

brèves DE COULOIR

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

| avril 16

07

Chers lecteurs,

Le groupe de travail «couloirs pour bus» s'est penché en 2015 surtout sur des études de projets rendant le déplacement en bus plus attractif, plus confortable et plus efficace.

Par l'exécution de divers projets expliqués dans cette édition du «brèves de couloirs», les pertes de temps inutiles pour les transports en commun ont diminué notamment sur les pénétrantes importantes dans la Région Sud et en direction de la Ville de Luxembourg. Par ailleurs, le groupe de travail essaye d'améliorer la desserte des zones industrielles par bus comme p.ex. Z.A. «Pafebrouch» et Z.A. «Am Bann».

Le groupe de travail a également consacré de nombreuses études à la sécurité routière concernant les bus, notamment sur la N6 échangeur Capellen, la N3 Schlammeestee et la N11 échangeur Waldhof, afin de réduire considérablement les conflits, souvent dangereux, entre les transports en commun routiers et le trafic individuel.

Un autre projet important est celui sur la route d'Esch à la Cloche d'Or où de nombreux bus et voitures rencontrent d'importantes pertes de temps. Des premiers travaux de préparation du chantier ont déjà commencé.

En plus des couloirs pour bus, le groupe de travail a assisté à de nombreux projets de réalisation de P+R qui sont d'importants

points d'échange dans la chaîne de la mobilité. Dans ce cadre, le P+R Junglinster est en cours de finalisation et celui de Steinfort a été adapté aux besoins actuels. D'autres réalisations de P+R sont en cours d'étude tel celui de Mamer-Capellen ou celui de l'Aire de Wasserbillig.

Comme la première phase du projet Tram est en cours de réalisation, il y a eu récemment une première réorganisation du réseau pour bus sur le territoire de la Ville de Luxembourg.

D'autres réorganisations suivront en fonction de l'avancement du chantier du tram jusqu'à la Cloche d'Or. C'est ainsi que le groupe de travail mettra son focus sur les couloirs pour bus à réaliser pour compléter le réseau du tram dans la Ville de Luxembourg et les communes limitrophes.

Les bus continueront donc à jouer un rôle très important, même après la réalisation du tram, et le groupe de travail continuera ainsi à améliorer les services pour ses clients dans le futur.

Je vous souhaite une agréable lecture,

René Biber

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



Sommaire

page 2 // // // //

Projets exécutés

- N31 et Accès Nord Belval
- N4 – Traversée de Leudelange avec le carrefour N4/CR163
- N11 – Echangeur A7 Waldhaff
- N3 – Carrefour à Frisange
- N3 – Carrefour au Schlammeestee

page 5 // // // //

Projets en voie d'exécution

- Entrée en ville de Differdange
- N4 – Cloche d'Or

page 7 // // // //

Projets en étude

- N5 – Traversée de Bascharage
- N2 – Pôle d'échange Cents
- N7 – Couloir bidirectionnel Côte d'Eich
- N7 – Limite Heisdorf – Centre Walferdange
- N7 – Centre Walferdange – Limite Bereldange

page 11 // // // //

Témoignages sur le terrain

- N6/A6 – Echangeur Mamer/ Capellen

Groupe de travail «couloirs pour bus»

Ministère du Développement durable et des Infrastructures

- Administration des Ponts et Chaussées
- Département des travaux publics
- Département des transports
- Département de l'aménagement du territoire
- Département de l'environnement

Administration communale de la Ville de Luxembourg
Direction mobilité | www.vdl.lu

Verkéiersverband

www.mobilliteit.lu

TICE – Syndicat pour le transport intercommunal de personnes dans le canton d'Esch-sur-Alzette
mouvement@tice.lu | www.tice.lu

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

info@clc.lu | www.fleaa.lu

AÖT – Aktioun Öffentlechen Transport



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

Projets exécutés

► N31 et Accès Nord Belval



N31 et Accès Nord Belval (couloirs pour bus en rouge)

Avec la démolition de l'ancien pont ferroviaire de la ligne interne Arcelor surplombant la N31, la voie bus a pu être mise en service sur sa longueur finale sur la N31 entre le carrefour avec la rue Metzlerlach et le giratoire Raemerich.

Cette voie bus est de ce point de vue importante vu qu'elle regroupe toutes les lignes TICE et autres lignes bus desservant les agglomérations entre Pétange et Belvaux resp. Belval et les raccordant à la Ville d'Esch.

Pour les années à venir, d'autres voies bus sont en phase d'étude dans les alentours directs :

- › Sur l'accès nord du site Belval avec l'ouverture de la liaison Micheville contournant la cité Raemerich (raccord direct à l'A4)
- › Sur la N31 – traversée de Belvaux avec le réaménagement de celle-ci.

► N4 – Traversée de Leudelange avec le carrefour N4/CR163



Carrefour rte d'Esch – rue de Bettembourg à Leudelange

En vue d'atténuer la situation en matière de mobilité sur l'axe de la N4 et afin de répondre aux évolutions actuelles et futures au sein de la commune de Leudelange, et notamment le développement de la Z.A. « Am Bann », un concept d'ensemble pour une réorganisation du réseau routier dans Leudelange a été élaboré. Dans le cadre de ces différents projets, des mesures de priorisation des transports en commun ont été intégrées. Le concept prévoit la mise en place d'éléments infrastructurels principalement sur la N4 (route d'Esch), mais aussi sur le CR179 (rue de Cessange).

Une première mesure qui a été mise en œuvre en 2014 est le réaménagement du carrefour de la N4 avec le CR163 (rue de Bettembourg). Jusqu'à cette date ce

carrefour était sans feux priorisant le trafic sur la N4. Le projet prévoit l'aménagement d'un carrefour à feux permettant ainsi de mieux gérer le trafic et d'améliorer la situation en matière de sécurité en supprimant d'une part les problèmes de visibilité et d'autre part les difficultés des traversées piétonnes.

Afin de prioriser les transports en commun, une voie bus à l'approche du carrefour en provenance de l'A4/Esch-sur-Alzette a été réalisée sur une longueur d'une centaine de mètres. Cet aménagement permet une priorisation automatique des bus aux feux tricolores en direction de Luxembourg-Ville. Les travaux ont été réalisés en été / automne 2014.

► N11 – Echangeur A7 Waldhaff



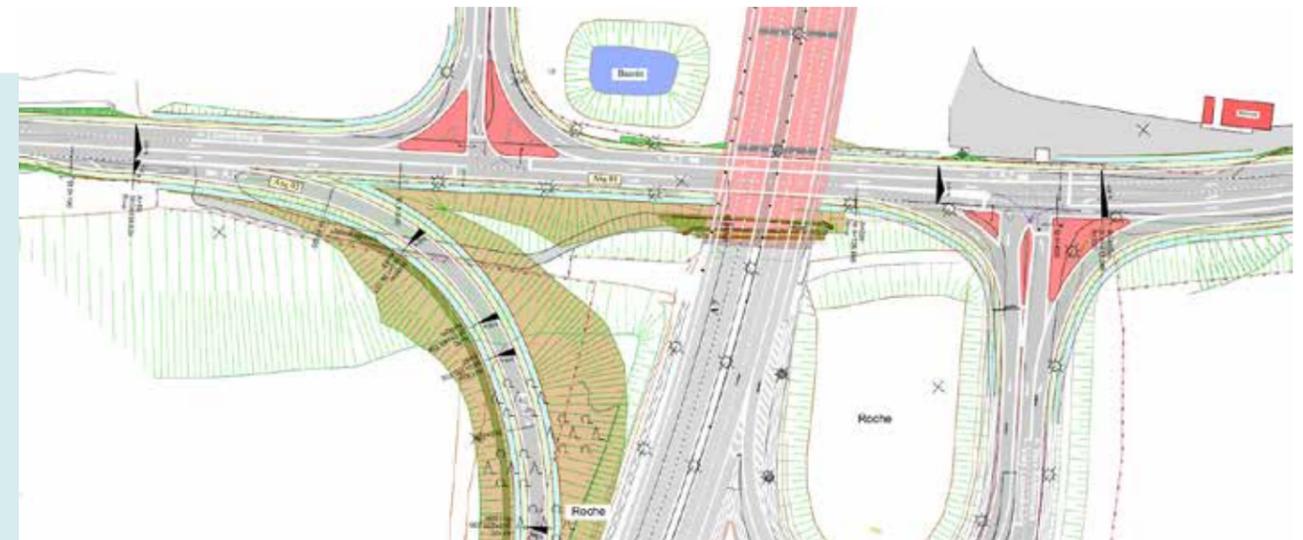
Echangeur Waldhaff

L'échangeur Waldhaff, entre l'Autoroute du Nord A7 et la nationale N11, se situe au nord-est de la Ville de Luxembourg. Les bretelles de l'échangeur ont été équipées de feux tricolores afin d'améliorer la sécurité et la capacité des carrefours.

Durant les études, des variantes ont également été étudiées pour favoriser

la circulation des bus sur des voies prioritaires dédiées depuis Waldhaff et des voies bus sur la N11 dans la zone de croisement des bretelles. Après évaluation des diverses contraintes, la solution retenue est celle permettant une circulation la plus fluide possible pour l'ensemble du trafic tout comme pour le trafic des bus sur la N11 ainsi que l'A7.

Avec les feux tricolores mis en œuvre, l'échangeur Waldhaff est capable de recevoir le trafic existant, mais aussi le trafic supplémentaire dans le cadre de l'ouverture de l'Autoroute du Nord, et ce, sans ralentissement important et permanent aux heures de pointe du matin et du soir, ce qui a contribué à la stabilisation des horaires de bus.



Vue en plan Echangeur Waldhaff

► N3 – Carrefour à Frisange



Carrefour N3-N13 à Frisange

Après la mise en service d'un premier tronçon de couloir pour bus le long de la rue de Luxembourg, les travaux d'aménagement du carrefour se sont poursuivis au cours de l'année 2015.

Le carrefour a été réaménagé en tenant compte des priorités à donner pour les bus qui viennent principalement depuis la rue Robert Schumann (côté France) et la rue de

Mondorf (côté Aspelt) en direction de Luxembourg-Ville.

C'est pourquoi, tenant compte des contraintes urbaines et de la largeur disponible, le couloir pour bus existant le long de la N3 a été prolongé jusqu'au carrefour.

Par ailleurs, un couloir d'approche le long de la rue de Mondorf permet aux bus de contourner en partie les files qui se créent en amont des feux tricolores.

Après mise en service, le fonctionnement du carrefour a été légèrement adapté afin d'optimiser son fonctionnement.

► N3 – Carrefour au Schlammestee



Après plusieurs accidents au cours de l'année 2011, le carrefour sur la N3 au lieu-dit « Schlammestee » a fait l'objet d'un audit de sécurité qui a conclu que l'aménagement du carrefour était conforme aux normes. De plus, l'analyse des vitesses pratiquées et des circonstances des accidents a montré que les principaux problèmes concernaient les vitesses excessives pratiquées par les automobilistes et le non-respect des priorités.

Il a donc été décidé de diminuer la vitesse réglementaire à 70 km/h et d'observer l'évolution de l'accidentologie au droit de ce carrefour. En cas de persistance des accidents, la sécurisation du carrefour serait assurée par la mise en service d'une signalisation par feux tricolores.

En 2015, à la suite de deux accidents consécutifs impliquant des bus, les autorités ont donc décidé d'aménager le carrefour avec des feux tricolores qui ont été mis en service en septembre 2015.

La sécurisation du carrefour par feux tricolores prévoit que les bus desservant l'arrêt « Schlammestee » soient détectés afin de leur donner une phase spécifique pour sortir de l'arrêt.

Par ailleurs, la vitesse au droit du carrefour est contrôlée automatiquement par radars dès la première vague de radars mis en service en mars 2016.



Carrefour N3-CR132 au Schlammestee

Projets en voie d'exécution

► Entrée en ville de Differdange

La reconversion du plateau funiculaire à Differdange comprenant une multitude de projets urbanistiques fait de la ville de Differdange une zone de développement en plein essor.

L'entrée en ville actuelle, marquée par un giratoire touchant à ses limites de capacité, ne répond plus aux besoins et n'est guère compatible avec les objectifs d'une mobilité durable. C'est ainsi que l'adaptation de la voirie dans la zone concernée est indispensable pour garantir un développement cohérent et durable.

Le projet voirie de la nouvelle entrée en ville comprend la suppression du giratoire existant N31/CR174 – rue E. Mark, le redressement de la N31 entre le plateau funiculaire et l'ouvrage surplombant les voies ferrées en direction de Niederkorn, le redressement du CR174 entre la rocade de Differdange actuellement en construction et l'intersection avec la N31 et

la réalisation d'un tronçon de la nouvelle piste cyclable nationale PC8 traversant les agglomérations entre Pétange et Esch en longeant la N31 à Differdange.

Afin de fluidifier le trafic à l'entrée en ville de Differdange, une intersection réglée par feux tricolores sera aménagée là où se situe actuellement le giratoire. La priorisation du bus à l'intersection N31/CR174 sera garantie avec l'aménagement d'un couloir pour bus sur le CR174/rue E. Mark avec mise en place d'un SAS à l'approche depuis le Fousbann. Ce SAS permet de favoriser le transport en commun sans pourtant devoir offrir une voie bus au carrefour. Ceci est compatible avec l'espace limité pour les infrastructures routières dans l'ensemble des projets d'urbanisation prévus autour dudit carrefour. Le même principe compte pour la N31 où des voies bus seront projetées, combinées avec des SAS à l'approche.

Le couloir pour bus sur le CR174 – rue Emile Mark dispose d'une longueur de 150m, celui sur la N31 en provenance d'Oberkorn d'une longueur de 90m.

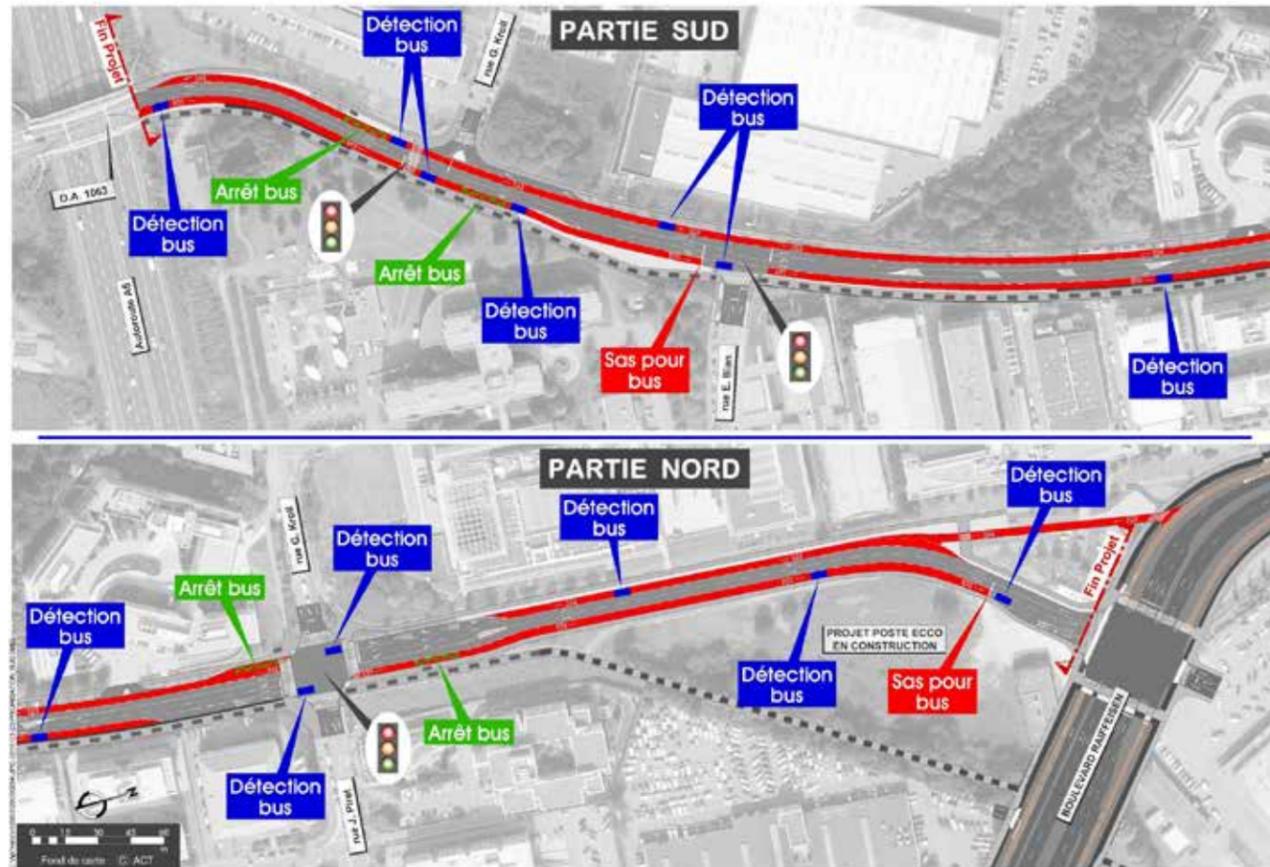
Seule la voie bus du côté de Niederkorn qui aura une longueur de 110m afin d'arriver au SAS ne sera mise en place que dans une 2e étape après la construction du bâtiment P&R sur le parking du petit contournement vu que ce tronçon sera fréquenté par des bus qu'à moyen terme.

Les travaux de voirie débutent en 2016.



Vue en plan du projet (couloirs pour bus en rouge)

► N4 – Cloche d'Or



Vue en plan du projet (couloirs pour bus en rouge)

Dans le cadre du projet « Aménagement de voies bus sur l'autoroute A4 et la route nationale N4 » la section de la route d'Esch / N4 entre Leudelange et Hollerich doit garantir une liaison continue pour un corridor bus privilégié.

Le présent projet traite le tronçon de la route d'Esch situé entre l'ouvrage au-dessus de l'A6 et le CR231 – le futur Boulevard Raiffeisen.

Les mesures de priorisation des bus s'effectuent par des voies bus et par des détections de bus dans la chaussée, en amont et en aval des installations à feux tricolores.

Néanmoins, le trafic individuel motorisé est réglé par des feux tricolores mesurant les charges de trafic pour garantir un écoulement adéquat du trafic sur toutes les branches des carrefours pendant les heures de pointe matinale et vespérale tout en garantissant une fluidité adéquate aux bus.

Carrefour route d'Esch (N4) / rue Jean Piret

Sur la route d'Esch, dans les approches du carrefour, les voies bus s'arrêtent et passent à des voies partagées entre bus et tournant à droite. Pendant que le trafic individuel motorisé doit se diriger vers la rue G. Kroll respectivement vers la rue J. Piret, les bus peuvent poursuivre tout droit et accéder à la continuation de leur voie bus.

Carrefour route d'Esch (N4) / rue Emile Bian

D'un côté, en provenance du nord, il n'existe pas de conflit entre bus et trafic individuel motorisé, ce qui conduit à une voie bus sans interruption au niveau du carrefour. De l'autre côté, en provenance du sud, les véhicules qui tournent à droite doivent croiser la voie bus, ce qui conduit au résultat que le carrefour, la voie bus incluse, doit être réglé par feux tricolores.

Carrefour route d'Esch (N4) / rue Guillaume Kroll à la hauteur du bâtiment de la poste

Pour améliorer la fluidité des véhicules qui tournent à droite sortant de la rue G. Kroll, le carrefour entier, y compris les passages pour piétons, doit être réglé par feux tricolores. Les véhicules et bus en direction de Luxembourg-Ville seront seulement arrêtés lorsqu'un piéton aura demandé une « phase verte » pour pouvoir traverser la route d'Esch (N4).



Projets en étude

► N5 – Traversée de Bascharage

Les conflits de fluidité actuels sur la traversée de Bascharage ne gênent pas seulement le trafic motorisé individuel, mais diminuent également l'attractivité du transport en commun et la qualité de vie des habitants et visiteurs. La réalisation du contournement de Bascharage à moyen terme fixera certainement une majorité de ces problématiques, mais des solutions réalisables à court terme se proposent.

La mise en place de feux tricolores est un moyen pour :

- › garantir une fluidité appropriée du trafic routier en relation avec la route de Luxembourg

- › installer une priorisation des bus
- › offrir une meilleure qualité [confort, sécurité, ...] aux piétons voulant traverser la N5
- › offrir une meilleure qualité/sécurité aux cyclistes
- › diminuer les émissions du trafic dans la traversée en attendant la réalisation du contournement.

L'élément-clé du projet est la mise en place d'une « Grüne Welle » sur toute la N5 entre le CR110 / Bvd J.F. Kennedy et le giratoire Biff. Pour ceci, les feux tricolores existants sont à adapter et d'autres feux supplémentaires à ajouter. Les adaptations de la géométrie ne

sont en principe que des marquages au sol, à part d'un SAS pour bus à l'approche des nouveaux feux tricolores projetés à la sortie actuelle du Cactus sur la N5 et un élargissement du trottoir long de la Brasserie de Boffending.

En provenance de Luxembourg direction Biff, les utilisateurs du TC profitent d'un gain de temps de 25% par rapport à la situation existante dans la pointe vespérale.

Le projet est déclaré comme projet prioritaire avec caractère de projet pilote dans l'idée de confier la gestion des feux tricolores à l'Administration des Ponts et Chaussées.



Principe du projet en cours d'étude



La voie bus d'approche à l'intersection N5/CR110



Les mesures de priorisation du bus sur la N5 – hauteur Cactus



Les mesures de priorisation du bus au centre

➤ N2 – Pôle d'échange Cents

Le projet s'intègre de façon globale dans les efforts du groupe de travail pour réaliser des facilités pour bus sur la N2 entre le giratoire Schaffner et le boulevard d'Avranches.

Dans le cadre des travaux de doublement de la voie de chemin de fer entre Luxembourg et Sandweiler, il est prévu de supprimer le passage à niveau rue des Pommiers à proximité de la halte ferroviaire de Cents en aménageant un pont au-dessus de la voie ferroviaire.

Dans ce cadre, la présente a été réalisée par le groupe de travail afin d'analyser la faisabilité de la réalisation du pôle d'échange y projeté et d'identifier le cas échéant les adaptations nécessaires par rapport au projet des CFL.

Ces nouveaux aménagements ont un impact sur les transports en commun circulant sur la N2 ou sur les rues transversales (rue des Pommiers et rue des Peu-

pliers), en particulier à moyen terme où 23 bus par heure circuleront en pointe sur la N2 à partir de l'échangeur Irrgarten vers le centre-ville de Luxembourg.

L'étude a permis d'évaluer les différentes propositions et d'aboutir à :

- › l'utilisation de trois voies sur le pont pour un trafic mixte bus-véhicules particuliers,
- › la réalisation d'arrêts bus sur le pont pour les bus urbains et des arrêts sur la N2 pour les bus régionaux afin de pouvoir garantir des chemins courts entre les bus et le train,
- › des trottoirs élargis sur le pont pour la circulation sécurisée et confortable des piétons et des cyclistes dans le cadre de la piste cyclable nationale PC27,
- › l'élargissement de la plateforme routière au droit des carrefours afin d'insérer les voies de tourne-à-gauche suffisantes pour éviter que les files ne remontent sur la voie principale,

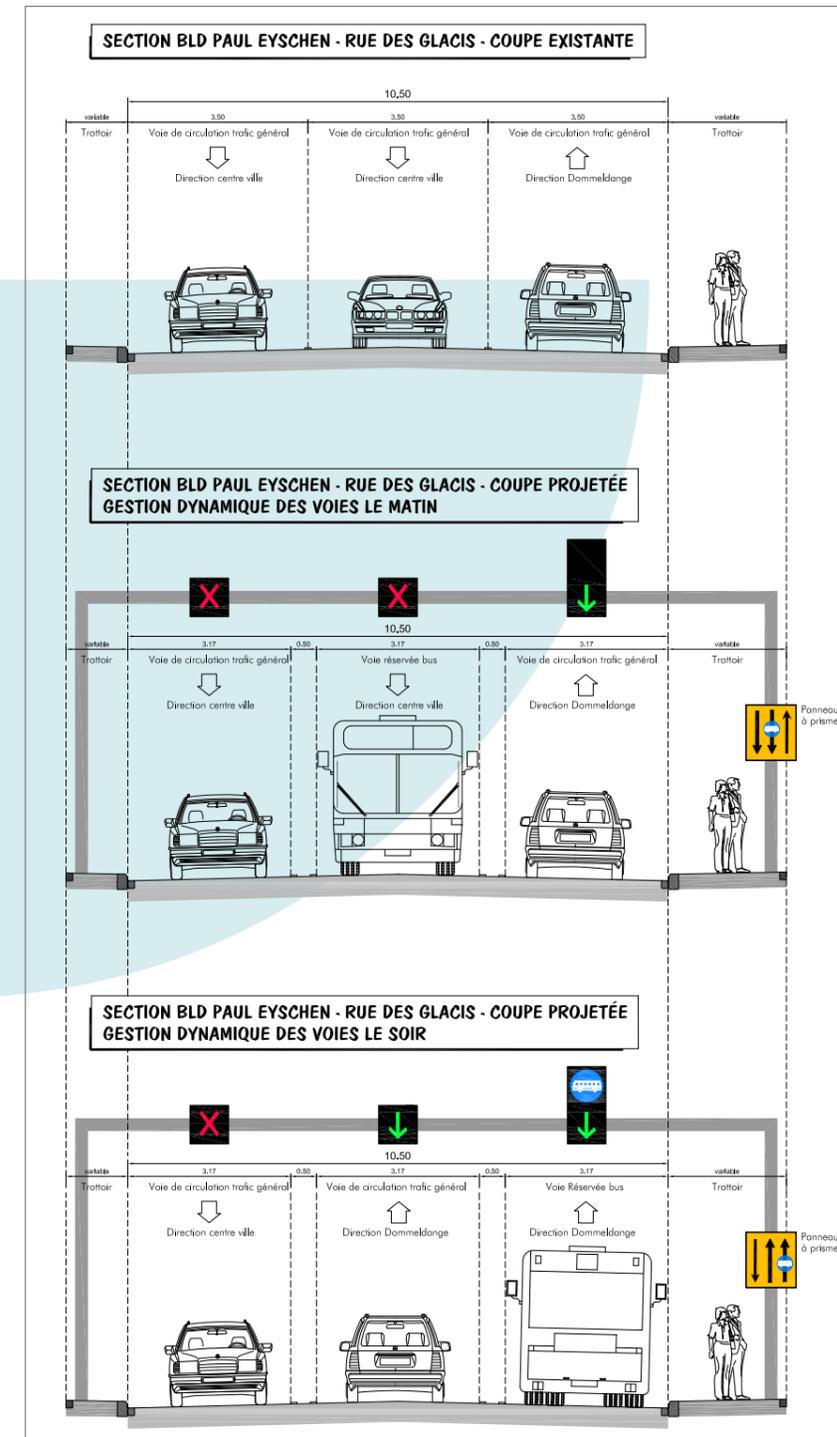
› des couloirs d'approche pour les transports en commun circulant sur la N2 afin de leur permettre de contourner le trafic individuel et de disposer de priorités dans la traversée des carrefours.

Les travaux d'aménagement seront réalisés en cohérence avec le calendrier des CFL en ce qui concerne la réalisation du pont routier.



Vue en plan actuelle du projet en cours d'étude (couloirs pour bus en rouge)

➤ N7 – Couloir bidirectionnel Côte d'Eich



Principe du projet en cours d'étude

L'étude concerne la mise en service de facilités pour bus le long de la Côte d'Eich à Luxembourg-Ville, entre la Place Dargent et le Boulevard Royal, sur un tronçon de 1,400 m environ. Il s'agit d'étudier l'opportunité d'un couloir pour bus dynamique bidirectionnel et d'analyser la faisabilité en identifiant les différentes contraintes relative à sa mise en œuvre.

Un couloir pour bus dynamique bidirectionnel permet aux bus de circuler dans les deux directions selon les règles imposées par une logique de fonctionnement et une signalisation lumineuse.

Parmi les pénétrantes dans la Ville de Luxembourg, la Côte d'Eich accueille un trafic important, que ce soit en direction de

la Ville de Luxembourg (montant) le matin, ou depuis la Capitale (descendant) le soir. Un couloir pour bus dynamique bidirectionnel dans le sens montant le matin et dans le sens descendant le soir permettrait aux bus de contourner les remontées de files qui se créent aux heures de pointe. Ce sont ainsi près de 20 bus par heure et par sens qui pourraient bénéficier de la mesure.

Une première phase d'analyse d'un couloir bidirectionnel médian a conclu qu'un tel dispositif donnerait d'importants gains de temps pour les bus en particulier aux heures de pointe du soir. Toutefois, des problèmes se poseraient, en particulier concernant la desserte des arrêts de bus le long du tronçon.

C'est pourquoi a été analysé un nouveau concept qui repose sur une affectation dynamique des voies de circulation :

- › Le matin, le trafic individuel dispose de deux voies de circulation dans le sens montant, entre le carrefour Place Dargent et le carrefour rue des Glacis, puis d'une seule voie, la voie centrale étant utilisée comme couloir bus. Le sens descendant ne dispose que d'une seule voie ;
- › Le soir, la voie latérale est réservée comme couloir pour bus dans le sens de la descente, du carrefour Boulevard Royal jusqu'à l'arrêt Octroi, afin de maintenir les bandes de stationnement en bas de la Côte d'Eich. Le trafic individuel dispose d'une voie dans la descente et d'une voie dans la montée.

Dans le cadre de ce concept, la voie centrale est utilisée par le trafic général dans le sens montant le matin et le sens descendant le soir.

Afin d'étudier ce nouveau concept, et de comparer les avantages et les inconvénients avec la situation actuelle, une analyse de trafic a été réalisée aux heures de pointe du matin et du soir.

Ce nouveau concept présente les mêmes avantages en termes de gain de temps pour les bus et permet une intégration optimale des arrêts de bus.

Nonobstant, il a été constaté que toute une série de questions concernant la sécurité des usagers de la route devrait encore être clarifiée afin que le présent concept s'avère faisable.

➤ N7 – Limite Heisdorf – Centre Walferdange



Vue en plan actuelle du projet en cours d'étude (couloirs pour bus en rouge foncée)

Le projet comprend des installations à feux tricolores et un couloir pour bus sur la N7 entre la rue de l'Alzette et le rond-point au centre de Walferdange.

Il s'agit d'une continuité de priorisation du bus dans la Vallée de l'Alzette après les premières réalisations dans la traversée de Lorentzweiler, Bofferdange et Heisdorf.

En même temps, les arrêts de bus seront mis en conformité avec l'aménagement de quais surhaussés, de bandes podotactiles et d'autres aménagements suivant les normes en vigueur.

Les bandes de stationnement sont en même temps revues dans l'idée d'une qualité maximale pour la fluidité du transport en commun.

➤ N7 – Centre Walferdange – Limite Bereldange



Carrefour „Am Becheler“

Le projet comprend le tronçon de la route de Luxembourg (N7) entre la jonction de la rue de Steinsel (CR123) et l'intersection de la rue du Pont.

Pour parvenir à une accélération sensible de la circulation des bus, les carrefours seront équipés par des feux tricolores avec des détections de bus dans la chaussée, en amont et en aval de ces installations.

Le passage des bus sera enregistré à plusieurs reprises le long du tronçon. Sur cette base, les installations de feux tricolores permettent de déterminer le moment idéal pour intégrer le passage du bus dans le cycle des feux, afin de favoriser leur passage aux carrefours et de réduire les temps d'attente. Les standards de qualité pour la circulation des autres véhicules et des piétons sont, bien entendu, pris en compte.

L'arrêt de bus « Bäeldeng Police », essentiellement utilisé pour le transport scolaire, n'est plus conforme aux standards actuellement en vigueur et des modifications sont prévues pour améliorer la situation des passagers.

Les encoches pour les bus seront remplacées par des arrêts sur voie. Une aire plus importante est à la disposition des passagers pour l'attente, pour l'abribus et pour les panneaux d'information. En plus d'un accès facile pour la montée et la descente, le confort pour les passagers est amélioré avec la suppression de la forte accélération latérale. Pour l'exploitation du bus, il en résulte un temps d'attente réduit puisque le bus pourra quitter l'arrêt sans céder la priorité aux autres véhicules.

Témoignages sur le terrain

➤ N6/A6 – Echangeur Mamer/Capellen

Une zone critique de plus en plus sécurisée, mais...

La ligne RGTR 222 prend son départ à Steinfort « Um Quai » pour rallier son arrêt final près de l'Hôpital du Kirchberg distant de quelque 23 kilomètres après une course de 46 minutes, d'après l'horaire.

Mis à part un dernier segment de route entre Windhof et Capellen, la ligne est actuellement dotée d'un couloir pour bus sur la quasi-totalité de son trajet. Monsieur Matias Alfredo Fernandes a suivi de près toutes les étapes de la réalisation de ce couloir, depuis le commencement des travaux jusqu'à ce jour. Chauffeur de bus de métier assurant la ligne 222 depuis maintenant bientôt 14 ans, il est en effet bien placé pour témoigner des effets bénéfiques de ce couloir pour bus sur le transport public en général et sur le confort de ses passagers en particulier.

Un point névralgique de la ligne 222 est cependant l'échangeur autoroutier entre Mamer et Capellen, rendu tristement célèbre à la suite d'un accident de la circulation qui s'est produit en février 2011, entre un camion et un bus du ramassage scolaire, sur le couloir pour bus aménagé aux abords de cet échangeur.

Cet accident a incité le groupe de travail « couloir pour bus » à entamer des recherches afin de découvrir les circonstances ayant conduit à cet accident.



D'après Matias Alfredo Fernandes, le couloir pour bus a grandement facilité la vie professionnelle des chauffeurs de bus, et l'installation des feux tricolores à hauteur de l'échangeur de Mamer/ Capellen a contribué pour beaucoup à la sécurisation de la circulation à cet endroit critique.

Les analyses ont clairement démontré que le danger principal vient du fait que des véhicules, roulant au pas en direction de la Capitale, notamment pendant les heures de pointe, cèdent par un appel de phares le passage aux véhicules venant en sens inverse. Ce faisant, ils invitent ces chauffeurs en attente de bifurquer à gauche, à couper non seulement leur voie, mais à traverser également un couloir pour bus, qui n'est pas forcément aperçu comme tel.

Souvent les chauffeurs de ces véhicules ne réalisent pas qu'ils vont traverser en effet un couloir pour bus, qu'ils croient plutôt être une voie de tourne-à-droite pour gagner l'autoroute en direction de Bruxelles.

Le risque d'accidents est a fortiori encore multiplié par le fait que les véhicules en approche de ce carrefour sur la voie bus sont souvent cachés à la vue par l'écran formé de voitures roulant à la queue leu-leu sur la voie juxtaposée.

La solution retenue par le groupe de travail fut l'installation de feux de signalisation tricolores. Les bus en approche du point critique s'annoncent automatiquement par le passage sur une boucle située à environ 150 mètres en amont des feux. Les feux passant au rouge, ceux-ci permettent alors aux bus de circuler sans encombre.

D'après Mathias Fernandes, l'installation des feux de signalisation a largement favorisé la

sécurité à cet endroit critique. Cette amélioration de la situation est aussi approuvée par la Police Grand-Ducale de Mamer, qui confirme une nette réduction des incidents et accidents, du moins ceux qui sont en relation avec la voie bus.

Il ne faudra cependant pas perdre de vue que, malgré tous les efforts dédiés à la sécurisation, l'échangeur de Mamer-Capellen reste un endroit difficile et dangereux, exigeant une vigilance toute particulière de tous les usagers, qui ne sont jamais à l'abri de chauffards insoucients et inconscients, ignorant les règles élémentaires de « bonne conduite » tout comme celles du code de la route, comme le démontre notre photo ci-après.



Au moment même où ce cliché a été pris, le bus, soudainement coupé dans sa trajectoire par une voiture qui vient de brûler les feux rouges, venait tout juste de terminer un freinage brusque pour éviter la collision.

Projet du tram sur le Glacis



Tram dans l'Allée Scheffer en période normale



Tram dans l'Allée Scheffer en période de la « Schueberfouer » avec circulation sur voie unique

Impressum

Assistance ////

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

Mise en page ////

apart
209, rue des Romains
8041 Bertrange
www.apart.lu

Éditeur responsable ////

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