

Réf.: 83°/2012/2/6-5

(Prière de rappeler ce numéro dans la réponse)

Syndicat d'intérêts locaux Gasperich
c/o Monsieur François Dahm
29, rue Benjamin Franklin
L-1540 Luxembourg

Luxembourg, le 16 septembre 2013

Mesdames,
Messieurs,

Par la présente, j'ai l'honneur de revenir à votre lettre du 21 mars 2013, par laquelle vous m'aviez fait parvenir les objections formelles de la part des syndicats d'intérêts locaux de Cessange et de Gasperich au sujet des modifications prévues relatives au transport par autobus dans le contexte des travaux à réaliser au Royal Hamilius.

Vos syndicats basent leur argumentation sur un article indiquant les modifications paru au « *Luxemburger Wort* » en date du 13 décembre 2012, article qui n'était pas joint à votre lettre mais lequel se trouve annexé à la présente lettre – (annexe 1 « Aus dem Gemeinderat Leudelingen - Budget einstimmig angenommen »).

Je tiens à vous rappeler que dans le cadre du chantier projeté « Royal-Hamilius », le réseau des transports en commun de la Ville devra être réorganisé et que nous avons élaboré ensemble avec le bureau d'ingénierie TRAMP et de commun accord avec le Département ministériel des transports le nouveau concept de desserte de la Ville. D'une manière générale, une refonte du réseau ressort du fait qu'avec les travaux de construction autour du bd Royal, la capacité d'écoulement du trafic-bus sur cette artère principale sera massivement réduite. Avec l'objectif de réduire les contraintes pour les passagers à un strict minimum, ceci pourra être réalisé en maintenant à l'avenir - dans la mesure du possible - les liaisons directes, sans augmentation significative des temps de transfert ou de réduction de la fréquence d'horaire.

Les données sur les lignes de bus indiquées dans l'article de presse sont incorrectes dans le sens que la ligne 4 projetée ne desservira ni la gare de Leudelage, ni les différentes zones industrielles (« die verschiedenen Industriezonen »), mais est prévue de circuler depuis Cessange par la *Z.I. Grasbësch* jusqu'au centre de Leudelage, avec un terminus près de la mairie.

Le service d'autobus a donc analysé point par point vos différentes critiques :

- a. Diminution de la fréquence de 15 à 20 minutes et
- b. Circulation de bus articulés sur les lignes 2 et 4

Sachant d'une part que la capacité d'écoulement du trafic-bus au bd Royal est limitée et que seulement 60 bus/heure/direction peuvent y circuler et qu'il faut d'autre part pouvoir transporter un maximum de personnes sur la section critique, l'unique solution est de desservir le bd Royal uniquement par des autobus à grande capacité (bus à simple ou double articulation).

Les arguments cités par vos syndicats sur les difficultés de passage à certains endroits me semblent farfelus : ainsi, la **longueur** du bus¹ n'a pas d'influence sur la **largeur** de la rue². Tous les endroits par vous cités sont tout à fait praticables pour les bus articulés. La seule exception – bien qu'il soit techniquement possible d'y circuler – se présente dans le quartier « colonie » : j'y reviendrai au point d.

c. Liaisons entre les lignes 2 et 4 au terminus Boy Konen

Dans la configuration actuelle, il y a effectivement un changement de ligne au terminus en question. Ainsi, un bus arrivant de Gasperich-Kohlenberg en ligne 2 repart ensuite en ligne 4 vers Cessange. Comme indiqué dans votre lettre, ceci permet aux citoyens de Cessange l'accès au quartier de Gasperich et vice versa. Bien que cette pratique ait toujours été sollicitée par vos deux syndicats, ce transit par le terminus commun n'est utilisé que très rarement : sur 128 courses par jour recensées entre le 21 et 24 mai 2013, en moyenne 11 « Sitzenbleiber » n'ont été comptés.

Le chiffre très réduit des personnes de transit ne justifie point le maintien d'un terminus commun avec changement de ligne, d'autant plus que le trajet Gasperich – Cessange reste toujours possible, quitte à devoir changer de bus à l'avant-dernier arrêt des deux lignes (arrêt « rue de Leudelange »).

d. Desserte de la « colonie de Gasperich » par la ligne 23

Les arrêts *Clemenceau* et *Richard Wagner* font partie de ladite « colonie » ; ces arrêts sont quelque peu distants du trajet direct rue de Gasperich – Muhlenweg et la desserte de ces arrêts nécessite un circuit en boucle dans le quartier. Lors de toute refonte du réseau, il avait été préconisé de supprimer lesdits arrêts, étant donné que d'autres arrêts répondant aux critères d'accessibilité (Q2 *Mindeststandard*) existent dans les rayons définis, soit un parcours à pied jusqu'à l'arrêt le plus proche ≤ 500 mètres. Comme il résulte du graphique ci-joint (annexe 2), l'accès à au moins un des deux arrêts *Bei der Auer* ou *Millewee* est conforme aux critères d'accessibilité pour toutes les habitations au sud de l'axe rue de Gasperich – Muhlenweg.

Malgré le fait que la desserte de la « colonie » pourrait être supprimée, la Ville a toujours soutenu la demande du SIL Gasperich de maintenir la circulation des bus par les rues en question et il n'est pas prévu de contrecarrer ce principe, sachant qu'environ 22 % des passagers de Kohlenberg / Gasperich montent à ces arrêts.

Toujours est-il qu'en raison des gabarits réduits de la voirie et du nombre élevé de voitures en stationnement, la circulation des autobus est critique par certains temps. Afin de ne pas aggraver la situation, nous avons donc prévu de ne pas y circuler avec les autobus articulés ; la solution de rechange consiste donc à ajouter (du lundi au vendredi entre 6h00 et 20h00) une deuxième ligne au quartier de Gasperich (ligne 23) qui assurera d'une part la desserte des arrêts *Clemenceau* et *Richard Wagner* et compensera d'autre part en partie la réduction de la fréquence dans ce quartier.

Arrêt	M2010	M2011
Boy Konen	23,90	22,05
Rue de Leudelange	2,45	14,20
Antoine	15,55	8,45
Tubishaf	27,75	26,20
Kuelebiarg	17,10	14,05
Rue Verte	11,90	12,05
Louis de Froment	28,40	29,35
Klensch	71,50	85,10
Al Gasperich	69,70	61,25
Bei der Auer	159,90	154,15
Clemenceau	106,65	106,95
Richard Wagner	105,60	107,90
Millewee	237,50	200,15
Déportation	86,75	107,50
TOTAL GASPERICH	964,65	949,35
moyenne/arrêt	68,90	67,81
dont COLONIE	212,25	214,85
Taux Colonie	22,00%	22,63%

¹ Le passage régulier de ceux-ci [des autobus à articulation] nous semble peu opportun à certains endroits, vu la longueur de ces engins

² rue Beethoven ... où même un autobus standard et une voiture de luxe ne sauraient s'éviter

Le quartier de la « colonie » perdra effectivement la liaison directe avec le centre-ville, mais comme indiqué ci-avant, une alternative existe depuis les arrêts *Bei der Auer* ou *Millewee*. Aux heures creuses (avant 6h00 et après 20h00 ainsi que le week-end), la ligne 2 (exécutée avec des bus standard) assurera d'ailleurs la desserte des arrêts en question comme par le passé.

- e. La ligne 4 retombe dans le service « coordonné RGTR »
- f. La ligne incitera les chauffeurs des autobus des firmes privées à tricher
- g. Les véhicules ne sont pas équipés selon l'art ou ne participent pas au « Busleitsystem »
- h. Zones industrielles (am Bann / Poudrerie) et giratoire de la N 4

Ces points devraient être traités par le Ministère du développement durable et des infrastructures – département transports.

i. Différentes fréquences sur les lignes P+R et autres

Vos deux syndicats se sentent « discriminés » étant donné que la fréquence de « vos » lignes sera diminuée et que notamment les fréquences des lignes P+R 18 et 24 ne subiront pas de changements.

Comme déjà expliqué en introduction, les modifications aux fréquences sont uniquement dues à la contrainte de capacité d'écoulement du trafic au bd Royal. Si la fréquence de la ligne 18 garde sa

Ligne	M2010	M2011	Taux
002/1 Boy Konen > Limpertsberg	2 854	2 933	
002/2 Limpertsberg > Boy Konen	2 871	3 148	
TOTAL LIGNE 2	5 725	6 081	42,77%
004/1 Boy Konen > Limpertsberg	2 550	3 053	
004/2 Limpertsberg > Boy Konen	2 403	2 619	
TOTAL LIGNE 4	4 952	5 672	39,88%
018/1 Kirchberg / JFK > Kockelscheuer	6 960	7 112	
018/2 Kockelscheuer > Kirchberg / JFK	6 486	7 109	
TOTAL LIGNE 18	13 446	14 220	

cadence actuelle, c'est notamment parce que déjà aujourd'hui, le nombre de passagers sur les lignes 2 ou 4 n'atteint qu'environ 40% du nombre de passagers de la ligne 18.

La ligne 24 (P+R Bouillon – Cloche d'Or), également citée dans la lettre, ne subira pas de changements, puisqu'elle n'entre pas en conflit avec le trafic au bd Royal.

j. Correspondance train - bus

Pas de commentaire, la ligne 4 ne desservira de toute façon pas la gare de Leudelange

k. Financement les liaisons autobus intercommunales / intracomunales.

A transmettre au Ministère du développement durable et des infrastructures – département transports.

l. Réduction mal pensée des nombres d'autobus

m. Réduction de véhicules aux minutes critiques où ils circulent en rafale

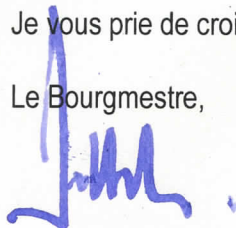
Je vous rappelle que le nouveau concept de desserte de la Ville a été élaboré de commun accord avec le Département ministériel des transports et dans ce contexte, le nombre de bus RGTR et l'espacement des heures de départ ont évidemment été pris en considération.

Ces points pourront être développés davantage par le Ministère du développement durable et des infrastructures – département transports.

Votre lettre sera adressée au Ministère du développement durable et des infrastructures –
département transports, afin qu'il puisse se prononcer quant aux points e,f,g,h,k,l et m.

Je vous prie de croire, Mesdames, Messieurs, à l'assurance de ma considération distinguée.

Le Bourgmestre,

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'J' followed by several loops and a final flourish.

