

adresse postale:

BP 2718L-1027 Luxembourg

2a, place de Paris  
L-2316 Luxembourg  
[www.rer.lu](http://www.rer.lu)

tél. 46 35 63 49 31 81-1  
fax 40 07 73  
e-mail [rer @ rer.lu](mailto:rer@rer.lu)

## **Un Réseau Express Régional**

### **Propositions**

#### **pour une amélioration**

#### **des transports en commun**

### **Sommaire**

1. - RER Luxembourg a.s.b.l.	
1.1. - Qui sommes-nous ?	2
2. - Un RER pour notre pays, notre région ?	
2.1. - Les données du problème	3
2.2. - Quelle solution ont adoptée nos voisins ?	4
2.3. - Comment se présenterait un réseau express régional chez nous ?	5
2.4. - Un RER est-il réalisable chez nous ?	6
2.5. - Les avantages de cette solution	7
2.6. - Le coût pour notre pays	10
2.7. - Bilan	11
3. - Un RER à Luxembourg ?	
3.1. - Avantages pour notre capitale	12
4. - RER n'est pas synonyme de Métro	
4.1. - Quelques aspects de la question	14
5. – Vous voulez en savoir plus ?	
5.1. - Bulletin d'inscription	17

# **RER Luxembourg a.s.b.l.**

## **Qui sommes-nous?**

- Des particuliers, d'origine très variée et de professions les plus diverses.

Nous nous sommes rencontrés autour d'un double constat:

1. - Les conditions de circulation dans la capitale, le pays et la grande région sont loin d'être splendides. Les transports en commun actuels ne présentent pas d'alternative sérieuse aux déplacements individuels en voiture. Ils ne permettent d'atteindre les zones d'activités que par des détours, et les correspondances exigent des temps d'attente inacceptables. En plus, les transports en commun devraient relier directement au pays son centre administratif, commercial et scolaire.

2. – A ce jour, les solutions envisagées par les autorités sont peu convaincantes. Un projet prometteur, élaboré par un expert indépendant, a été écarté sans analyse sérieuse.

Après réflexions et discussions, nous avons constaté que le seul moyen de désenclaver la capitale - et de relier efficacement le centre et l'agglomération de la ville de Luxembourg à la région - est le prolongement des lignes de chemin de fer sous les principaux quartiers, créant ainsi un réseau continu de trains classiques. Il devra être complété par des réseaux d'autobus qui permettront la couverture en surface.

Un train classique offre une capacité de transport, une rapidité et une régularité que n'offre aucun autre moyen de transport.

Ce train n'aura pas de couleur politique : il ne sera ni noir ni rouge ni bleu ni vert. Mais ce sera un moyen opérationnel pour résoudre les problèmes urgents de circulation dans une région qui exige le déplacement journalier de plus d'une centaine de milliers de personnes.

Ainsi, nous avons décidé de créer

## **RER Luxembourg a.s.b.l.**

Ses objectifs sont formulés dans l'article 2 de ses statuts :

« L'association a pour objet de promouvoir le prolongement, essentiellement par voie souterraine, du système des chemins de fer classiques à travers la Ville de Luxembourg. De la sorte un Réseau Express Régional (R.E.R.) reliera de manière efficace la capitale au pays et à la grande région. Les réseaux d'autobus compléteront ce système. L'association est politiquement neutre. »

Le premier comité se compose comme suit :

Patrick Birden, président  
Ernest Wagner, vice-président  
Romain Lutgen, secrétaire  
Paul Reeff, trésorier  
Jean Kohl, membre  
Roger Geissler, membre  
Georges Theisen, membre  
Nico Bellion, membre

# Un Réseau Express Régional ( RER ) pour notre pays, pour la grande région?

## Les données du problème :



© rer.lu

Ecarter les navetteurs du territoire de la capitale semble être le souci principal des responsables de la circulation. Rien qu'à voir les colonnes de tôle qui déferlent sur la ville aux heures de pointe, cette réaction n'étonne pas. Les moyens pour y arriver : l'introduction du parking résidentiel et l'application de tarifs de stationnement dissuasifs sur tout le territoire de la Ville de Luxembourg. Les communes limitrophes seront bien obligées de suivre l'exemple.

Or, dans chaque voiture, il y a des êtres humains qui n'apprécient pas non plus cet aller-retour stressant. Mais, offrir aux navetteurs, autochtones et frontaliers, une alternative valable à la voiture privée semble à peine entrer dans les considérations d'une grande partie des responsables politiques. Qu'un chacun se débrouille ! Nous estimons que c'est une question de respect de la dignité humaine que de mettre à la disposition de ceux qui font tourner notre économie, qui contribuent largement à la richesse du pays, des moyens de transport efficaces et acceptables pour leurs trajets journaliers.

Une solution a été adoptée, il est vrai : - un train-tram serpentant sur quelques kilomètres de Dommeldange au Kirchberg ! Mais est-ce vraiment la solution appropriée pour résoudre les problèmes dans l'agglomération de la capitale (Cloche d'Or, les centres scolaires, ... les communes limitrophes), la vallée de l'Alzette, les autoroutes de Metz, d'Arlon, de Trèves, d'Esch, le bassin minier, la Ville du Nord ?

Ce qu'il nous faut, c'est une conception des transports en commun qui incite à laisser la voiture au garage et à utiliser des transports publics, de loin plus intéressants pour les utilisateurs.

A cela il y a des conditions toutefois : Les transports en commun doivent être plus rapides, plus fiables, plus confortables et plus sûrs que les moyens de transport individuels. Ils doivent permettre d'atteindre sa destination sans changements inutiles, donc sans temps d'attente exagérés.

## Quelle solution ont adoptée nos voisins ?

D'autres pays, qui connaissent les mêmes problèmes que le Luxembourg, ont fini par développer un Réseau Express Régional (RER) pour assurer la mobilité des navetteurs. Ce système semble parfaitement répondre aux critères ci-dessus. En effet, il permet d'amener rapidement et avec ponctualité un nombre important de voyageurs de la grande région dans le centre et les principales zones d'activités. (1)

**En Belgique**, le RER de la région bruxelloise, au service de 300 000 personnes par jour, continue à être développé. Il couvre un rayon de 30 km autour de la capitale. (2)

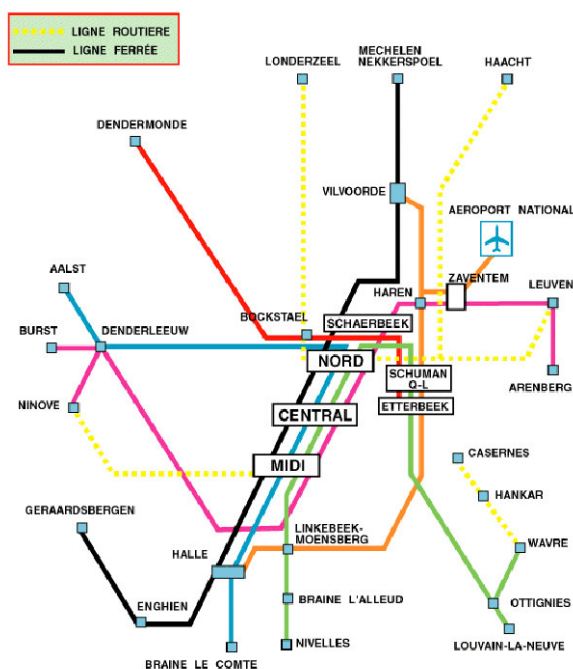
**En Suisse**, le RER Zürich a fait école : Bientôt 8 RER seront en service : Léman, Berne, Bâle, Argovie/Soleure, Zürich, St-Gall, Suisse orientale, Tessin. (3), (4)

**En France**, le trafic dans la région parisienne est inimaginable sans le RER. Le conseil Régional de Lorraine développe l'offre TER METROLOR. Dans d'autres régions, le RER est au stade de la planification. e.a : Régions Marseille, Lyon, Strasbourg, ... (5)

**L'Allemagne** a opté pour le concept de la S-Bahn, identique à celui du RER. A côté de Berlin, Munich, Leipzig, il y a, e.a : la S-Bahn Rhein-Main, la S-Bahn région Stuttgart (6)

**En Autriche**, à côté de la S-Bahn Wien, il y a un projet plus modeste qui est en voie de réalisation: Projekt S-Bahn Salzburg (7)

Nous en connaissons le principe, qui est simple :



Un train venant de la grande banlieue, de la région, traverse la ville, en majeure partie par voie souterraine, et poursuit sa route dans une autre direction. Il y a une interconnexion entre différentes lignes. Des trains confortables, rapides et à grande capacité, à un ou deux étages, amènent des voyageurs, qui descendent à différentes stations, en prennent d'autres pour continuer.

A partir de stations déterminées, il est possible d'atteindre sa destination directement par bus, dans les grandes villes également par métro ou par tram. Les réseaux qui font la couverture en surface sont évidemment bien agencés sur les réseaux ferroviaires.

Mais, s'il y a complémentarité et concertation, il n'y a pas d'interpénétration entre les réseaux.

à titre d'exemple : RER région bruxelloise (2.1)

(1) Google propose de nombreux sites sub RER (.be, .ch, .fr, ...) ou sub S-Bahn (.de, .at, ...) ; Encyclopédie : <http://de.Wikipedia.org> et <http://fr.Wikipedia.org> donnent des informations générales.

(2) [www.sncb.be](http://www.sncb.be), [www.eurobru.com](http://www.eurobru.com), [www.belrail.be](http://www.belrail.be), [www.navetteurs.be/rer](http://www.navetteurs.be/rer)

(3) [www.litra.ch](http://www.litra.ch) donne des informations générales et des détails sur les huit réseaux express régionaux suisses.

(4) [www.s-bahn-bern.ch](http://www.s-bahn-bern.ch), [www.geneve.ch](http://www.geneve.ch) (rechercher : RER), [www.tpg.ch](http://www.tpg.ch) (Internet+TPG),

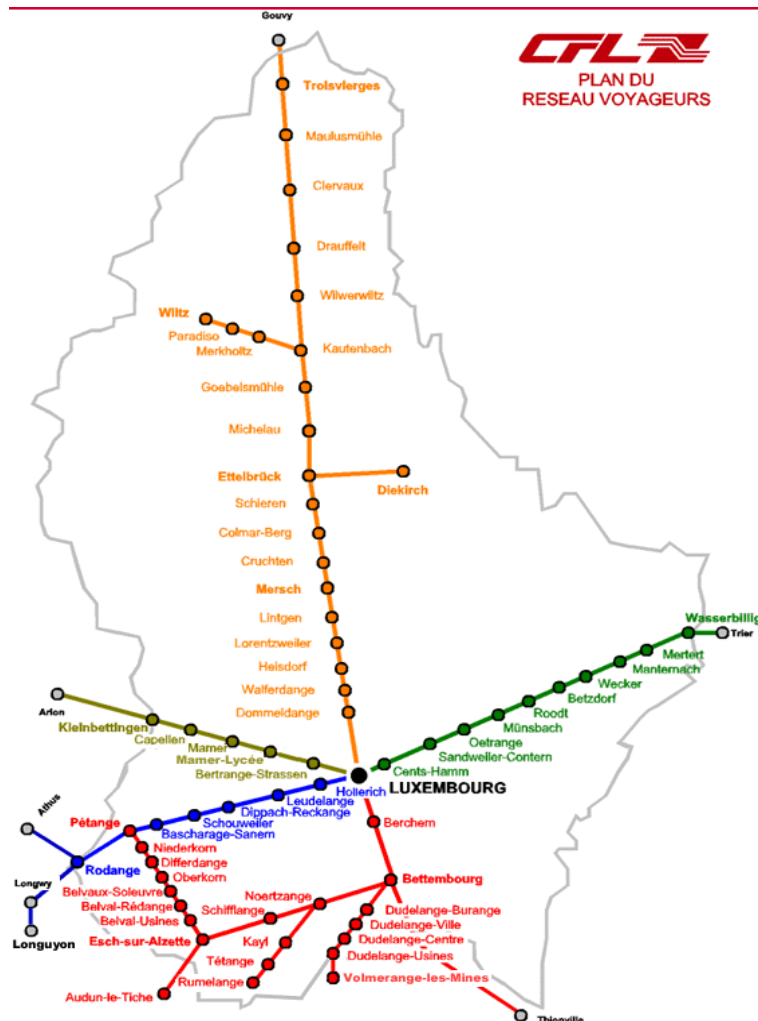
(5) [www.ratp.fr](http://www.ratp.fr), [www.cr-lorraine.fr](http://www.cr-lorraine.fr) (sub grands dossiers), [www.allmarseille.com/rer.php3](http://www.allmarseille.com/rer.php3), <http://mitglied.lycos.de/gonot/metro-lyon.html>, <http://mitglied.lycos.de/gonot/rer-strasbourg.html>

(6) [www.bahnen.de](http://www.bahnen.de), [www.bahn.de](http://www.bahn.de), [www.uni-protokolle.de/lexikon/s-bahn\\_Rhein-Main.html](http://www.uni-protokolle.de/lexikon/s-bahn_Rhein-Main.html), [www.bahn.de/konzern/holding/regio\\_hessen](http://www.bahn.de/konzern/holding/regio_hessen) (espacement = \_), [www.s-bahn-stuttgart.de](http://www.s-bahn-stuttgart.de),

(7) [www.s-bahn-salzburg.at](http://www.s-bahn-salzburg.at)

## Comment se présenterait un tel réseau dans notre région ?

Réseau CFL, voir :  
[www.cfl.lu/fr/rail/horaires](http://www.cfl.lu/fr/rail/horaires)



© Photos CFL

En transposant les expériences de nos voisins, nous devons évidemment tenir compte des données historiques, socio-économiques et topographiques de chez nous.

Mais, à partir du réseau classique des CFL, un RER est réalisable sans trop de problèmes :

- Les chemins de fer classiques desservent les principaux axes, nord-sud et est-ouest. Ils traversent aussi la capitale, en partie sous terre, créant des lignes diamétrales dépassant les frontières.

Le schéma ci-dessus n'indique pas encore l'essentiel :

- la liaison directe nord-sud de la Gare Centrale vers Eich, sous le Centre et le Limpertsberg,
- l'embranchement vers l'est à la hauteur de la Côte d'Eich, sous le Kirchberg, en direction du Findel.

Cette perspective offre aux voyageurs une douzaine de stations sur le territoire de la Ville de Luxembourg et n'oblige plus de prendre nécessairement sa correspondance à la Gare Centrale. Le Centre avec la vieille ville, le Limpertsberg, le Kirchberg et le Findel sont directement reliés au pays et à la grande région.

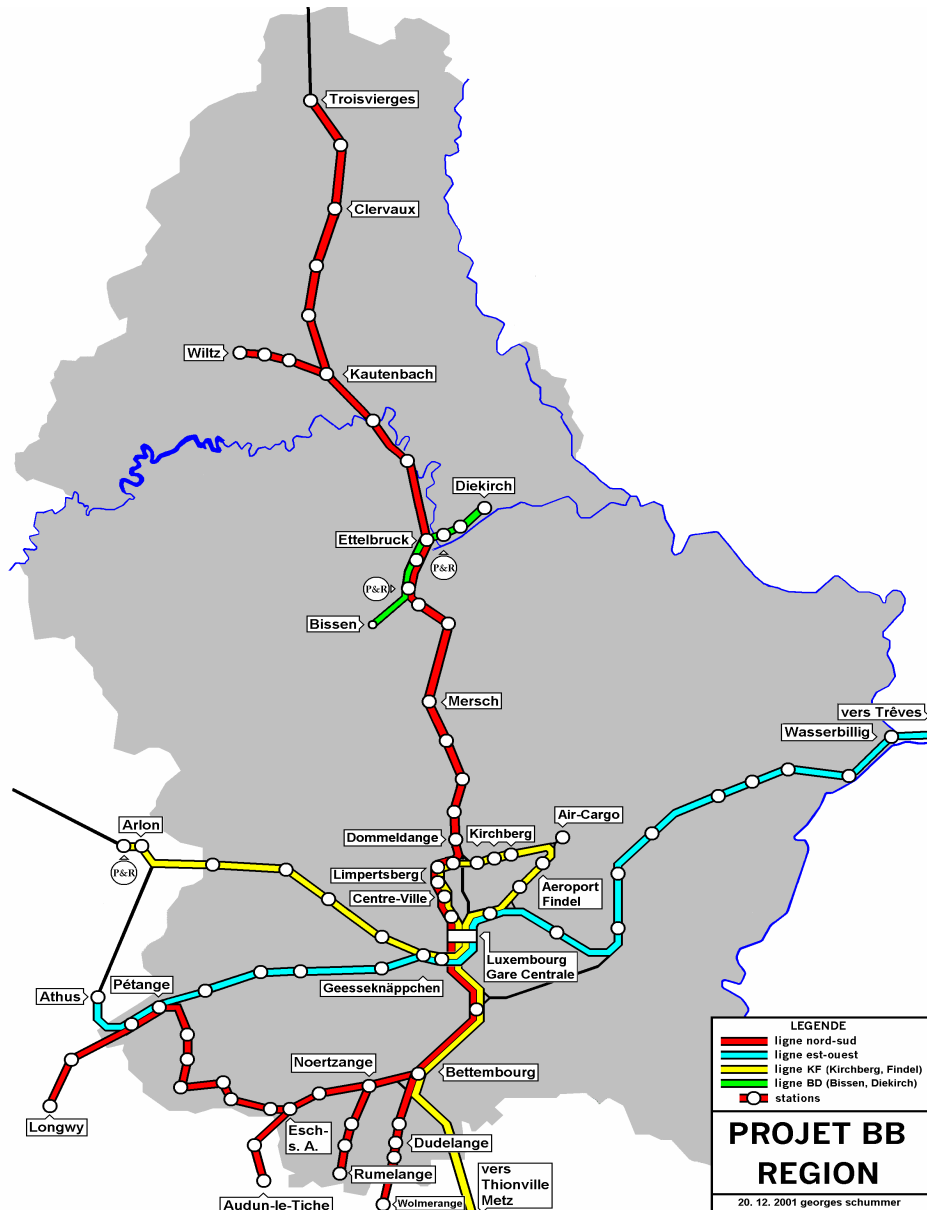
A partir des axes de chemins de fer, des autobus permettront d'arriver à destination directement. Les réseaux d'autobus sont à concevoir de façon à couvrir le territoire tout en reliant, en passant, plusieurs lignes de train.

Ainsi l'attente de correspondances est réduite au minimum et ne rend plus inefficace le gain de temps obtenu grâce à la rapidité et à la ponctualité des trains classiques.

## Une telle solution est-elle réalisable chez nous ?

- Bien sûr que oui !

- L'étude Bus-Bunn (Bus-Train) de Georges Schummer, ing. dipl. civil, l'a bien démontré.



© Georges Schummer

Le projet complet peut être consulté et  
déchargé (gratuitement) sur [www.busbunn.net](http://www.busbunn.net).

Cette étude a déjà été présentée en 1999 par son auteur. A cette époque, peu de gens en ont compris la portée. Ainsi, malheureusement, elle n'a pas été sérieusement prise en considération par les responsables politiques pour la planification de la mobilité dans le pays.

A la lueur de ce qui se réalise chez nos voisins, le « Projekt Bus.Bunn » devrait être jugé à sa juste valeur : Il part des réflexions qui s'y font depuis quelques années et qui commencent à porter leurs fruits : RER et S-Bahn permettent aux navetteurs de gagner rapidement et sans problème leur lieu de travail et de rentrer sans stress aux heures de pointe.



## Le coût de cette solution pour le pays:

Notre pays peut-il se payer un tel système de transports en commun?

© Fotos Armand Schilling



*Les trains ne sont pas exposés aux aléas de la circulation routière.*

La modernisation et l'adaptation des réseaux CFL aux nouveaux besoins sont urgentes. Elles sont en voie d'exécution, de programmation ou de planification. L'acquisition de matériel de transport se réalise peu à peu ou est prévue à moyen terme. Des orientations irréversibles n'y sont pas encore faites.

© Fotos Armand Schilling



*Sur la chaussée, des bandes sont à réserver aux autobus pour autant que possible.*

Les réseaux d'autobus ne nécessitent pas d'infrastructures compliquées, donc pas d'investissements trop coûteux. Ils ont l'avantage de pouvoir être adaptés sans trop de problèmes à de nouvelles situations.

Reste le creusement et l'aménagement des tunnels :

Voilà des travaux qui demandent des dépenses non négligeables. Or, ce sont là des coûts qui permettent de créer un système de transports en commun destiné à répondre aux exigences de toute une région, non seulement de notre territoire. En effet, il y a interdépendance : Avec plus de frontaliers que d'autochtones au travail, nous ne pourrons plus nous désintéresser de cet aspect. Pour bientôt plus de 200 000 navetteurs - résidents compris - , c'est un investissement pour l'avenir de notre pays et de la grande région. Ce n'est donc pas un luxe.

## Le Bilan:

Par quelque 7 km de tunnels sous la Ville de Luxembourg ( en 3 tranches), il est possible de compenser le handicap de notre système ferroviaire et de créer des lignes diamétrales qui traversent notre capitale et se prolongent jusque dans les régions frontalières. Ainsi, elles constituent un complément convaincant à notre réseau routier, menacé sinon par l'effondrement.

Les capacités de transport d'un système RER qui est au point, complété par des réseaux de bus bien organisés, offrent aux navetteurs une plus grande efficacité – la rapidité, la régularité, le confort et la sécurité – que ne peut offrir la voiture individuelle.

A l'instar de ce qui se passe dans d'autres villes, nous renoncerons, pour nos déplacements journaliers, à la voiture, aux embouteillages réguliers, aux retards énervants, aux retours épuisants et ... aux pertes économiques qui en résultent.

© Fotos Armand Schilling



*Qui ne préférerait pas ce moyen de transport pour ses trajets journaliers, moins coûteux que la voiture privée :  
Intérieur 1<sup>ère</sup> classe des nouvelles rames TER-2-Nng*

Pour finir, un point de vue qui n'a pas été abordé mais qui devrait donner matière à réflexion :

La Ville de Luxembourg ne répondrait-elle pas mieux à sa fonction de point de cristallisation de la grande région si le pays se dotait d'un système de transport de cette envergure ?



# Avantages d'un Réseau Express Régional pour la Ville de Luxembourg

Il est vrai que le but principal du RER est la liaison directe et rapide de la capitale et de son agglomération avec les différentes parties du pays et la grande région. Il n'en est pas moins important de souligner quelques aspects particuliers concernant le territoire de la Ville de Luxembourg.



© rer.lu

Actuellement, des colonnes de bus chargent les élèves de l'enseignement post-primaire à la gare centrale pour les amener à travers la ville jusqu'aux lycées du Limpertsberg. Or, un train qui passerait sans encombrement sous la ville pourrait les déposer directement au Rond-Point Schumann ou à la hauteur du Lycée de Garçons, des lycées techniques et du Centre universitaire. Un train qui s'arrêterait à la hauteur du Geesseknäppchen leur permettrait de regagner leur lycée sur un pont qui enjamberait la pénétrante de l'autoroute d'Esch. L'Ecole européenne profiterait d'un accès direct par train sous le Kirchberg. De même, l'Université du Luxembourg établie sur deux sinon trois sites a besoin d'une liaison rapide.

Ainsi, des trains qui desserviraient ces centres scolaires permettraient de réduire le trafic chaotique actuel des bus et des voitures privées.

Pour les commerçants de la Ville et leurs clients, un RER représente des avantages non négligeables. Accessible directement par train, le Centre Ville serait plus attractif. Les clients auraient à nouveau envie de venir en Ville au lieu de se rendre dans les supermarchés des environs. Un arrêt de train dans le centre inciterait touristes et passants à s'y attarder et redonnerait vie à la capitale.

Rappelons à ce sujet les paroles du professeur Brändli tenues lors d'une conférence en octobre 2003 : « Eine Lösung des luxemburgischen Verkehrsproblems ohne direkte Einbindung des Stadtzentrums gibt es nicht. » (1)

---

(1) Une solution au problème luxembourgeois de la circulation n'est pas possible sans l'intégration directe du Centre-Ville [de la capitale].



© rer.lu

Pour le Kirchberg une liaison par Réseau Express Régional serait une solution idéale.

En 2020, le Kirchberg accueillera, selon les estimations, environ 37 000 travailleurs, fonctionnaires européens, employés de banques, ... Une bonne partie des salariés sont des frontaliers. Trouvant une liaison directe par train, depuis Thionville, Arlon ou Trêves, vers leur lieu de travail, ils seront nombreux à laisser la voiture au garage et à prendre le train.

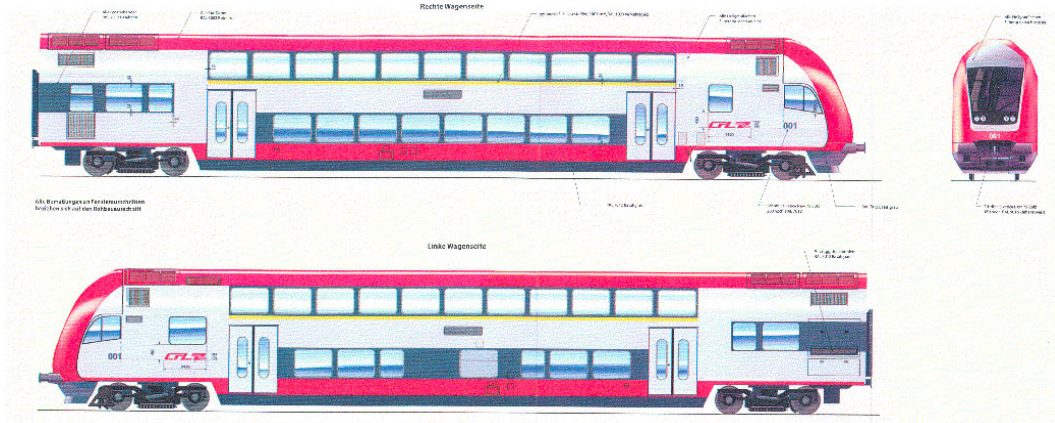
Le quartier du Kirchberg continue à se développer sur un autre plan : Les services de santé et de gériatrie, les lieux de culture et de loisirs, les sports et le commerce attirent de nombreux visiteurs, sans compter les résidents dans les îlots prévus pour l'habitation. Une liaison directe par train l'intégrerait dans le pays sans surcharger le réseau routier.

Signalons que les habitants des quartiers Kirchberg, Kiem et Weimershof, qui ont participé aux groupes de travail concernant le plan de développement de leur quartier, se sont exprimés pour un train souterrain au lieu d'un tramway au boulevard Kennedy.

Ces mêmes réflexions comptent pour la zone d'activités Cloche d'Or également. Plus de 30 000 personnes y travailleront dans une vingtaine d'années. En plus, des immeubles pour l'habitation y sont prévus.

## n'est pas un réseau de métro

Nous voudrions d'emblée insister sur le fait que le projet RER (S-Bahn, en Allemagne) prôné par notre association ne peut être confondu avec un réseau de métro urbain tel que nous le connaissons dans les grandes métropoles Paris, Londres, Berlin et autres, mais qu'il s'agit par contre de lignes de chemin de fer classiques traversant la ville, intégrées dans le réseau des chemins de fer régionaux.



© CFL

Le nouveau matériel roulant des CFL fait gagner en capacité de transport et en confort.

Le RER empruntera les passages souterrains imposés par le relief de la ville de Luxembourg et par les pentes maximales pour ce type de matériel. Les tunnels ferroviaires sont prévus uniquement là où une voie souterraine s'avère être la solution optimale pour une desserte efficace et rationnelle.

A Luxembourg, la longueur totale des tunnels creusés en sous oeuvre se réduit à plus ou moins 7 km, en trois parties, entrecoupées de tronçons à ciel ouvert.

À ce propos, n'oublions pas que le projet « Modul K » avec son train-tram, propagé par le Ministère des Transports sur le territoire de la ville de Luxembourg, prévoit également  $\pm 6$  km de tracé souterrain avec 5 haltes souterraines, dont la fameuse station Schoettermarial, une halte en pente de 6% et à 30 m de profondeur! Or, ce projet n'inclut même pas le rattachement du centre ville au rail, rattachement pourtant vital et indispensable!

Le réseau ferroviaire régional et sa traversée souterraine de l'avenue de la Liberté, du Centre Ville, du Limpertsberg et du Kirchberg constitueraient en somme la colonne vertébrale du trafic de passagers. La flexibilité pour la desserte des quartiers à partir des stations RER serait confiée aux autobus ! Ensemble avec un tracé révisé des lignes actuelles de bus, ces lignes de RER à haute capacité délesteraient sensiblement les avenues actuellement surchargées par le passage incessant des bus, reliant la Gare Centrale au centre Aldringen et au Limpertsberg avec ses lycées.

Les réseaux de bus sont facilement adaptables aux besoins. La prétendue flexibilité d'un réseau de train-tram, par contre, n'est que toute relative. On n'adapte pas le tracé des rails tous les cinq ans à des besoins qui évoluent. Cela ne veut pas dire qu'un tracé de tram, indépendant du réseau ferroviaire, ne soit pas imaginable sur un axe important non desservi par le train. Il pourrait offrir une plus grande capacité de transport là où celle des bus ne suffit pas.

Les stations RER, telles que celles proposées p.ex. dans le projet Bus-Bunn de l'ingénieur dipl. en génie civil, M. Georges Schummer, ne sont que de simples quais

souterrains de chemin de fer. Ils sont desservis directement à partir de la chaussée par des ascenseurs performants, très rapides, lumineux et faciles à surveiller. Ces stations n'imposent pas aux usagers les interminables déplacements souterrains caractéristiques des stations de métros urbains (ex : Forum Les Halles à Paris!). D'ailleurs, actuellement, le projet BB concrétise pour le mieux l'idée phare du RER à Luxembourg.

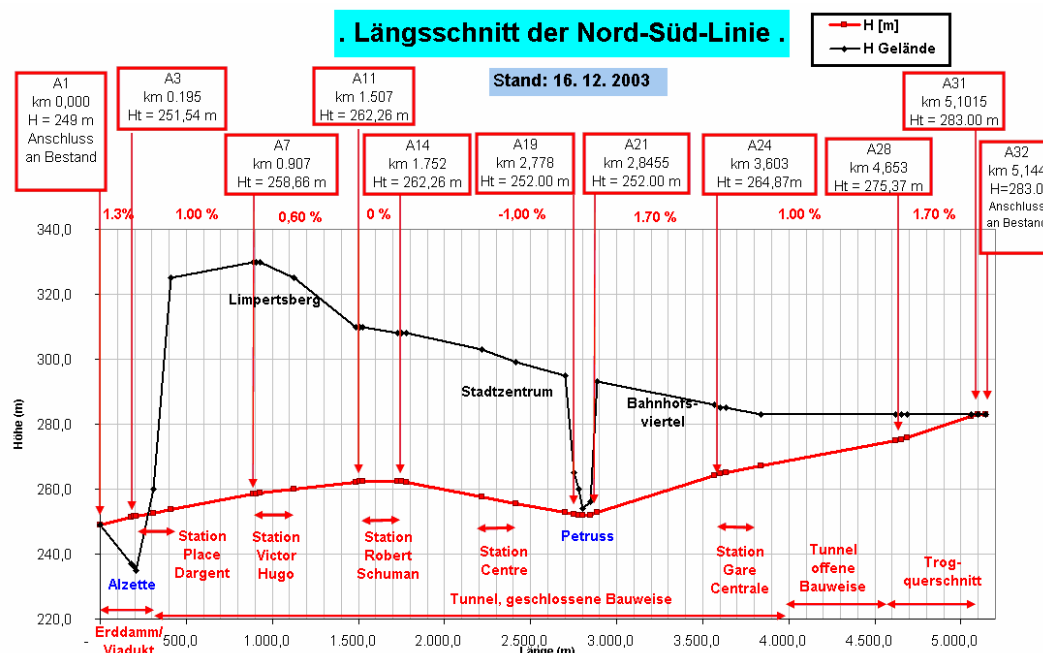
D'après la certification d'une des plus prestigieuses firmes d'ascenseurs internationales, ni la construction, ni le fonctionnement ni la performance requise des ascenseurs ne posent problème. La rapidité du transfert direct de la chaussée aux quais situés en moyenne à une profondeur de 40 m (temps de parcours maximum : 15 secondes) est de loin supérieure à celle des escaliers mécaniques. L'étude estime que leur capacité pourrait encore être augmentée par rapport à celle du projet initial BB. Les ascenseurs seraient donc du type Saint Esprit - Grund, mais en version améliorée, plus moderne, mieux éclairée et plus rapide. Comme celui-ci n'est pas boudé par le grand public, mais au contraire très fréquenté, il est difficile de faire croire à un manque d'acceptation des ascenseurs de la part de la population!

Le grand avantage d'un RER dans le contexte luxembourgeois serait celui d'être un système d'une seule coulée, utilisant uniquement le matériel roulant du chemin de fer classique, d'ailleurs en passe d'être complété ou remplacé par un matériel moderne, de confort et de capacité accrus. Il n'y a qu'à voir les nouvelles rames à 2 étages.

Un même type de courant (alternatif, 50 Hz) et un niveau de tension unique (25 kV), sauf liaison vers Arlon (actuellement 3kV et courant continu), limitera le nombre de types de matériel de traction à acheter et simplifiera, à capacité de transport supérieure, la gestion du réseau.

D'un autre côté, le train classique n'est pas impliqué dans la circulation routière et piétonne en ville comme le train-tram, qui nécessite une conduite à vue, même en site propre. Le système de signalisation et de commande sera le même que celui du train normal. Il n'y aura pas les perturbations inévitables provoquées par le train-tram qui se répercutent sur le réseau dans sa totalité!

Rappelons que, contrairement à certaines affirmations, il n'est pas prévu de faire traverser les tunnels du Centre Ville et du Kirchberg par les trains de marchandises. Ils continueront à emprunter le tracé habituel.



© Georges Schummer Projekt Bus-Bunn



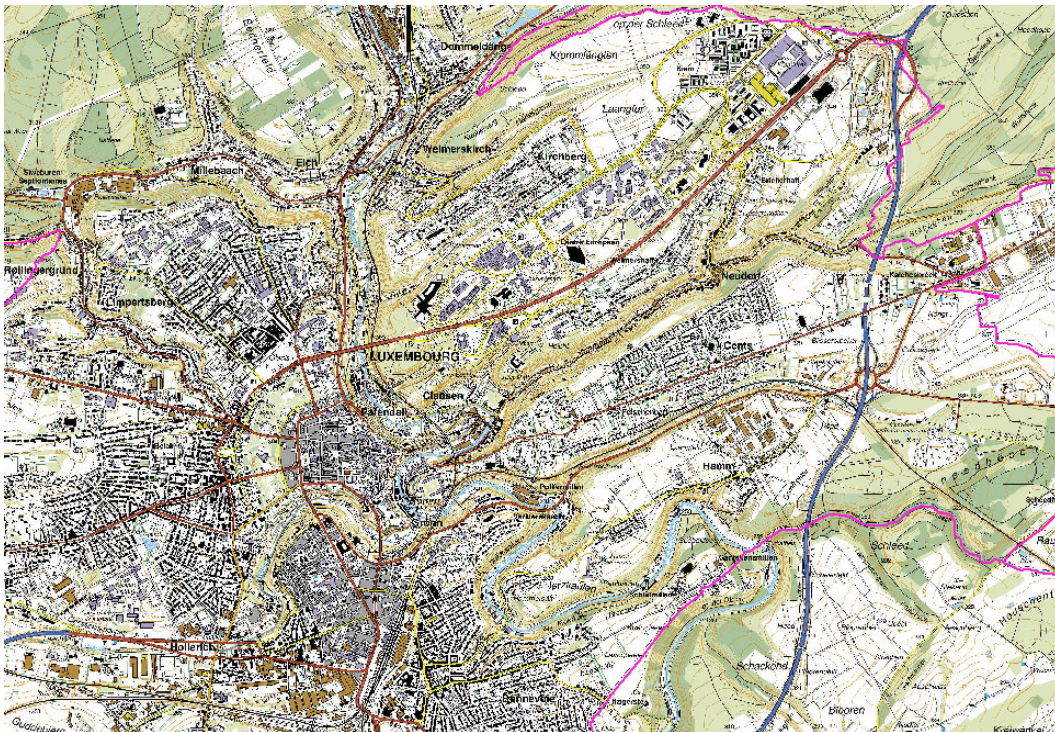
Sur le plan technique, précisons que toutes les pentes calculées pour les tracés RER ne dépasseront pas les 2,5%, permettant ainsi partout l'utilisation du matériel de train classique. D'ailleurs, une étude récente montre que ces pentes pourraient même être réduites moyennant une dépense supplémentaire minime.

Le creusement des tunnels ne pose pas de problèmes techniques majeurs : Le forage des tunnels en sous œuvre, en galerie, dans la roche stable et uniforme de la Ville est plus aisé – et moins coûteux – que celui de certains tunnels routiers actuellement en construction dans des terrains géologiquement compliqués. En surface, les nuisances de chantier lors du forage sont minimales, comparées à celles occasionnées par la construction d'un train-tram.

Au Kirchberg, le tracé souterrain prévu pour un RER jusqu'à l'actuel site de LUX-EXPO et de là, principalement à ciel ouvert, jusqu'au Findel, permet une desserte plus ciblée des zones à forte affluence. Ce tracé ne serait pas forcé de suivre celui du boulevard Kennedy, qui est seulement tangentiel au plateau du Kirchberg.

L'avantage de relier directement la gare, le centre Ville et le Kirchberg au pays et à la grande région, sans que l'usager ait à changer de train, catalysera fortement l'attrait de ce moyen de transport public.

Le Geesseknäppchen avec sa forte concentration scolaire serait facilement relié à la station ferroviaire par un pont piétonnier couvert, avec tapis roulant, traversant l'actuelle pénétrante de l'autoroute d'Esch.



© Administration du Cadastre et de la Topographie Luxembourg, <http://www.etat.lu/ACT/>,  
autorisation du 18.11.04

En somme, par un matériel unique, un RER offrirait ainsi, d'un seul coup, le raccordement direct du Centre Ville, du Kirchberg, de l'aéroport et des centres scolaires Limpertsberg et Geesseknäppchen aux réseaux des chemins de fer, national et international !



adresse postale: BP 2718 L-1027 Luxembourg

2a, place de Paris  
L-2316 Luxembourg  
[www.rer.lu](http://www.rer.lu)

tél. 46 35 63 49 31 81-1  
fax 40 07 73  
e-mail rer @ rer.lu

## Bulletin d'inscription

Le 1er juillet 2004, une association dénommée R.E.R. LUXEMBOURG a.s.b.l. (RER.LU) a été créée par des citoyens soucieux de faire doter enfin notre pays d'un système de transports en commun efficace et confortable, susceptible d'évoluer et de répondre encore aux exigences dans un quart de siècle."

L'Article 2 des statuts prévoit ainsi l'objet social : « L'association a pour objet de promouvoir le prolongement, essentiellement par voie souterraine, du système des chemins de fer classiques à travers la Ville de Luxembourg. De la sorte un Réseau Express Régional (R.E.R.) reliera de manière efficace la capitale au pays et à la grande région. Les réseaux d'autobus compléteront ce système. L'association est politiquement neutre.»

Les membres-fondateurs (Patrick Birden, Marco Breyer, Corinne Cahen, Roger Geissler, Jean Kohl, Marc Kremer, Romain Lutgen, Albert Noesen, Paul Reeff, Georges Theisen, Guy Urbin, Ernest Wagner) sont d'avis que seul un système tout-train assure l'attractivité, l'efficacité, la rapidité et la capacité de transport indispensables aux besoins des transports collectifs actuels et futurs. Ils estiment que la faisabilité technique et fonctionnelle d'un tel système, ainsi que la supériorité du rapport qualité-prix face aux variantes sont clairement établies par l'étude Bus-Bunn.

Cotisation : € 10 par personne [ personnes morales : € 25,- ]  
à verser sur le C.C.P.L : LU36 1111 2311 7019 0000 de R.E.R. LUXEMBOURG a.s.b.l.

---

A retourner à	R.E.R. Luxembourg a.s.b.l.
adresse postale :	BP 2718 L-1027 Luxembourg
ou, par e-mail,	à rer @ rer.lu

Je soussigné(e) .....

profession (facultatif) .....

demeurant à .....

.....

e-mail .....

(adresse e-mail, si possible, ce qui nous permettra l'envoi régulier d'informations)

déclare vouloir adhérer à R.E.R. Luxembourg a.s.b.l.

date

(signature)