

brèves DE COULOIR

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

| décembre 13 05

Chers lecteurs,

Depuis sa création en 2002, le groupe de travail « couloirs pour bus », composé, rappelons-le, de membres des quatre départements du Ministère du Développement durable et des Infrastructures, à savoir celui des Travaux Publics avec l'Administration des Ponts et Chaussées qui assure la présidence des Transports, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, ainsi que du Verkéiersverbond, de la Commission de la Circulation de l'État, du TICE, de la FLEAA, de l'AÖT et des services de la Ville de Luxembourg, a travaillé pour promouvoir les transports en commun par la route par la réalisation de facilités pour bus, principalement sur les routes pénétrantes vers la ville de Luxembourg.

Cet effort sera poursuivi dans les années à venir notamment avec des projets sur la N2 à Remich et entre Irrgarten et Pulvermühle, sur la N3 avec l'amélioration de carrefours à Frisange respectivement à Hesperange, sur la N4 avec l'aménagement d'un couloir pour bus à Leudelage et à la Cloche d'Or, sur la N5 avec une nouvelle gare routière à Helfent et deux arrêts supplémentaires près du centre commercial, sur la N6 à Steinfort et à Strassen, sur la N7 à Walferdange et sur la N12 dans la traversée de Bridel.

Une première étude d'efficacité des dispositifs facilitant l'avancée des bus a été réalisée le long de la N2 entre Luxembourg et Remich par l'analyse des dispositifs existants et l'évaluation de la performance. Les résultats sont encourageants ; des gains de temps de parcours substantiels entre 10 et 20 minutes par rapport au trafic individuel ont été constatés comme le décrivent les articles.

Dans une prochaine étape, nous procéderons à l'évaluation de la N3, ceci après la mise en place de la priorisation pour bus sur le

carrefour à Frisange. Ces analyses permettront également de localiser les pertes de temps qui subsistent.

Dans le cadre de la réalisation du projet de tram, le groupe de travail « couloirs pour bus » a également comme mission la mise en place des facilités pour bus sur les axes identifiés dans le contexte de la réorganisation des lignes de bus à l'intérieur de l'agglomération de la Ville de Luxembourg, tout en veillant à maintenir un niveau de service acceptable de la circulation en général.

Avec la périurbanisation et le développement de plus en plus polycentrique, comme par exemple au Ban de Gasperich et dans les zones d'activités à Bertrange, Strassen ou Leudelage, des lignes tangentielles deviendront nécessaires. L'introduction de ces nouvelles lignes est couplée à des mesures infrastructurelles de priorisation des bus sur ces axes permettant un fonctionnement adéquat du nouveau réseau.

Ainsi, par exemple, la réalisation d'un boulevard de Merl devient donc également essentielle pour les transports en commun par la route où une voie de bus est prévue sur toute la longueur.

Il reste donc du pain sur la planche pour le groupe du travail « couloirs pour bus » pour les années à venir.

Je vous souhaite une agréable lecture.

René Biwer,
Président du groupe de travail
« couloirs pour bus » et Directeur de
l'Administration des Ponts et Chaussées



Sommaire

page 2 /////
Le couloir pour bus :
un effet « gagnant »

page 5 /////
Les projets réalisés en 2013

page 8 /////
Les projets en cours d'études

page 10 /////
Les projets futurs



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

Le couloir pour bus : un effet « gagnant »

Couloir pour bus – N31 / Boulevard Général de Gaulle à Esch-sur-Alzette

Arrivé pour la première fois au Luxembourg, un visiteur étranger constate souvent avec ébahissement la forte présence d'autobus au Grand-Duché. En effet, le Luxembourg propose une grande offre de transports en commun ; ici, on se félicite de plus de 1150 véhicules du type car ou autobus déjà enregistrés.

Un atout particulier est l'adaptation de l'infrastructure routière en faveur de ce mode de transport, sous forme de couloirs pour bus. Entre-temps, ces voies dédiées au transport public et à l'écomobilité sont devenues réputées pour leur effet bénéfique : elles offrent plein d'avantages à ses usagers en comparaison avec le mode de transport individuel motorisé.

Une histoire de succès

Le Verkéiersverbond et l'Administration des Ponts et Chaussées viennent d'analyser l'état de ce réseau de couloirs pour bus.

On compte déjà plus de 30 kilomètres de ces voies. Depuis la mise en place du groupe de travail « couloirs pour bus » en 2002, ces

infrastructures pour bus ont pu être développées systématiquement. Les couloirs bus se trouvent surtout dans les zones urbaines connues pour les bouchons, mais aussi sur les routes principales et intercommunales avec une un trafic important d'autobus. Mais on en trouve également sur les routes nationales même hors zones habitées : ici, il s'agit d'une réalisation luxembourgeoise d'un esprit innovateur et plein de prévoyance, peu imitée dans les pays voisins.

La plupart des voies de bus sont orientées radialement par rapport au centre de la ville de Luxembourg. Une bonne partie des couloirs pour bus se concentrent aussi dans les espaces de grande densité urbaine, comme autour d'Esch-sur-Alzette et Belval.

Un ticket gagnant

L'avantage primordial d'un couloir pour bus est la réduction de la durée de voyage. Ainsi, les autobus contournent beaucoup de difficultés routières pendant que les voitures individuelles produisent des embouteillages,

notamment pendant les heures de pointe. Le temps gagné pour les bus peut être jusqu'à 20 minutes par rapport à ceux qui attendent dans les bouchons derrière leur volant. De plus en plus, les automobilistes reconnaissent cet avantage des bus et naviguent vers les stationnements P+R. Au mieux, ils commencent même leur voyage directement en montant dans un bus.

Temps de voyage = Temps utile

Le chauffeur de bus conduit en moyenne une cinquantaine de personnes. Elles voyagent ainsi sans stress et peuvent utiliser leur temps de trajet selon leurs besoins : lire, dormir, communiquer... Le réseau WLAN « Hotcity » dans la ville de Luxembourg a rendu possible la connexion Internet depuis l'autobus.

Les usagers qui passent sur les couloirs pour bus contribuent aussi à une bonne circulation routière, sachant qu'ils n'encombrent pas la chaussée avec leur voiture individuelle. Un double service, aussi bien pour fluidifier la circulation comme pour réduire les nuisances environnementales (bruit, particules, pollution atmosphérique et changement climatique). En plus, le facteur sécurité n'est pas négligeable.

L'astuce d'une priorisation automatique des bus aux feux tricolores est d'accélérer à

Un couloir pour bus intercommunal N3 entre Schlammesté et Alzingen



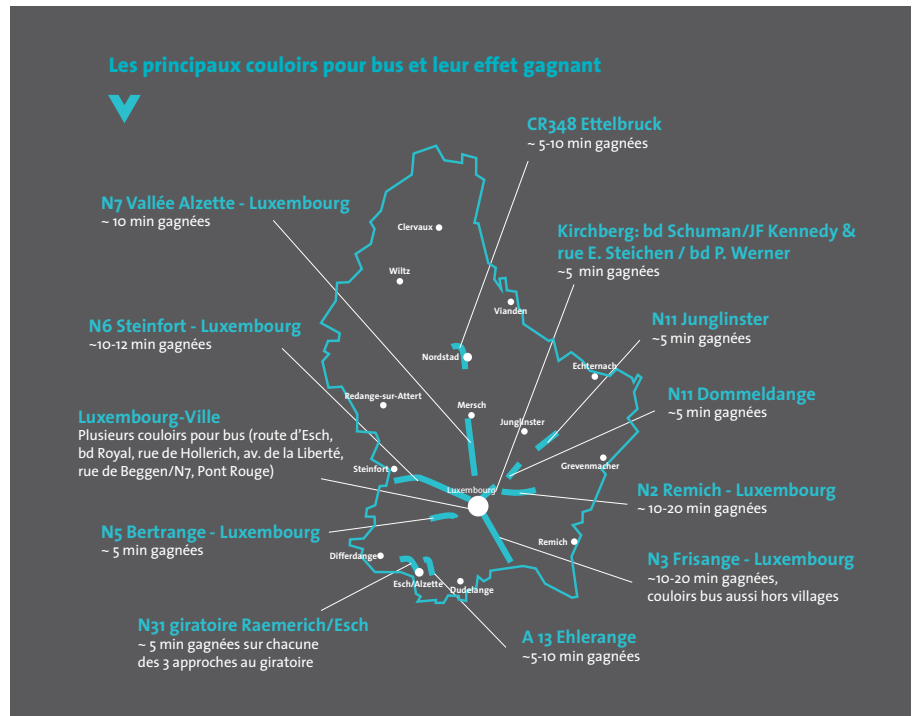
Priorité au bus sortant de son couloir (N3 : Hesperange entre Alzingen et Howald)

quelques endroits le transport public. Cette signalisation, au détriment de la circulation individuelle, donne priorité au couloir pour bus et assure que les bus se trouvent toujours sur une voie de dépassement.



Sur quelques trajets, les cyclistes sont autorisés à emprunter le couloir pour bus. Jusqu'à présent, aucun retour négatif n'a pu être noté par rapport à cette cohabitation entre bus et vélo.

Le Luxembourg s'est rendu compte du défi, à travers le changement climatique et la diminution des ressources pétrolières, documenté dans sa stratégie de mobilité durable : les couloirs pour bus y jouent un rôle-clé pour une mobilité de demain plus intelligente.



L'exemple du couloir pour bus sur l'A13 à Ehlerange

« Depuis la réalisation de cette voie de bus, nous constatons un gain de temps de 5 à 10 minutes chaque jour. »

Un tel gain de temps peut paraître anodin aux yeux de certains, si ce n'était un professionnel du domaine du transport public de personnes qui s'en réjouissait. Rendre le transport en commun de personnes plus fluide et éviter des retards, surtout aux heures de pointe, tels étaient les objectifs visés et réalisés par la création d'une nouvelle voie de bus sur le tronçon de l'A13 à la sortie du tunnel d'Ehlerange entre les échangeurs d'Ehlerange respectivement de Lankelz.

Le fait d'autoriser le drainage des bus le long des files automobiles, souvent immobiles aux heures cruciales, permet aux entreprises de transport de mieux respecter les horaires des lignes des autobus et, de ce fait, d'augmenter d'une manière significative l'attractivité du transport en commun.

Pari gagné. Et un bel exemple qui démontre à sa juste valeur, à quel point une coopération sagement dosée entre des profession-

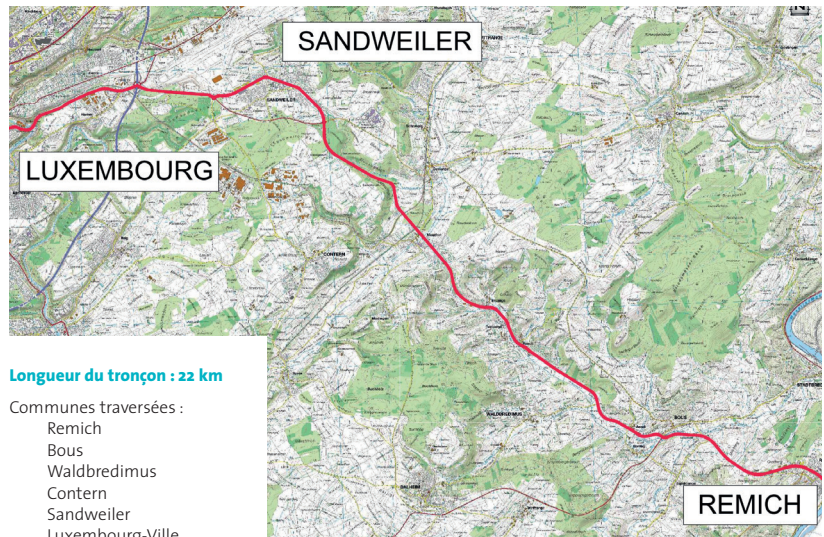
nels du secteur privé et des administrations publiques, peut conduire en un minimum de temps à des résultats propices et bénéfiques pour les usagers du transport public, sans pour autant avoir nécessairement besoin de recourir à d'importants moyens.

De cette nouvelle voie pour bus, ne se félicitent pas seulement les chauffeurs d'autocars des trois entreprises de transport implantées au sud de notre pays, mais surtout les utilisateurs de ce service public dont le nombre ne cesse de croître. Peut-être justement à cause d'initiatives comme celle-ci.

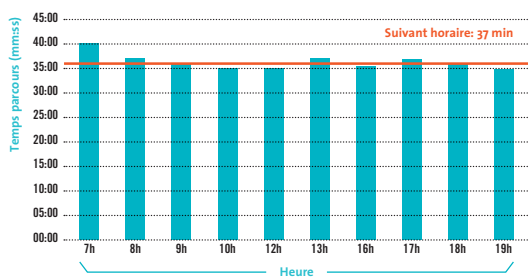
Aux gros problèmes des solutions simples mais efficaces. Une partie de la bande d'arrêt d'urgence est rendue utilisable pour les transports en commun.



Étude d'efficacité des couloirs pour bus le long de la N2

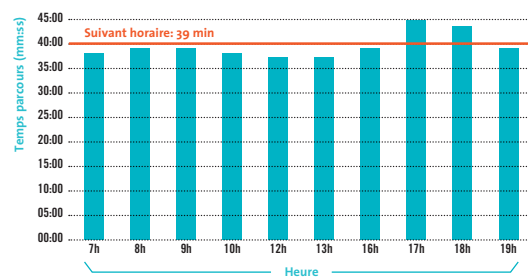


Évolution du temps de parcours en fonction de la journée



Sens Remich-Luxembourg

■ Bus (avec arrêt)



Sens Luxembourg-Remich

■ Bus (avec arrêt)

Périmètre et objectifs de l'étude

Il s'agit d'évaluer l'efficacité des dispositifs facilitant l'avancée des bus le long de la route nationale N2 dans son ensemble, depuis la commune de Remich jusqu'à la ville de Luxembourg, sur une longueur de 22 km. Les communes traversées sont donc : Remich, Bous, Waldbredimus, Contern, Sandweiler, Luxembourg-Ville.

Pour ce faire, nous avons complété la méthodologie déjà testée lors de l'analyse du corridor N6 afin notamment de tenir

compte de la configuration des arrêts comme perte de temps possible. 20 arrêts sont concernés. L'évaluation de la performance des dispositifs a été réalisée à partir de chronométrages simultanés des temps de parcours du trafic individuel et du transport en commun routier, durant les heures de pointe du matin et du soir, ainsi que les heures creuses. Les chronométrages ont été effectués sur trois journées différentes.

Afin de structurer l'analyse, les étapes suivantes ont été effectuées :

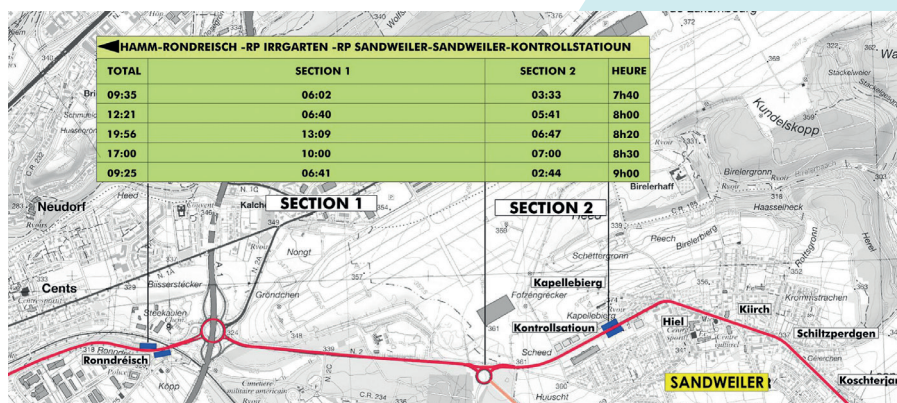
- recensement des couloirs pour bus,
- évaluation de la performance des dispositifs à l'aide des chronométrages,
- identification des pertes et des gains de temps du bus par rapport au trafic individuel, et
- propositions de facilités afin d'optimiser les temps de parcours des bus.

Régularité des temps de parcours

Malgré les différents bouchons qui peuvent se créer aux heures de pointe, les temps de parcours des bus restent relativement réguliers tout au long de la journée. Le dépassement en heure de pointe du soir est dû à la saturation du giratoire Irrgarten.

Gain de temps important en heure de pointe du matin

Le couloir pour bus en amont du giratoire Irrgarten permet de contourner les files qui se créent aux heures de pointe du matin. Outre la régularité que cela procure au temps de trajet, ce couloir pour bus permet d'éviter des pertes de temps importantes, variant entre 10 minutes et 20 minutes.



Les projets réalisés en 2013

► N5 – Helfenterbruck à Bertrange

Le carrefour entre la route de Longwy [N5] et la N34 au niveau de l'échangeur Helfenterbruck dans l'ouest de Luxembourg-Ville a été récemment complètement réaménagé, la géométrie étant dimensionnée afin d'anticiper un futur branchement du boulevard de Merl sur ce carrefour.

Plusieurs facilités pour bus ont été intégrées dans le projet :

- Sortie facilitée depuis la gare routière Helfent en direction de Luxembourg-Ville ;
- Couloir pour bus entre cette gare routière et le carrefour N5-N34 ;
- Couloir d'approche le long de la N34 depuis l'échangeur, afin d'anticiper le développement de l'offre de transports desservant principalement les emplois de la zone Bourmicht sur les communes de Bertrange et Strassen.



► Arrêt N11 – Dommeldange-Dauschbuer (Parc Hôtel)



La route d'Echternach N11 disposait depuis quelques années de trois voies de circulation dont un couloir pour bus, en direction de Luxembourg, débutant à hauteur de l'aire de repos au lieu-dit « Haarwiss » et se prolongeant jusqu'aux premiers feux rouges,

marquant l'entrée en ville. L'arrêt de bus en face du « Parc Hôtel » a été aménagé sur ladite voie pour bus alors que l'arrêt en sortie de ville a dû être configuré en cap.

Aux heures de pointe vespérales, le trafic bien intense vers la campagne était cependant fortement gêné (freinage brusque) lorsqu'un bus desservait l'arrêt en cap, provoquant une sorte d'« onde de choc ». Par ailleurs, il

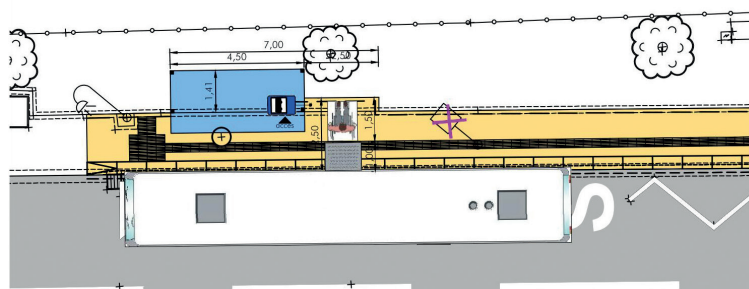
convient de noter que la traversée de trois voies de circulation par les piétons constituait une deuxième lacune évidente sur le plan de la sécurité.

La mise en sécurité de l'infrastructure existante prévoit l'agencement d'un îlot séparateur au milieu du passage pour piétons pour que ces derniers puissent le franchir en sécurité en deux temps. Cet îlot contribue également à l'apaisement du trafic individuel sans pourtant fixer davantage de contraintes réglementaires.

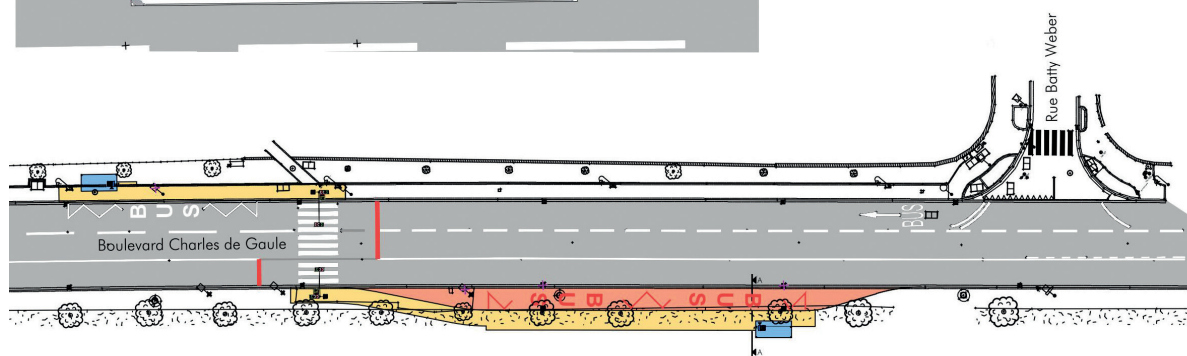
L'arrêt de bus, en direction d'Echternach, se retrouve mieux protégé sur une nouvelle voie réservée aux bus, laissant la possibilité au trafic individuel de dépasser un bus à l'arrêt. À noter que l'aménagement effectué reste en principe sans effet sur les trajets des bus aux heures de pointe matinales, comme les files de reflux de véhicules ne remontent guère en temps normal jusqu'à hauteur de l'arrêt.

► Couloir pour bus – N31 / Boulevard Général de Gaulle à Esch-sur-Alzette

Détail: Aménagement pour personne à mobilité réduite ▼



Insertion arrêt
Cité Jos Brebson



Le boulevard Général de Gaulle débouche sur le rond-point Raemerich à Esch-sur-Alzette. Il accueille à la fois un trafic individuel important tout au long de la journée, mais également de nombreuses lignes de bus du réseau TICE, dont le dépôt est situé le long du boulevard.

Afin de répondre à la nécessité de régularité des transports en commun le long de cet axe, un couloir pour bus avait été mis en service en 2011 entre l'intersection avec la rue de Belvaux et le rond-point Raemerich pour les bus circulant en direction du giratoire.

En 2013, deux mesures ont été réalisées :

- La fin des couloirs pour bus rue de Belvaux et boulevard Général de Gaulle a été adaptée, réduisant légèrement leurs longueurs, permettant une insertion sur le giratoire plus confortable pour le trafic individuel et les bus ;
- Le couloir pour bus a été prolongé sur la partie entre le rond-point De Gaulle et la rue de Belvaux tenant compte notamment des nouvelles lignes transfrontalières.

En 2014, l'aménagement des deux points d'arrêt à proximité de la Cité Joseph Bresbom sera finalisé.

➤ Arrêt N1 – Kalchesbruck

Afin de répondre à la demande de transports en commun le long de la route de Trèves entre le Rond-Point Irrgarten et l'aérogare du Findel, l'offre se développe, notamment avec la ligne 114 P+R Howald-Gare centrale-Cargo Center qui dispose d'une fréquence de 4 bus par heure, qui vient en complément de la ligne AVL 9 Gare Centrale-Senningerberg.

L'arrêt de bus Lou Hemmer – en face de l'hôtel Ibis – est déjà en service. Des aménagements sont en projet pour insérer un couloir pour bus sur cette partie de la route de Trèves.

Le secteur autour de Kalchesbruck représente également une forte demande, avec de

nombreux emplois. Les aménagements en cours de réalisation comprennent :

- L'aménagement de deux points d'arrêt pour desservir le secteur ;
- L'aménagement d'un couloir d'approche et de la modification du carrefour avec la rue de Neudorf.

La première partie des aménagements a déjà été réalisée (mais pas mise en service), côté Ville de Luxembourg, les travaux du quai de l'arrêt pour les bus circulant entre Irrgarten et Senningerberg ont débuté en novembre 2013.



➤ L'accès nord à la Z.A. Am Bann – CR179 à Leudelange



l'aménagement de deux arrêts de bus au nord de la Z.A. « Am Bann » sur le CR179/rue de Cessange à Leudelange.

Afin de prioriser les transports en commun, à l'intérieur de la zone une voie de bus à l'approche du nouveau carrefour projeté sera réalisée. De plus, le nouveau carrefour sera équipé de feux tricolores avec régime de fonctionnement priorisant les transports en commun. Dans l'objectif de pouvoir desservir l'intérieur de la zone, le projet prévoit également la réalisation de 2 arrêts de bus à l'intérieur de la zone.

Actuellement, les travaux de réalisation du projet sur le CR179/rue de Cessange sont en cours, l'achèvement des travaux est prévu pour début de l'année 2014.

En vue de pallier la problématique existante en matière de mobilité et afin de répondre aux évolutions futures au sein de la commune de Leudelange, un concept d'ensemble pour une réorganisation du réseau routier dans Leudelange d'une part et pour la priorisation des transports en commun d'autre part a été élaboré. Le concept prévoit la mise en place de mesures/éléments infrastructurels sur la N4/

rte d'Esch mais aussi sur le CR179/rue de Cessange.

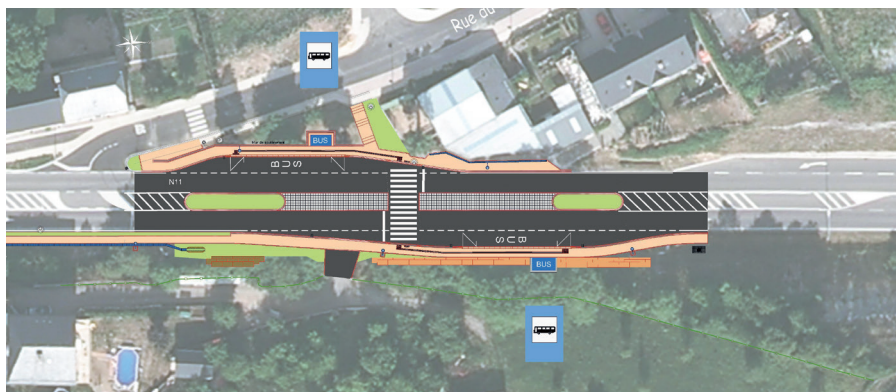
Jusqu'à présent l'accès depuis le CR179 à la Z.A. « Am Bann » était réglementé en sens unique ; en plus, l'intérieur de la zone n'est pas desservi par les transports en commun. Le projet sur le CR179 prévoit la réalisation d'un accès complet (avec voie tourne à gauche) et

Les projets en cours d'études

► Arrêt de bus N11 à Graulinster

Le Ministère du Développement durable et des Infrastructures en coordination avec la commune de Junglinster a lancé une réflexion sur l'optimisation de l'aménagement des arrêts de bus sur la N11 à Graulinster. Une partie intégrante du projet était aussi la sécurisation de la traversée piétonne de la N11.

L'image ci-jointe montre la solution retenue qui passera en réalisation courant 2014. Deux nouveaux arrêts de bus (un dans chaque sens) jumelés à un passage piéton avec feux de signalisation seront réalisés près de l'intersection de la N11 avec la « rue du Village ». Parallèlement, la commune de Junglinster va aménager des trottoirs le long de la N11 pour faciliter l'accès des piétons respectivement à l'arrêt de bus et au passage piéton.



Les feux de signalisation serviront, d'une part, à sécuriser la traversée de la N11 pour les piétons et, d'autre part, au moyen d'une

détection des bus dans l'arrêt, à faciliter leur insertion dans le trafic.

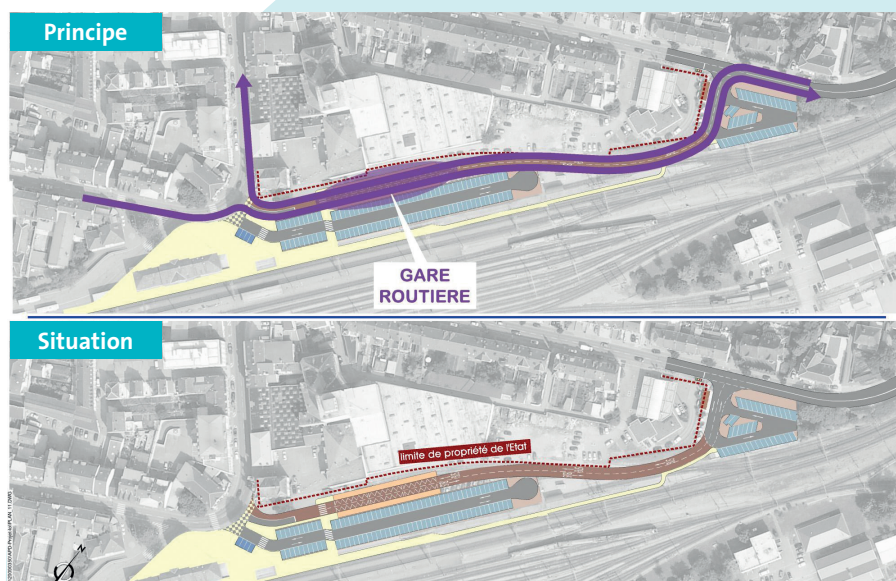
► Ettelbruck – couloir pour bus d'approche à la gare

En phase préliminaire du projet global du « Pôle d'échange multimodal de la Gare d'Ettelbruck », un couloir pour bus bidirectionnel entre la rue J.F. Kennedy - côté Patton et la rue de la Gare sera aménagé afin d'offrir déjà à court terme une priorisation majeure aux transports en commun.

Ce couloir direct va réduire les détours et les temps de trajet des bus au quartier de la gare et offrir en plus un échange plus rapide entre bus et train. Ceci compte pour tous les bus en relation avec l'axe N7 entre Ettelbruck et Diekirch.

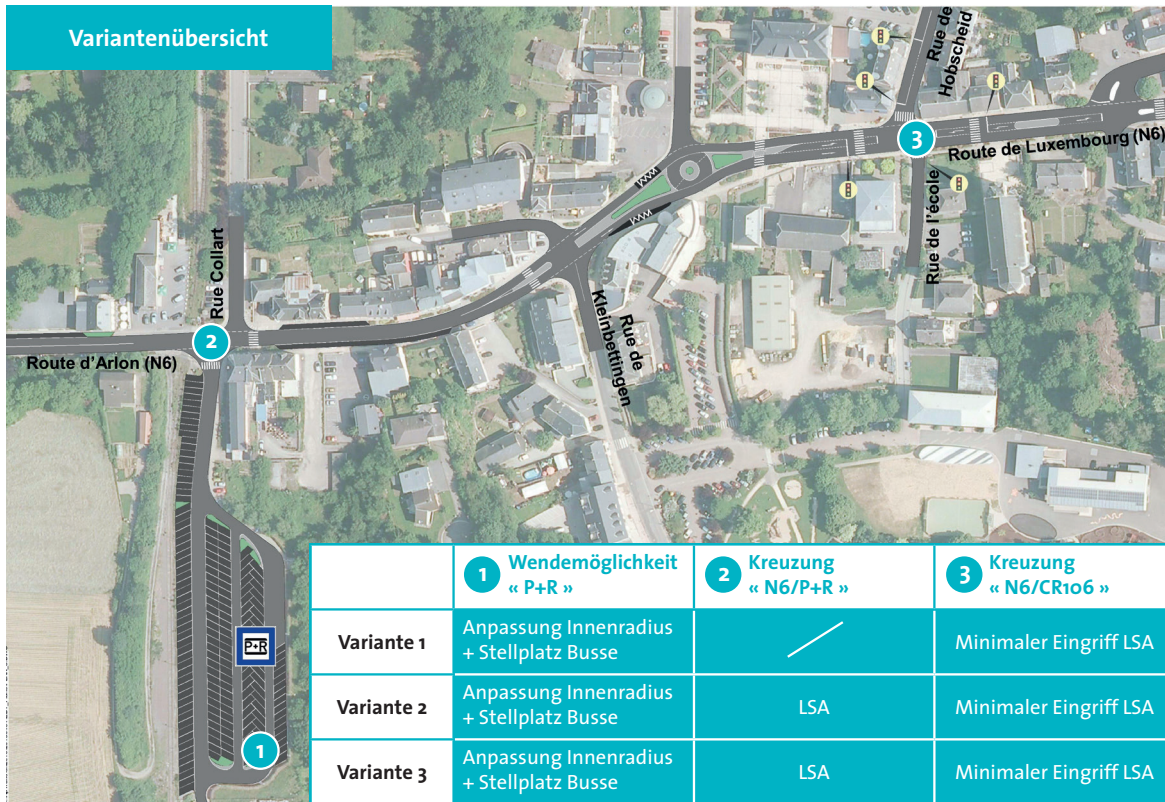
Sur ce nouveau tronçon réservé aux bus, un arrêt provisoire sera aménagé pour toutes les relations avec la région « Est » (2 directions). Ceci va en plus soulager la gare routière actuelle située à l'ouest du bâtiment voyageurs et surchargée pendant une grande partie de la journée.

Pour ce couloir bidirectionnel, le bâtiment de la douane sera supprimé et les surfaces entre les terrains actuels du Verband et les quais ferroviaires réorganisés afin de garantir le même nombre d'emplacements de stationnement qu'aujourd'hui.



➤ N6 – Route d’Arlon à Steinfort

La comparaison des 3 variantes analysées ▼



Sur l’axe radial de la N6, de l’ouest du pays vers Luxembourg-Ville, la priorisation des bus aux heures de pointe constitue un enjeu majeur depuis déjà plusieurs années.

Après la mise en place de différents corridors de bus, que ce soit au Wandhaff, à Capellen, à Mamer ou à Strassen, cette étude analyse les possibilités de priorisation du transport en commun dans la traversée de Steinfort.

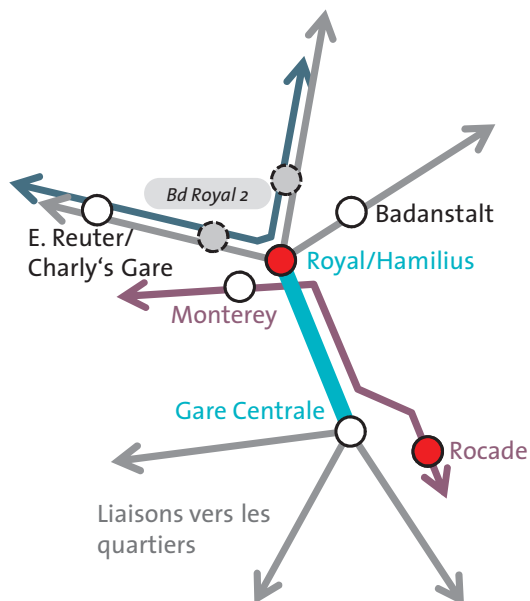
Trois problématiques ont été détectées puis analysées :

- 1) P&R présentant des points faibles pour la circulation des bus (géométrie trop étroite et aucun emplacement prévu pour les bus en phase Terminus, durant leur temps d’attente sur le parking).
- 2) Accès difficile au parking (entrée et sortie) lors des heures de pointe, vu le trafic élevé sur la N6.
- 3) Absence d’une priorisation des bus aux feux tricolores de l’intersection « N6- / route d’Arlon / CR106 – rue de Hobscheid ».

Microsimulation

La situation actuelle fut élaborée par une microsimulation, en se fondant sur les données contemporaines du trafic – octobre 2008. Afin de contrôler et d’analyser les effets des mesures élaborées, d’autres microsimulations furent ensuite réalisées.

Trois variantes, se composant de différentes mesures, ont été étudiées. Après l’évaluation et la comparaison des périodes de trajets, grâce à des simulations fondées sur ces 3 variantes, la variante 1 a été retenue.



Axe principal :

- Fréquentation maximale (fréquentation principale entre la Gare Centrale et la Ville-Haute)
- Cadence visée d'un bus par minute (bus articulés)
- Planification intégrée entre AVL et RGTR
- Arrêt triple (trois positions d'arrêt) dans la section critique du boulevard Royal

Axe secondaire 1 :

- Liaisons entre le centre-ville et les quartiers « ouest » et « sud-est »
- Arrêt double (deux positions d'arrêt) à l'avenue Monterey
- Délestage de l'axe principal
- Liaison avec la Gare Centrale se fera désormais du côté « est » (Rocade de Bonnevoie)

Axe secondaire 2 :

- Liaisons entre le centre-ville et les quartiers « ouest » et « nord-est »
- Plusieurs arrêts à la « Charly's Gare » (av. E. Reuter)
- Délestage de l'axe principal

ment de la place Hamilius et de la rue Aldringen vers le boulevard Royal.

Tout le réseau des transports en commun (urbain et interurbain) a dû être repensé et la modification de maintes lignes entrera donc en vigueur dans le cadre du chantier immobilier en question.

Lors de la planification du nouveau réseau, les horaires des lignes en question ont primordialement été élaborés afin de pouvoir garantir au goulot d'étranglement du bd Royal le passage d'un maximum de 60 courses par heure et par direction. Parallèlement, une condition sine qua non consistait en un besoin d'une liaison régulière et à courts intervalles entre la Gare Centrale et le centre-ville, épine dorsale du réseau de la ville.

Le nouveau réseau est donc basé sur un tronçon principal (Gare Centrale – bd Royal) et deux tronçons secondaires (Gare/Rocade – Monterey et bd Royal (nord) – Charly's Gare). Les arrêts principaux (pôles d'échange) sont les arrêts « Hamilius » proprement dits (situés au bd Royal), « Royal » (coin bd Royal/ av. E. Reuter), « Monterey » et « Charly's Gare » au centre-ville, de même qu'au quartier de la Gare, les arrêts « Gare Centrale » et les nouveaux arrêts « Gare-Est / Rocade » à aménager à hauteur des « Rotondes » aux abords de la rocade de Bonnevoie. Par la création de ce nouvel arrêt,

il sera possible de réduire le nombre de bus dans la partie inférieure de l'avenue de la Liberté et sur la place de la Gare, tout en offrant un raccordement aisé à la gare CFL par la passerelle piétonnière réaménagée récemment.

Afin d'offrir une capacité suffisante de/vers la Gare Centrale, les horaires des lignes circulant sur le tronçon principal seront organisés de manière à ce qu'il y ait en moyenne un bus par minute, soit 60 par heure et par direction. En principe, toutes les lignes circulant sur le tronçon principal seront exécutées avec des autobus articulés. À l'arrêt « Hamilius », par direction, chaque arrêt pourra être accosté simultanément par 3 autobus.

Les arrêts au centre-ville seront agencés en se basant sur le tronçon principal et les tronçons secondaires. Ainsi, l'arrêt « Hamilius » (bd Royal) accueillera toutes les lignes de/vers la Gare Centrale (et uniquement celles-ci), l'arrêt « Monterey » étant réservé aux lignes de l'axe ouest-sud ne passant pas par la place de la Gare. Finalement, les arrêts « Charly's Gare » et « Royal » accueilleront les lignes des liaisons ouest-est.

Afin de ne pas encombrer davantage l'axe critique – et contrairement à la situation actuelle –, les lignes régionales en provenance de l'ouest, du nord ou du nord-est ne

seront plus prolongées du centre-ville vers le quartier de la gare. Le terminus de ces lignes se trouvera soit aux abords du centre-ville (notamment Glacis), soit la ligne sera déviée vers un autre quartier.

À l'exception des lignes purement communales ou des lignes du service « coordonné » (organisation commune RGTR et AVL), certaines lignes régionales RGTR n'auront plus de terminus au centre-ville, mais assureront une desserte urbaine vers différents quartiers de la capitale. Contrairement au réseau actuellement en vigueur où les lignes AVL et RGTR circulent de manière autonome, le nouveau réseau connaîtra donc des « lignes mixtes », lignes régionales assurant une desserte locale. Le but principal de ces lignes mixtes est de ne pas créer de double desserte AVL et RGTR sur les tronçons critiques.

Les modifications du réseau de bus mentionnées sont valables pendant la durée du chantier immobilier. Après l'achèvement des travaux, le réseau des transports en commun sera à nouveau modifié et adapté à la nouvelle situation, tenant compte notamment d'un nouveau réseau de tram.

Le détail de tous les changements et des lignes sera présenté au public dès que la date de la suppression de la gare routière « Hamilius » sera connue, estimée courant du 2^e semestre 2014.

Adresses utiles

Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

- Département des travaux publics
Département des transports
info@mtp.public.lu
www.mtp.public.lu
- Administration des Ponts et Chaussées
info@pch.public.lu
www.pch.public.lu

Ministère de l'Intérieur

info@miat.public.lu
www.miat.public.lu

Verkéiersverbond

www.mobiliteit.lu
(avec lien sur les brèves de couloir
à partir de février 2014)

Administration communale
de la Ville de Luxembourg

admcommunale@vdl.lu
www.vdl.lu

Syndicat pour le transport
intercommunal de personnes dans le
Canton d'Esch-sur-Alzette (TICE)

mouvement@tice.lu
www.tice.lu

FLEAA – Fédération Luxembourgeoise
des Exploitants d'Autobus et d'Autocars

info@fleaa.lu
www.fleaa.lu

Aktioun Öffentlechen Transport

M-Ticket,
l'application qui vous ouvre les portes
des transports publics.

Avec cette nouvelle application mobile, vos billets pour le train et le bus sont toujours à portée de main. Achetez vos billets de courte ou de longue durée, à l'unité ou en carnet, par le biais de votre portefeuille électronique Digicash ou Flashiz, à tout moment en toute sécurité.

DIGICASH FLASHIZ Google play App Store

verkéiersverbond
www.mobiliteit.lu



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