



RGTR 2022

Mise en œuvre de la
réorganisation du réseau de bus

François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Redange
06/02/2020



- **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 demandes ponctuelles de communes, d'entreprises et d'établissements scolaires**.
- Ainsi le réseau actuel, composé de **180 lignes** (sans lignes scolaires et lignes d'usine) qui empruntent **725 itinéraires différents**.





- Dès le début, le grand public, les utilisateurs et les communes ont été intégrés dans les différentes étapes du projet :
 - 2016 - 2017: Roadshow et Workshops
 - Après avoir organisé une Roadshow avec une dizaine de stations en 2016 à travers le pays entier pour collecter les suggestions de la population, Le Ministère a animé plusieurs workshops pour élaborer le cadre du nouveau RGTR activement avec le public.

Résultats

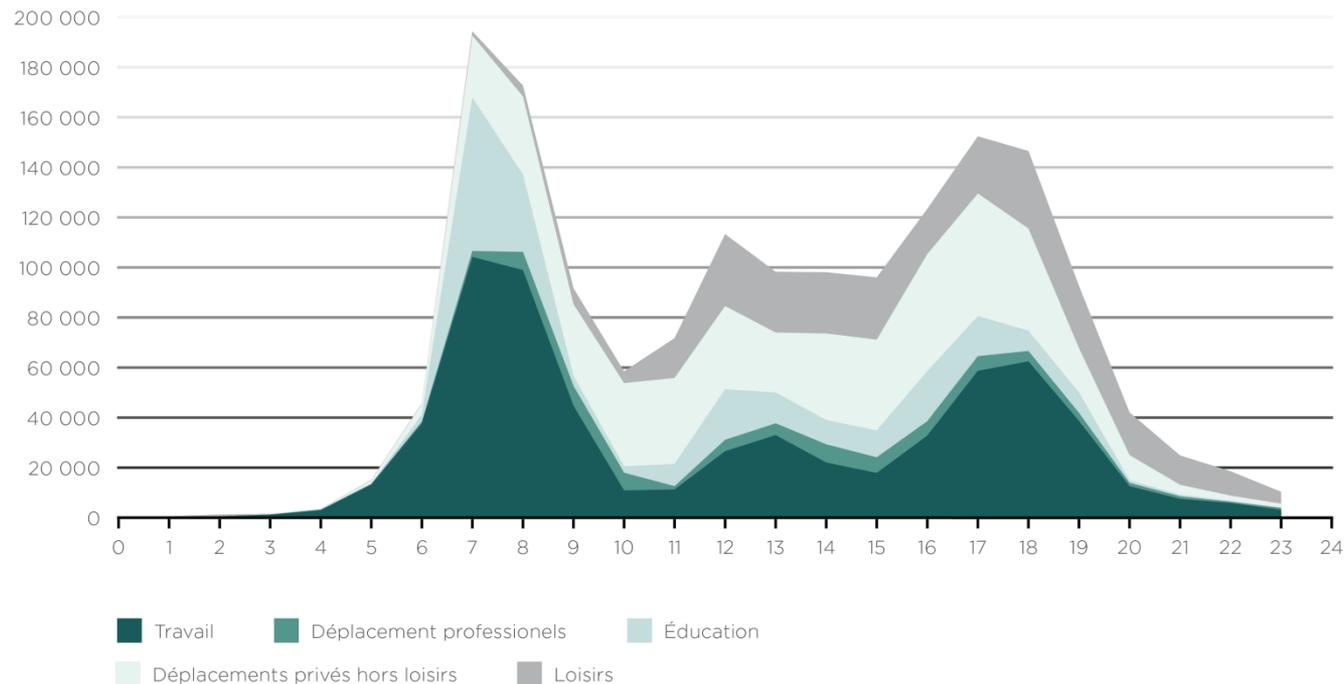
- Meilleur service le soir et le weekend.
- Accélérer le bus pour être plus compétitif par rapport à la voiture individuelle.
- Liaisons transversales directes entre les grandes localités sans passer par la Ville de Luxembourg.
- Améliorer l'information du client.





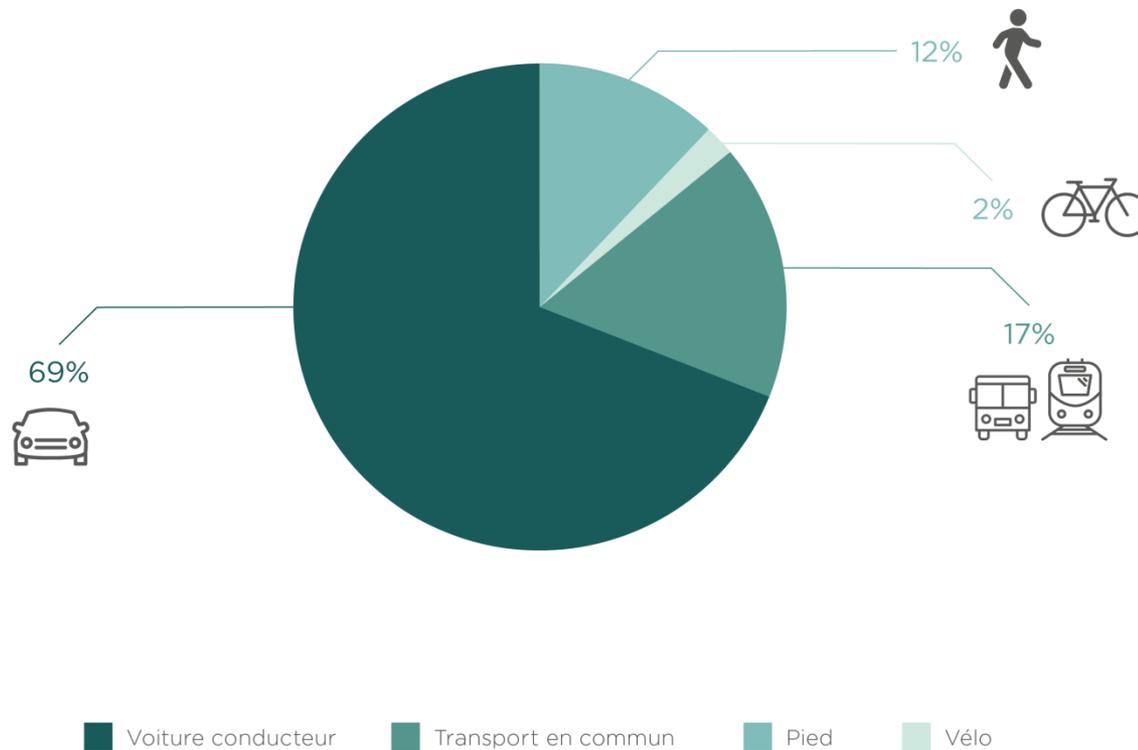
➤ 2017 : Luxmobil

- Cette **enquête ménages avec 38.000 participants** de 2017 fournit les détails **des déplacements réalisés** au Grand-Duché et dans les régions transfrontalières. Ces données permettent au MMTP **d'inclure la demande de la population entière**, pour créer un réseau RGTR pour tous.





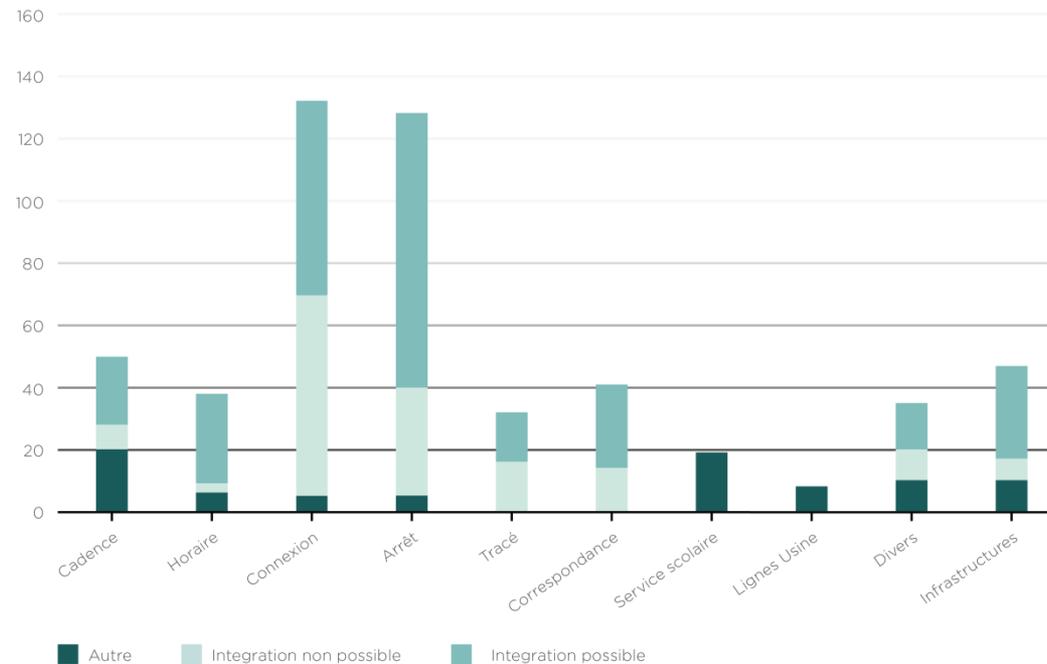
➤ 2017 : Luxmobil





➤ 2019 : Consultation des Communes

- En septembre 2019 le Ministère a envoyé aux communes les plans détaillés des lignes et les cadences prévues. Sur 102 communes du pays, **81** ont donné leur avis au Ministère; au total **534** commentaires individuels.

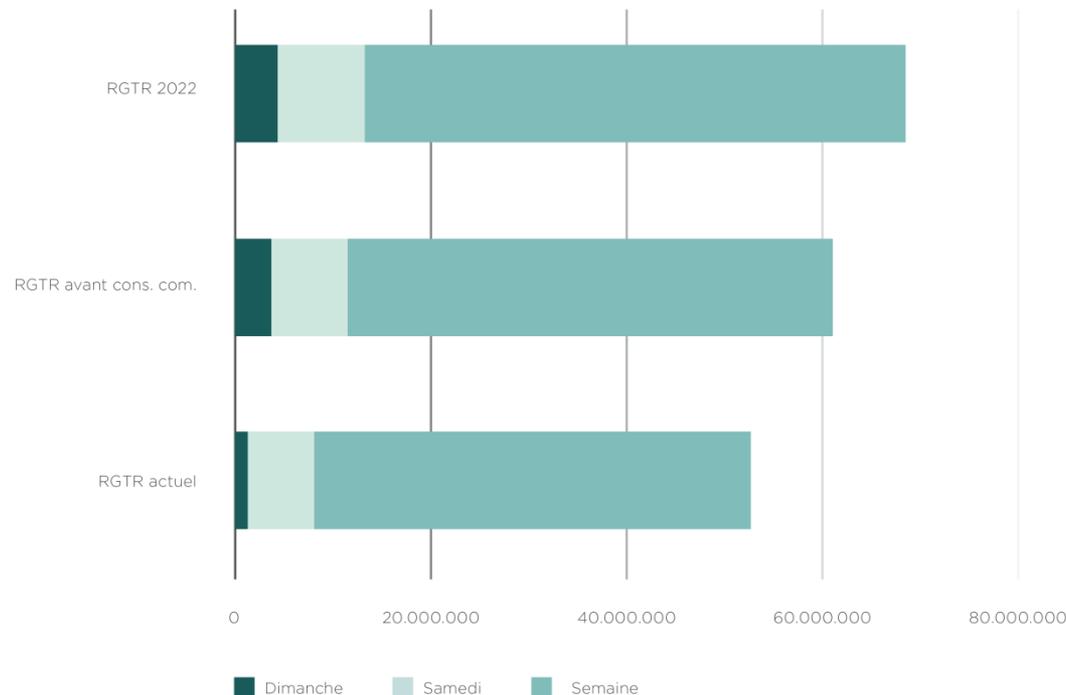


Autre = hors sujet, remarques sans impact sur la réorganisation

Graphique reprenant le nombre de commentaires (axe à gauche) et le type de commentaires (axe en bas) avec % des commentaires en total (au-dessus des barres). Types de commentaire : Cadence (fréquence avec laquelle le bus passe) ; Horaire (heure d'arrivée ou de départ) ; Connexion (Connexion supplémentaire d'un localité à une ville / zone / autre localité) ; Arrêt (Ajout ou enlèvement d'un arrêt existant) ; Tracé (Tracé prévu non adapté ou trop long) ; Correspondance (Correspondance de la ligne X avec la ligne Y) ; Service scolaire ; Lignes d'usine ; Divers (Autres sujets comme CFL, tram ou communication) ; Infrastructures (Aménagement d'un nouvel arrêt ou nécessité d'une priorisation pour bus).



- **Le réseau actuel RGTR (hormis lignes scolaires et lignes d'usine) compte 180 lignes de bus desservant 725 tracés différents.** Avant la consultation des communes, le réseau prévu était composé de 158 lignes à tracé unique. **Basé sur les suggestions des communes, 115 de ces lignes ont été modifiées et 21 ont été rajoutées, pour arriver à 179 lignes, chacune avec son propre tracé.**



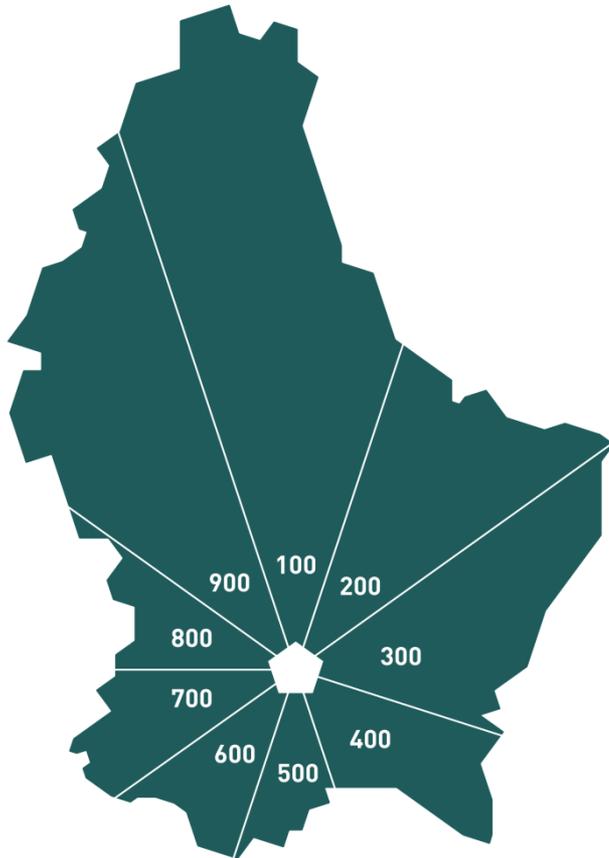
Graphique reprenant le nombre de km (axe en-dessous) parcourus par le réseau RGTR par an. Les % expriment la croissance par rapport au réseau actuel.



- **Recouvrement équilibré** du territoire.
- **Fréquences adaptées** à la population desservie.
- **Véhicules et capacités adaptés** aux différents services.
- Complémentarité avec les autres offres de transport public.
- **Prolongement des services le soir** (jusqu'à 23:00 en semaine), les samedis, les dimanches et jours fériés.
- **Séparation** des services **réguliers** et des services **spéciaux scolaires** (liaisons non possibles sur le réseau de base).
- **Optique homogène** du réseau RGTR.
- **Planification plus efficace** des différentes infrastructures pour bus (couloirs bus, points d'échange, arrêts).



Numérotation



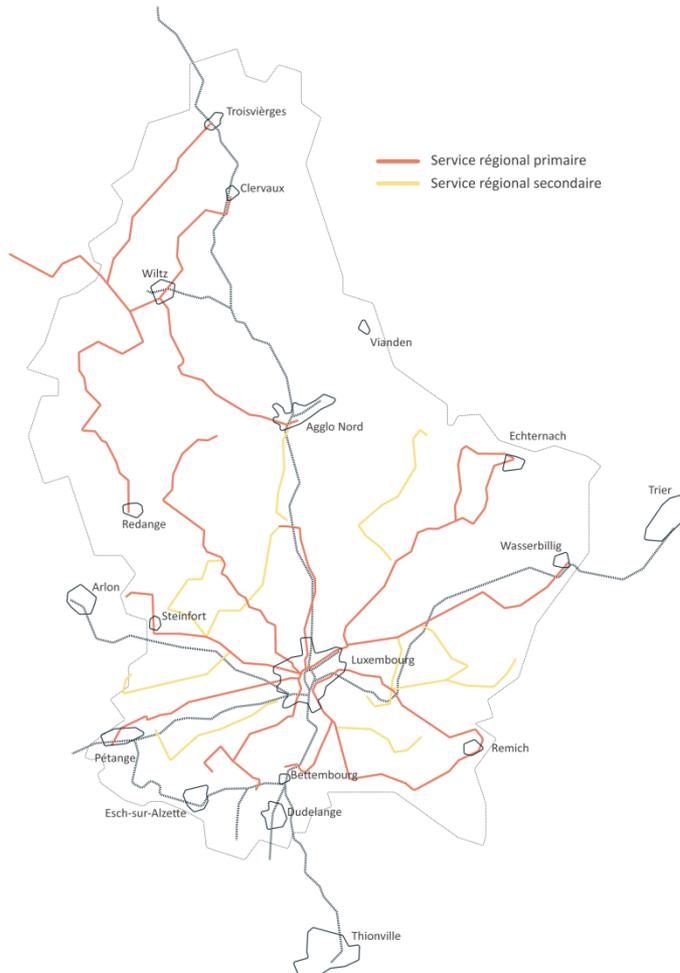
➤ 1^{er} chiffre : Axe principal

- 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)



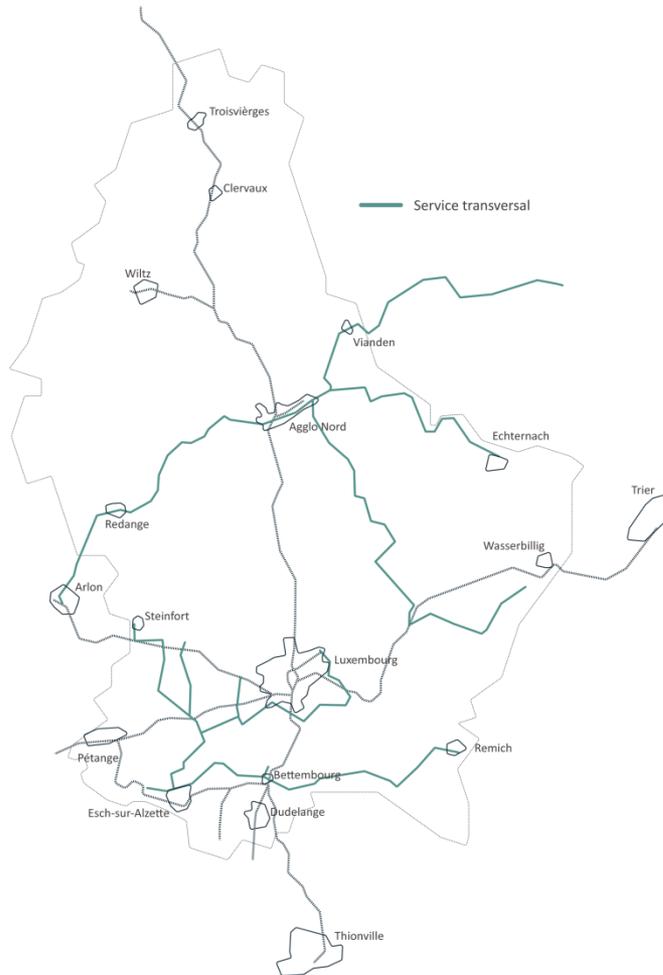
Numérotation

- 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.



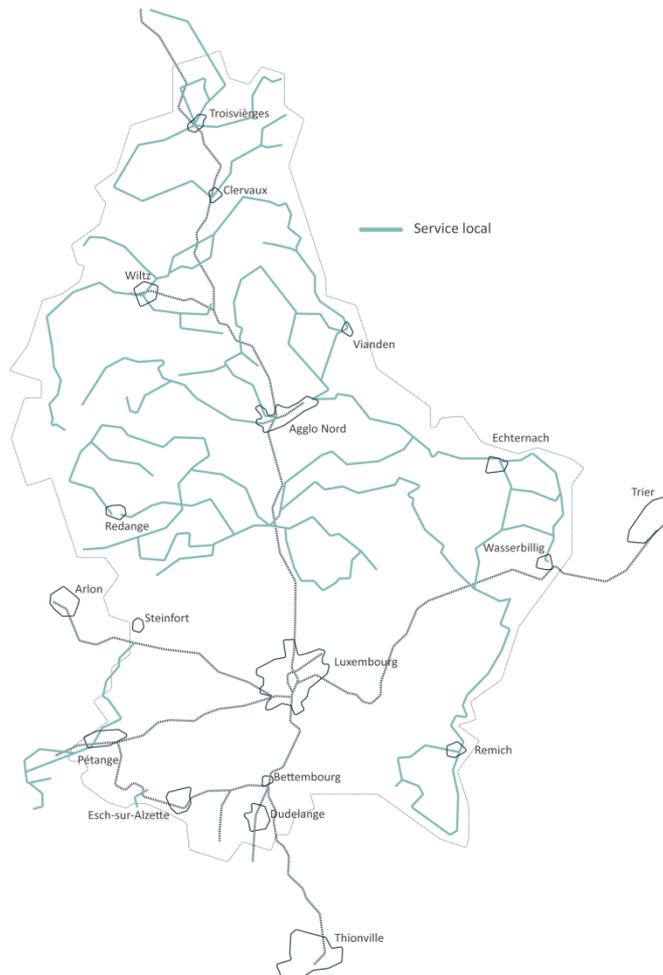
Numérotation

- 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 pas par Echternach)



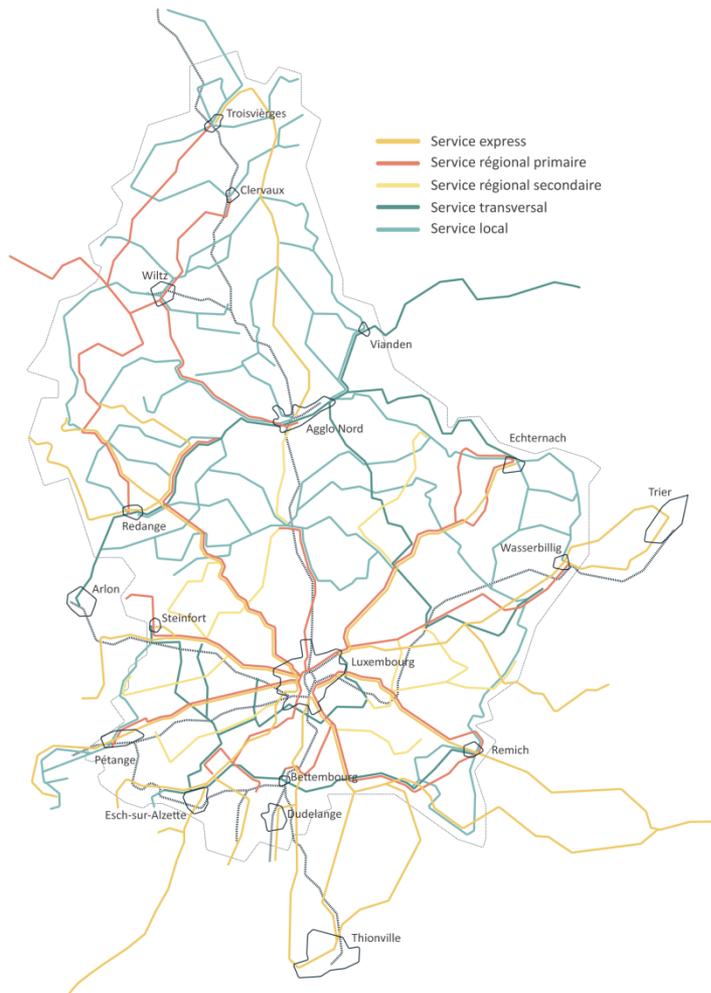
Numérotation

- 2^e chiffre : Type de service
 - **X1X** : Lignes régionales primaires
 - **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.

Résultat : Volume kilométrique



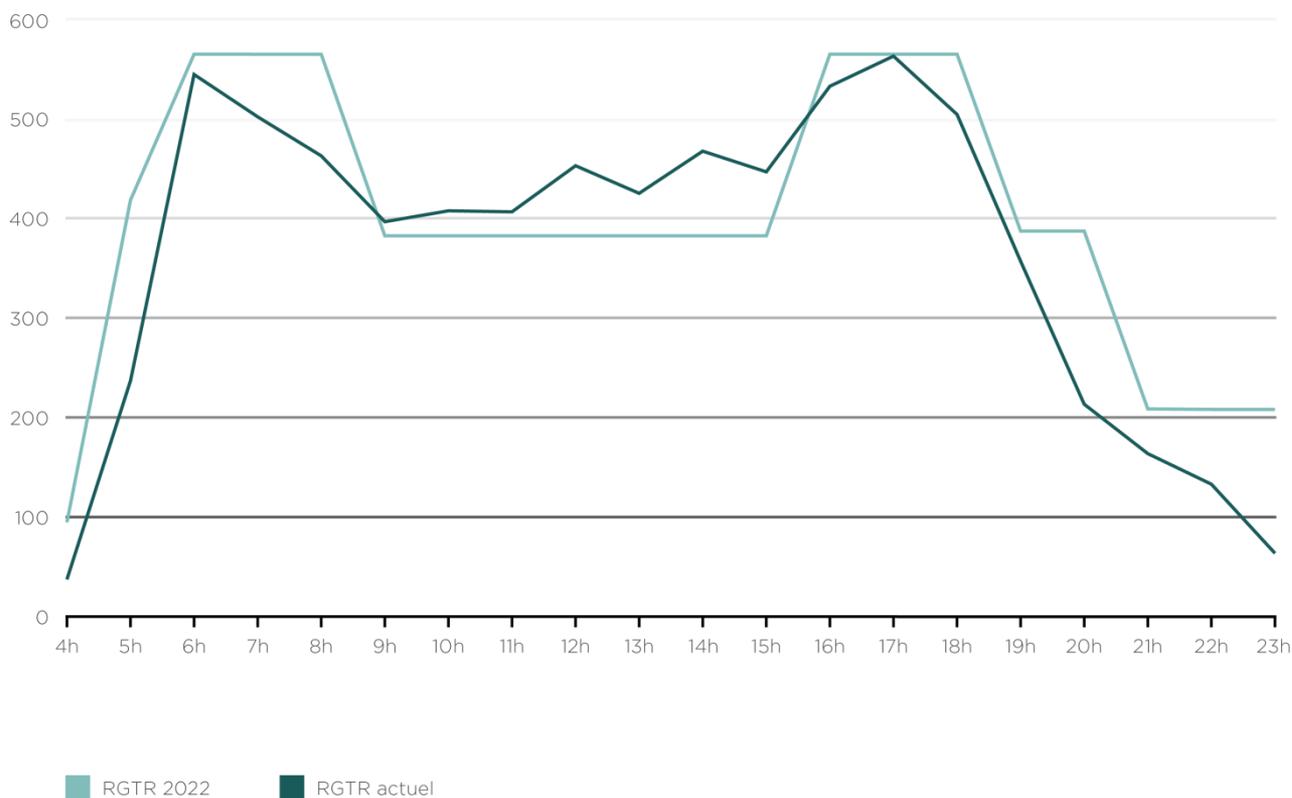
LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG



Graphique reprenant l'évolution de la population résidente et des travailleurs frontaliers (axe droit) et l'évolution du réseau RGTR (km) et des passagers (axe gauche).



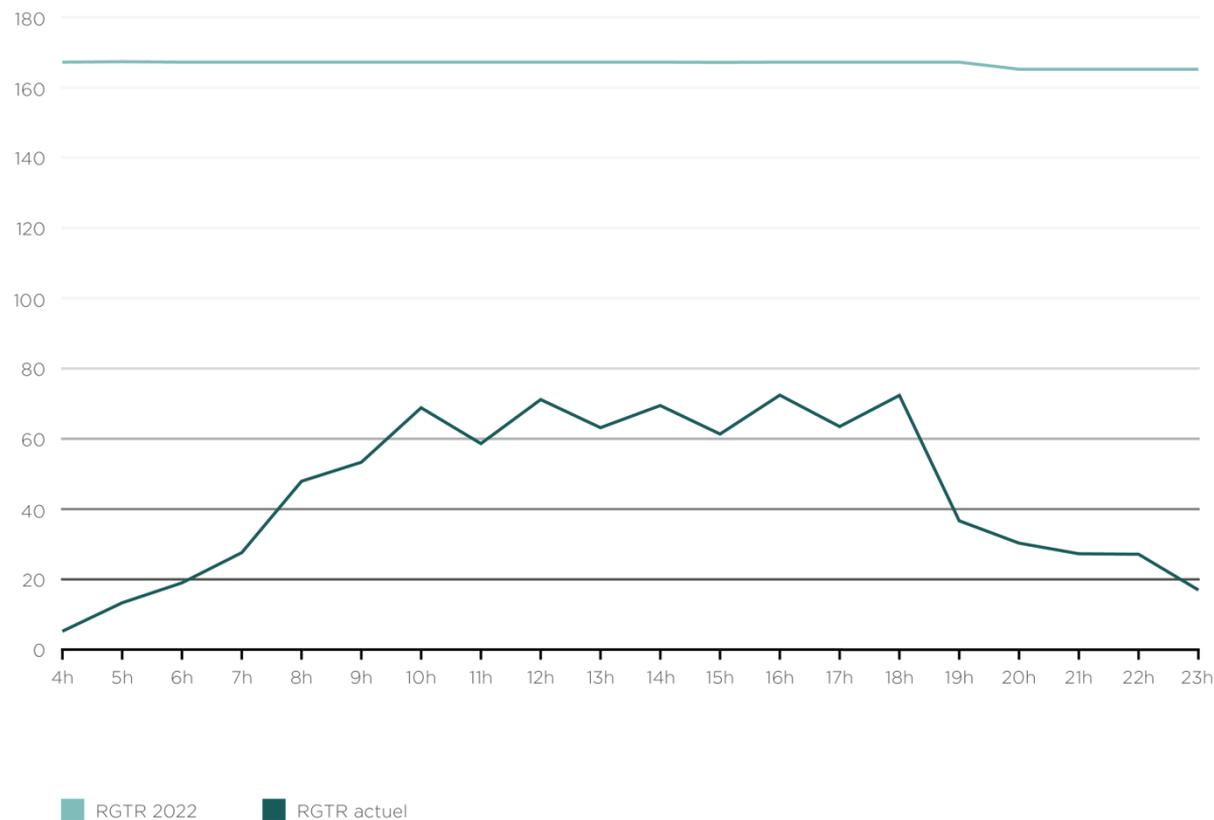
- En semaine : le service commence plus tôt et s'arrête plus tard dans la journée. Une augmentation du volume kilométrique de 25% du lundi au vendredi.



Graphique reprenant le nombre courses (axe gauche) par heure de la journée (axe en-dessous) du lundi au vendredi.



- Le dimanche: une offre qualitative. Une augmentation du volume kilométrique de 380% le dimanche et jours fériés.



Graphique reprenant le nombre courses (axe gauche) par heure de la journée (axe en-dessous) pendant un dimanche typique de l'année.



- Dans le cadre des consultations publiques et de la consultation des communes, **les infrastructures** pour le bus étaient évoquées régulièrement.
- Le projet de la réorganisation comprend une **analyse complète des infrastructures manquantes**, surtout des arrêts et des points d'échange. Cette analyse terminée, le Ministère et, le cas échéant, l'Administration des Ponts et Chaussées contactera les communes pour organiser la mise en place de ces infrastructures.
- En plus le Ministère est **en train d'analyser les retards** des bus en heure de pointe. Ceci permet une **priorisation** des projets de couloirs bus en cours et **l'identification de projets nécessaires** pour la mise en place d'un réseau efficace.

Modu 2.0

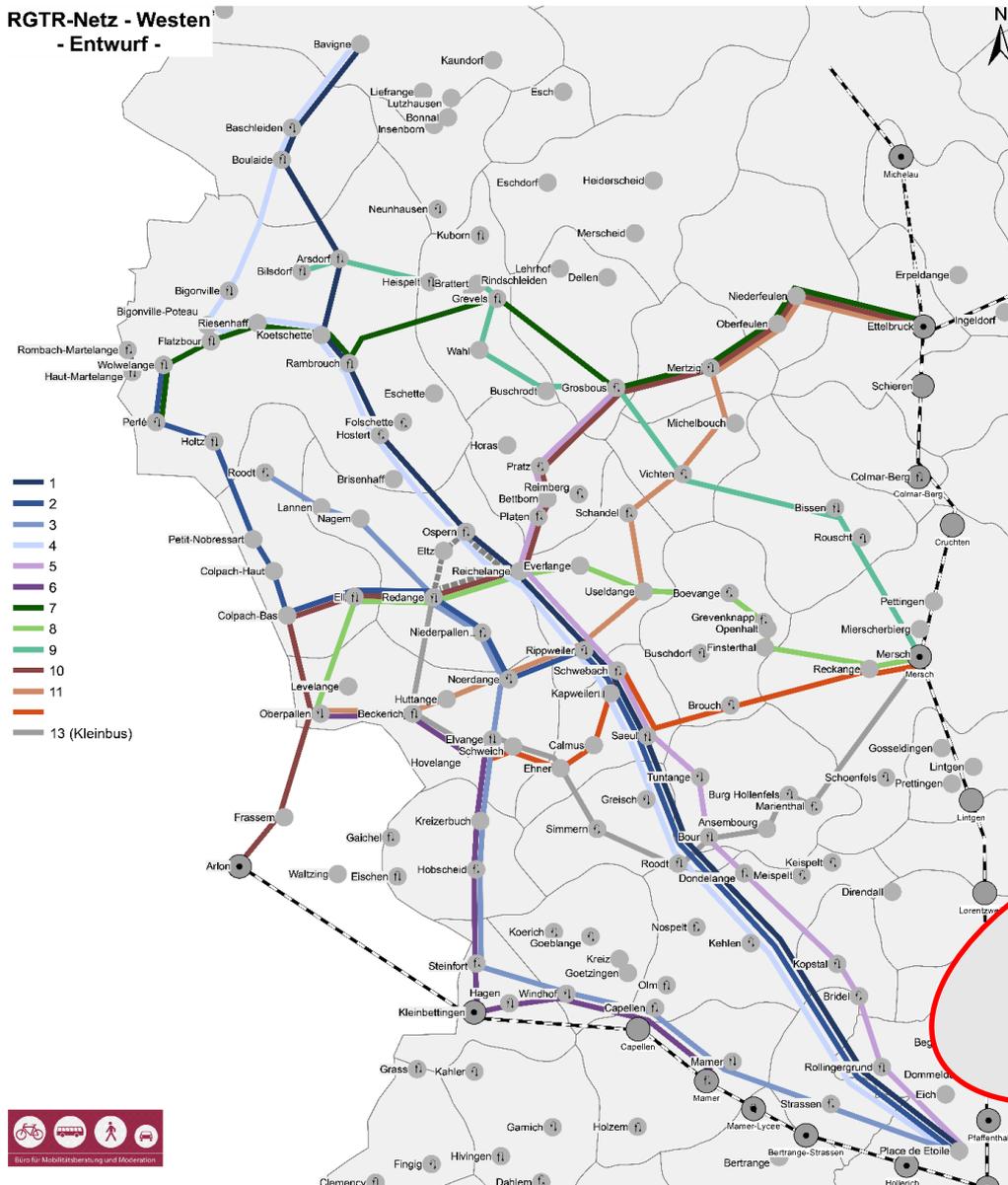
Objectif 4 - Attractivité des transports en commun

Atteindre des temps de trajet inférieurs à ceux de la voiture pour les lignes de bus express aux heures de pointe entre le premier arrêt et le terminus.





RGTR-Netz - Westen - Entwurf -

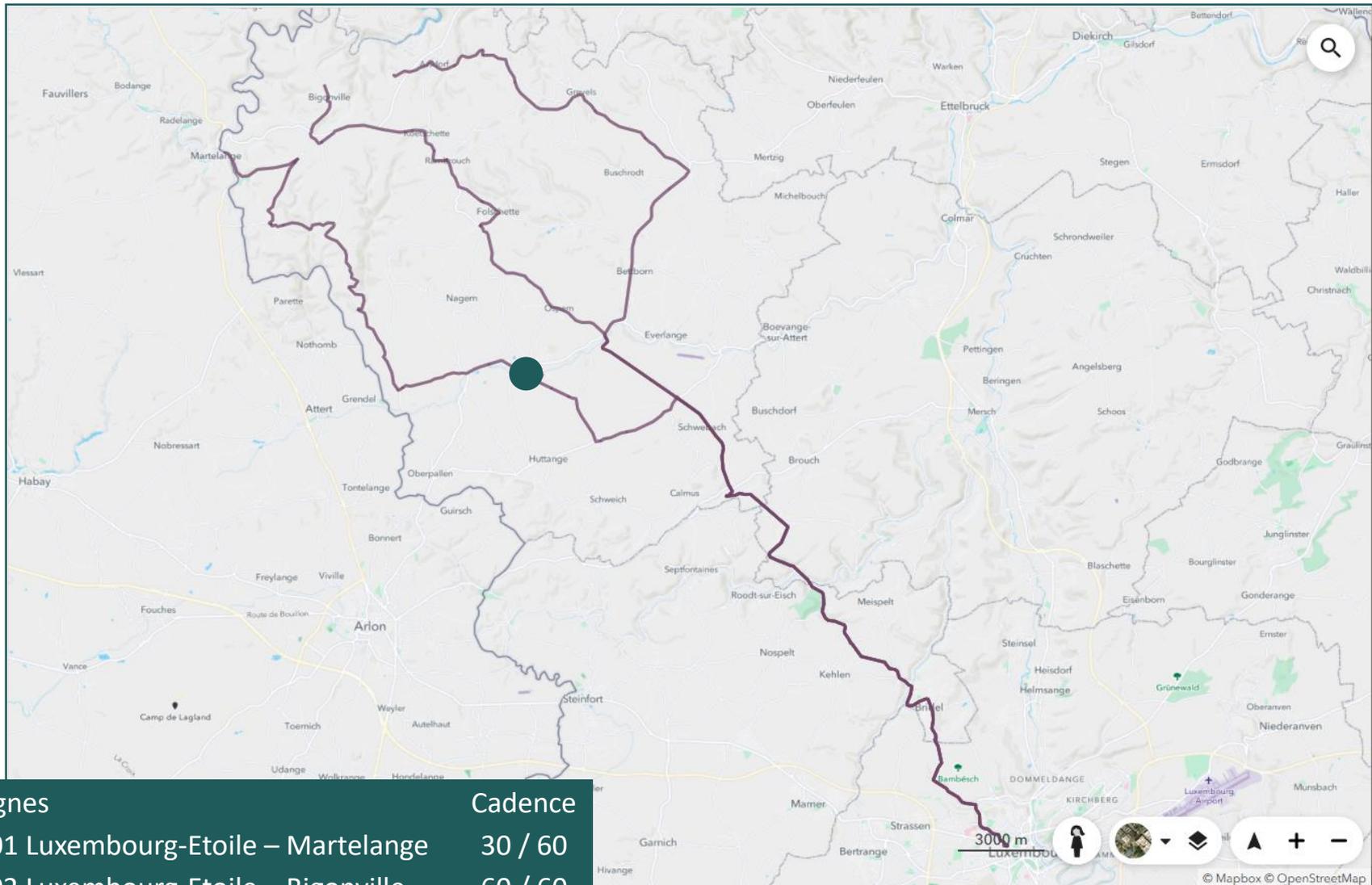


Concept SIRK

- Concept « décentralisé » avec un grand nombre de petits points d'échange et beaucoup de correspondances, souvent plusieurs pour une ligne.
- Dès le début des études régionales les ligne du concept SIRK ont été intégrées pour avoir un réseau optimal.
- Le réseau final est une combinaison entre les principes de l'étude nationale et les détail du concept régional.

**Merci pour
votre
collaboration!**

Redange: Lignes express

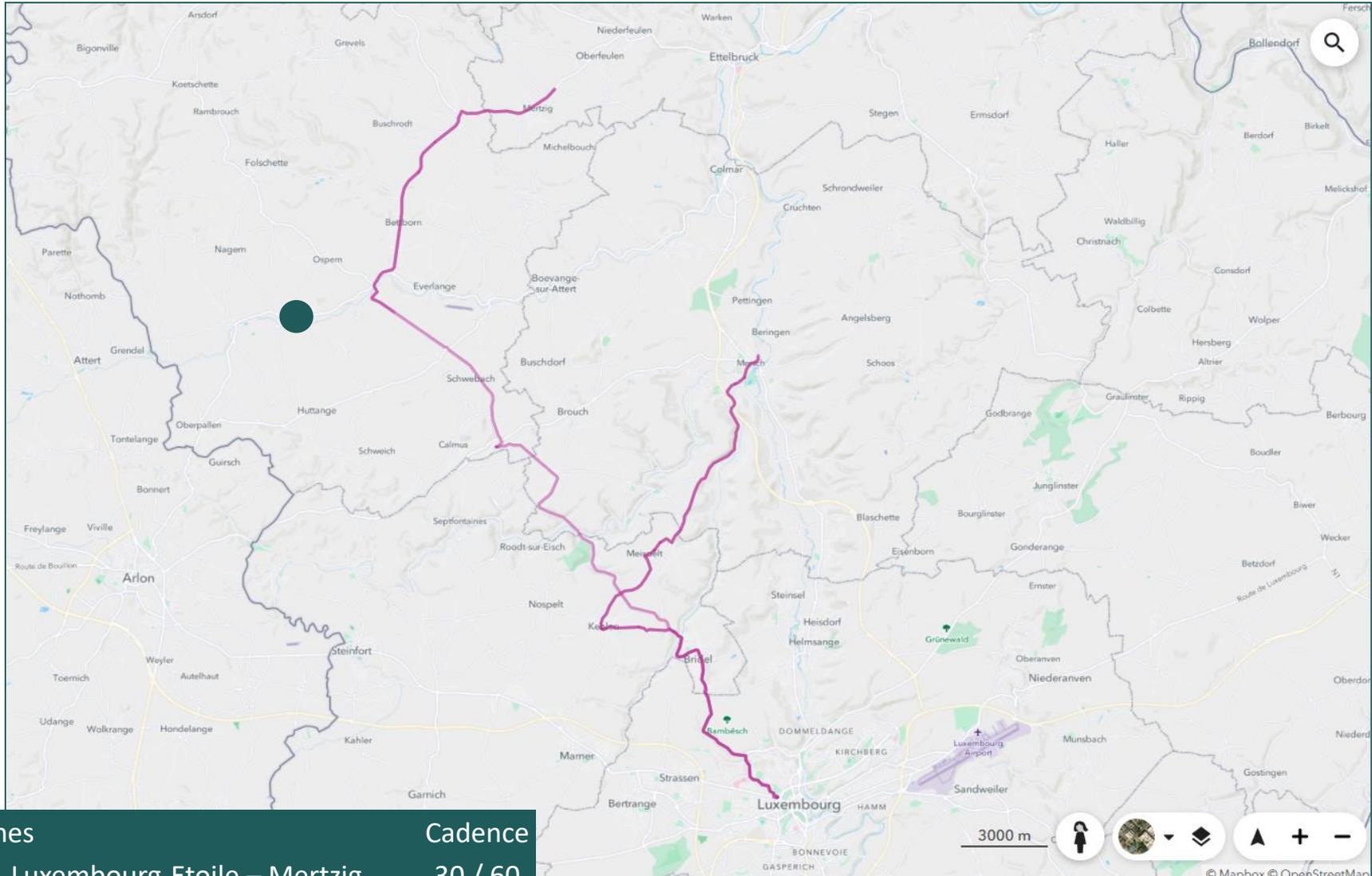


Lignes	Cadence
901 Luxembourg-Etoile – Martelange	30 / 60
902 Luxembourg-Etoile – Bigonville	60 / 60
903 Luxembourg-Etoile – Bilsdorf	60 / 60

Redange: Lignes régionales



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

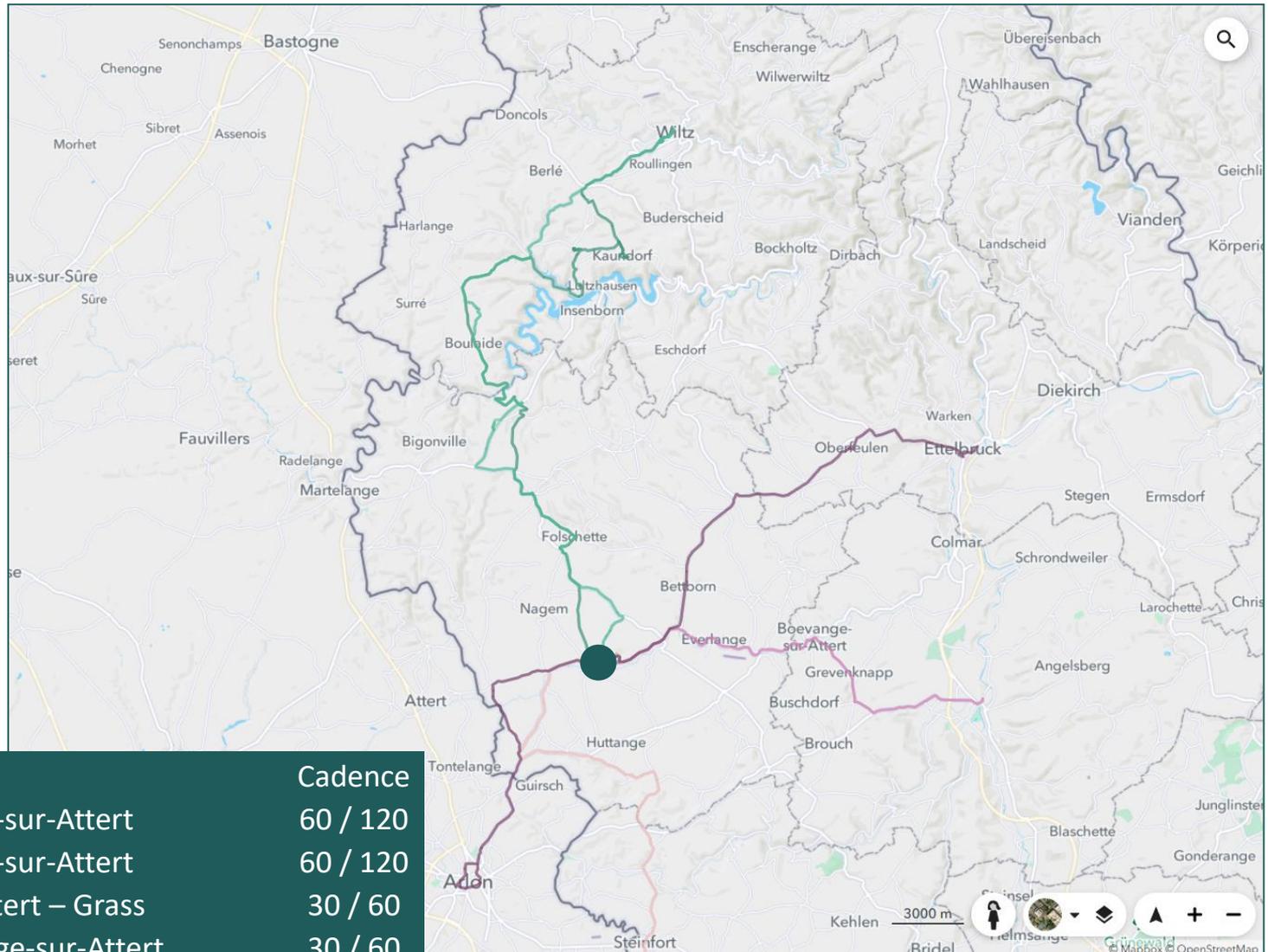


Lignes	Cadence
911 Luxembourg-Etoile – Mertzig	30 / 60
921 Luxembourg-Etoile – Mersch	30 / 60

Redange: Lignes régionales, locales et transversales

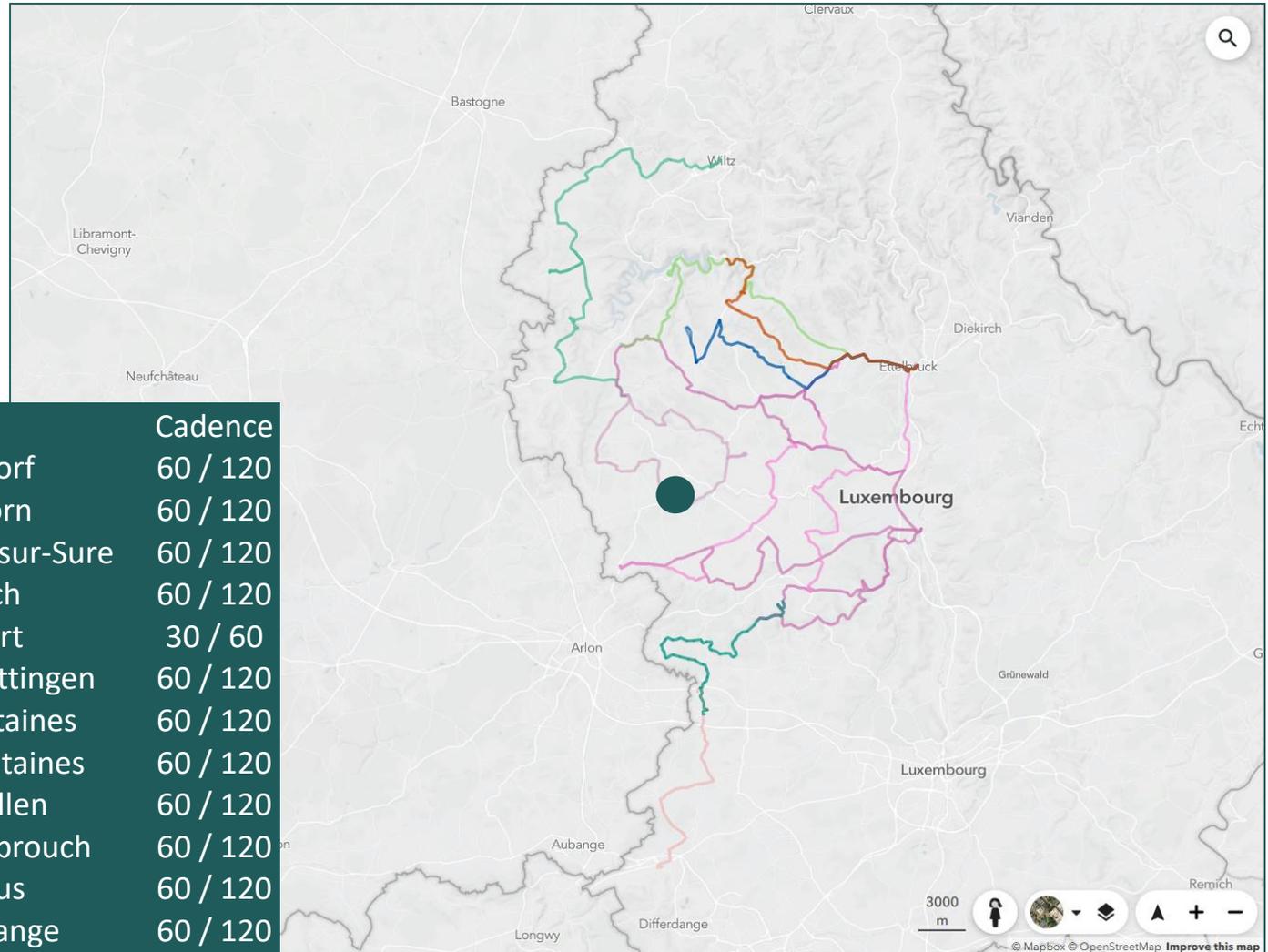


LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG



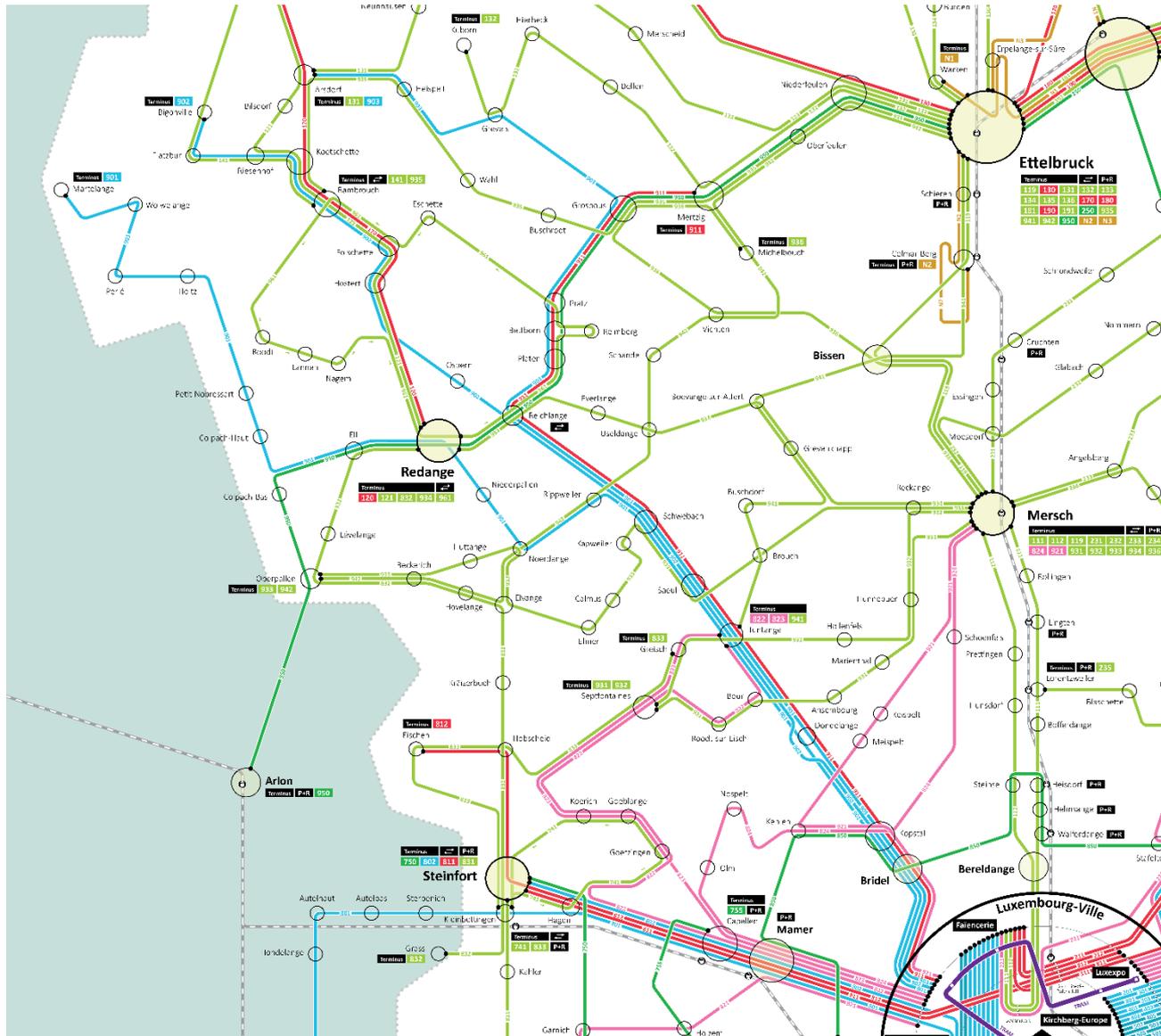
Lignes	Cadence
120 Wiltz - Redange-sur-Attert	60 / 120
121 Wiltz - Redange-sur-Attert	60 / 120
832 Redange-sur-Attert – Grass	30 / 60
934 Mersch - Redange-sur-Attert	30 / 60
950 Ettelbruck - Arlon	30 / 60

Redange: Lignes locales



Lignes	Cadence
131 Ettelbruck – Arsdorf	60 / 120
132 Ettelbruck – Kuborn	60 / 120
133 Ettelbruck - Esch-sur-Sure	60 / 120
141 Wiltz – Rambrouch	60 / 120
831 Petange – Steinfort	30 / 60
833 Greisch – Kleinbettingen	60 / 120
931 Mersch – Septfontaines	60 / 120
932 Mersch – Septfontaines	60 / 120
933 Mersch – Oberpallen	60 / 120
935 Ettelbruck – Rambrouch	60 / 120
936 Mersch – Grosbous	60 / 120
941 Ettelbruck – Tuntange	60 / 120
942 Ettelbruck – Oberpallen	60 / 120
961 Redange-sur-Attert (RL)	60 / 120

Redange: Détail





Téléchargement du dossier sur
rgtr.lu