



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 07 novembre 2019

Ordre du jour :

1. Réorganisation du réseau RGTR (demande du groupe politique CSV du 11 octobre 2019)
2. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Gilles Baum, M. Dan Biancalana, M. Yves Cruchten, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, M. Aly Kaes, M. Marc Lies, M. Marco Schank, M. Serge Wilmes

M. Eugène Berger remplaçant M. Frank Colabianchi

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Félicie Weycker, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics
Mme Annick Trmata, M. Alex Kies, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics (Transports publics)

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Frank Colabianchi

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

- 1. Réorganisation du réseau RGTR (demande du groupe politique CSV du 11 octobre 2019)**

Par un courrier du 11 octobre 2019, le groupe politique CSV a fait part de son souhait de voir convoquer une réunion de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics au sujet de la réorganisation du réseau RGTR.

En effet, le 11 septembre 2019, Monsieur le Ministre de la Mobilité et des Travaux

publics a présenté les grands principes de la réorganisation du réseau RGTR.

Le groupe politique CSV a dès lors souhaité entendre Monsieur le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics en ses explications.

Il est par conséquent procédé à une présentation de la réorganisation du réseau RGTR pour le détail de laquelle il est renvoyé à la présentation annexée au présent procès-verbal.

Pourquoi procéder à une réorganisation du « Régime Général des Transports Routiers » ?

Il est expliqué qu'avec 125.000 passagers par jour (2016) le RGTR est aujourd'hui le plus important fournisseur de services de transports publics routiers au Luxembourg.

Historiquement la création de nouvelles lignes s'est faite sur base de besoins ponctuels de communes, d'entreprises et d'établissements scolaires.

Ainsi le réseau actuel se compose d'une multitude de lignes avec souvent plusieurs itinéraires différents.

Quels sont les problèmes qui se posent par conséquent actuellement ?

Le réseau actuel est difficile à lire et à comprendre et fonctionne surtout pour les habitués. De plus, les horaires et fréquences sont inhomogènes entre les différentes lignes et régions du pays. Il en résulte des lignes inefficaces et faiblement fréquentées au fil des années ainsi qu'une numérotation incohérente. En outre, on est confronté à des catégories de bus inadaptées aux capacités exigées.

Il est confirmé que dès le début, le grand public, les utilisateurs et les communes ont été intégrés dans les différentes étapes du projet. Le projet de réorganisation se compose de différentes étapes depuis l'année 2016. Des enquêtes et études ainsi que des Workshops et des Roadshows ont été effectués, afin d'évaluer le réseau actuellement en place et d'y trouver une réorganisation performante afin d'optimiser les flux.

En effet, le Ministre a présenté les idées pour les grands principes d'un nouveau réseau à l'occasion de 9 séances publiques au cours des mois de novembre 2016 à janvier 2017. Par la suite, une enquête de mobilité avec plus de 38.000 participants résidents et frontaliers pour établir un fondement stable pour les planifications futures dont notamment la réorganisation RGTR a été menée. Une étude nationale a été lancée en septembre 2017 qui avait comme but d'analyser la situation actuelle et de comparer l'offre actuelle avec la demande et proposer des idées détaillées pour le fonctionnement du nouveau réseau. Dans 9 workshops à travers le pays les participants ont travaillé sur les aspects critiques d'un nouveau réseau. Finalement en octobre 2018 4 études régionales ont été lancées qui avaient comme but d'affiner le réseau du concept national et d'élaborer les horaires détaillés pour la mise en service.

La nouvelle numérotation des lignes se compose d'une part d'un premier chiffre qui indique l'axe principal, c'est-à-dire la région vers laquelle la ligne de bus se dirige 81XX : Nord ; 2XX : Est (Echternach) ; 3XX : Est (Wasserbillig) ; 4XX : Est (Remich) ; 5XX : Sud (Thionville) ; 6XX : Sud (Esch-sur-Alzette) ; 7XX : Sud (Pétange) ; 8XX : Ouest (Steinfort) ; 9XX : Ouest (Redange)) et qui est suivi de chiffres indiquant les différents types de service. On diffère ici entre lignes express, lignes régionales primaires et secondaires, lignes transversales et lignes locales. Les lignes régionales

primaires représentent les lignes principales d'un axe ; contrairement aux express, elles desservent tous les arrêts et assurent les connexions dans la région. Généralement elles renforcent les lignes express en augmentant la cadence totale. Les lignes régionales secondaires ont la même vocation, mais souvent ne passent pas par la destination finale de l'axe (p. ex. 211 passe par Echternach, 221 ne passe pas par Echternach). Les lignes express permettent de relier rapidement un nombre important de personnes et de localités. Les lignes locales seront en cohérence parfaite avec les lignes express. Les lignes locales relient les régions rurales à un ou plusieurs pôles importants. Ces lignes sont combinées avec les lignes express et transversales pour garantir une connexion efficace vers les autres destinations majeures. Les lignes régionales présentent une fréquence élevée et relient leur région en desservant chaque arrêt. Les lignes transversales vont lier les agglomérations en dehors de la Ville de Luxembourg, c'est-à-dire ils relient les pôles majeurs des différentes régions sans passer par la Ville de Luxembourg.

Le « Rufbus » sera maintenu, mais son concept sera remanié : il sera mis en œuvre que tout à la fin du processus.

Le transport scolaire n'est pas pris en compte dans cette réorganisation du réseau RGTR. Le transport régulier sera clairement séparé du transport spécial scolaire (afin de garantir une plus grande flexibilité, notamment en raison des changements fréquents au niveau des horaires scolaires).

La réorganisation du réseau sera finalisée fin 2019 et sera présentée début 2020 au grand public. Les premiers changements seront mis en œuvre en mai 2020 avant que le nouveau réseau soit mis en place dans son intégralité en septembre 2021.

De l'échange de vues, il y a lieu de retenir ce qui suit :

Monsieur Marco Schank (CSV) souhaite recevoir davantage d'informations concernant le remaniement des horaires. Quelle est la procédure suite aux évaluations des commentaires des communes dont l'avis a été sollicité ? L'orateur salue dans ce contexte le processus participatif concernant la réorganisation du réseau ainsi que l'annonce de nouvelles « Roadshow » dans les communes. Existe-t-il des échéances concernant les nouvelles catégories/matériels de bus ? Qu'en est-il de l'information des clients en temps réel dans les bus (parallèlement à ce qui existe déjà dans les trains) ? L'orateur souhaite encore recevoir davantage d'informations concernant le « Rufbus » ainsi que l'adjudication voire l'appel d'offres concernant l'exploitation du réseau RGTR.

Le Ministre précise que l'appel d'offres sera lancé avant l'été 2020 (obligation européenne). Il sera néanmoins exigé que le hangar des bus sera localisé au Luxembourg. Un accent particulier sera mis sur la qualité ainsi que sur la garantie du respect de la convention collective nationale.

Ceci pourrait engendrer des risques pour les entreprises de bus nationales - surtout celles de moindre taille - au cas où des grandes entreprises étrangères manifesteraient leur intérêt.

Il est confirmé que le réseau spécial scolaire sera séparé du réseau régulier.

Le nouveau concept du « Rufbus » devra fonctionner au plus tard en septembre 2021. Il sera utilisé en dehors des heures de pointe dans les régions rurales. Il n'existera plus d'horaires fixes. Point de départ et point d'arrivée seront les arrêts de bus. Une prise en charge à partir du domicile ne sera pas prévue. Une nouvelle administration

de transports publics sera créée ; un projet de loi y relatif sera prochainement déposé. Il est affirmé que l'information en temps réel sera mise en place dans les bus.

Chaque commune recevra une réponse écrite relative à son avis émis dans le cadre de la procédure.

Concernant les matériels de bus, il est confirmé que 90% des bus sont adaptés aux personnes à mobilité réduite (PMR) ; on dispose actuellement d'environ 200 « autobus Low Entry ». Tous les bus seront au fur et à mesure remplacés par des « autobus Low Entry ». Si les élèves peuvent bien sûr, à côté des transports scolaires, avoir recours aux transports réguliers, l'inverse n'a pas encore été définitivement décidé, notamment en raison des mesures de sécurité.

Monsieur Gilles Baum (DP) souhaite savoir s'il est également prévu, parallèlement à la réponse écrite adressée aux communes, de se réunir une nouvelle fois avec les communes notamment au cours d'entrevues.

Monsieur Aly Kaes (CSV) souhaite savoir s'il est prévu que les personnes accompagnatrices, actuellement présentes dans les transports scolaires, pourront continuer à assurer leurs charges/tâches suite à l'introduction du nouveau réseau. De quels droits disposent-elles ? Concernant le « Rufbus », il se demande si une prise en charge à partir du domicile ne constituerait pas la meilleure solution notamment pour les personnes âgées.

Monsieur Marc Goergen (Piraten) aimerait connaître le sort réservé aux « city bus » dans les communes. Les communes auront-elles droit à des subventions ? Est-il prévu que les bus assureront encore des trajets sur les autoroutes une fois le nouveau réseau mis en place ? Quelle est l'incidence de la gratuité du transport public sur les lignes transfrontalières du RGTR ? Qu'en est-il du Wifi dans le nouveau réseau RGTR ? Concernant le traitement électronique, est-il envisagé de recourir à l'« open data » du réseau ?

Monsieur le Ministre informe que les techniques digitales seront utilisées au maximum. Dans ce contexte, il explique que le Luxembourg a été effectivement un des premiers pays assurant l'open data dans le secteur du transport. L'accès Wifi sera garanti dans les réseaux RGTR et sera par conséquent également inscrit dans l'appel d'offres.

Pour ce qui est des lignes transfrontalières, la partie du trajet effectuée sur le territoire luxembourgeois sera déduite du prix du ticket. Il est dans ce contexte précisé qu'il y a lieu de distinguer entre le réseau de bus et le réseau ferroviaire. Concernant le réseau de bus, il y aura une réduction de prix ; pour ce qui concerne le réseau ferroviaire, ceci devra encore faire l'objet de négociations entre la CFL et les exploitants de trains des trois pays limitrophes. Un parallélisme entre les deux réseaux concernant la réduction de prix sera néanmoins envisagé.

L'État ne participera pas au financement des « city bus », i.e. que ce service ne sera pas cofinancé par l'État. Il est expliqué que le but recherché n'est pas une réduction du prix, mais de garantir une meilleure efficacité du réseau. Il est important que les communes assument aussi leurs responsabilités.

Concernant le « Rufbus », Monsieur le Ministre souligne qu'il est important que les offres actuelles complémentaires continuent à exister également à l'avenir. Concernant la demande formulée par M. Kaes que le client devrait pouvoir être pris en charge au trottoir de son lieu de départ, Monsieur le Ministre estime qu'il faut quand

même fixer certaines limites. Il faut dans ce contexte garder à l'esprit que, dans le milieu rural, un arrêt de bus est presque partout disponible à environ 300 mètres du domicile. En plus, ceci engendrerait un travail d'organisation extrêmement complexe. L'objet du « Rufbus » est de garantir une flexibilité dans le milieu rural en dehors des heures de pointe. Il ne sera pas relié à des lignes spécifiques du réseau mais à des zones.

Concernant le réseau scolaire, Monsieur le Ministre conseille aux communes de s'adresser plutôt au Ministère de l'Education nationale. Concernant les personnes accompagnatrices, il est expliqué que le Ministère organise uniquement le transport, les personnes accompagnatrices tombent dans le champ de compétences des écoles et de leur ministère respectif.

Concernant les communes, il est précisé que de nouvelles entrevues ne sont plus prévues. Les communes qui sont confrontées à des problèmes spécifiques pourront faire une demande d'entrevue. Il est enfin confirmé que les autoroutes seront également dans le futur desservies par les autobus.

Monsieur Max Hahn (DP) ainsi que d'autres membres de la commission saluent la réorganisation du RGTR. Monsieur Hahn déplore cependant que l'affichage en temps réel ne fonctionne pas encore de manière efficace dans les bus et demande de revoir le système. Il cite dans ce contexte l'exemple de la ligne 215.

L'orateur pose encore la question de savoir qui est habilité voire mandaté à décider d'une augmentation du nombre de bus circulant sur un trajet donné dans des cas exceptionnels voire les heures de pointe si une augmentation sensible de nombre de clients est constatée.

Il est encore précisé que les communes transfrontalières ont également été consultées.

Pour ce qui est du problème spécifique concernant la ligne 215, Monsieur le Ministre est d'avis que, pour remédier à la situation actuelle et trouver une solution efficace à long terme, il faudrait procéder à des changements au niveau des infrastructures, notamment par la construction du contournement à Bascharage (Käerjeng). Une simple adaptation des horaires de bus ne saurait apporter une solution durable.

Il est encore rappelé que, pour assurer une meilleure adaptation des horaires, une nouvelle administration des transports publics sera créée.

Monsieur Jeff Engelen (ADR) estime qu'il y a lieu de faire une distinction entre le transport public desservant les écoles primaires et celui desservant les lycées. Est-ce que les lignes de bus spécialisées desservant certaines entreprises resteront en place ?

En outre, l'orateur estime qu'il ne faut pas miser exclusivement sur des solutions digitales. Le système actuel devrait également rester en place en vue de servir d'alternative voire de solution de rechange.

Monsieur le Ministre précise dans ce contexte que les grands points d'intérêt ont été explicitement pris en compte dans le cadre de la réorganisation du RGTR.

Suite à une demande afférente de Monsieur Marc Goergen, Monsieur le Ministre propose aux membres de la commission d'organiser une visite auprès de la société Emile Weber en vue de la présentation du projet IRESA.

2. Divers

Aucun point divers n'est abordé.

La Secrétaire-administrateur,
Tania Sonnetti

Le Président de la Commission de la Mobilité et des
Travaux publics,
Carlo Back



Réorganisation du Réseau RGTR

Alex Kies

Chargé de Direction Transports Publics

Ministère de la Mobilité et des Travaux Publics

07.11.2019

Réunion de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics



- Fondé en 1978 le Régime Général des Transports Routiers (RGTR) assure les services d'autobus nationaux. Avec 125.000 passagers par jour (2016) le RGTR est aujourd'hui le plus important fournisseur de services de transports publics au Luxembourg.
- Historiquement la création de nouvelles lignes s'est faite sur base de besoins ponctuels de communes, d'entreprises et d'établissements scolaires.
- Ainsi le réseau actuel se compose d'une multitude de lignes avec souvent plusieurs itinéraires différents.

Résultats:

- Le réseau actuel est difficile à lire et à comprendre et fonctionne surtout pour les habitués.
- Des horaires et fréquences inhomogènes entre les différentes lignes et régions du pays.
- Lignes inefficaces et faiblement fréquentées au fil des années.
- Une numérotation incohérente.
- Catégories de bus inadaptées aux capacités exigées.



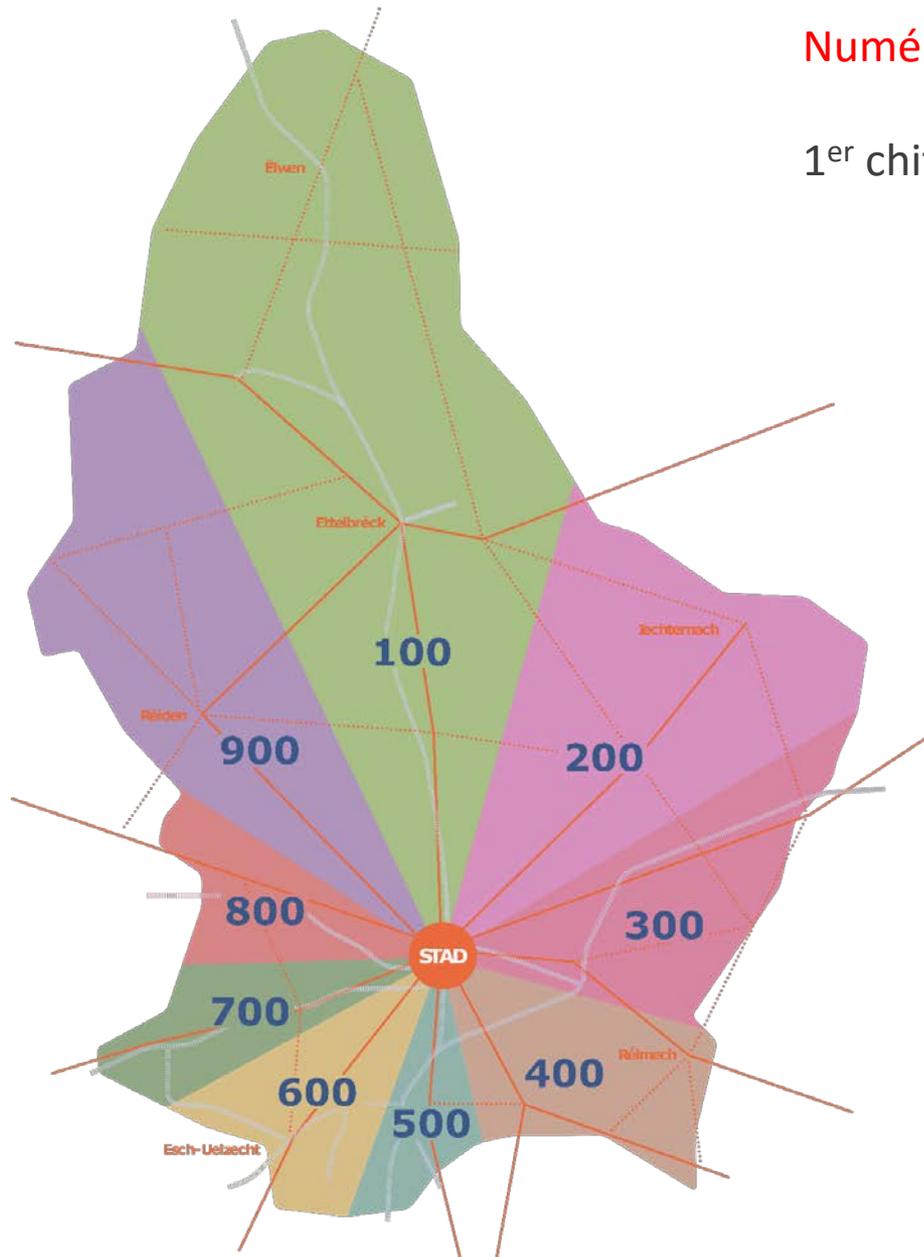
Dès le début, le grand public, les utilisateurs et les communes ont été intégrés dans les différentes étapes du projet:

- Septembre 2016: Comptage intégral du réseau RGTR
- Novembre 2016 – Janvier 2017: Roadshows RGTR
Le Ministre présente les idées pour les grands principes d'un nouveau réseau dans 9 séances publiques.
- Mars – Mai 2017 : Enquête Luxmobil
Une enquête de mobilité avec plus de 38.000 participants résidents et frontaliers pour établir un fondement stable pour les planifications futures dont notamment la réorganisation RGTR .
- Septembre 2017: Étude nationale
Cette étude avait comme but d'analyser la situation actuelle et de comparer l'offre actuelle avec la demande et proposer des idées détaillées pour le fonctionnement du nouveau réseau.
- Octobre – Novembre 2017: Workshops RGTR
Dans 9 workshops à travers le pays les participants ont travaillé sur les aspects critiques d'un nouveau réseau.
- Octobre 2018: 4 Études régionales
Les études régionales ont comme but d'affiner le réseau du concept national et d'élaborer les horaires détaillés pour la mise en service.



Numérotation

1^{er} chiffre : Axe principal



1XX : Nord

2XX : Est (Echternach)

3XX : Est (Wasserbillig)

4XX : Est (Remich)

5XX : Sud (Thionville)

6XX : Sud (Esch-sur-Alzette)

7XX : Sud (Pétange)

8XX : Ouest (Steinfort)

9XX : Ouest (Redange)



Numérotation

2^e chiffre : Type de service

X0X : Lignes express

Les lignes express desservent les axes principaux et sont destinées à relier les pôles majeurs à la Ville de Luxembourg ou la Nordstad. Ces lignes, en général n'ont qu'un arrêt par localité ou zone d'activité. Comme le nom suggère, leur temps de parcours est inférieur à celui des autres types de lignes.





Numérotation

2^e chiffre : Type de service



X1X : Lignes régionales primaires
X2X : Lignes régionales secondaires

Les lignes régionales primaires représentent les lignes principales d'un axe, contrairement aux express, elles desservent **tous** les arrêts et assurent les connexions dans la région. généralement elles renforcent les lignes express en augmentant la cadence totale. Les lignes régionales secondaires ont la même vocation, mais souvent ne passent pas par la destination finale de l'axe. (p.ex. 211 passe par Echternach, 221 ne passe par Echternach)

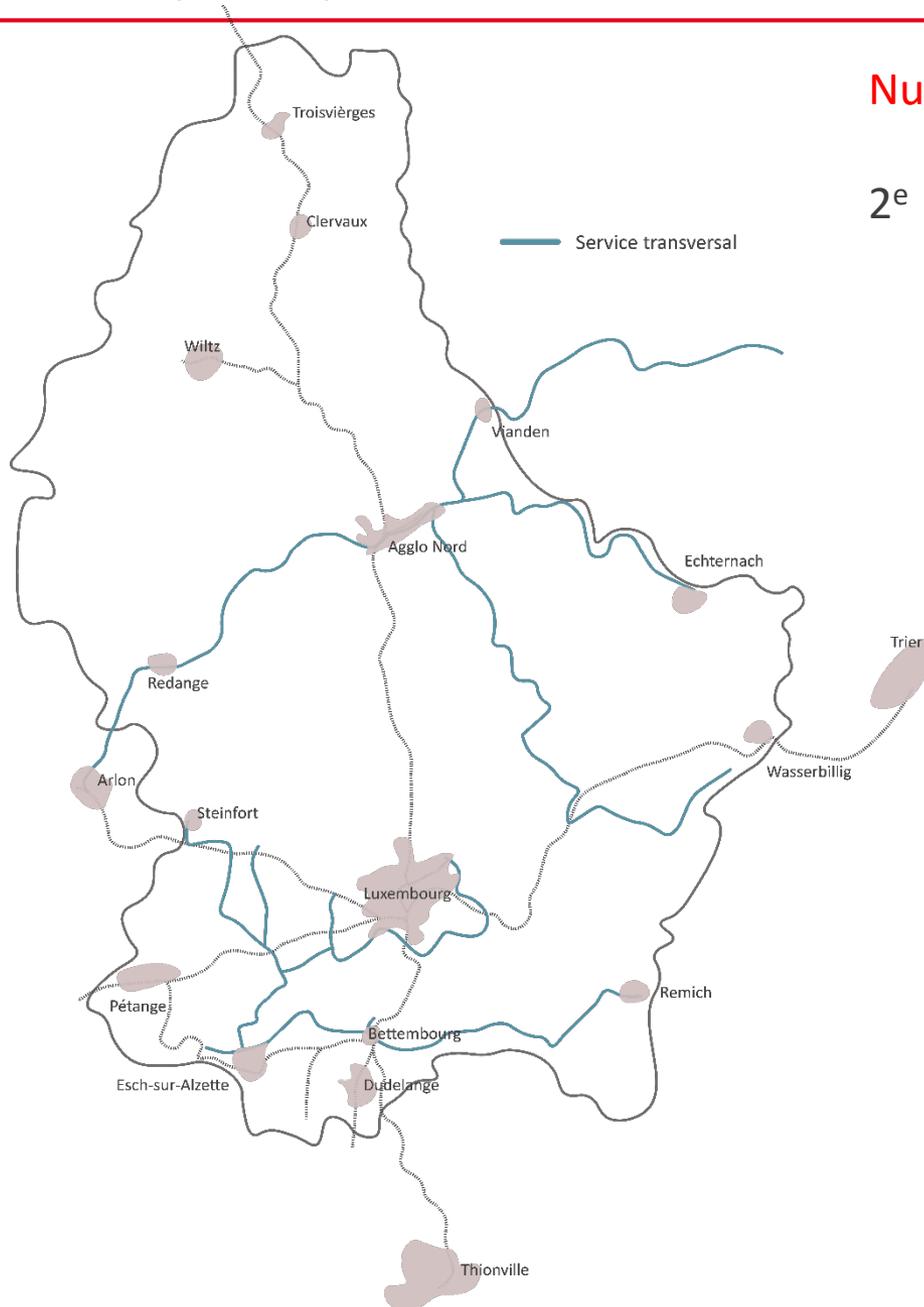


Numérotation

2^e chiffre : Type de service

X5X : Lignes transversales

Les lignes transversales sont des lignes fortes qui relient les pôles majeurs des différentes régions **sans** passer par la Ville de Luxembourg.



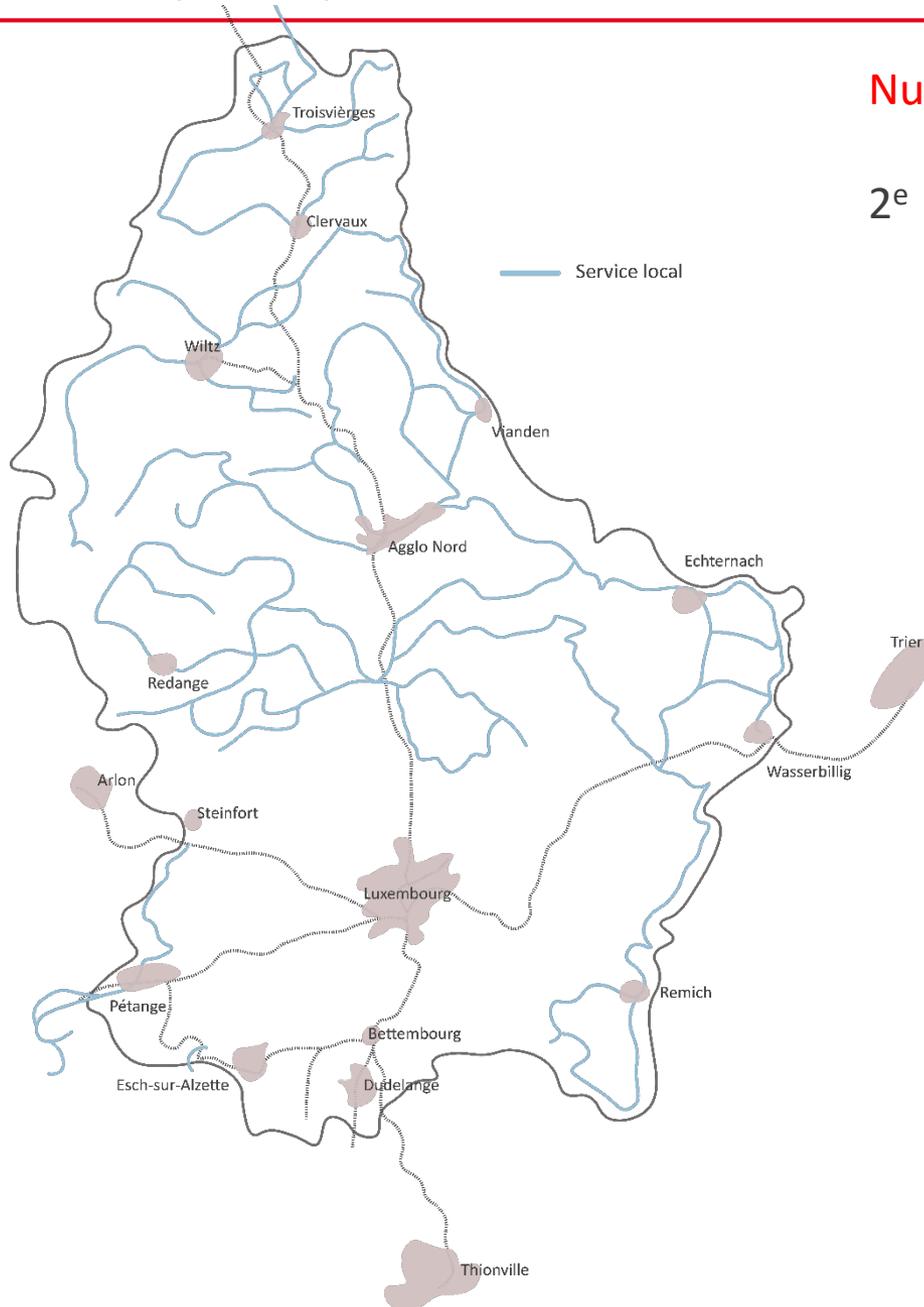


Numérotation

2^e chiffre : Type de service

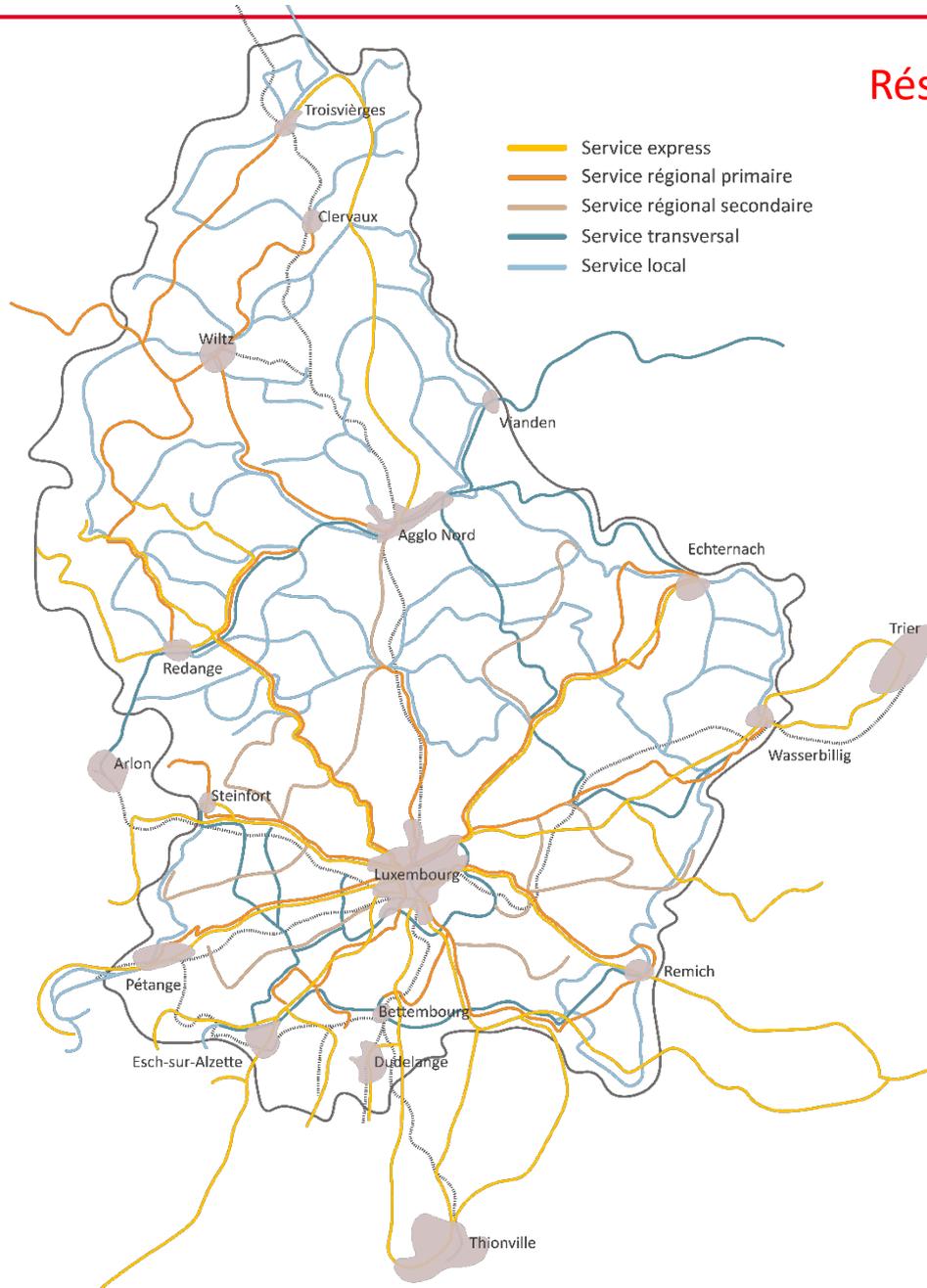
X3X X4X X6X X7X X8X X9X :
Lignes locales

Les lignes locales relient les régions rurales à un ou plusieurs pôles importants. Ces lignes sont combinées avec les lignes express et transversales pour garantir une connexion efficace vers les autres destinations majeures.





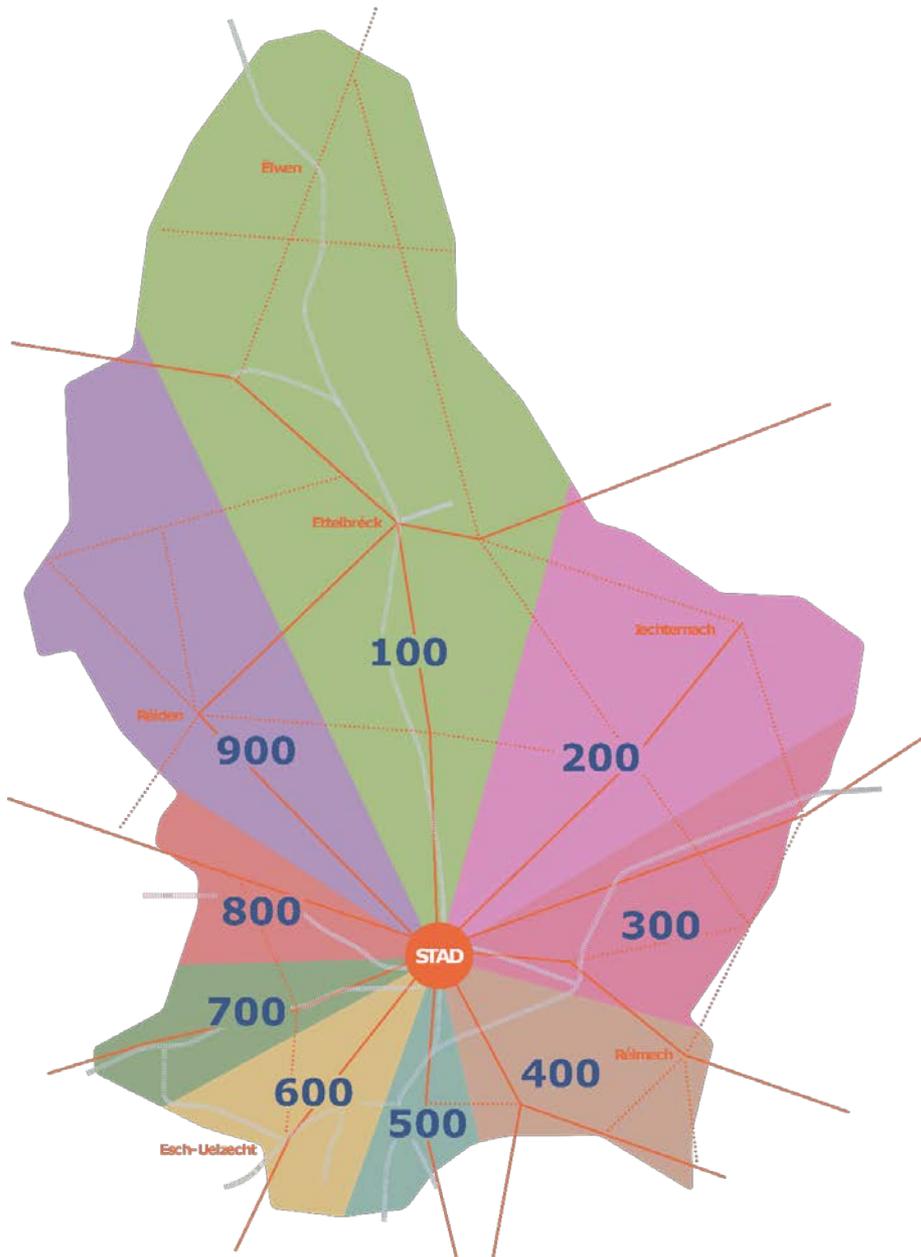
Réseau final



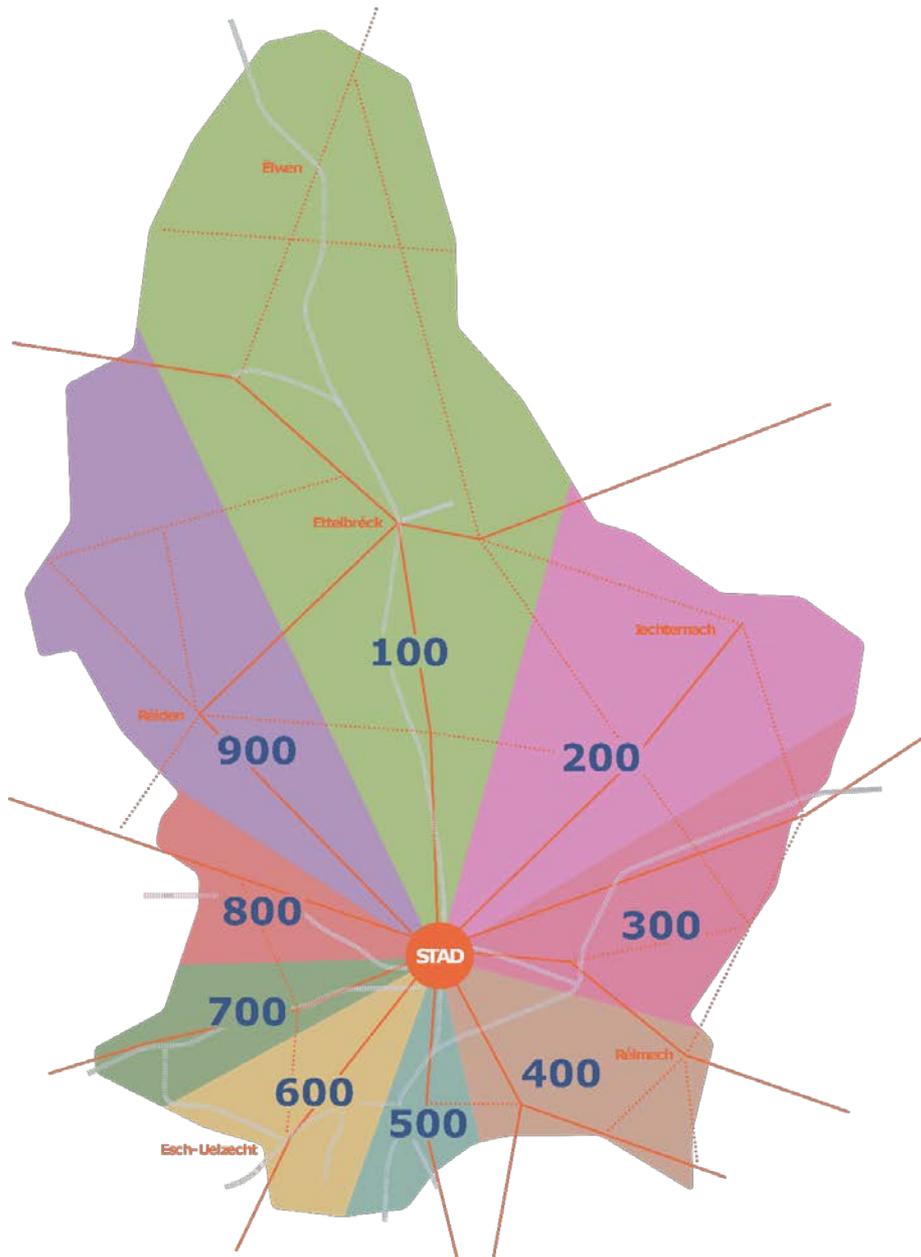
- Un réseau organisé, lisible, efficace et facilement utilisable.
- Des connections claires entre les différentes lignes sur des points d'échange définis.
- Un horaire plus fiable, régulier et logique.



- Recouvrement équilibré du territoire.
- Fréquences cohérentes avec la population desservie.
- Véhicules et capacités adaptés pour les différents services.
- Service à la demande dans les régions rurales en heures creuses:
 - Service vers des arrêts dans la région
 - Service vers les pôles d'échange de la région concerné
- Prolongement des services le soir (jusqu'à 23:00 en base), le samedi et le dimanche (lignes principales).
- Séparation des services réguliers et des services spéciales scolaires (liaisons non possibles sur le réseau de base).
- Optique homogène du réseau RGTR.
- Planification plus efficace des différentes infrastructures pour bus (voies bus, points d'échange, arrêts).



100	46 lignes 92.000 résidents (sans VdL) 14.000.000 km par an
200	17 lignes 58.000 résidents (sans VdL) 7.200.000 km par an
300	15 lignes 33.500 résidents (sans VdL) 5.200.000 km par an
400	17 lignes 44.500 résidents (sans VdL) 8.400.000 km par an
500	11 lignes (sans TICE) 40.000 résidents (sans VdL) 5.700.000 km par an



600	19 lignes (sans TICE) 124.500 résidents (sans VdL) 7.200.000 km par an
700	8 lignes (sans TICE) 54.000 résidents (sans VdL) 3.000.000 km par an
800	11 lignes 47.000 résidents (sans VdL) 4.200.000 km par an
900	13 lignes 44.000 résidents (sans VdL) 5.300.000 km par an
Total	157 lignes (sans courses scolaires) 60.200.000 km par an
Réseau actuel	234 lignes (sans courses scolaires) 52.000.000 km par an



- Début 2020:
Présentation du réseau final au grand public dans plusieurs réunions publiques.
- Mai 2020:
Mise en service des premiers changements sur le réseau.
- Septembre 2021:
Nouveau réseau mis en place dans son entièreté.