



Luxembourg, le

01 FEV. 2021

**Monsieur Marc Hansen  
Ministre aux Relations avec  
le Parlement**

**Service Central de Législation  
Luxembourg**

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous communiquer en annexe la réponse à la question parlementaire N° 3322 du 17 décembre 2020 des honorables députés Madame Carole Hartmann et Monsieur Max Hahn, concernant les lignes de bus express, tout en vous priant de bien vouloir en assurer la transmission à Monsieur le Président de la Chambre des Députés.

Recevez, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

**François Bausch  
Ministre de la Mobilité  
et des Travaux publics**

**Réponse de Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, à la question parlementaire n° 3322 du 17 décembre 2020 des honorables Députés Madame Carole Hartmann et Monsieur Max Hahn au sujet «Lignes de bus express »**

Par leur question parlementaire, les honorables députés souhaitent avoir des renseignements concernant les priorisations pour bus et en particulier les voies d'autobus pour lignes « express ».

La mise en œuvre de la réorganisation du réseau RGTR est accompagnée d'une série de mesures infrastructurelles visant à optimiser son fonctionnement et la qualité de service. Il s'agit de priorisations pour bus, de pôles d'échange et de places d'attente pour bus.

L'objectif des priorisations pour bus est de rendre les temps de parcours plus fiables, et donc plus courts aux heures de pointe. De telles priorisations sont désormais inclus de façon systématique dans les projets de l'Administration des Ponts et Chaussées, y inclus dans les projets autoroutiers telle que la mise à 2x3 voies de l'autoroute A3 ou la transformation de l'A4 en corridor multimodal.

Les priorisations hors localité, telle que la voie bus sur la N5 entre Grevelsbarrière et Dippach, sont du seul ressort de mon Ministère. Dans la mesure qu'elles nécessitent des règlements de circulation, les priorisations en localité, même sur les routes étatiques, demandent une coordination avec la commune respective.

Sur des tronçons qui permettent de ne réserver qu'une seule voie de circulation pour les bus, cette voie sera réservée dans une première phase pour la direction susceptible d'apporter le plus grand gain en termes de fiabilité et de temps de parcours des bus, typiquement dans la direction de l'heure de pointe matinale. Dans les cas où une priorisation des bus s'avère nécessaire également dans la direction opposée, mais à un autre moment de la journée, typiquement à l'heure de pointe vespérale, des voies « bidirectionnelles » pourront être mises en place dans une deuxième phase. En effet, des aménagements « bidirectionnels » demandent des portiques avec des afficheurs dynamiques et un concept de sécurité routière notamment pendant les minutes de transition entre l'utilisation de la voie bus dans une direction et son utilisation dans la direction opposée. De telles voies bidirectionnelles sont cependant en place dans quelques pays étrangers.

L'un des couloirs bus pour lesquels une deuxième phase en bidirectionnel est à l'étude au Grand-Duché est celui de la N11 entre Gonderange et Waldhaff, projet abordé déjà dans la question parlementaire QP 3140 du 12 décembre 2020 de l'honorable Députée Carole Hartmann.

D'autres projets concrets de priorisations pour bus sont les suivants :

- Couloir Bus sur la N2 à Remich (avant-projet approuvé en janvier 2018) ;
- Mise en place d'une gestion coordonnée des feux tricolores sur la route nationale N2 dans la traversée de Remich (étude de faisabilité approuvée en mai 2019) ;
- N5 entre Bascharage et Dippach, mesures de priorisation pour les bus en provenance de Bascharage et en direction de Luxembourg à l'intersection avec le futur contournement de Bascharage ;
- Priorisations pour bus dans la traversée de Bascharage ;

- N1 Senningerberg, fluidification du trafic des bus dans l'approche de l'échangeur avec l'A1.

S'y ajoutent des projets d'optimisation de priorisations pour bus existantes, telles que celles de la N6 (Route d'Arlon) et de la N7 dans la vallée de l'Alzette.

Quant au début des travaux d'infrastructure des projets précités, ceux-ci sont typiquement tributaires d'acquisitions de terrain, d'autorisations, voire de la réalisation d'autres projets connexes.

La priorisation des bus sur les voies structurantes du réseau RGTR figure parmi les principes de planification qui sont appliqués de façon systématique dans l'élaboration du Plan National de Mobilité pour 2035, qui sera présenté à la fin de l'année.