



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère de la Mobilité  
et des Travaux publics

**Réponse de Madame la Ministre de la Mobilité et des Travaux publics à la question parlementaire n° 1604 du 29 novembre 2024 de Madame la Députée Corinne Cahen et Monsieur le Député Gilles Baum.**

Les honorables député(e)s s'enquière(n)t sur les projets du gouvernement concernant la mise en place de lignes de bus express et l'aménagement de voies de bus bidirectionnelles.

En ce qui concerne le projet de voie réservée aux bus sur la N11 entre Waldhaff et Junglinster, il sera nécessaire d'élargir localement la N11 d'une voie, ce qui impliquera un renforcement des talus et la mise en place de dispositifs assurant un drainage efficace. Afin de minimiser l'impact sur la consommation de surface dans le massif forestier du Gréngewald, le projet prévoit un talus renforcé en « terre armée » permettant de réduire au maximum la largeur de l'emprise.

Une gestion dynamique des voies est prévue afin d'exploiter la voie médiane bidirectionnelle dédiée aux bus sur la N11 (le matin en direction de l'échangeur Waldhaff et le soir en direction de Gonderange). Les conducteurs de bus ainsi que les automobilistes devront être informés en temps réel de la direction actuelle de circulation de la voie réservée aux bus grâce à un système de « gestion dynamique de voie ». À cet effet, des portiques équipés de signaux lumineux seront installés à intervalles réguliers.

Il convient cependant de relever que la réalisation du couloir de bus bidirectionnel médian sur la N11 soulève des défis environnementaux particulièrement complexes en raison de sa localisation sensible.

Le projet de voie réservée aux bus sur la N11 entre Waldhaff et Junglinster est divisé en trois sections.

La première section concerne le lot 1 relatif à la reconstruction du carrefour N11/CR126 à Waldhaff.

L'étude pour le réaménagement du carrefour N11/CR126 à Waldhaff est terminée. Elle intègre un couloir bus bidirectionnel médian avec priorité aux bus grâce à la signalisation lumineuse ainsi qu'une voie d'accélération sur la N11 en direction de l'échangeur Waldhaff depuis le chemin repris CR126.

Cependant, l'autorisation en vertu de la loi modifiée du 18 juillet 2018 n'a pas encore été accordée et l'autorisation délivrée par l'Administration de la gestion de l'eau (AGE) est arrivée à échéance en mai 2024. Une nouvelle demande d'autorisation sera soumise à l'AGE dès que l'autorisation environnementale aura été obtenue. Les travaux feront donc l'objet d'un appel d'offres dès que les autorisations nécessaires à leur exécution auront été accordées.

Puis, la seconde section concerne le lot 2 relatif au tronçon échangeur Waldhaff jusqu'au carrefour N11/CR126 à Waldhaff.



L'étude de génie civil pour l'avant-projet détaillé du tronçon reliant l'échangeur Waldhaff (incluant la voie de tourne-à-gauche pour les bus à la bretelle sud de l'A7) au carrefour N11/CR126 est sur le point d'être finalisée. Parallèlement, les demandes d'autorisation seront déposées auprès des autorités compétentes. Les études sur l'avant-projet détaillé des installations pour les deux feux tricolores à adapter au niveau de l'échangeur seront réalisées en coordination avec le planning des travaux de génie civil.

Pour la troisième section relative au lot 3 du tronçon carrefour N11/CR126 à Waldhaff jusqu'à l'entrée de Gonderange, l'étude de l'avant-projet détaillé est en cours.

Au vu de ce qui précède, il m'est à l'heure actuelle impossible d'annoncer une date pour le début des travaux du projet sur la N11.

En ce qui concerne un projet d'aménagement d'une liaison bidirectionnelle entre Dippach et Bertrange, je tiens à vous informer que le ministère de la Mobilité et des Travaux publics ainsi que l'Administration des ponts et chaussées n'ont pas connaissance d'un tel projet.

S'agissant d'autres lignes de bus rapides, il convient de relever que parmi les 200 lignes du réseau RGTR, 42 sont actuellement désignées comme lignes « express ». Elles offrent des temps de trajet plus courts du fait qu'elles ne desservent pas tous les arrêts sur leur trajet. Si les analyses détaillées qui seront effectuées en amont de futures soumissions de lots du réseau RGTR montraient un besoin justifié de lignes express supplémentaires, celles-ci pourraient être intégrées dans le réseau.

Les mesures qui seront cependant les plus utiles pour toutes les lignes circulant sur un même axe routier – qu'elles soient « express » ou non – seront les priorisations pour bus, c'est-à-dire soit des voies bus uni- ou bidirectionnelles soit des priorisations par signaux lumineux aux carrefours. Conformément à l'accord de coalition, de tels aménagements sont intégrés dans la mesure du possible dans de nouveaux projets routiers. Une analyse est en cours pour identifier les secteurs du réseau routier où le plus grand nombre de passagers bénéficieraient de telles mesures.

Enfin, en ce qui concerne l'évaluation de l'impact environnemental, notamment pour la ligne longeant la forêt allant à Waldhaff, il est difficile de tirer des conclusions définitives quant aux impacts globaux. Une évaluation approfondie reste nécessaire, notamment au moyen de bilans écologiques détaillés pour chaque aspect concerné. Cette démarche vise non seulement à identifier l'ampleur des impacts, mais aussi à proposer, le cas échéant, des mesures appropriées pour restaurer les écosystèmes ou compenser les dommages environnementaux.

Luxembourg, le 21 décembre 2024

La Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

(s.) Yuriko Backes