



Monsieur Mars Di Bartolomeo
Président de la Chambre des Députés
Luxembourg

Luxembourg, le 13 décembre 2017

Monsieur le Président,

Par la présente, nous avons l'honneur de vous informer que, conformément à l'article 80 du Règlement de la Chambre des Députés, nous voudrions poser une question parlementaire à Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures et à Monsieur le Ministre de l'Éducation nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse concernant la suppression de certains arrêts de train et de bus.

Avec les nouveaux horaires du 10 décembre dernier, la société des CFL vient de supprimer certains arrêts de train des trains RE circulant entre Luxembourg et Trèves, notamment aux gares de Wecker et de Munsbach. A nos yeux, cette suppression constitue un désavantage sérieux pour les habitants des communes avoisinantes et met à néant en large partie le concept de la mobilité douce prôné par le Ministère du Développement durables et des Infrastructures.

En outre, sans être exhaustif, d'une part, plusieurs lignes de bus ont été réduites à partir de certains villages de l'est du pays. D'autre part, les connexions entre villages ou à partir de certains villages (p. ex. commune de Flaxweiler) vers par exemple Junglinster ou Grevenmacher devraient être améliorées de façon générale.

En plus, il nous revient qu'en raison de la suppression ou de nouveaux tracés de certaines lignes de bus au plateau de Kirchberg, un grand nombre d'étudiants provenant de l'est du pays ne seraient plus en mesure d'arriver à temps dans leurs lycées.

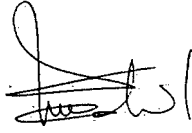
C'est dans ce contexte que nous aimerions poser les questions suivantes aux Ministres précités :

- Pour quelles raisons les arrêts en cause ont-ils été supprimés ?
- Comment Messieurs les Ministres réagissent-ils aux critiques que suscite la suppression de certains arrêts de train à Wecker et à Munsbach ? Entendent-ils révoquer la décision en vue de la promotion de la mobilité douce ?
- Est-ce que Messieurs les Ministres peuvent confirmer les problèmes résultant de la suppression, voire de la déviation de certaines lignes de bus à partir du Plateau Kirchberg ? Dans l'affirmative, comment Messieurs les Ministres envisagent-ils de résoudre le problème ?

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de notre très haute considération.



Léon Gloden
Député



Octavie Modert
Députée



Françoise Hetto-Gaasch
Députée



Luxembourg, le 03 JAN. 2018



Monsieur Fernand Etgen
Ministre aux Relations avec
le Parlement

Service Central de Législation
43, boulevard F.D. Roosevelt
L – 2450 Luxembourg

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous communiquer en annexe la réponse à la question parlementaire N°3524 du 13 décembre 2017 des honorables députées Mesdames Françoise Hetto-Gaasch et Octavie Modert et de l'honorable député Monsieur Léon Gloden, concernant la suppression de certains arrêts de train et de bus, tout en vous priant de bien vouloir en assurer la transmission à Monsieur le Président de la Chambre des Députés.

Recevez, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

François Bausch

Ministre du Développement durable
et des Infrastructures

Réponse de Monsieur François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures à la question parlementaire n° 3524 du 13 décembre 2017 de Mesdames les Députées Octavie Modert et Françoise Hetto-Gaasch et de Monsieur le Député Léon Gloden

Par la question parlementaire n°3524 du 13 décembre 2017, les honorables Députées Octavie Modert et Françoise Hetto-Gaasch et l'honorable Député Léon Gloden souhaitent s'informer au sujet de la nouvelle desserte de la ligne de Luxembourg à Wasserbillig.

Afin de réduire les retards sur les différentes lignes du réseau ferré national, les CFL ont effectué une étude avec un bureau spécialisé dont une des conclusions était de laisser circuler les trains RE de la relation Luxembourg – Trèves – Coblenche sans arrêt entre Sandweiler-Contern et Wasserbillig.

Ces trains doivent traverser une série de goulots d'étranglement et doivent arriver à l'heure à Coblenche où les clients ont des correspondances intéressantes vers Cologne et la région de la Ruhr, d'une part, et le Sud de l'Allemagne comme Stuttgart ou Munich, d'autre part.

Le premier goulot d'étranglement constitue la gare de Luxembourg. Au courant des derniers mois, les anciens ateliers situés du côté de la Rocade de Bonnevoie ont été détruits pour libérer une surface suffisante permettant l'aménagement de deux quais supplémentaires. Les travaux sont en cours en vue de la mise à double voie de la ligne jusqu'à Sandweiler-Contern. Ensuite vient le tronçon de ligne à voie unique entre Sandweiler-Contern et Oetrange. Sur le réseau ferré allemand, la ligne est à voie unique jusqu'à Karthaus situé au Sud de Trèves. Afin de réduire la distance à voie unique sur le réseau ferré allemand, l'Etat luxembourgeois a investi un montant de 8 millions d'euros dans la mise à double voie du tronçon de ligne situé entre Igel et Igel-Ouest.

Dans une première étape, les mesures mises en œuvre depuis le 10 décembre 2017 seront analysées quant à leur efficacité et des adaptations éventuelles peuvent être prises, le cas échéant, au courant de l'année 2018.

En ce qui concerne la réorganisation du réseau d'autobus du RGTR, certaines lignes marquent maintenant leur terminus au pôle d'échange Luxexpo alors que d'autres continuent vers le centre de la Ville de Luxembourg via le Boulevard Konrad Adenauer.

En effet, avec la réalisation de la première partie de la ligne du tram entre Luxexpo et l'arrêt Pfaffenthal-Kirchberg, il est indispensable d'arrêter certains bus au pôle d'échange Luxexpo afin de décongestionner le Centre de la Ville des bus régionaux.

Cela ne constitue pas un problème mais une question d'habitudes ; ces transbordements entre différents modes de transport sont d'ailleurs prévus par la stratégie MoDu et sont absolument indispensables pour améliorer la répartition des flux à l'entrée et à l'intérieur de la capitale.

Les changements seront vite adoptés par les usagers des transports publics d'autant plus que les horaires des autobus connaîtront ainsi une stabilité plus fiable sur les tronçons de ligne dans les régions. Des problèmes ponctuels peuvent évidemment être résolus en cas de besoin en adaptant le cas échéant les cadences et les capacités des autobus.

D'ailleurs, au cours de l'année 2018, la réorganisation du réseau du RGTR sera poursuivie en prenant en compte les résultats de l'enquête mobilité Luxmobil, des workshops publics «Är Iddie fir de Bus vu muer» tenus fin 2017, des comptages effectués sur toutes les lignes d'autobus ainsi que l'évaluation des statistiques du système télématique du RGTR.

Ainsi, un bureau d'études spécialiste en mobilité assiste le département des transports dans ces travaux de réorganisation.