

2. RECONVERSION DE BELVAL-OUEST : VOLET « TRANSPORTS »

2.1. LES CHEMINS DE FER ET LES TRANSPORTS PUBLICS

En faisant abstraction des mouvements transfrontaliers le trafic motorisé du Bassin Minier compte un tiers de mouvements à caractère purement local (limité au territoire de la commune où il prend son origine). Un deuxième tiers concerne les déplacements à l'intérieur de la région (trafic intercommunal dans le Bassin Minier). Le troisième tiers porte sur des échanges avec les autres parties du pays dont notamment la Ville de Luxembourg et sa périphérie.

Le modal split du Bassin Minier est de 12,6% contre une moyenne nationale de 14%. 38.900 des frontaliers travaillant au Grand-Duché de Luxembourg sont originaires de la Lorraine. Ils utilisent les transports publics à raison de 8% (contre une moyenne générale de 6 % pour l'ensemble des frontaliers).

Le Ministère des Transports s'est fixé comme objectif d'atteindre un modal split de 25%. C'est dire que l'utilisation des transports en commun devra doubler dans le Bassin Minier, et tripler pour ce qui concerne les frontaliers lorrains.

L'évolution des besoins de mobilité croissants du Bassin Minier à l'échelon régional et dans les échanges avec les autres régions du pays et notamment la Ville de Luxembourg sous l'effet de la progression de la main d'œuvre et de la population résidante requiert un développement adéquat des transports en commun.

L'offre future des transports publics devra notamment tenir compte de la reconversion des friches industrielles et en particulier du site de Belval-Ouest ainsi que de la forte propension de frontaliers lorrains travaillant au Grand-Duché de Luxembourg.

L'adaptation des transports publics se fera dans le cadre d'un concept régional intégrant le train et l'autobus.

Le réseau ferré constituera l'épine dorsale du nouveau concept de transports publics à mettre en place. L'autobus desservira les relations où la voie ferrée est absente ou ne se justifie pas; il assurera par ailleurs une fonction d'apport vers le rail. Enfin, des parkings d'accueil seront créés à proximité des gares ferroviaires et routières tant à la frontière qu'à la périphérie des grandes agglomérations.

En matière d'infrastructure ferroviaire la capacité d'évacuation du trafic sera augmentée par 3 chantiers de grande envergure

- la ligne Pétange - Luxembourg sera intégralement mise à deux voies;
- la capacité de la ligne Luxembourg - Bettembourg sera améliorée dans une première étape par la mise à trois voies du triangle de Fentange et dans une deuxième étape par le dédoublement de la ligne, grâce à l'aménagement de deux nouvelles voies le long du tracé autoroutier;
- une nouvelle liaison ferroviaire sera réalisée entre Esch/Alzette et Luxembourg dont l'étude de faisabilité technique a été décidée en séance du Conseil de Gouvernement le 5 juillet 2001.

Parallèlement un consultant vient d'être chargé de la mise au point d'un nouveau concept d'exploitation intégrant tant les nouvelles infrastructures projetées dans le Sud que la liaison en projet entre la Gare Centrale, Findel et Kirchberg.

Pour ce qui est plus particulièrement du raccordement du site de Belval-Ouest au réseau ferré les critères suivants sont retenus:

- Le raccordement se fera provisoirement par le biais de la halte de Belval-Usines raccordée de façon appropriée au site. Les aménagements en question seront complétés par une prolongation des voies ferrées le long de l'orée sud du site en direction de Belvaux-Centre, en vue de créer un point d'échange intermodal avec les lignes de bus régionales et de réaliser la desserte de la partie Nord-Ouest du site. Cette prolongation laissera ouverte l'option d'une éventuelle extension future de cette ligne vers Obercorn/Differdange ou " Scheierhaff ".
- La desserte ferrée du site devra tenir compte de la réalisation du projet de l'embranchement unique à Arbed-Belval prévu en vue de la desserte des sites de production de Belval, Differdange et éventuellement Schiffange. Le trafic fret interne à l'Arbed sera déplacé sur l'axe « Équateur » et libérera dès lors l'intérieur du site de Belval-Ouest en reconversion, constituant ainsi un apport essentiel pour le volet urbanistique du nouveau quartier Belval-Ouest.
- Les études de la desserte interne du site sont encore en cours; deux couloirs schématiques Est-Ouest et Nord-Sud ont été réservés afin de garantir l'intégration future d'un moyen de transport public.
- Un couloir ferré supplémentaire entre Raemerich et Lallange sera fonction des besoins de trafic découlant de la future densification urbaine limitrophe.
- Le concept sera complété par deux parkings Park & Ride raccordés directement à la voie ferrée, le premier accessible à partir de la nouvelle liaison routière vers Micheville au Sud de Belval-Ouest, le deuxième à proximité de l'intersection près de Foetz de la future ligne ferrée Esch-sur-Alzette – Luxembourg et la collectrice du Sud A13 dont la prolongement vers Ehlerange est prévu.

2.2. RACCORDEMENT AU RESEAU ROUTIER

Le site de Belval-Ouest sera raccordé au réseau routier national par l'intermédiaire de la nouvelle liaison de Micheville assurant la liaison internationale du bassin Villerupt/Audin-le-Tiche/Micheville au réseau autoroutier du Grand-Duché. A partir du point de croisement avec le CR110, le tracé de l'autoroute d'Esch sera dévié par le nord pour passer entre le crassier de Ehlerange et la Cité de Raemerisch et pour accéder au site de la friche industrielle par le plateau du St Esprit.

Sur le tronçon traversant la friche industrielle, cette route a un double rôle à remplir:

- véhiculer le trafic en transit en provenance de la France vers le réseau autoroutier luxembourgeois,
- assurer la desserte du site de Belval/Ouest.

Pour satisfaire à ce double objectif, la nouvelle infrastructure routière traverse le site de Belval-Ouest par un ouvrage à deux niveaux, la plate-forme inférieure étant réservée à la liaison transfrontalière alors que l'étage supérieur recevra le boulevard urbain desservant le site lui-même.

→ **avantages sur le plan de la structuration hiérarchique du réseau routier étatique:**

- Raccordement direct de l'autoroute A4 à la liaison Micheville sans interférer avec le trafic local.
- Desserte principale du site de Belval-Ouest pour les employés et les visiteurs venant de la France ou approchant par le réseau autoroutier luxembourgeois sans devoir traverser des zones d'habitation d'Esch/Alzette ou de Belvaux.

- Délestage du giratoire de Raemerisch du flux de trafic transfrontalier et par l'élimination de l'effet de séparation de la Cité Raemerisch de la Ville d'Esch.
- Libération des quartiers ouest de la Ville d'Esch/Alzette (rue d'Audin, rue des Accacias, avenue des Terres Rouges, boulevard Prince Henri, Petit Contournement, boulevard Charles de Gaulle, rue de Belvaux) du flux de frontaliers recherchant l'autoroute A4.
- Pas de connexion avec le CR168 qui gardera sa vocation de liaison locale entre Esch/Alzette et Belvaux.
- Utilisation d'un couloir commun avec les voies ferrées.

→ **la conception des carrefours:**

La nouvelle liaison de Micheville a plusieurs points d'échange avec la voirie annexe:

a) échangeur de Lankelz [A13/A4].

L'échangeur le Lankelz, qui est le point de raccordement de la Collectrice du Sud [A13] avec l'autoroute d'Esch [A4], sera réaménagé en carrefour giratoire surplombant l'autoroute et relié à celle-ci par quatre bretelles disposées en forme de losange. Seule la liaison Luxembourg – Differdange disposera d'un by-pass. Cette nouvelle forme a les avantages

- + de mieux équilibrer les différents mouvements, et
- + de briser le flux du trafic venant de la Collectrice du Sud pour entrer dans la Ville d'Esch/Alzette et d'en apaiser la vitesse à l'approche des quartiers périphériques.

L'échangeur de Lankelz sera appelé à être le point de raccordement préférentiel des résidents d'Esch/Alzette voulant soit accéder aux sites de reconversion des friches du crassier de Ehlerange et Belval-Ouest soit rejoindre le bassin de Villerupt/Audun-le-Tiche/Micheville sur territoire français.

b) échangeur d'Ehlerange.

Derrière la Cité Raemerich sera aménagé un nouvel échangeur qui aura la double fonction:

- d'assurer l'accès vers le crassier d'Ehlerange, et
- de rétablir les communications interrompues avec le giratoire de Raemerich contourné par le tracé de la route.

Cet échangeur est conçu comme carrefour giratoire placé sous le tracé de la liaison Micheville et raccordé à celle-ci par quatre rampes qui, dans le but de limiter l'assise au sol, sont directement accolées à la voie principale. Le by-pass entre le rond-point Raemerich et l'autoroute A4 en direction de Luxembourg est destiné à épargner au trafic lourd de l'Arbed le détour par le giratoire de l'échangeur. Pour le chemin de retour ce confort complémentaire n'est malheureusement pas possible.

Cette conception présente les avantages suivants:

- + meilleure compréhensibilité par un regroupement des deux fonctions sur un seul échangeur;
- + échangeur complet permettant tous les mouvements tant à partir du crassier de Ehlerange que du côté du giratoire de Raemerich;
- + bonne intégration de l'échangeur dans le paysage;

Tous ces avantages se laissent seulement obtenir au prix d'un déplacement assez onéreux de la voie ferrée existante, qui offre tout de même la possibilité d'un raccordement aisé du site de la friche du crassier de Ehlerange à l'infrastructure ferroviaire.

c) échangeurs desservant le site d'Arbed Esch/Belval.

Le site de Belval-Ouest sera raccordé par deux demi-échangeurs, l'un implanté sur le plateau du St Esprit, l'autre se trouvant à l'extrémité Sud du site près des voies ferrées. Cette disposition spéciale permet la réalisation de points d'échange très compacts et serrés minimisant l'emprise au sol, ce qui est d'une importance capitale tant sur le plateau du St Esprit à cause de la présence de terres contaminées que du côté sud à cause des ouvrages de franchissement des voies ferrées. Elle permet en outre d'écarter tout conflit avec le trafic transitaire et d'éviter des détours inutiles, particulièrement pour le trafic venant par la France.

Les bretelles du demi-échangeur sud traversent les voies ferrées dans des ouvrages séparés et se raccordent à un giratoire situé au sud des rails à l'aboutissement de la liaison française venant du bassin de Micheville. Cette conception a les avantages:

- + d'éviter l'aménagement de voies d'insertion dans le tunnel,
- + de pouvoir profiter du giratoire pour rebrousser chemin et pour revenir en direction de Luxembourg.

→ **la voie de desserte secondaire:**

La « Cité des Sciences, de la Recherche et de l'Innovation » sera raccordée par un accès secondaire assurant la liaison avec les routes locales [N31] et pouvant servir comme route de desserte provisoire jusqu'à la mise en service de la liaison de Micheville.

Cet accès secondaire, conçu de manière à se raccorder du côté de Belvaux au carrefour SOTEL et du côté d'Esch/Alzette au giratoire de Raemerich, offre l'opportunité de supprimer le tronçon de la route N31 passant directement devant la Cité de Raemerich et de contribuer à

- + augmenter la qualité des résidents de cette Cité, et à
- + relier entre elles les zones vertes de la Ville d'Esch/Alzette et de Belval-Ouest

Les plans qui suivent reprennent les principales analyses et conclusions en matière de la planification des transports.