



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

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Entrée le :

09 AVR. 2019

Luxembourg, le 9 avril 2019

Monsieur Marc Hansen
Ministre aux Relations avec
le Parlement

Service Central de Législation
43, boulevard F.D. Roosevelt
L – 2450 Luxembourg

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous communiquer en annexe la réponse à la question parlementaire N°525 du 19 mars 2019 de l'honorable député Monsieur Gilles Roth, concernant l'optimisation de la N6 entre l'École européenne et le giratoire N6/N34, 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° 525 du 19 mars 2019
de l'honorable Député Monsieur Gilles Roth**

L'honorable Député souhaite avoir des informations concernant l'optimisation de la N6 entre l'École européenne et le giratoire N6/N34.

Le projet du réaménagement du tronçon routier en question, qui intègre bien entendu les carrefours N6/CR163 et N6/N34, a évolué depuis l'année 2016, compte tenu des questions foncières et de l'évolution du concept d'exploitation des autobus.

Les accords nécessaires pour résoudre les questions d'emprises ont pu être négociés entre-temps. En outre, il a été décidé de prendre des dispositions supplémentaires en faveur des transports en commun sur le site du campus des écoles, notamment en ajoutant une sortie supplémentaire pour autobus sur la N6 au « Tossebiërg ».

Les dossiers d'adjudication du volet génie civil et des nouvelles installations tricolores ont été adaptés et il est prévu de lancer les appels d'offres sous peu.

La gestion centralisée des feux tricolores sur le réseau étatique se fait à partir d'une centrale de gestion à distance qui surveille en permanence les installations de feux tricolores, les coordonne et permet une intervention à distance lorsque des incidents surviennent. Il va de soi que les installations de terrain doivent être connectées à cette centrale et que leur fonctionnement, notamment en réaction aux différentes situations de trafic, doit être assuré en permanence.

Actuellement, l'Administration des ponts et chaussées dispose de 73 installations de feux tricolores, dont 35 sont aujourd'hui déjà gérées à distance par un système intermédiaire et provisoire. Les études pour la mise en place de la centrale de gestion à distance définitive ont récemment été finalisées et l'architecture informatique de ce système, les interfaces avec d'autres centrales (par exemple le CITA ou celles des villes de Luxembourg et d'Esch-sur-Alzette), la compatibilité avec la directive européenne sur les systèmes de transport intelligents (STI) ainsi que le concept pour la migration des installations de feux tricolores existantes et leurs interfaces informatiques ont été définis. En outre, les préparations pour la phase de soumission sont en cours.

Quant à l'état d'avancement du volet « coordination des feux tricolores », des projets sont actuellement en cours de planification sur la N6 entre la Ville de Luxembourg et Steinfort, sur la N2 dans la traversée de Remich et sur la N5 dans la traversée de Bascharage/Helfenterbruck. Par ailleurs, 79 nouvelles installations à travers le pays sont en cours de planification par l'Administration des ponts et chaussées.

En ce qui concerne le tronçon de la N6, l'Administration des ponts et chaussées a repris les installations existantes des communes concernées en fin de l'année 2017 afin de pouvoir appliquer le principe de coordination, c'est-à-dire une coordination des temps verts des feux tricolores sur des intersections consécutives d'une même section. Pour mettre en place cette coordination, des études ont été lancées mi-2018 en vue de recenser le trafic, d'analyser la

compatibilité technique de ces installations et de définir des principes pour leur fonctionnement et leur programmation. En ce qui concerne la compatibilité technique, il est à noter que les installations reprises datent de 1995-2014 et doivent pour la plupart être remplacées afin de pouvoir être connectées à la centrale de gestion. Ce remplacement est prévu en plusieurs phases et la première phase débutera en 2019. Quant au fonctionnement des installations en place, il a été constaté que ces dernières présentent un niveau de service insuffisant dû à des programmations trop vieilles et non adaptées au trafic réel ou à des dysfonctionnements suite à des défauts techniques non résolus avant leur reprise par l'Administration des ponts et chaussées.

Il importe finalement de souligner que la modernisation des installations, une programmation moderne et sophistiquée et la connexion à la centrale de gestion à distance devraient permettre des gains importants de vitesse commerciale de l'ordre de 10 km/h dans la direction prépondérante aux heures de pointe.