

## ANNEXE AU COMMUNIQUÉ DE PRESSE

### Nous construisons pour la mobilité de nos clients

Luxembourg, le 10 février 2021

#### Les projets essentiels et leurs finalités

Hormis le réaménagement des infrastructures en Gare de Luxembourg et les travaux de désengorgement de ce point névralgique du réseau qu'elle représente, les CFL projettent la construction de pôles d'échange attractifs et modernes. Au plus près des services CFL, les clients verront, grâce à des pôles repensés, les lieux de vie et de travail rapprochés.

Avec des infrastructures plus performantes en termes d'accueil et accessibles pour tous, les clients gagneront en flexibilité lors de leur voyage et pourront passer d'un mode de transport à un autre, en privilégiant le train et la mobilité douce.

#### a) Extension de la Gare de Luxembourg

##### Travaux

Le réaménagement de la Gare en termes d'accessibilité pour personnes à mobilité réduite, ainsi que la construction d'une nouvelle passerelle.

La construction de 2 nouveaux quais desservis par 4 nouvelles voies.

L'adaptation du plan des voies de la Gare de Luxembourg, de façon à ce que chaque ligne dispose de voies dédiées.

La mise en place de « corridors de passage » pour les lignes transversales.

La construction de quais d'une longueur de 250 mètres.

##### Finalités

Un accès facilité pour tous les clients (entrée de plain-pied, voire en chaise roulante, ascenseurs, lignes podotactiles,...).

Des capacités supplémentaires pour ce « nœud central » du réseau ferré.

Une ponctualité augmentée.  
Des croisements limités de trains de lignes différentes.

La mise en place d'un corridor ferroviaire pour une connexion Nord-Sud plus fiable.

La capacité d'accueillir des trains plus longs, offrant ainsi un plus grand nombre de places assises.

## **b) Nouvelle ligne Luxembourg – Bettembourg**

### **Travaux**

La construction d'une nouvelle ligne à 2 voies, sur une distance de 7 km.

### **Finalités**

2 nouvelles voies dédiées à la ligne 90.

Une capacité accrue sur un axe particulièrement fréquenté.

Viser une fluidité accrue et éviter la saturation de la relation Luxembourg – Bettembourg.

Renforcer le lien entre le sud du pays et les quartiers économiques clés de la capitale, dont notamment Howald. Améliorer l'offre pour le trafic transfrontalier et permettre la circulation simultanée des trains fret et des trains voyageurs sur la ligne Luxembourg–Bettembourg existante, durant les heures de pointe.

Faciliter le trafic fret entre l'Allemagne et les pays du Benelux avec la France, la Suisse et l'Italie.

## **c) Pôle d'échange Howald**

### **Travaux**

La création d'un pôle d'échange entre le train, la mobilité active et les autres moyens de transport public.

### **Finalités**

L'intermodalité (changement de mode de transport entre le bus, le tram, le vélo et le train) facilitée.

La connexion du train à des quartiers économiques (lieux de travail de nombreux clients) en plein essor.

Ex : Ban de Gasperich, Cloche d'Or,...

Le réaménagement de la gare en termes d'accessibilité pour personnes à mobilité réduite.

La création d'un nouveau point d'arrêt avec 2 voies à quai supplémentaires.

L'adaptation du plan des voies du point d'arrêt Howald.

La connexion du point d'arrêt Howald à la nouvelle ligne Luxembourg – Bettembourg.

La prolongation de quais (jusqu'à 250 mètres de longueur).

#### **d) Pôle d'échange Ettelbruck**

##### **Travaux**

La création d'un pôle d'échange entre le train, la mobilité active et les autres moyens de transport.  
L'aménagement d'un P&R (environ 430 places de stationnement).

Un accès facilité pour tous les clients  
(entrée de plain-pied, voire en chaise roulante, ascenseurs, lignes podotactiles,...).

Une gare plus performante (pouvant accueillir davantage de trains en même temps) et flexible, p.ex. en cas de perturbations.  
Un accès facilité en direction du Ban de Gasperich par les transports publics pour les voyageurs du « sillon lorrain ».

La séparation des départs et arrivées des trains des lignes 60 et 90, en vue de la connexion de la gare de Howald à la future nouvelle ligne Luxembourg – Bettembourg.

Un « corridor ferroviaire » reliant facilement le nord et le sud du pays, tout en fluidifiant le trafic.

Des trains du sillon lorrain circulant vers Luxembourg via la nouvelle ligne Luxembourg – Bettembourg.

La capacité d'accueillir des trains plus longs, offrant ainsi un plus grand nombre de places assises.

##### **Finalités**

L'intermodalité (changement de mode de transport entre le bus, le vélo et le train) facilitée.



Le réaménagement de la gare en termes d'accessibilité pour personnes à mobilité réduite.

La reconstruction du bâtiment voyageurs.

La construction de 2 voies à quai supplémentaires.

La prolongation de quais (jusqu'à 250 mètres de longueur).

Un accès facilité pour tous les clients (entrée de plain-pied, voire en chaise roulante, ascenseurs, lignes podotactiles,...).

Créer des localités plus attrayantes, modernes et confortables.

Une gare plus performante (pouvant accueillir davantage de trains en même temps) et flexible, p.ex. en cas de perturbations.

La capacité d'accueillir des trains plus longs, offrant ainsi un plus grand nombre de places assises.

#### **e) Pôle d'échange Rodange**

##### **Travaux**

La création d'un pôle d'échange entre le train, la mobilité active et les autres moyens de transport.

Le réaménagement de la gare en termes d'accessibilité pour personnes à mobilité réduite.

La construction d'un P&R.

La construction d'une voie à quai supplémentaire.

L'adaptation du plan des voies de la gare de Rodange, de façon à ce que chaque ligne dispose de voies dédiées.

##### **Finalités**

L'intermodalité (changement de mode de transport entre le bus, le vélo et le train) facilitée.

Un accès facilité pour tous les clients (entrée de plain-pied, voire en chaise roulante, ascenseurs, lignes podotactiles,...).

1.600 places de stationnement.

Une gare plus performante (pouvant accueillir davantage de trains en même temps) et flexible, p.ex. en cas de perturbations.

Une ponctualité augmentée.  
Des croisements limités de trains de lignes différentes.

## **f) Gare Mersch**

### **Travaux**

La création d'un pôle d'échange entre le train, la mobilité active et les autres moyens de transport.

Le réaménagement de la gare en termes d'accessibilité pour personnes à mobilité réduite.

La prolongation des quais (jusqu'à une longueur de 250 mètres).

La construction d'un P&R.

### **Finalités**

L'intermodalité (changement de mode de transport entre le bus, le vélo et le train) facilitée.

Faciliter l'accès pour tous les clients (entrée de plain-pied, voire en chaise roulante, ascenseurs, lignes podotactiles, nouveau souterrain central,...).

Créer des lieux de desserte plus attrayants, modernes, confortables.

La capacité d'accueillir des trains plus longs, offrant ainsi un plus grand nombre de places assises.

Créer 400 places de stationnement.

## **g) Suppression de passages à niveau**

### **Travaux**

Supprimer des passages à niveau.

### **Finalités**

Accroître la sécurité à travers l'élimination d'une zone à risque d'accidents au croisement des réseaux routier et ferré.

Supprimer les installations qui risquent d'impacter négativement la ponctualité en cas de perturbations (dysfonctionnements techniques, dégâts causés par des tiers).

#### **h) Projets connexes en collaboration avec d'autres partenaires**

- Pont Buchler (Projet de l'Administration des Ponts et Chaussées)

##### **Travaux**

Transformer le pont Buchler en pont multimodal.  
Assurer la sécurité pendant les travaux grâce à des fermetures ponctuelles des lignes 50, 70, 60/90 pendant les phases critiques des travaux.

##### **Finalités**

Permettre à la mobilité active, au tram, aux bus et aux voitures de relier le quartier Gare, le centre-ville ou encore le Kirchberg au quartier de Bonnevoie (direction Howald, Ban de Gasperich, Cloche d'Or).

- Rangwee II Howald (Projet de l'Administration des Ponts et Chaussées)

Dédoubler le tunnel « Rangwee » et assurer la sécurité pendant les travaux grâce aux fermetures ponctuelles des lignes 60/90 durant les phases critiques des travaux.

Créer un deuxième passage inférieur reliant Howald au rond-point Gluck (réaménagement/extension des rues dans le contexte du projet du tram).

## Les quatre phases horaires et les travaux respectifs

### Phase 1 (du 03/12/20 au 02/04/21)

**Entre début janvier et fin mars 2021**, plusieurs fermetures de lignes permettront de poursuivre des travaux durant le week-end aux abords de la Gare de Luxembourg. Durant ces week-ends de travaux, des bus de substitution seront mis en place sur les tronçons suivants :

Luxembourg – Kleinbettingen – Arlon (Ligne 50) ; Luxembourg – Hollerich (Ligne 70) ; Luxembourg – Esch-sur-Alzette – Noertzange – Rumelange (Ligne 60) ; Luxembourg – Bettembourg (Ligne 60 et 90).

Une fermeture du tronçon **Ettelbruck – Diekirch** est prévue **du 12 février au 21 février inclus**.

**Du 16 au 21 février 2021**, la circulation des trains sur la ligne 60 entre **Esch-sur-Alzette et Rodange** est interrompue.

**À partir du 1<sup>er</sup> mars et jusqu'au 25 avril 2021 inclus**, des travaux effectués sur le **réseau ferroviaire belge** par le prestataire Infrabel affecteront la circulation sur la ligne 70. Le tronçon entre **Rodange et Athus** sera fermé.

### Phase 2 (du 03/04/21 au 16/07/21)

**Du 3 au 19 avril 2021**, sur la ligne 10, la circulation sera interrompue pendant des travaux au niveau de la gare d'Ettelbruck. Les CFL prévoient des fermetures pour cette période sur les tronçons **Ettelbruck – Troisvierges, Troisvierges – Gouvy et Ettelbruck – Diekirch**.

Au même moment, sur les lignes 60 et 90, les CFL prévoient la fermeture ponctuelle du **tronçon Luxembourg – Bettembourg** à la circulation des trains.

**Jusqu'au 25 avril 2021 inclus**, le tronçon de la ligne 70 entre **Rodange et Athus** reste fermé, ceci dans le cadre de travaux effectués sur le réseau ferroviaire belge par le prestataire Infrabel.

**Du 22 au 28 mai**, sur la ligne 30, les CFL prévoient la fermeture du tronçon entre **Luxembourg et Sandweiler-Contern**. Sur la ligne 10, la fermeture du tronçon **Luxembourg – Ettelbruck – Diekirch** est prévue durant la même période.

### Phase 3 (du 17/07/21 au 14/09/21)

**Du 17 juillet au 14 septembre**, les impacteront, entre autres, la circulation sur la ligne 10. Une première fermeture, prévue sur le tronçon **Luxembourg – Ettelbruck**, du **17 juillet au 6 août**, est prévue.

À compter **du 7 août et jusqu'au 14 septembre**, l'acheminement des voyageurs entre Ettelbruck et Pfaffenthal-Kirchberg se fera suivant un horaire adapté, pendant que le tronçon **Luxembourg – Pfaffenthal-Kirchberg** restera fermé.

Une fermeture du tronçon **Luxembourg – Sandweiler-Contern**, sur la ligne 30, s'étendra du **17 juillet au 12 décembre 2021 inclus**.



Sur la ligne 70, **du 23 août au 12 septembre 2021 inclus**, les tronçons **Pétange – Rodange**, **Pétange – Longwy** et **Pétange – Athus** seront fermés.

**Du 28 août au 12 septembre 2021**, les CFL prévoient la fermeture des tronçons **Bettembourg – Esch-sur-Alzette** et **Noertzange – Rumelange**.

Phase 4 (du 15/09/21 au 12/12/21)

**Du 13 septembre au 12 décembre 2021**, sur la ligne 30, la fermeture du tronçon **Luxembourg – Sandweiler-Contern** jusqu'au 12 décembre inclus affectera le trafic entre Luxembourg et Trèves.

Sur la ligne 10, le tronçon **Luxembourg – Ettelbruck – Diekirch** sera fermé à partir **du 30 octobre et jusqu'au 7 novembre 2021 inclus**.

Sur la ligne 60, la fermeture des tronçons **Bettembourg – Esch-sur-Alzette** et **Noertzange – Rumelange** sera nécessaire, **du 30 octobre au 7 novembre 2021** également.