

# brèves DE COULOIR

Le bulletin d'information du groupe de travail «couloirs pour bus»

| septembre 10 **02**

Chers lecteurs,

Le groupe de travail «couloirs pour bus» souhaite apporter sa contribution pour atteindre l'objectif politique d'un modal-split de 25/75 en moyenne nationale d'ici 2020. Une part importante des transports en commun revient à la route où la réalisation de nouvelles infrastructures est plus facile que sur les voies ferrées. Néanmoins, ce groupe de travail est de plus en plus confronté aux réticences des riverains comme des automobilistes qui voient dans la mise en place des infrastructures favorisant les transports en commun sur route, une pénalisation du trafic individuel, soit par une perte de places de stationnement pour les résidents, soit par une gêne de la circulation pour les usagers de la route empruntant les mêmes itinéraires que les bus.

Soyez rassurés, le groupe de travail ne cherche nullement à donner la priorité aux transports en commun aux dépens du trafic individuel mais il entend mettre en place des solutions avantageuses pour les bus tout en maintenant un haut niveau de service pour le trafic individuel. Dans ce bulletin, nous vous démontrerons que ces préjugés ne sont pas fondés. Les projets récents ont révélé que le développement des bus n'entraîne pas automatiquement un ralentissement des autres usagers de la route, mais bien au contraire, que dans beaucoup de cas, les automobilistes profitent eux aussi des solutions mises en place pour les transports en commun.

Aux endroits sensibles à la formation d'embouteillages et particulièrement à l'approche des carrefours, deux possibilités sont en principe envisageables pour favoriser les transports en commun. L'aménagement d'une voie réservée leur permettant de circuler en site propre et l'application de mesures destinées à fluidifier l'ensemble de

la circulation tout en accélérant la progression des transports en commun. Les solutions mises en place comportent souvent une combinaison de ces deux démarches variant en fonction du type d'aménagement (carrefours giratoires, carrefours réglementés par des feux tricolores).

À l'approche des carrefours giratoires, la construction de by-pass permet de réduire la longueur des files d'attente. À l'approche des carrefours réglementés par des feux tricolores, les solutions favorisant les transports en commun sont différentes et pénalisent peu le trafic individuel. Lorsqu'on est en présence d'un couloir réservé, une boucle de détection enfouie dans la chaussée déclenche, à l'approche des bus, une signalisation adaptée des feux du carrefour.

Le feu pour les voitures circulant dans la même direction que les bus, passe au rouge et le carrefour est dégagé. Le bus peut ainsi traverser le carrefour sans gêne et retrouver son couloir réservé de l'autre côté ou s'insérer dans la circulation normale. Ainsi, les bus avancent plus vite dans les files de circulation du matin et du soir.

Lorsque le gabarit de la route ne permet pas l'aménagement d'un couloir réservé aux bus, les chauffeurs de bus ont la possibilité d'allonger la phase verte à l'approche du carrefour pour pouvoir le traverser plus vite. Cette solution accélère le trafic circulant dans la même direction, alors que le trafic venant des routes secondaires est légèrement pénalisé. Une partie de ce bulletin est consacrée aux mesures mises en place en faveur des autobus de ligne.

Je vous souhaite une agréable lecture.

Georges Molitor  
Président du groupe de travail  
«couloirs pour bus» et Directeur de  
l'Administration des ponts et chaussées



## Sommaire

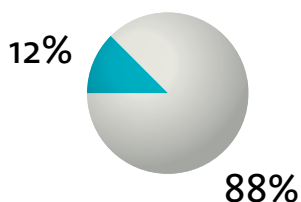
page 2	/////
<b>Objectifs nationaux et efforts à fournir</b>	
page 3	/////
<b>Principe de la cohabitation entre modes de transport</b>	
page 4	/////
<b>Les trois pôles de développement</b>	
page 5	/////
<b>Pénétrantes vers la Ville de Luxembourg</b>	
page 8	/////
<b>Vue d'ensemble de la Région Sud Gare routière de Kayl</b>	
page 9	/////
<b>Les projets sur la N31 à l'approche du site de Belval</b>	
page 10	/////
<b>La loi du 21 décembre 2009 relative au régime des permissions de voirie</b>	
<b>Quatre projets réalisés</b>	



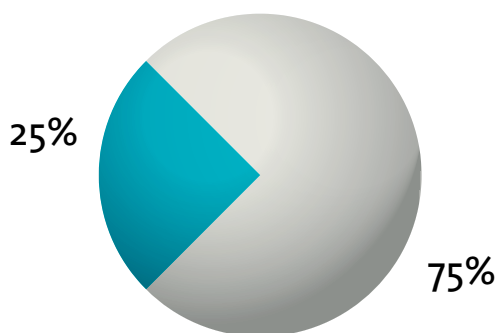
MINISTÈRE  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
ET DES INFRASTRUCTURES  
Administration des ponts et chaussées

## Objectifs nationaux et efforts à fournir

### PARTAGE MODAL EN 2002



### OBJECTIF POLITIQUE À L'HORIZON 2020



(source IVL)

Face à l'intention déclarée des pouvoirs politiques de vouloir atteindre un taux de répartition des déplacements entre transport en commun et trafic individuel motorisé de 25/75% d'ici à l'horizon 2020 et face à une augmentation continue du trafic due à une croissance de la population et à une augmentation sensible du nombre d'emplois combinées à un flux croissant de pendulaires et surtout de frontaliers, il convient de doubler la part modale actuelle, de tripler le nombre de passagers des

transports en commun et, parallèlement, à une majoration de 20% du trafic individuel motorisé.

Dans cette optique, les transports en commun en général et les transports en commun par bus en particulier, devront revêtir à l'avenir un rôle de plus en plus important dans la mobilité quotidienne.

Dans ce contexte, des efforts non négligeables restent à fournir afin de

contribuer à une augmentation de la part modale et ainsi à améliorer la qualité de vie de tous.

Le groupe de travail «couloirs pour bus» contribue à sa manière à la promotion des transports en commun, par l'intermédiaire de la planification et de la réalisation de l'infrastructure nécessaire à la priorisation des transports en commun routiers sur le réseau routier étatique.

1 bus articulé



= 80 voitures particulières



## Principe de la cohabitation entre modes de transport

Le groupe de travail «couloirs pour bus» a pour objectif de concevoir et de réaliser des projets en vue de la priorisation des bus sur le réseau routier. Lors des études menées au sein du groupe, une attention toute particulière a été portée pour garantir, outre un avantage pour les bus, une cohabitation harmonieuse entre les différents modes de transport.

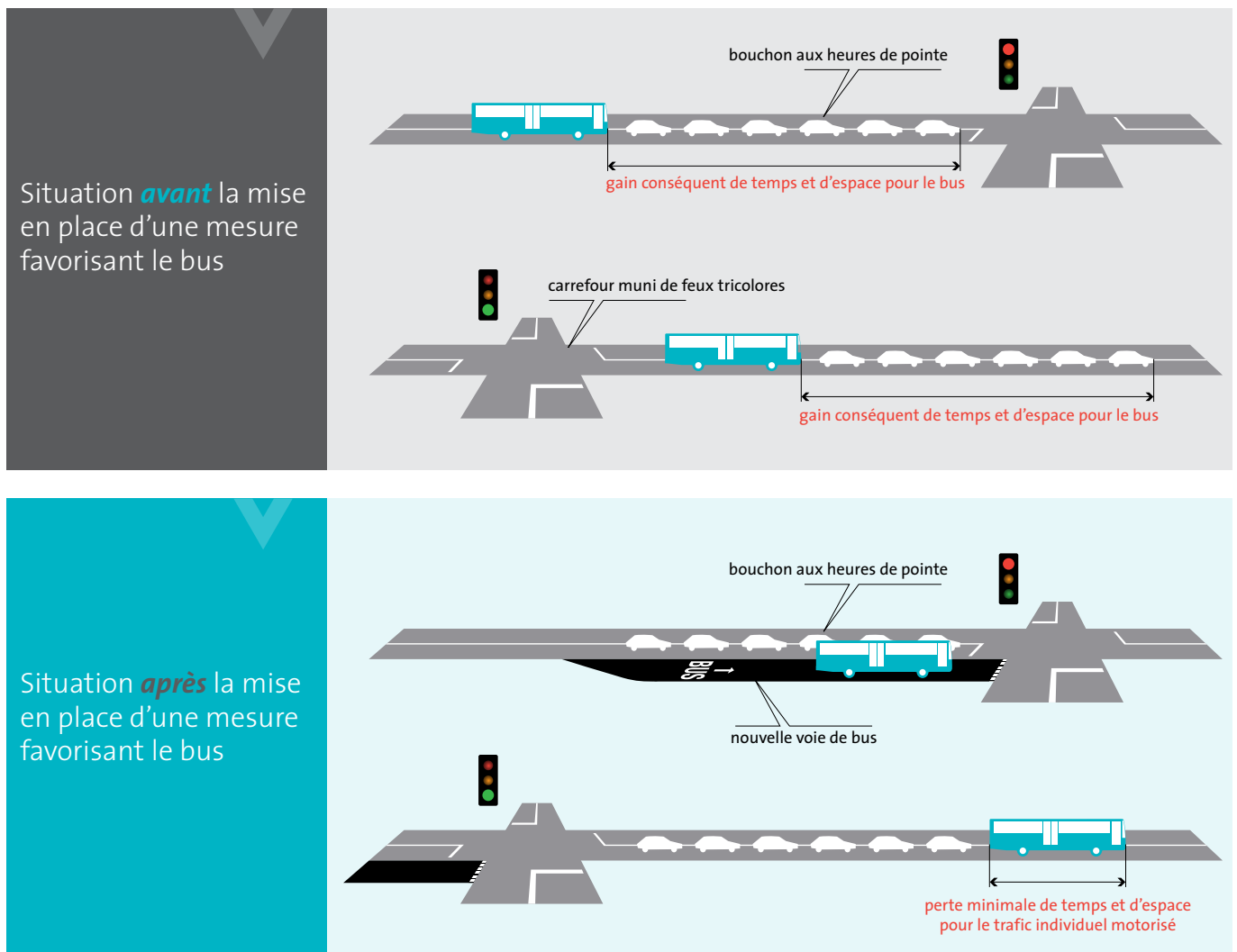
Le principe d'une cohabitation harmonieuse entre les différents modes de transport, voiture et bus notamment, implique que les mesures préconisées soient avantageuses pour les transports en commun routiers tout en limitant leur impact sur le trafic individuel. De ce fait, les propositions

du groupe de travail s'appliquent principalement aux heures de pointe et uniquement aux endroits sujets à une forte congestion du trafic.

La favorisation des bus aux heures de pointe, n'implique généralement qu'un léger désagrément pour les automobilistes, comme on peut par exemple le constater pour les carrefours équipés de sas pour les bus (voir illustration). Ces sas permettent uniquement aux bus de se rapprocher au plus près d'un croisement, dans la majorité des cas équipé d'une signalisation tricolore dite intelligente, afin de ne pas rester coincé dans la file.

Ce dispositif permet aux bus de gagner un temps précieux, et n'a comme conséquence qu'une légère perte de temps pour les automobilistes.

De plus, les travaux menés au sein du groupe visent à obtenir une situation cohérente et harmonieuse pour tous les acteurs du trafic. Ainsi, les traversées de localités sont traitées de manière à garantir, d'une part un avancement des bus et d'autre part la satisfaction des besoins des riverains en terme de confort et de sécurité.



## Les trois pôles de développement

En accord avec les objectifs du programme directeur de l'aménagement du territoire et en vue de réaliser les visions de l'IVL, notamment l'objectif d'un modal-split de 25/75 d'ici 2020 dans la moyenne nationale, le travail du groupe de travail «couloirs pour bus» est focalisé sur les trois grands pôles de développement du Grand-Duché de Luxembourg que sont la Nordstad, la Région Sud et la Ville de Luxembourg et ses communes limitrophes.

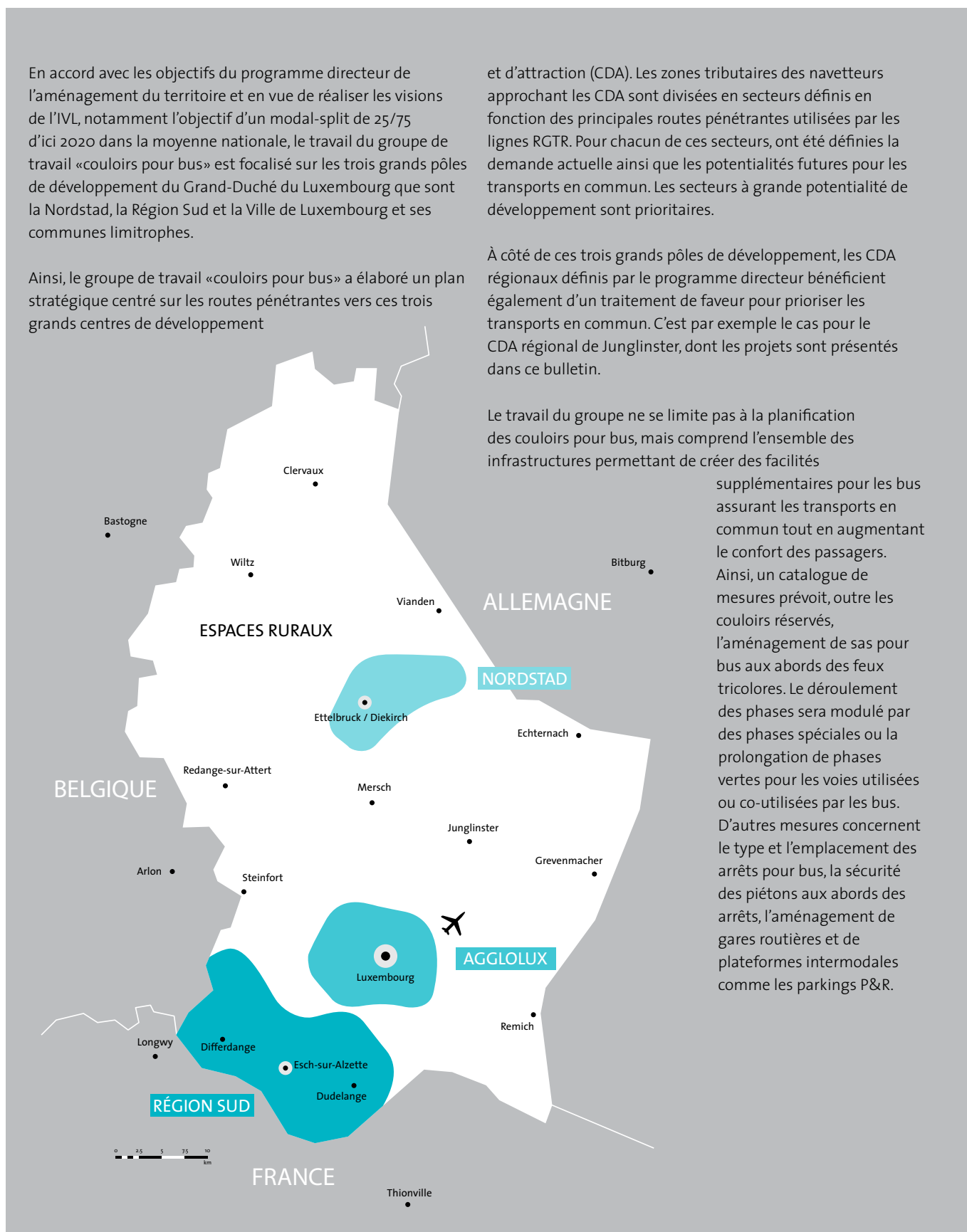
Ainsi, le groupe de travail «couloirs pour bus» a élaboré un plan stratégique centré sur les routes pénétrantes vers ces trois grands centres de développement

et d'attraction (CDA). Les zones tributaires des navetteurs approchant les CDA sont divisées en secteurs définis en fonction des principales routes pénétrantes utilisées par les lignes RGTR. Pour chacun de ces secteurs, ont été définies la demande actuelle ainsi que les potentialités futures pour les transports en commun. Les secteurs à grande potentialité de développement sont prioritaires.

À côté de ces trois grands pôles de développement, les CDA régionaux définis par le programme directeur bénéficient également d'un traitement de faveur pour prioriser les transports en commun. C'est par exemple le cas pour le CDA régional de Junglinster, dont les projets sont présentés dans ce bulletin.

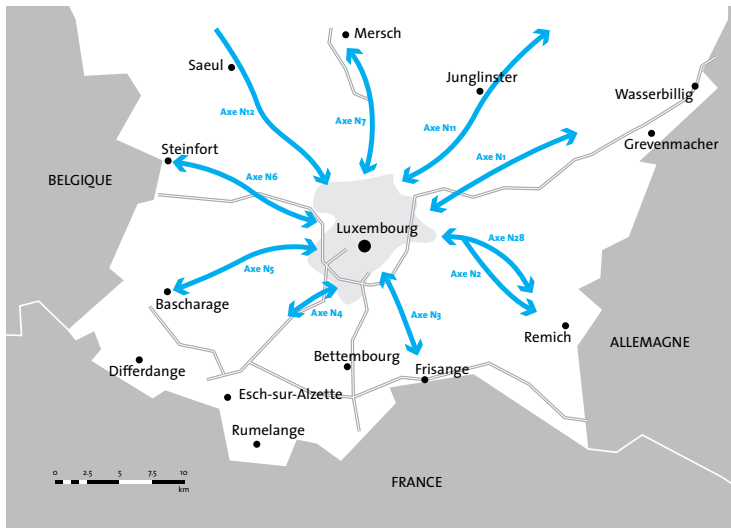
Le travail du groupe ne se limite pas à la planification des couloirs pour bus, mais comprend l'ensemble des infrastructures permettant de créer des facilités

supplémentaires pour les bus assurant les transports en commun tout en augmentant le confort des passagers. Ainsi, un catalogue de mesures prévoit, outre les couloirs réservés, l'aménagement de sas pour bus aux abords des feux tricolores. Le déroulement des phases sera modulé par des phases spéciales ou la prolongation de phases vertes pour les voies utilisées ou co-utilisées par les bus. D'autres mesures concernent le type et l'emplacement des arrêts pour bus, la sécurité des piétons aux abords des arrêts, l'aménagement de gares routières et de plateformes intermodales comme les parkings P&R.



## Pénétrantes vers la Ville de Luxembourg

Le réseau routier luxembourgeois est caractérisé par une disposition radiale des routes principales, autoroutes et routes nationales, centrée sur la Ville de Luxembourg. Les axes utilisés par les transports en commun routiers en direction de la Ville de Luxembourg, sont les routes nationales qui constituent les pénétrantes principales.



En vue de garantir une ponctualité et un confort accru sur les trajets en direction de la Ville de Luxembourg, il s'agit de faciliter la progression des bus aux heures de pointe sur les dix principales routes nationales.

Dans le cadre des travaux menés au sein du groupe de travail «couloirs pour bus», une analyse approfondie des pénétrantes vers la Ville de Luxembourg a abouti à l'élaboration de plusieurs projets pour améliorer la progression des bus sur ces pénétrantes.

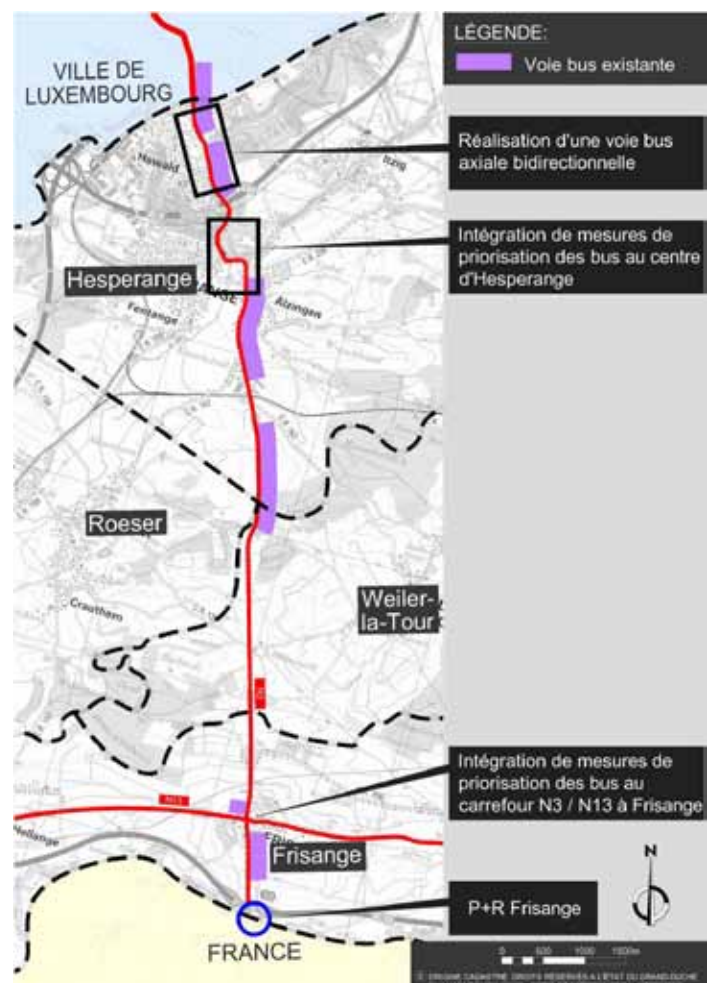
Dans le présent numéro, sont présentés les deux pénétrantes, routes nationales N3 et N6, ainsi que les projets à l'étude ou en cours de réalisation en vue de prioriser les bus sur ces pénétrantes.

Parmi les principales pénétrantes vers la Ville de Luxembourg, l'axe formé par la route nationale N3, qui prend son départ à la frontière française dans la commune de Frisange, constitue la principale liaison reliant la capitale depuis le sud-est du Grand-Duché de Luxembourg.

La N3 débute à la frontière française, traverse la commune de Frisange, puis celles de Weiler-la-Tour et d'Hesperange pour finalement dans un premier temps se raccorder au réseau routier du territoire de la Ville de Luxembourg. Son tracé presque linéaire et sa connexion à la France, font que cet axe joue un rôle important dans les trajets en provenance de la France et en relation avec la Ville de Luxembourg. Ainsi, il semble opportun de favoriser la circulation des bus sur cet axe, en vue de garantir une liaison performante des transports en commun routiers depuis et vers la capitale.

À l'heure actuelle, plusieurs aménagements ont déjà été réalisés sur la route nationale N3, notamment certaines voies de bus en direction de Luxembourg-Ville, situées au centre de Frisange, à l'entrée de la localité d'Hesperange ainsi qu'en périphérie directe de Luxembourg.

À ces mesures existantes, s'ajoutent plusieurs autres comme des voies de bus supplémentaires ou des réaménagements de carrefours en vue d'assurer la priorisation des bus circulant sur la route nationale N3. Dans ce cadre, certaines mesures sont illustrées et commentées dans ce bulletin d'information.



## AXE N3: FRISANGE - LUXEMBOURG

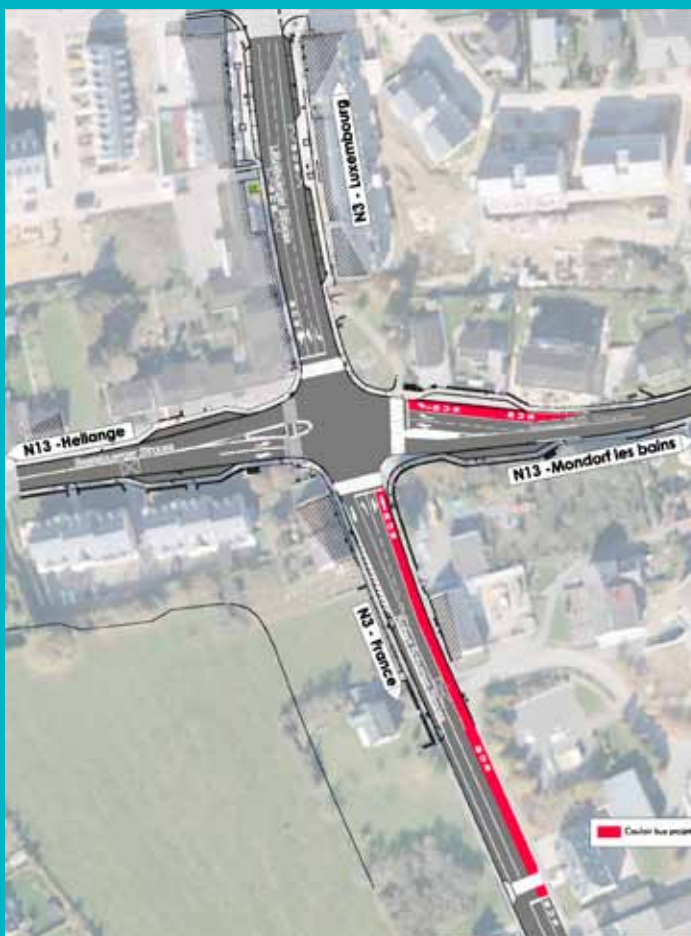
Au centre de Frisange, le carrefour N3 - N13 est traversé par un trafic dense, en particulier frontalier, ce qui a pour effet de saturer le carrefour et de provoquer de longues files.

Contrairement aux autres branches du carrefour, la configuration urbaine de la branche en provenance d'Aspelt ne permet pas de disposer de la largeur nécessaire afin d'insérer un couloir pour bus. Or, c'est le long de cette branche que circule le maximum de bus (14 en heure de pointe le matin et 8 le soir, contre 4 en provenance et 4 à destination du P+R par exemple).

Le concept repose sur les propositions suivantes:

- optimiser la gestion des feux au carrefour afin d'augmenter la capacité totale du carrefour
- modifier la géométrie et la configuration du carrefour afin de réduire les files d'attente pour les bus
- prolonger le couloir pour bus le long de la rue Robert Schuman (N3) et insérer un couloir d'approche le long de la rue de Luxembourg (N3)

Le projet, élaboré dans le cadre du groupe de travail «couloirs pour bus» avec la collaboration de l'administration communale de Frisange, est en cours de réalisation; le couloir pour bus en provenance de Luxembourg étant d'ores et déjà en service.



## AXE N3: P&R DE FRISANGE

Le P&R de Frisange est situé à la frontière française aux abords de la route nationale N3. La N3 constitue un axe stratégiquement intéressant, qui offre aux travailleurs frontaliers des communications directes vers les zones d'activités importantes autour de la Ville de Luxembourg et surtout vers le centre de la ville.

Le P&R de Frisange disposait jusqu'à récemment de 163 places (dont 5 réservées aux personnes à mobilité réduite). L'extension du P&R, réalisée sur les emprises à disposition, limitées notamment par le tracé frontalier, compte 108 nouvelles places. En tenant compte de 3 places de l'ancien parking qui ont dû être supprimées pour pouvoir réaliser l'accès à l'extension, le nouveau P&R dans son ensemble abritera un total de 268 places de stationnement pour voitures privées. À côté des 5 places pour PMR, 31 places bien visibles à

partir de la route, bien éclairées et situées aux alentours immédiats de l'arrêt de bus, sont réservées à la clientèle féminine.

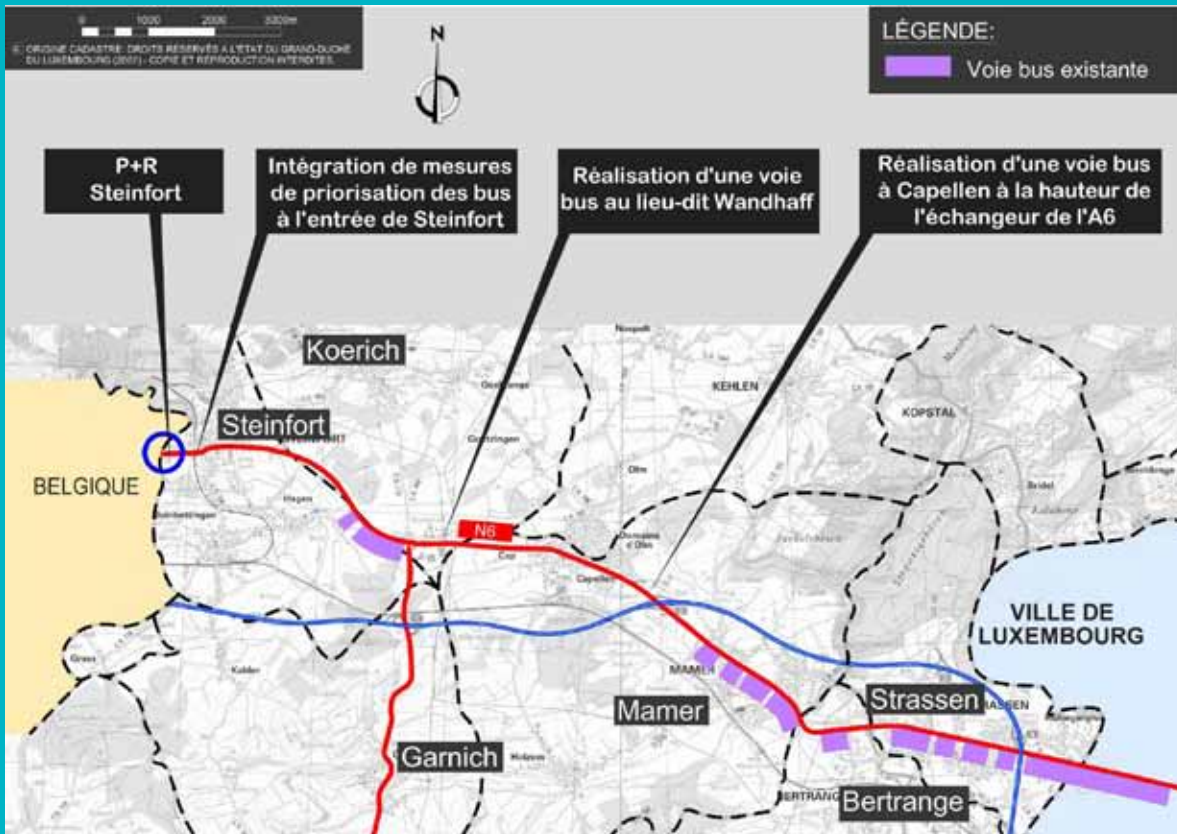
L'extension du P&R de Frisange a été réalisée de manière à lui garantir une bonne intégration dans son environnement direct, par l'aménagement d'espaces verts sur la base de critères écologique et durable. Le concept mis en œuvre consiste à associer de réelles fonctionnalités écologiques à l'aménagement routier et à l'interface du milieu urbain et du milieu naturel. Il s'appuie sur des principes établis dans la Convention de Rio de 1992 et s'inscrit pleinement dans la thématique de l'Année Internationale de la Diversité Biologique.

L'inauguration de l'extension du P&R de Frisange a eu lieu le 16 avril 2010 en présence du Ministre du Développement durable et des

Infrastructures, des responsables communaux et des différents acteurs ayant de près ou de loin participé à la réalisation du projet.



## AXE N6: STEINFORT - LUXEMBOURG



La route nationale N6, qui démarre à la frontière belge dans la commune de Steinfort, constitue la seconde liaison avec la capitale, après l'autoroute A6, depuis l'ouest du Grand-Duché de Luxembourg. La fonction de liaison de la N6 entre le territoire belge et la capitale, similairement au rôle joué par l'autoroute A6, est complétée par une fonction de desserte des principales communes situées entre la Belgique et la Ville de Luxembourg, notamment les communes de Steinfort, Koerich, Mamer, Bertrange et Strassen.

Il est à noter que l'axe N6 traverse des communes péri-urbaines de plus en plus denses en se rapprochant de la Ville de Luxembourg; ce qui justifie l'importance de la mise en place de mesures favorisant la circulation des bus en direction de la capitale.

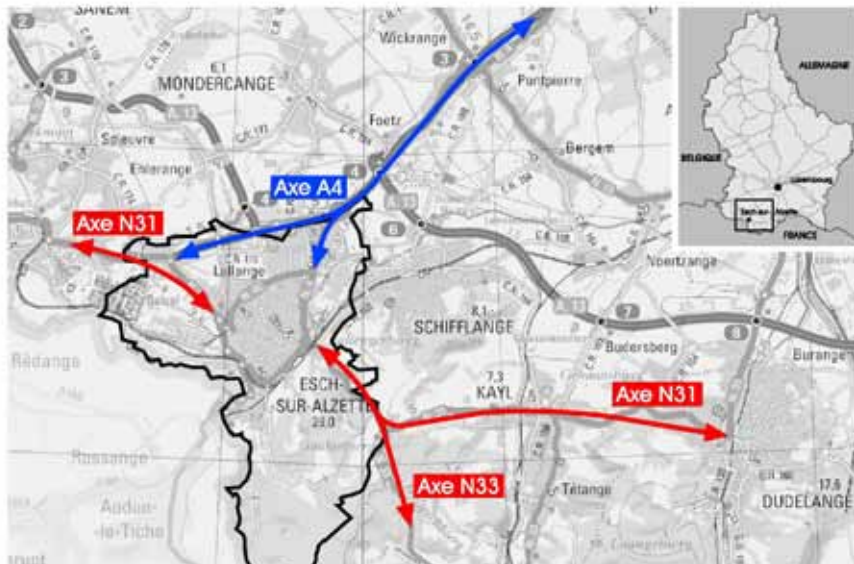
À ce jour, plusieurs aménagements ont déjà été réalisés sur la route nationale N6, notamment certaines voies de bus en direction de Luxembourg-Ville, situées au lieu-dit Wandhaff, à la sortie de la localité de Mamer, au centre de Strassen, ainsi qu'en périphérie directe de Luxembourg.

À ces mesures existantes, s'ajoutent plusieurs autres comme des voies de bus supplémentaires ou des réaménagements de carrefours en vue d'assurer la priorisation des bus circulant sur la route nationale N6. Dans ce contexte, certaines mesures à l'étude ou en cours de réalisation, sont illustrées et commentées dans ce bulletin d'information.



## Vue d'ensemble de la Région Sud

La Région Sud constitue un des trois pôles de développement du Grand-Duché et également une des régions les plus denses du pays. Ainsi, il est évident que les transports en commun routiers de la Région Sud doivent être favorisés de manière à répondre aux besoins quotidiens des habitants et des travailleurs de la région.



Dans le cadre des réflexions menées au sein du groupe de travail «couloirs pour bus», il a été retenu, que pour favoriser la circulation des bus sur les principaux axes de la Région Sud, une approche en deux temps serait à préconiser. Dans ce contexte, il s'agit tout d'abord de résoudre les problèmes récurrents actuellement, et dans un second temps, d'intégrer dès le départ, une vision pour les transports en commun routiers dans le cadre de la reconversion des friches industrielles de Belval.

Ainsi, plusieurs routes principales, notamment les routes nationales N31 et N33, ainsi que l'autoroute A4, ont été étudiées, ou sont en cours de l'être, en vue de favoriser de manière efficace la circulation des bus.

## Gare routière de Kayl

Dans l'optique d'optimiser les échanges entre les lignes de bus du TICE et du RGTR, et afin d'améliorer le confort offert aux usagers des transports en commun routiers, la création d'une nouvelle gare routière à Kayl s'est imposée.

Pour construire une gare routière moderne et de taille appropriée, la localisation retenue est celle de la rue du Brill, située entre la rue de Dudelange/N31 et la rue de Tétange/N33. Ce site a pour avantage, une faible distance par rapport au centre de Kayl et de bonnes liaisons piétonnes entre les principaux quartiers résidentiels. De plus, le trafic y est peu chargé.

La conception proprement dite de la gare routière prévoit la réalisation de deux quais pour bus de part et d'autre de la rue du Brill. Le premier quai, dans le sens de circulation en direction de Tétange, aura une longueur d'environ 100 m pour pouvoir assurer les correspondances entre les différentes lignes de bus. Le second quai en direction de Dudelange est prévu afin d'accueillir un seul bus à la fois, avec une longueur d'environ 25 m.

L'aire d'attente pour les lignes de bus en

direction de Tétange, s'étend sur toute la longueur de la rue du Brill jusqu'au carrefour avec la N33.

Le passage piéton actuel situé rue du Brill au carrefour avec la rue de Tétange, sera déplacé et le carrefour sera équipé de feux tricolores. Le fonctionnement des feux tricolores est uniquement prévu pendant les heures de pointe lors de la traversée des piétons et en fonction du passage des lignes de bus. Il est à noter que la mise en service de la

gare routière de Kayl, contribuera à une optimisation de la circulation des lignes du TICE, notamment des lignes 4 et 5. Pour la première, la ligne 4, la qualité du transfert des voyageurs se fera de manière plus sécurisée et confortable. La seconde, la ligne 5, bénéficiera d'un gain de temps non négligeable en raison de l'évitement du giratoire au centre de Kayl et d'une priorisation aux feux tricolores.





## Les projets sur la N31 à l'approche du site de Belval

Dans le cadre de la mise en place des mesures de priorisation pour les transports en commun routiers aux abords du site de Belval, plusieurs projets ont été élaborés au sein du groupe de travail «couloir pour bus».

Sur le site de Belval, il est prévu de réaliser un modal-split de 40/60. Alors qu'un groupe de travail ad hoc s'occupait de la mise en place de facilités pour les transports en commun par la route sur le site lui-même, le groupe de travail «couloirs pour bus» prenait en charge les projets sur les routes desservant le site. Sur la N31 en venant de Belvaux, un couloir d'approche pour bus en direction du site de Belval sera réalisé dans le cadre du chantier de redressement de la N31. Sur cette même N31, un couloir pour bus dans chaque direction sera aménagé le long des étangs entre le rond-point Raemerich et l'entrée du site de Belval dans le cadre du réaménagement définitif de cette route. Un autre couloir sera réalisé sur la N31 en venant d'Esch-sur-Alzette vers le rond-point Raemerich sur le boulevard Charles de Gaulle.

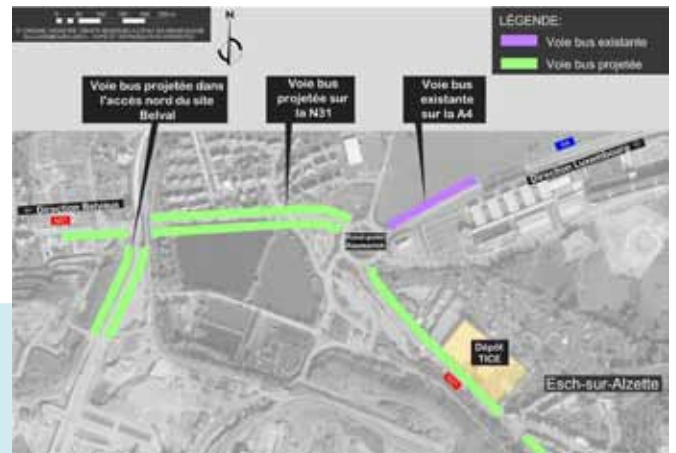
En même temps que la réalisation de la 3<sup>e</sup> phase de la liaison Micheville, comprenant

entre autres la construction du contournement de la Cité Raemerich, des couloirs pour bus seront aménagés sur la nouvelle voie entre la nouveau giratoire d'Ehlerange et le rond-point Raemerich. Sur l'autoroute A4, les bandes d'arrêt d'urgence seront élargies entre le rond-point Ehlerange et l'échangeur de Pontpierre de manière à y aménager des couloirs pour bus dans chaque direction.

En outre, dans l'accès nord projeté du site de Belval, des voies de bus seront aménagées afin de faciliter l'accès depuis et vers le site. L'ensemble des projets permettra de fluidifier la circulation des bus aux heures de pointe aux abords du site de Belval et également en direction de la Ville d'Esch-sur-Alzette. Cette amélioration s'inscrira à long terme, faisant

suite à la réalisation du projet d'urbanisation du site de Belval.

Les mesures préconisées permettront de résoudre le problème du goulot d'étranglement que constitue le rond-point Raemerich pour les transports en commun routiers tout en faisant gagner du temps aux bus circulant sur l'axe N31.



### N31 - Boulevard Charles de Gaulle à Esch-sur-Alzette

Longeant le dépôt TICE, le boulevard Charles de Gaulle accueille :

- un trafic individuel important, avec près de 10 000 véhicules par jour dans les deux sens
- quatre lignes régulières de bus (3 pour les TICE, 1 pour le RGTR) dont la fréquence est de 15 minutes chacune
- des mouvements d'entrées et de sorties des bus rejoignant le dépôt TICE

Débouchant sur le rond-point de Raemerich, le trafic en provenance d'Esch-sur-Alzette génère de longues files dans lesquelles les bus sont coincés. Si les retards ainsi générés peuvent dépasser cinq minutes en heure de pointe le matin, cette perturbation se reproduit régulièrement tout au long de la journée.

Afin de faciliter l'avancée des bus et d'éviter les

pertes de temps tout en offrant une desserte en transport en commun régulière et performante, un concept a été élaboré.

Il consiste à adapter le gabarit des voies de circulation afin d'insérer un couloir pour bus dans le sens d'Esch-sur-Alzette vers le rond-point de Raemerich. Ce couloir démarre

en amont de l'intersection avec la rue de Belvaux et se prolonge le long du dépôt TICE puis à l'approche du giratoire. L'insertion peut se faire sans modifier la largeur actuelle de la plateforme, ce qui en réduit les coûts. Enfin, la mise en service de ce couloir pour bus ne gêne pas les conditions de circulation du trafic individuel et permet de maintenir les voies pour

tourner à gauche en direction de la station-service et du dépôt TICE.

Le projet, en cours de validation, a été élaboré dans le cadre du groupe de travail «couloirs pour bus», en concertation avec l'administration communale d'Esch-sur-Alzette.



## La loi du 21 décembre 2009 relative au régime des permissions de voirie

La nouvelle loi du 21 décembre 2009 relative au régime des permissions de voirie, souscrit aux idées du développement durable en facilitant l'acquisition des emprises nécessaires à la construction des couloirs pour bus.

L'article 4 de cette loi stipule qu'«un alignement exigeant la cession d'une partie de la propriété privée ne peut être édicté que dans les cas suivants: - extension de l'assise de la voie publique pour les besoins de l'élargissement des voies de circulation en vue de la création de voies réservées aux véhicules des services réguliers des transports en commun et de l'aménagement de voies publiques ou de parties de voies publiques réservées à la circulation des cyclistes et des piétons.»

Cette nouvelle disposition législative permet donc de combiner l'octroi d'une permission de voirie avec la cession d'une partie de la propriété privée dans l'intérêt de la création de couloirs réservés à la circulation des transports en commun par la route. Alors que pour les maisons d'habitation, cette disposition ne permet de libérer ses terrains pour un futur couloir pour bus que

sur la largeur de la parcelle et que la réalisation de cette infrastructure pour les transports en commun ne peut se faire sur toute la longueur qu'après la construction ou reconstruction d'une rangée entière de maisons, elle est d'un intérêt beaucoup plus grand aux abords de grands lotissements projetés en bordure des routes de l'État où par une seule procédure des tronçons d'une plus grande longueur sont libérés.

L'article 11 de cette même loi comprend une autre disposition intéressante. En effet, au dernier alinéa il est dit que: «La mise à niveau des couvercles de regards et des grilles d'avaloirs se trouvant dans une chaussée relevant de la voirie de l'État est à charge de l'État si la sécurité et la commodité des usagers de la route et des riverains s'en trouvent affectées.»

Il se trouve en effet que, dans la majeure partie des cas, les couloirs pour bus aménagés dans les traversées d'agglomérations se situent en position latérale et que l'exiguïté de l'assise de la chaussée exige une implantation du couloir s'avancant jusqu'à la bordure du trottoir. Cette situation particulière implique que les roues latérales des bus

doivent passer sur les avaloirs ce qui, s'ils ne sont pas posés au bon niveau, engendre une perte de confort manifeste des passagers. Grâce à cette nouvelle disposition dans la loi du 21 décembre 2009 relative au régime des permissions de voirie, l'État peut sur sa propre initiative intervenir pour régler ce problème.

En ce qui concerne le confort des passagers utilisant les autobus de ligne, il faut également préciser que la conception des couloirs est telle que les changements de pistes sont évités dans la mesure du possible. Lorsqu'il y a alternance de parties de couloirs réservés et de tronçons en circulation mixte, il faut s'assurer que les bus restent sur leur trajectoire et qu'il revient au trafic individuel de faire les mouvements de basculement pour changer de piste de circulation. Le couloir pour bus sur la N7 au lieu-dit «Boufferknupp» en est une belle illustration.

## Quatre projets réalisés

### ► Kirchberg: bd P. Werner / rue E. Steichen

Un nouveau couloir pour bus a été aménagé dans la rue E. Steichen à la hauteur de l'hôpital du Kirchberg. Pour cela, des travaux de réaménagement ont été réalisés dans la rue E. Steichen, sur une longueur de +/- 310 m, en vue d'élargir la chaussée et de permettre la mise en place d'un couloir pour bus du côté droit de la chaussée en direction du boulevard P. Werner. Cet élargissement a nécessité le déplacement de la bordure existante du trottoir situé du côté nord de la rue E. Steichen.

La mise en place du couloir pour bus dans la rue E. Steichen a permis une augmentation du trafic des bus lors des heures de pointe et a ainsi favorisé l'attrait pour les transports en commun.



## N11 Junglinster

Dans le cadre des études menées par le groupe de travail «couloir pour bus», deux solutions ont été proposées afin de palier le problème récurrent de la congestion du trafic aux heures de pointe à Junglinster. Entre-temps, la première mesure a été réalisée, à savoir la réalisation du couloir pour bus à partir du carrefour N11/CR121 jusqu'au centre de Junglinster en direction de Luxembourg. L'aménagement du couloir pour bus s'est accompagné d'une optimisation des feux tricolores et également de l'installation de nouveaux feux tricolores afin de satisfaire aux besoins des riverains et des bus circulant depuis et vers Luxembourg-Ville.

Ainsi, dans un premier temps, la circulation des bus en direction de la Ville de Luxembourg a été favorisée contribuant ainsi à une augmentation de l'attrait des transports en commun routiers sur l'axe N11 entre Echternach et Luxembourg.



## N2 Rond-point R. Schaffner (Irrgarten)

Le rond-point R. Schaffner constitue un endroit stratégique, où les pertes de temps doivent être réduites au minimum pour les transports en commun routiers.

Le groupe de travail «couloirs pour bus» a élaboré des mesures visant à favoriser la circulation des bus sur la N2 entre les carrefours Val de Hamm/rue des Pommiers et le rond-point R. Schaffner, et entre le rond-point R. Schaffner et le rond-point Sandweiler-Ouest.

La mesure envisagée pour favoriser les transports en commun routiers aux heures de pointe à la sortie de la Ville de Luxembourg, a été réalisée au début de l'année 2010. Elle consiste en l'aménagement d'un couloir pour bus sur la N2 à la hauteur du rond-point R. Schaffner et comprend également l'aménagement d'un by-pass vers la bretelle accédant à l'autoroute A1 en direction de la Croix de Gasperich.

La réalisation de cet aménagement a permis de fluidifier le trafic routier et de faciliter l'accès des bus au rond-point. Ainsi, les bus circulant en direction du rond-point R. Schaffner, gagnent un temps précieux sur leur temps de parcours.



## N5 «City Concorde»

L'étude géométrique du gabarit routier existant ainsi que la prise en compte des projets d'aménagement longeant la N5, ont révélé que la mise en place de mesures favorisant les transports en commun routiers peut se faire en deux phases distinctes. À l'heure actuelle, un premier tronçon a été mis en place, à savoir l'aménagement d'une voie de bus en face du centre commercial «City Concorde» sur une longueur de +/- 150 m jusqu'au croisement de la rue de la Forêt.

Cette nouvelle voie de bus a pu être réalisée par l'intermédiaire d'une nouvelle attribution des fonctions aux voies de circulation existantes. Ainsi, les travaux se sont limités à une mise à jour du marquage au sol, permettant en très peu de temps et sans trop gêner la circulation sur l'axe très fréquenté de la N5, de réaliser le couloir pour bus.

Dès lors, la voie de bus en direction de la Ville de Luxembourg, prend son départ en amont sur la N5 et permet ainsi aux transports en commun routiers de gagner un temps précieux pendant l'heure de pointe matinale.



## Adresses utiles

**Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures**  
Département des travaux publics  
4, boulevard F. D. Roosevelt  
L-2940 Luxembourg  
info@mtp.public.lu  
www.mtp.public.lu

**Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures**  
Département des transports  
19-21, boulevard Royal  
L-2449 Luxembourg  
Adresse postale: L-2938 Luxembourg  
info@mt.public.lu  
www.mt.public.lu

**Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures**  
Département de l'environnement  
18, montée de la Pétrusse  
L-2918 Luxembourg  
www.environnement.public.lu

**Ministère de l'Intérieur**  
19, rue Beaumont  
L-1219 Luxembourg  
info@miat.public.lu  
www.miat.public.lu

**Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures**  
Administration des ponts et chaussées  
38, boulevard de la Foire  
B.P. 243  
L-2012 Luxembourg  
info@pch.public.lu  
www.pch.public.lu

**Communauté des Transports (CdT)**  
25b, boulevard Royal  
L-2449 Luxembourg  
www.verkeiersverbond.lu  
www.mobiteit.lu  
info@cdt.public.lu

**Administration communale de la Ville  
de Luxembourg**  
Hôtel de Ville  
L-2090 Luxembourg  
admcommunale@vdl.lu  
www.vdl.lu

**Syndicat pour le transport  
intercommunal de personnes dans le  
canton d'Esch-sur-Alzette (TICE)**  
290, boulevard Charles de Gaulle  
L-4083 Esch-sur-Alzette  
mouvement@tice.lu  
www.tice.lu

**FLEAA – Fédération Luxembourgeoise  
des Exploitants d'Autobus et d'Autocars**  
7, rue Alcide de Gasperi  
L-1615 Luxembourg  
B.P. 482  
L-2014 Luxembourg  
info@clc.lu  
www.fleaa.lu

**Aktioun Öffentlechen Transport**  
63, rue de Bonnevoie  
L-1260 Luxembourg



### Impressum

#### Coordination ////

Schroeder & Associés S.A.  
Ingénieurs-conseils  
contact@schroeder.lu  
www.schroeder.lu

#### Concept graphique ////

binsfeld  
14, place du Parc  
L-2313 Luxembourg-Bonnevoie  
secretariat@binsfeld.lu  
www.binsfeld.lu

#### Éditeur responsable ////

Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures  
Groupe de travail «couloirs pour bus»  
www.busspur.lu  
www.couloirsbus.lu