

pour une évaluation neutre du projet Tram par un expert

Communiqué de Presse

Le Tram ou le Bus

Mythe et réalité

capacités de transport comparables - Ligne Gare centrale-Kirchberg :

Tram : 6.000 personnes par heure et direction

Autobus : 12.000 personnes par heure et direction

Plus le tram est petit, plus sa capacité de transport est réduite.

La **longueur initiale du Tram devait être 65 m**. Ce qui correspond à une capacité de 20 Trams par heure fois 450 passagers. Soit 9.000 passagers par heure et par direction. Le chiffre de 10.000 passagers par heure a été utilisé.

Comme la longueur du **Tram a dû être réduite de 65m à 45 m**, la capacité de transport a été réduite d'un tiers. Soit **6.000 personnes par heure** et direction pour le **Tram tel que finalement prévu**.

La cadence d'**un tram toutes les trois minutes est un frein considérable** pour les autres moyens de locomotion. Notamment parce que le **Tram freine mal et doit bloquer longtemps à l'avance les croisements**. Par exemple, à Innsbruck, un tram ne passe que toutes les 10 minutes afin que le trafic de voitures et de bus ne soit pas complètement bloqué. Avec une **cadence de 10 minutes** la capacité de transport serait de $6 * 300 \text{ personnes } (2/3 \text{ de } 450) = \mathbf{1.800 \text{ personnes par heure}}$ et direction.

Un Tram toutes les 3 minutes signifie (en moyenne) une interruption du trafic toutes les une minute et demi ! En sens inverse, il y a aussi un Tram. A ce jour, Luxtram ne communique pas combien de temps à l'avance les croisements doivent être libérés.

Comme planifié, le Tram constitue une énorme contrainte pour la circulation, et donc pour la qualité de vie et le développement économique de la ville de Luxembourg.

A titre de comparaison: les **Bus ont circulé, sans priorité absolue**, pratiquement **sans accidents** des années durant, sur l'avenue de la Liberté avec une **cadence d'un Bus toutes les 25 secondes**. Soit $60 \text{ (minutes)} * 2$ (un peu plus que 2 Bus par minute) = 120 Bus par heure et direction. Avec les **Bus** avec une capacité de **100 personnes** la capacité est de $(120 * 100)$ **12.000 personnes par heure** et par direction. Avec les **bus en harmonica de 150 personnes**, la capacité serait $(120 * 150) =$ **18.000 personnes par heure** et direction.

Donc la mise en service du Tram sur la ligne Avenue de la Liberté - Boulevard Royal induira une **perte en capacité de transport d'au minimum 12.000 – 6.000 = 6.000 personnes par heure** et direction.

Luxembourg est une ville en croissance rapide. Luxembourg ne pourra pas compenser la perte d'une capacité de transport de 6.000 personnes par heure sur une ligne vitale. En particulier, parce que le trafic individuel sera aussi fortement affecté par le Tram et ce au-delà de la proximité immédiate du réseau prévu pour le Tram.

Beaucoup de personnes idéalistes ont un **lien émotionnel fort avec le Tram**. Mais, terminer la construction et mettre en service un moyen de transport dont la capacité de transport est tout au plus la **moitié de la capacité de transport des lignes d'autobus existantes**, est malheureusement **contre-productif**. C'est **très regrettable, mais le Tram est malheureusement** sans raison d'être rationnelle.

Nous cherchons le **dialogue** avec les partisans du Tram. Nous aussi voulons une **politique de transport respectueuse de l'environnement**. Et nous rappelons que les **embouteillages causés par le Tram nuisent à l'environnement et à la santé des habitants et navetteurs**.

Dans le cadre des négociations de coalitions, nous prions Madame la Bourgemestre Lydie Polfer et Monsieur le Député Serge Wilmes de passer commande d'une **étude d'évaluation publique et neutre du projet Tram**. Et de faire **arrêter** jusqu'à la remise de cette étude, **les travaux et décisions relatifs au projet Tram**.

Luxembourg, le 12. octobre 2017

Asbl Innovatioun Öffentlechen Transport 2015

François Colling

Président

Mathias Foehr

Secrétaire

La suite prochainement sur www.iot2015.lu