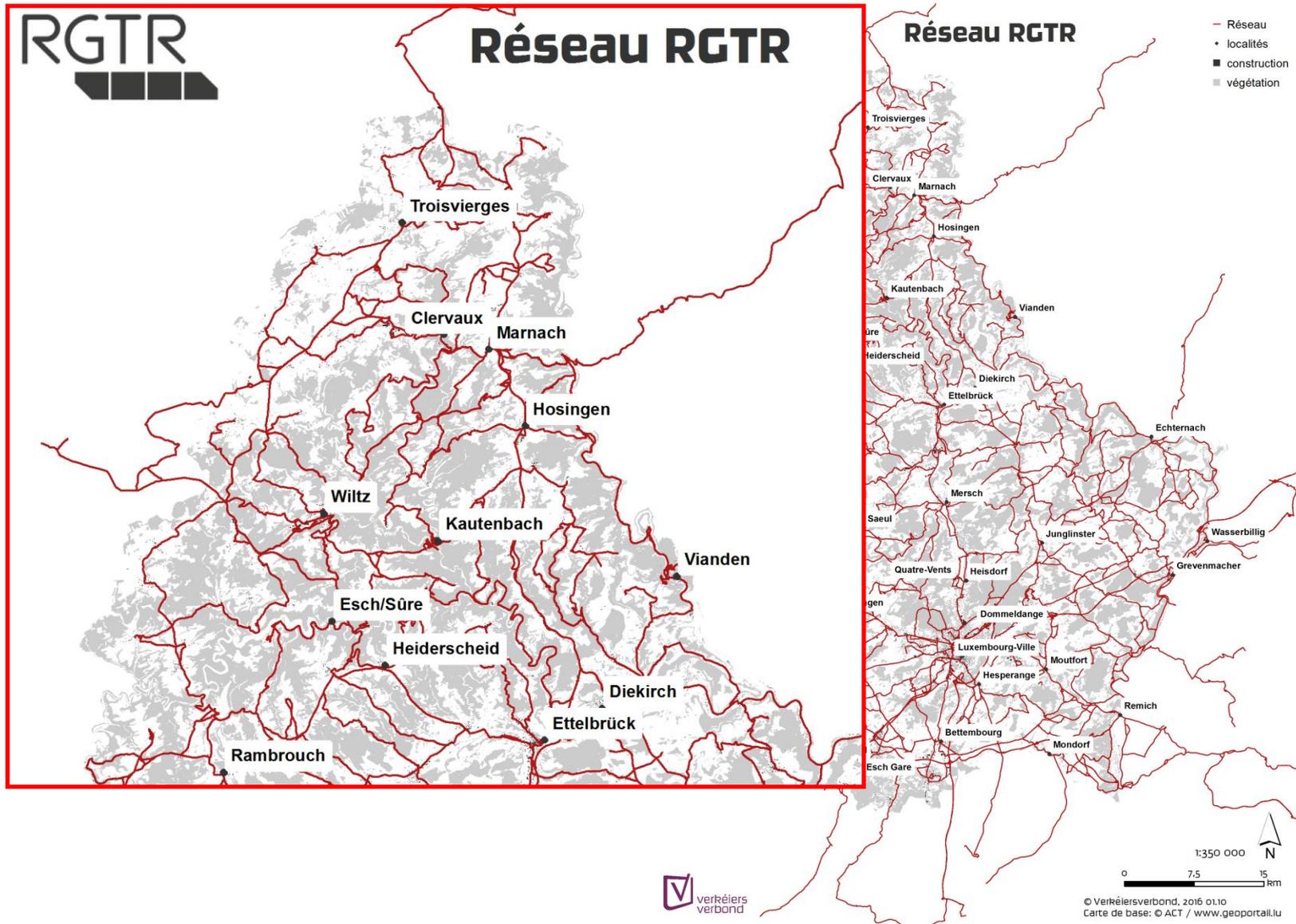
Programme

- le réseau RGTR d'aujourd'hui
- la réorganisation du réseau de bus (stratégie MODU)
- les projets d'infrastructure
- discussion

Le réseau RGTR d'aujourd'hui



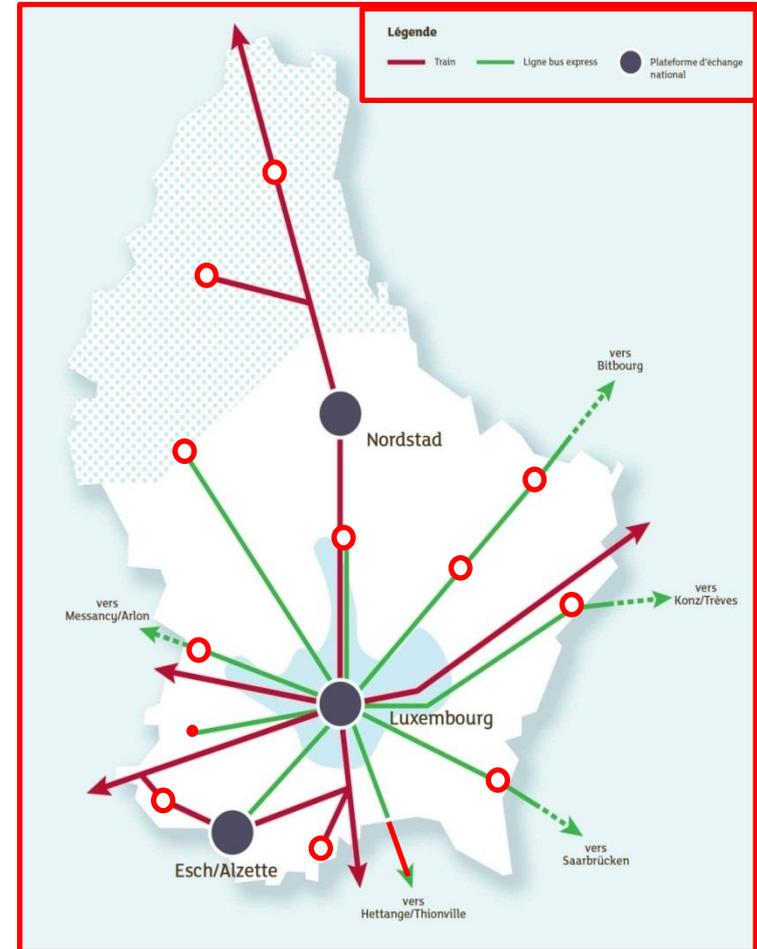
LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG





Situation de départ

- offre axée sur l'agglomération de Luxembourg Ville
- assure le rabattement sur le train
- dessert les principaux axes des régions non desservies par le train





Participation du public

- soirées de discussion
- site internet
- atelier public (public workshop)

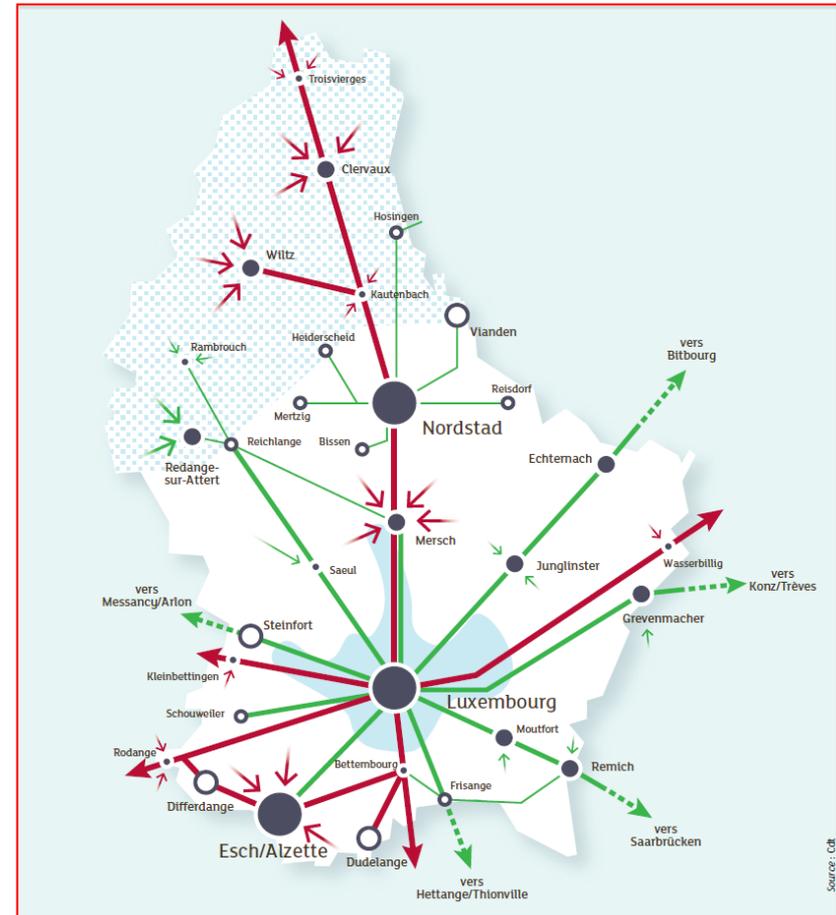
Analyse

- comptages réguliers des passagers
- enquêtes sur les besoins de mobilité
- évaluation des statistiques du système télématique du RGTR

Objectif: Élaborer le nouveau réseau RGTR à partir de 2019 /2020



- s'appuie sur le réseau ferré
- assure le rabattement vers la gare la plus proche
- dans les régions non desservies par le train, des lignes de bus express desservent les principaux axes
- des liaisons transfrontalières densifiées
- des offres de trafic à la demande (*dans certaines régions et en dehors des heures de pointe*)

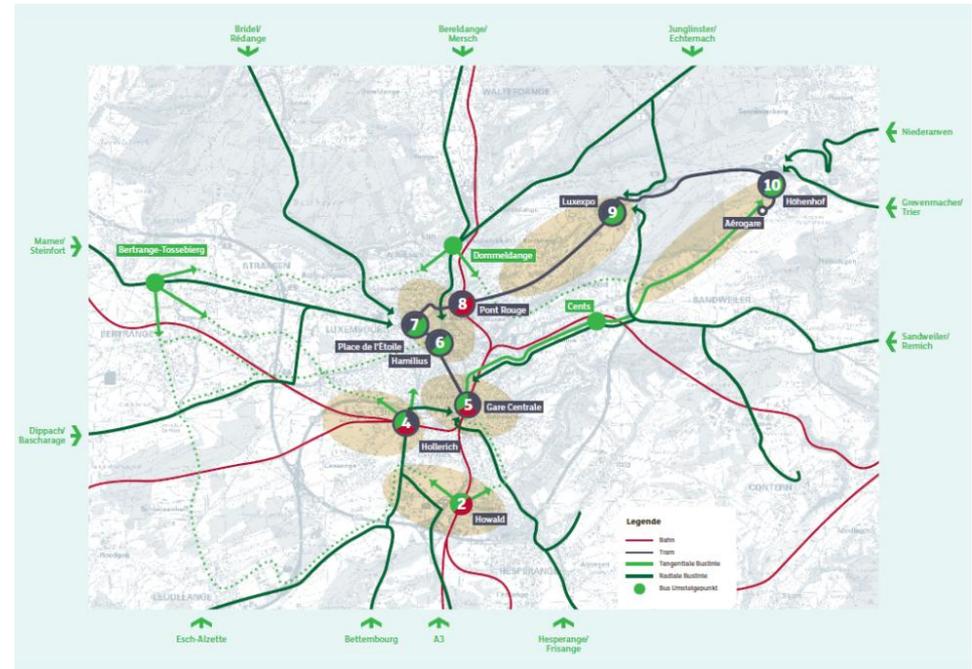


Source: Cdt

Le bus de demain



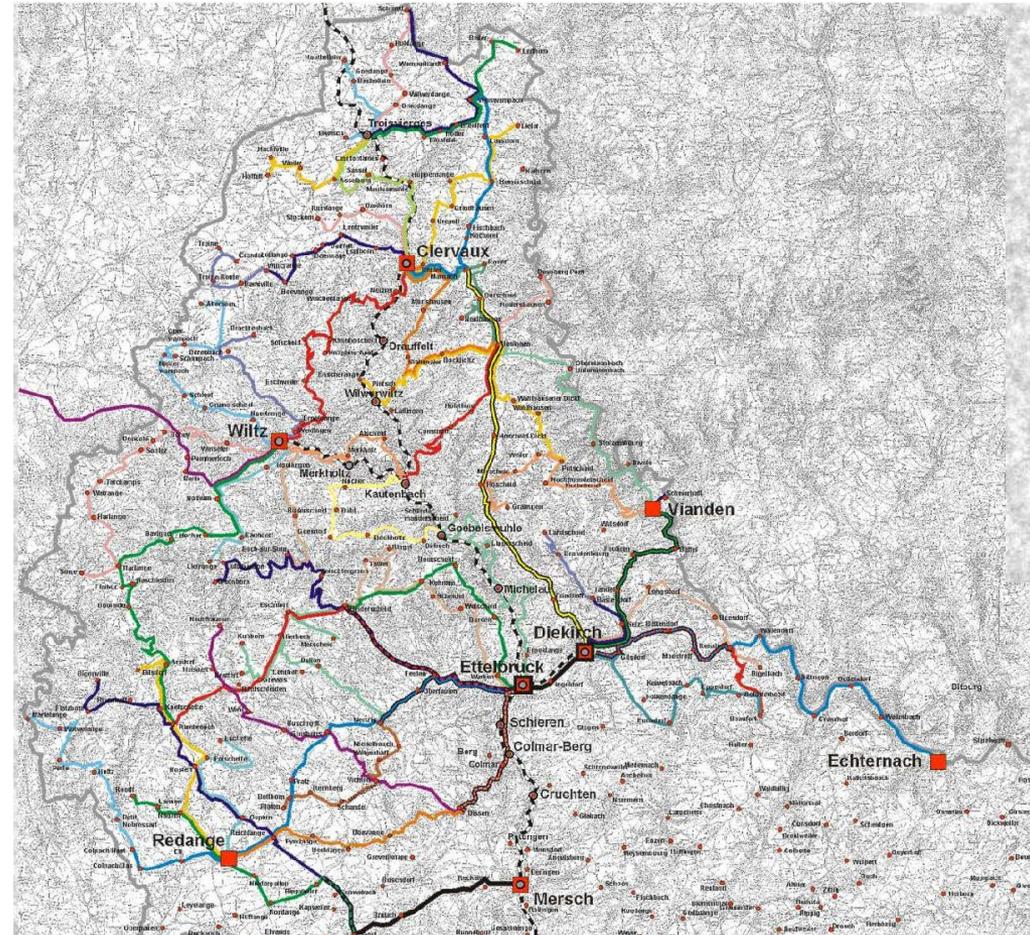
- s'appuie sur le réseau tram sans pour autant offrir de desserte parallèle à ce dernier
- les lignes interurbaines s'appuient sur le tram, au niveau des pôles d'échange
- les lignes tangentiels relient les différents pôles de développement entre eux sans passer par le centre-ville
- le système est complété par des points d'échange bus





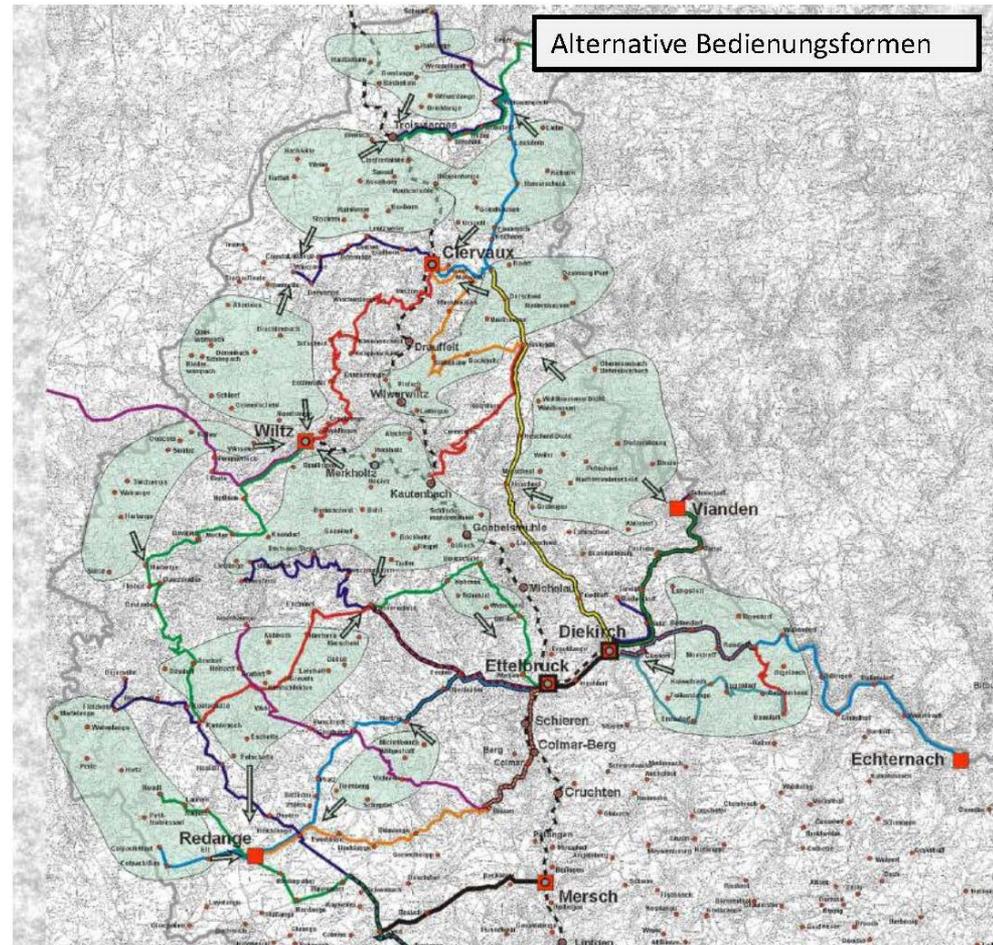
La restructuration du réseau bus Situation prévue à l'horizon 2020

- restructuration du réseau afin de remplir les critères de qualité
- hiérarchisation des lignes
 - réseau primaire reliant, en complément au train, les CDA's entre eux
 - réseau secondaire reliant les localités au réseau primaire
 - réseau complémentaire avec une offre sur demande pendant les heures creuses



La restructuration du réseau bus Situation prévue à l'horizon 2020

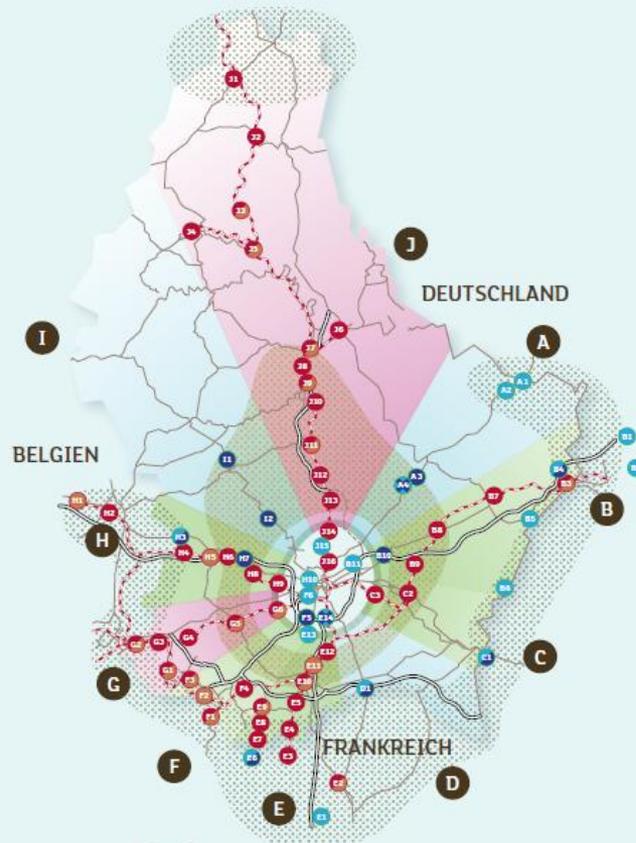
- option: Introduction d'un service « à la demande » remplaçant le réseau complémentaire
- les détails pour la mise en œuvre de ladite réorganisation sont en cours d'élaboration p.ex. synergies avec des services existants





Das P+R-Konzept

NATIONALE UND GRENZÜBERSCHREITENDE P+R STANDORTE



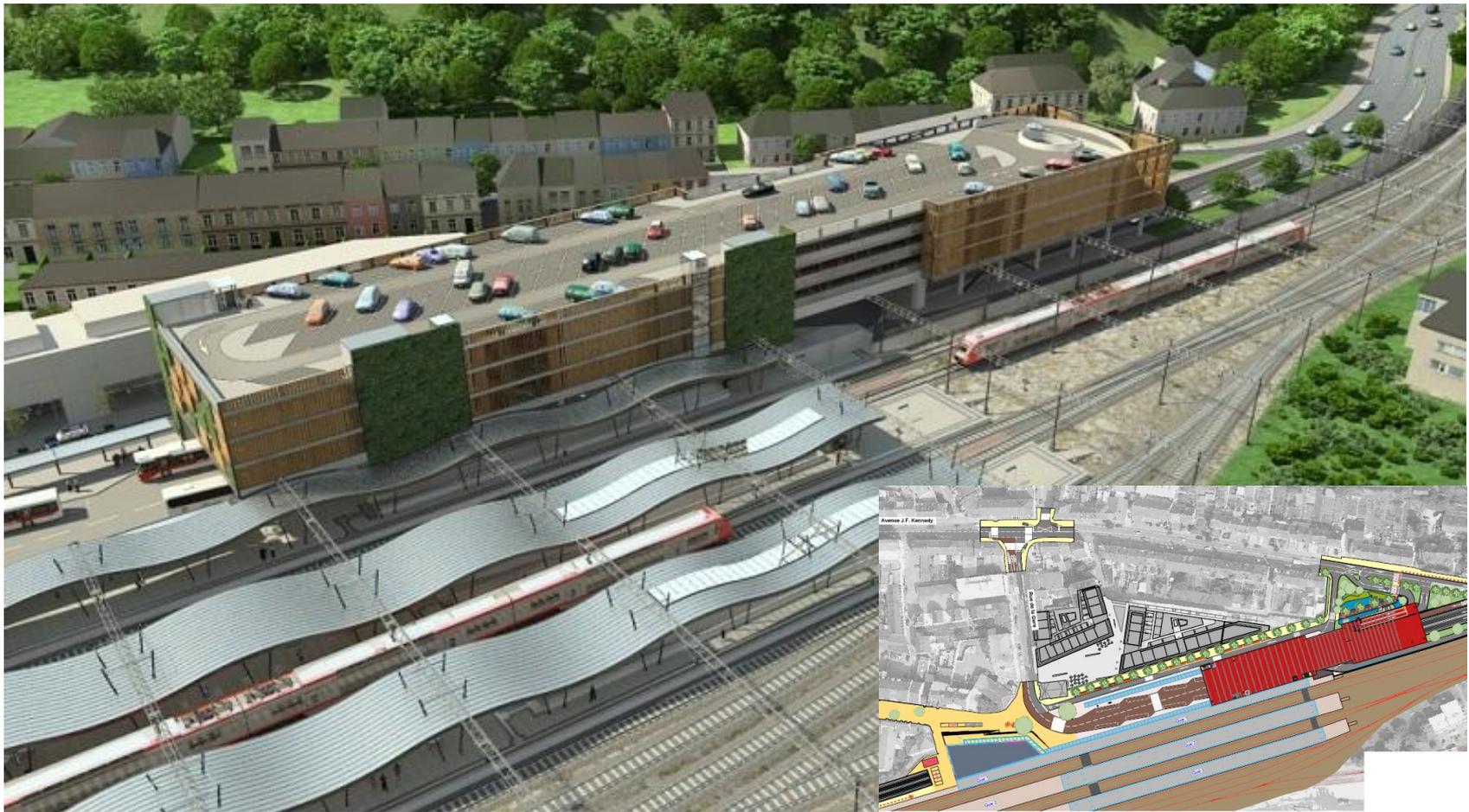
Legende

National P+R	112	113	114	115	116
Bus P+R	11	12	13	14	15

- A1 Echternacherbrück - Frontière (D)
- A2 Echternach - Lac
- A3 Junglinster - Contournement
- A4 Junglinster - Centre
- B1 Stierzenich - BSZ (D)
- B2 Trier - Meschpark (D)
- B3 Wasserbillig - Gare
- B4 Wasserbillig - A1
- B5 Grevenmacher - Gare routière
- B6 Wincheringen - Frontière
- B7 Wecker - Gare
- B8 Rood'Syhe - Gare
- B9 Munsbach - Gare
- B10 Hôhenhof - A1
- B11 Luxembourg-Kirchberg - Luxexpo
- C1 Nennig - Frontière (D)
- C2 Oétrange - Gare
- C3 Sandweiler - Gare
- D1 Fritange - Frontière - A13
- E1 Elange - Kinopolis (F)
- E2 Hettange-Grande - Gare (F)
- E3 Volmerange - Gare (F)
- E4 Dudelange-Ustnes - Gare
- E5 Dudelange-Ville - Gare
- E6 Oétange (F)
- E7 Rumelange - Gare
- E8 Tétange - Gare
- E9 Kayl - Gare
- E10 Beltembourg - Gare
- E11 L'wange - Gare - A3
- E12 Berchem - Gare
- E13 Kockelscheuer - Pattinoire
- E14 Luxembourg - SudHowald - A3
- F1 Audun-le-Tiche - Gare (F)
- F2 Behaai-Université - Gare - A4
- F3 Behaai-Solaire - Gare
- F4 Schifflange - Gare
- F5 Luxembourg-Cloche d'Or
- F6 Luxembourg-Bouillon
- G1 Diefendange - Gare
- G2 Rodange - Gare
- G3 Pétange - Gare
- G4 Bascharange - Gare
- G5 Dippach - Gare
- G6 Lutzelange - Gare
- H1 Stockern - Gare - A6 (B)
- H2 Arlon - Gare (B)
- H3 Steinfort - Frontière
- H4 Kleinbettingen - Gare
- H5 Windhof - Gare
- H6 Capellen - Gare
- H7 Mamer - A6
- H8 Mamer - Gare
- H9 Bertrange-Strasson - Gare
- H10 Luxembourg - Stade
- I1 Schwabach-Pont
- I2 Quatre-Vents
- I3 Tréviergeres - Gare
- I4 Clervaux - Gare
- I5 Wiltewiltz - Gare
- I6 Wiltz - Gare
- I7 Kautenbach - Gare
- I8 Dieletrich - Gare
- I9 Ettelbruck - Gare
- I10 Schieren - Gare
- I11 Colmar-Berg - Gare
- I12 Cruchten - Gare
- I13 Mersch - Gare
- I14 Lintgen - Gare
- I15 Lorentzweiler - Gare
- I16 Wallferdange - Gare
- I17 Luxembourg-Beggen
- I18 Luxembourg-Dommeldange - Gare



Gare et P+R Ettelbruck





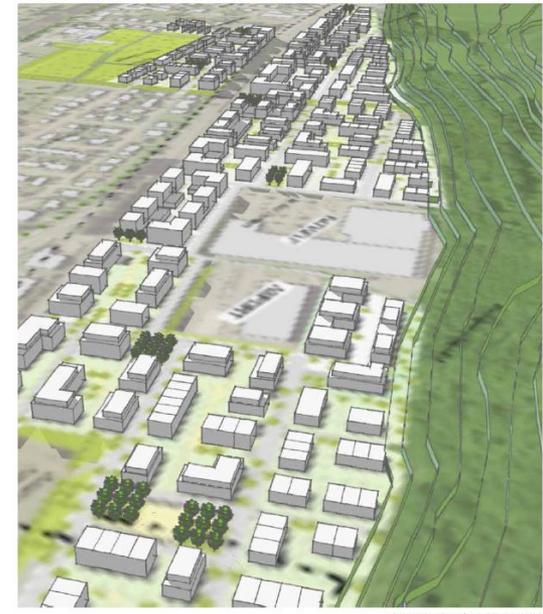
Pôle d'échange Pfaffenthal - Kirchberg





Axe central (principal)

Abz.61: Dreidimensionale Eindrücke des gesamten Plangebietes



Quelle: Bauplanung gemäß LA 11, Foto: Dr. rer. oec. RCH 2015





DISCUSSION



Faites-nous part de vos idées et suggestions sur

www.mddi.lu



LA LIGNE DU TRAM
UN TRACÉ MULTIMODAL