

Pôle d'échanges multimodal de la gare d'Ettelbruck

dans le cadre du développement de la "Nordstad"

Note de présentation succincte à l'intention de la presse, proposée par les Ponts et Chaussées en concertation étroite avec les CFL

septembre 2010

0) Contexte et historique

Le bi-pôle urbain de la Nordstad, situé entre Ettelbruck et Diekirch, constitue un des deux centres de développement et d'attraction d'ordre moyen du Grand-Duché, tel qu'énoncé par le programme directeur de l'aménagement du territoire. En 2006, les responsables politiques ont décidé de lancer une étude d'aménagement urbanistique (consultation rémunérée) en vue d'une planification coordonnée de l'axe central situé entre la gare d'Ettelbruck et Diekirch. Ainsi, les différents projets d'infrastructures étatiques de mobilité ont été mis en phase pour constituer une base de planification cohérente servant de guide aux projets publics et privés à proximité.

Développé à partir des idées et résultats de la consultation rémunérée initiée par l'Aménagement du territoire du Masterplan Nordstad y résultant, adopté en 2008, le groupe de travail « Mobilité Nordstad », constitué en septembre 2008 et regroupant sous la présidence du Département des transports tous les acteurs concernés, affina les réflexions et décisions antérieures portant sur le pôle d'échanges multimodal de la gare d'Ettelbruck et en particulier la revalorisation urbaine du quartier de la gare.

L'élaboration du projet présenté a pu progresser de façon intégrative, le programme de l'étude ainsi que les résultats en furent approuvés par les ministres responsables ainsi que par le groupe de travail « Mobilité Nordstad » afférent.

1) Description du projet

Le présent projet comporte différents modules, à réaliser soit par les CFL au nom et pour compte de l'Etat, soit par les Ponts et Chaussées. Il intègre notamment les besoins issus du développement urbain préconisé et nécessaire.

En ce qui concerne la réalisation des différents modules, il importe de noter que plusieurs éléments pourront être réalisés en phase préliminaire aux grands travaux, sous condition d'une planification coordonnée du projet d'ensemble. Ces modules sont à considérer comme maillons urbains, pouvant fonctionner de façon autonome.

Le projet proprement-dit comporte pour les besoins des Ponts et Chaussées un module « voirie », avec notamment la construction d'une nouvelle gare routière devant l'actuel terrain « Verband », ainsi que le réaménagement des rues du quartier. La routière en souterrain à construire entre le monument Patton et la rue du Canal constitue un deuxième module, nécessaire à la suppression du mode de circulation à sens unique peu efficace dans le quartier de la gare. Ceci dans le but non seulement de fluidifier la mobilité individuelle, mais essentiellement en vue d'améliorer le service des transports publics, en créant des couloirs pour bus à bon rendement, de libérer le parvis de la gare du trafic individuel et de favoriser la mobilité douce. L'idée de créer un couloir pour autobus entre le rond-point d'Erpeldange, le monument Patton et la gare permettra déjà lors des grands travaux de construction une amélioration sensible des transports publics.

Actuellement, les coûts de réalisation des projets routiers sont estimés très grossièrement à quelques 25 Millions d'Euros.

En ce qui concerne les CFL en tant que gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, le présent projet reprend le module du réaménagement complet des alentours de la gare, avec la construction d'un parking P&R ainsi que la mise en œuvre d'un deuxième passage souterrain desservant les quais de la gare. Un second volet, qui pourra déjà être entamé en phase préliminaire, porte sur le réaménagement et la mise en conformité pour personnes à mobilité réduite des quais à voyageurs et du souterrain existant. Leur exécution devra se faire dans le respect des interactions avec le projet d'ensemble.

La reconstruction du bâtiment-voyageurs de la gare constitue un troisième élément, nécessaire à la réalisation de l'ensemble. Le bâtiment actuel, en piètre état, se trouve sur le tracé du tunnel à réaliser en tranchée couverte, et sera remplacé par un nouveau bâtiment, qui servira encore mieux les besoins des CFL et des clients des transports publics.

Les éléments essentiels du projet sont illustrés ci-dessous en figure (1) et énumérés dans le tableau (1), le projet d'ensemble est illustré en figure (2).

Ainsi, la réalisation du projet d'ensemble comporte plusieurs phases.

- 1) Dans une première étape, à base du projet d'ensemble actuellement en étude, on réalisera le réaménagement des quais et les facilités pour passagers à mobilité réduite (déjà programmés par les CFL) ainsi qu'un couloir pour bus à l'entrée d'Ettelbruck. Un deuxième couloir pour autobus pourra être opérationnel au début de la phase suivante (voir figure (3)). Ainsi, les passagers pourront déjà profiter d'une nette amélioration des transports publics avant la fin des travaux (voir figure (4)).
- 2) Dans une deuxième phase, ultérieure, on attaquera la réalisation du passage souterrain de la N7 et du parking relais (P&R des CFL), ainsi que la reconstruction du bâtiment voyageurs. Bien-entendu, cet ensemble d'envergure sera réalisé suivant un phasage adapté à la situation urbaine, aux exigences des transports publics et, last but not least, aux besoins du trafic routier.

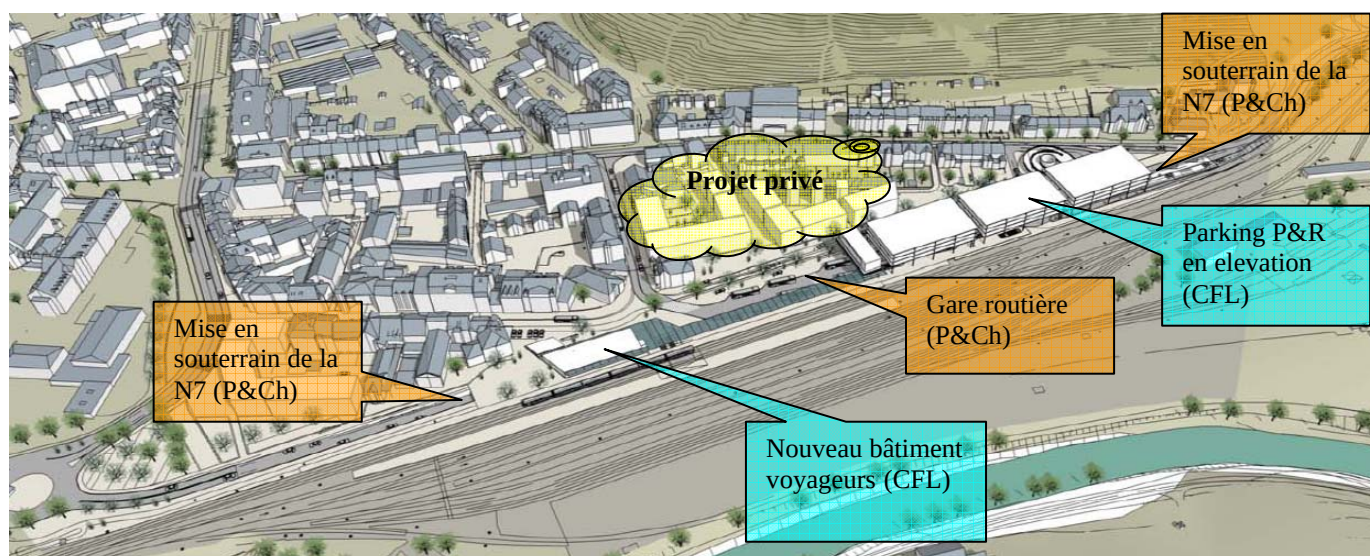


Figure (1) : Modules d'envergure

Volet Département des travaux publics - Ponts et Chaussées (Fonds des Routes):

- Aménagement d'une nouvelle gare routière et mesures pour favoriser les transports publics
- Mise en souterrain de la N7 entre la rue du Canal et le monument Patton
- Réorganisation du réseau routier du quartier (voirie + espace piétonnier/cycliste)

Volet Département des transports - CFL (Fonds du Rail):

- Renouvellement des quais à voyageurs et du souterrain existant / mise en conformité pour PMR (personnes à mobilité réduite)
- Construction d'un parking relais P&R en élévation
- Bâtiment voyageurs

Tableau (1) : Eléments du projet



Figure (2) : les différents éléments du projet d'ensemble de la gare d'Ettelbruck

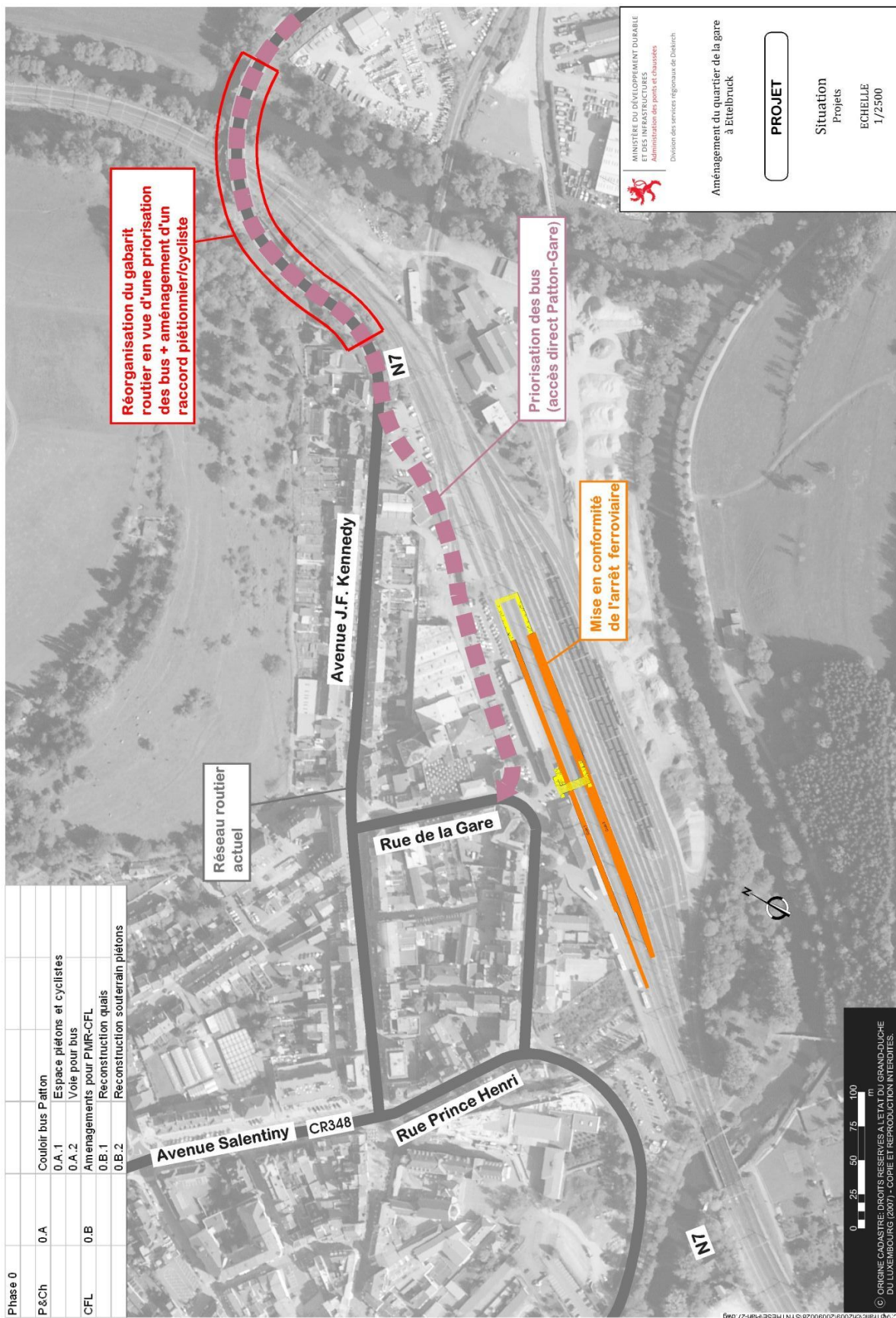


Figure (3) : Projets en phase préliminaire, à réaliser avant le chantier du tunnel.

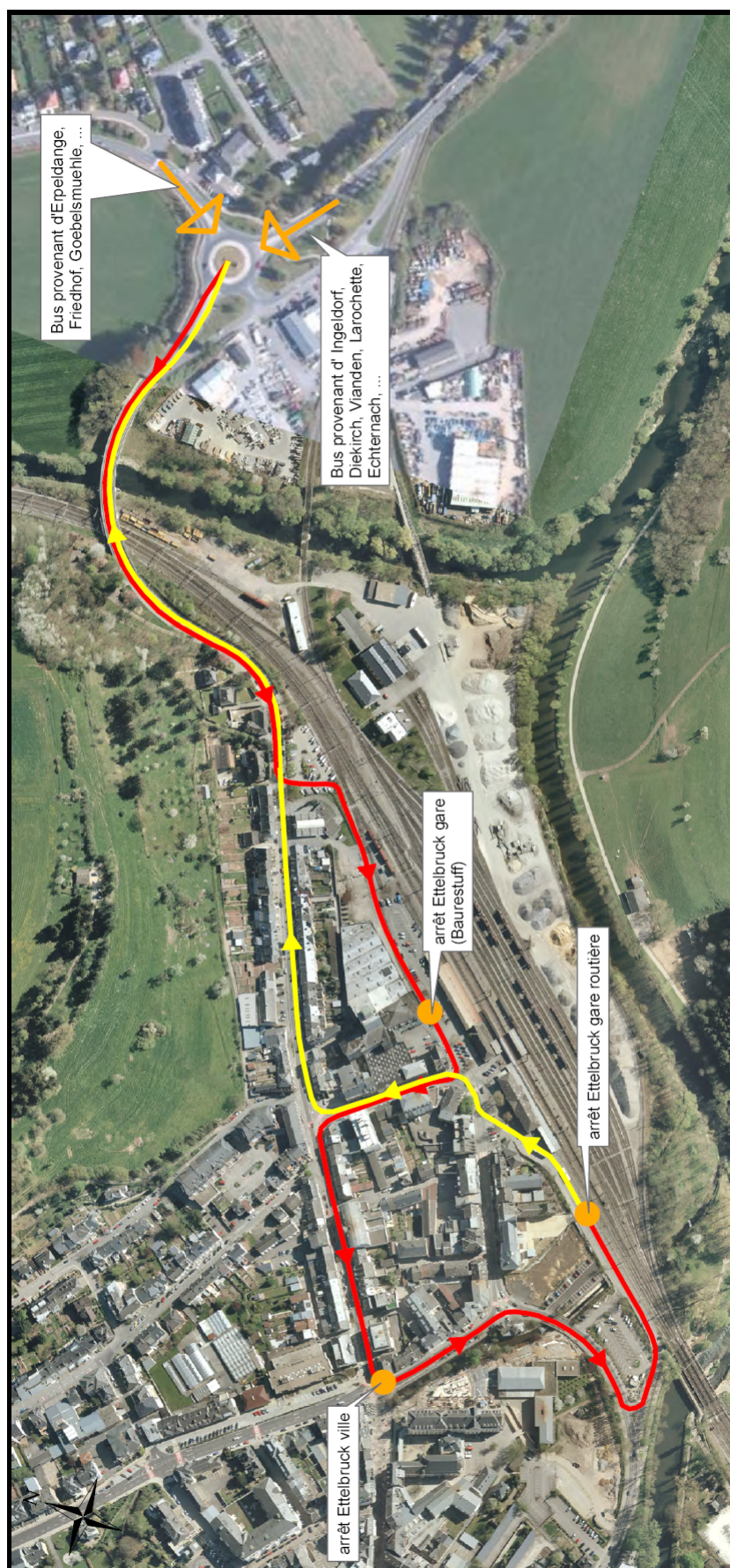


Figure (4) : Facilités pour autobus, opérationnel avant le chantier du tunnel.