



Communiqué de presse

Les nouveaux terminaux intermodaux rail/route Bettembourg-Dudelange

Les nouveaux terminaux intermodaux rail/route Bettembourg-Dudelange jouent un rôle essentiel dans la stratégie du Groupe CFL, dont l'activité fret est en pleine expansion. Dans cet ordre d'idée, le groupe vise une extension des possibilités de chargement/déchargement et d'entreposage de semi-remorques et de conteneurs.

En tant qu'éléments clefs de cette nouvelle stratégie, les terminaux en construction lieront Luxembourg aux ports de la Mer du Nord, de la Baltique et de la Méditerranée ainsi qu'aux principaux centres industriels européens. De plus, le Luxembourg est desservi, du point de vue ferroviaire, par le corridor Rotterdam – Anvers – Bettembourg – Bâle / Lyon.

Sachant que les flux de marchandises provoquent plus de 40 % des émissions de CO₂ du secteur des transports et plus de 10 % des émissions totales, la construction et l'exploitation des nouvelles infrastructures témoignent de la volonté du Gouvernement luxembourgeois de remplir ses engagements de Kyoto. Avec la promotion du transfert modal, les CFL suivent leur crédo «Mir huelen d'Camionen vun der Stross!», économisant 210.000 tonnes de CO₂ en 2016 et jusqu'à 525.000 tonnes en 2025.

L'emplacement des terminaux

Les nouveaux terminaux intermodaux rail/route se présentent sous forme d'un triangle délimité par la gare de triage à l'Est, par la ligne ferroviaire vers Dudelange à l'Ouest et par l'autoroute A13, dite collectrice du Sud, au Sud. Ils se trouvent à proximité des infrastructures maîtresses tant de la route que du rail et comprennent deux voies d'autoroute ferroviaire et un terminal pour transports combinés à quatre voies. Directement adjacent à la gare de triage de Bettembourg, l'emplacement permet de profiter des voies pour le garage, la composition et le rangement des trains. Pour ce qui est du réseau routier, les nouveaux terminaux se trouvent sur le croisement de deux autoroutes, plus particulièrement l'A3 venant de Belgique pour se diriger vers la France et l'A13 reliant le bassin minier luxembourgeois au bassin de la Sarre. Grâce au nouvel échangeur de Dudelange-Burange, il sera dorénavant possible d'accéder au site sans traverser une seule zone d'habitation.

Le reste de la surface est utilisé pour les voies de circulation, les aires de stationnement des semi-remorques, les gates d'entrée et de contrôle ainsi que les bâtiments de bureaux et d'entretien mécanique.

La desserte du site est assurée par une nouvelle route de liaison aménagée entre l'échangeur autoroutier de Dudelange-Burange et le nouveau centre logistique à aménager sur le site de l'ancienne WSA. Pour limiter la consommation de terrain cette route est directement accolée à la Collectrice du Sud (A13).

Les infrastructures

Les nouveaux terminaux intermodaux rail/route Bettembourg-Dudelange comprennent deux plateformes d'autoroute ferroviaire destinés à transborder des semi-remorques entières sur les wagons ferroviaires, une plateforme de transport combiné transbordant des conteneurs entre camions et wagons ferroviaires ainsi que les aires de stationnement pour camions entiers et pour les tracteurs, les gates d'entrée et de contrôle, les locaux techniques et le bâtiment administratif.

Les travaux préparatoires

Au vu de la situation du terrain avant le lancement des constructions, de vastes travaux de préparation ont dû être mis en place.

Le site des nouveaux terminaux intermodaux rail/route Bettembourg-Dudelange est séparé en deux parties par le ruisseau du «Diddelengerbaach» qui le traverse du Nord au Sud, créant ainsi deux parties d'une topographie et d'une géologie totalement différentes. Ainsi, la partie Est, formée d'un monticule de terres constituées de schistes bitumineux s'élève jusqu'à 10 mètres au-dessus du niveau de la future plateforme et exige un volume de terrassement de l'ordre de 550.000 m³. 100.000 m³ de terres végétales ont été décapées et transportées vers la décharge de Bettembourg pour servir de couverture de l'ancienne décharge destinée à une réutilisation agricole. Les couches d'alluvions quant à elles seront stabilisées.

A noter que le cours du «Diddelengerbaach» sera dévié entre l'extrémité Nord du site et le grand bassin de décharge du STEP à la périphérie Nord de la ville de Dudelange. A cela s'ajoute que deux lignes de haute tension de 65 kV et une de moyenne tension de 20 kV devront être déviées. De plus le déplacement d'une conduite d'eau potable du SES qui traverse le site s'avère nécessaire. Afin d'assurer un accès pour des interventions d'entretien, une nouvelle conduite d'eaux usées du STEP sera posée en un lieu utile.

La renaturation du «Diddelengerbaach»

Depuis la fin des années 70, le lit du cours d'eau «Diddelengerbaach» ne se trouve plus dans son thalweg initial et la plus grande partie de son lit et de ses berges est consolidée artificiellement.

Dans le cadre du projet des nouveaux terminaux intermodaux rail/route Bettembourg-Dudelange, la partie située en amont de l'autoroute A13 sera renaturée sur une longueur d'environ 300 mètres de façon à ce que l'eau y retrouve son lit initial permettant la création d'un habitat humide à haute qualité environnementale.

Pour les tronçons à ciel ouvert situés sur la partie en aval de l'autoroute A13, la stabilisation des berges du cours d'eau se fera à l'aide de pierres cyclopéennes de forme irrégulière placées de façon non rectiligne afin de créer dans le lit des échancrures à haute valeur écologique. Au niveau des passages souterrains du cours d'eau nécessaires à cause des contraintes du projet, dont le fonçage en-dessous de l'autoroute A13 et les infrastructures de liaison ferroviaires, les éléments canalisés seront munis d'un fond à structure rugueuse de façon à garantir la continuité écologique du lit du cours d'eau et de favoriser la migration de la faune aquatique.

Les mesures compensatoires

Les mesures compensatoires, telles qu'elles sont exigées par la loi, seront exécutées au plus tard endéans deux ans suivant la délivrance de l'autorisation.

En plus de l'installation d'une végétation herbacée à haute valeur écologique de près de 1,2 ha à ses berges, trois mares seront créées à proximité du «Diddlengerbaach» et des arbustes des milieux frais et des arbres indigènes haute-tige seront plantés le long du «Diddlengerbaach».

Par ailleurs, un bois de plus de 2 ha, composé de chênes et de charmes, sera planté à proximité du cours d'eau. Toutes les plantations se feront à l'aide d'essences indigènes en étroite concertation avec l'Administration de la nature et des forêts.

Les mesures anti-bruit

Dans le but de réduire les nuisances des résidents à un minimum, différentes mesures seront mises en place :

- La source principale de bruits, provenant de la manutention des conteneurs, est limitée par la mise en place de deux grandes grues portiques au lieu de reachstackers.
- Sur l'autoroute, voie d'accès importante vers les nouveaux terminaux intermodaux, des écrans anti-bruit seront érigés.
- Afin d'assurer que le surplus de trafic n'ait de conséquences négatives sur les zones d'habitation environnantes, le site actuel de la plateforme multimodale sera transformé en Centre routier. Ce «Truckstop» sécurisé, à l'intérieur du site, sera équipé d'une station de service, d'installations sanitaires, d'un catering et de facilités de repos avec motel.

Les chiffres

Superficie totale	32 ha
Fin prévue du chantier	2016
Volume des terrassements	550.000 m³
Capacité d'un train de l'autoroute ferroviaire	42 semi-remorques
<u>Capacités</u>	
Transport combiné	300.000 conteneurs/an
Autoroute ferroviaire	300.000 semi-remorques/an
<u>Volet financier (hTVA)</u>	
Travaux de terrassement	
<ul style="list-style-type: none">• Travaux de soutènements• Travaux de stabilisation et de protection des sous-sols• Infrastructures fixes de l'autoroute ferroviaire / du terminal pour transports combinés	182.000.000 euros (loi du 27.08.2014)
<ul style="list-style-type: none">• Equipement techniques• Bâtiment administratif	39.000.000 euros (procédure législative en cours)
Economies en CO ₂	210.000 t en 2016 525.000 t en 2025
Mesures compensatoires	1,2 ha de végétation herbacée à haute valeur écologique aux berges du «Diddelengerbaach» 2 ha de bois, composé de chênes et de charmes

Photos et documents disponibles sur <http://goo.gl/4yrky5>