

## DOSSIER DE PRESSE

**DU**



**SIMPLE**

**AU**



**DOUBLE**

### **Le chantier du dédoublement de la ligne de Pétange à Luxembourg**

#### ***Plus de trains.***

La mise à double voie de la ligne de Pétange à Luxembourg, telle qu'elle a été effectuée, permet à elle seule une amélioration substantielle de l'offre du transport en commun. Dès le changement horaire du 9 décembre 2012, le nombre de trains par jour de semaine qui circulent sur cette ligne passe de 57 trains à 106 trains par jour, permettant ainsi un cadencement semi-horaire entre 05h00 et 24h00, avec renforcement de la cadence pendant les heures de pointes pour arriver à quatre trains par heure.

#### ***Plus de sécurité.***

La suppression totale des passages à niveau sur cette ligne, qui à l'exception des PN de Dippach et de Luxembourg/Merl est achevée, permet une amélioration du niveau de sécurité pour le trafic ferroviaire et assure ainsi une influence positive sur la ponctualité des trains.

En ce qui concerne la sécurité des circulations, la technologie « European Train Control System » (ETCS, système européen unifié de contrôle de vitesse) a été mise en œuvre afin d'harmoniser les installations sur le réseau ferré luxembourgeois.

Du côté opérationnel, la ligne de Pétange à Luxembourg est gérée par les postes de signalisation informatisés de Pétange et Luxembourg. Les quais des points d'arrêt de cette ligne sont équipés ou prééquipés pour les dernières technologies d'information tels que sonorisation, téléaffichage et/ou affichage sur écran LCD et à terme des dernières technologies de surveillance et de sûreté (bornes SOS, vidéosurveillance). Ces dernières installations vont être montées à court terme à l'arrêt de Leudelange et ultérieurement sur les autres arrêts.

Les matériaux et les systèmes pour les installations fixes pour les rails et autour de ceux-ci ont été choisis pour réduire à un minimum les interventions d'entretien sur la ligne (traverses béton, qualité de l'assise de voies, signaux équipés de feux à LED, fossés de drainages couverts...).

L'entraxe des voies a été élargie à 4,60 mètres, ce qui permet d'intervenir pour l'entretien sur une voie sans empiéter dans la zone dangereuse et sans s'approcher de la caténaire de la voie voisine en service.

### **Plus de confort.**

Dans le cadre du chantier, les arrêts de Bascharage-Sanem, Schouweiler, Leudelage et la gare de Dippach-Reckange ont été intégralement reconstruits et adaptés à la double voie, tout en intégrant les dernières évolutions en matière de services publics et de conformité pour l'accès aux personnes à mobilité réduite.

Ainsi, chaque arrêt comprend au minimum un souterrain équipé d'ascenseurs, de rampes « Aldringen » avec rigoles pour vélos et d'escaliers. L'arrêt de Bascharage-Sanem est équipé de deux passages souterrains permettant également l'accès à deux aires de stationnement situées de part et d'autre de la ligne. Les quais d'une longueur uniforme de 190 m (225m pour l'arrêt de Bascharage-Sanem, longueur donnée par la distance séparant les deux souterrains pour piétons) comprennent des bandes podotactiles pour le guidage des malvoyants, des abris à voyageurs, des bornes E-go, des tableaux d'information, un éclairage performant, des affichages LCD voire des téléaffichages, des bornes SOS, ainsi qu'un système de vidéosurveillance à terme. Chaque arrêt dispose également d'aires de stationnement P&R de type écologique comprenant des surfaces drainantes pour les eaux zénithales et des plantations (haies et arbres).

Places de parking disponibles sur les Park & Rail de la ligne de Pétange - Luxembourg:

- Arrêt de Bascharage-Sanem : 241 places
- Arrêt de Schouweiler : 37 places
- Gare de Dippach-Reckange : 89 places
- Arrêt de Leudelage : 76 places

Chaque arrêt est également pourvu d'abris à vélos et d'emplacements pour motocyclettes.



Arrêt Bascharage-Sanem **avant** et



**après** les travaux



## **Plus de respect pour l'environnement.**

### *Mesures compensatoires environnementales :*

Deux types de mesures ont été retenues pour compenser les pertes environnementales causées par le projet : des renaturations de cours d'eau, et un reboisement.

- Renaturation de la Chiers entre Pétange et Bascharage (Dreckswiss) : La déviation de la Rouerbaach dans l'ancien lit de la Chiers a permis de reconstituer une zone humide sur une longueur d'environ 130 ml. Un abri a été construit pour accueillir des bovins (angus) bien adaptés à ce type d'environnement. L'agriculteur, propriétaire de ces bovins, a également modifié son exploitation en passant d'une exploitation intensive à une exploitation extensive.
- Renaturation de la Mess à Bettange-sur-Mess : le projet en cours de concertation avec les riverains prévoit la renaturation de +/- 1 km de rive du côté droit de la ligne (entre Bettange et Reckange).
- Reboisement : Obligation de compenser 1,07 ha de forêt perdue en zone Natura 2000 en replantant des arbres directement sur des terrains adjacents à cette zone touchée par le projet. A l'heure actuelle, les CFL ont déjà compensé 49 ares en respectant cette contrainte.
- Renaturation à Sprinkange : réactivation d'un ancien Talweg afin de créer une zone humide sur une distance d'environ 500 m.

### *Aspects écologiques du projet :*

- Concept de parkings écologiques :
  - Places de stationnement exclusivement réalisées en pavés permettant le drainage des eaux pluviales ;
  - Bassins d'infiltration pour les eaux de surface provenant des zones de circulation asphaltées ;
  - Plantation d'arbres pour capter un maximum d'eaux d'infiltration.
- Chemins d'exploitation et aires de prémontage des appareils de voie réalisés en matériaux de carrière (pas de laitier de haut-fourneau) ;
- Stabilisation des talus réalisée au maximum au moyen de plantations.

Dans le cadre du projet de la mise à double voie de la ligne de Pétange à Luxembourg, des écrans acoustiques ont été mis en oeuvre le long de la ligne et ceci suivant une étude des nuisances sonores qui a été réalisée pour obtenir l'autorisation ministérielle relative aux établissements classés.

Plusieurs types d'écran ont été mis en oeuvre :

- Au lieu-dit « op der Biff », côté Bascharage : mur antibruit métallique composé de panneaux « sandwich » (cassette métallique perforée côté voie ferrée avec laine minérale absorbante).
- Arrêt Bascharage-Sanem : mur antibruit composé de gabions spéciaux (matière absorbante intégrée dans la structure du gabion) et d'écrans réfléchissants en verre.
- Arrêt Dippach-Reckange : murs antibruit composés d'écrans réfléchissants en verre. Ce projet est en cours de finition.

Site de Hollerich : mur antibruit métallique composé de panneaux « sandwich ». Ce projet est en cours de réalisation.



### ***Plus de détails.***

#### *Détails financiers :*

Mise à double voie intégrale de la ligne de Pétange à Luxembourg et renouvellement et modernisation des installations fixes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et de Rodange: **319,92 mio €** (Montant hors TVA approuvé par la loi du 3 juin 2003, indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2001)

Le projet a bénéficié de concours financiers communautaires d'un montant global de **8,5 mio €**.

#### *Détails techniques :*

- 2 x 18,1 km de voie ferrée
- 60 000 traverses en béton d'un poids unitaire de 250 kilogrammes
- 136 000 tonnes de ballast
- 45 appareils de voie
- 800 nouveaux poteaux caténaïres
- 8 souterrains pour piétons
- 1 590 m de quais à voyageurs
- 65 autorisations déposées pendant l'ensemble de la mise à double voie
- Début des travaux : décembre 2004
- Mise en service complète de la double voie : 05 novembre 2012