



**Nous travaillons pour votre mobilité de demain**

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

### Nous travaillons pour votre mobilité de demain

#### **Ouverture officielle des deux nouveaux quais, des quatre nouvelles voies à quai et de la nouvelle passerelle en Gare de Luxembourg, ainsi que de la passerelle en Gare de Bettembourg**

**Luxembourg, le 12 décembre 2021 – Pour les CFL, travailler pour la mobilité de demain, c’est travailler pour une mobilité accessible pour tous dans des gares qui disposent des capacités nécessaires pour répondre aux demandes et attentes des clients.**

**Aujourd’hui a eu lieu, en présence de François Bausch, Vice-Premier ministre, ministre de la Mobilité et des Travaux publics, de membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics, du Premier échevin de la Ville de Luxembourg, de la Première échevine de la Commune de Bettembourg, de membres du Conseil d’Administration et de la Direction Générale des CFL, l’ouverture officielle d’une partie majeure du projet d’extension de la Gare de Luxembourg et de la passerelle de la Gare de Bettembourg.**

Dans le passé, une évolution importante du nombre de clients à bord des trains CFL a été observée. Entre 2003 et 2019, le nombre de voyageurs a connu une augmentation impressionnante de 85%. À cela s’ajoute une activité considérable dans le domaine du fret, avec p.ex. 2.333 millions de tonnes-km de marchandises transportées et près de 200.000 manutentions effectuées en 2020 sur le terminal intermodal à Bettembourg-Dudelange.

Pour répondre à ces activités en pleine croissance, des projets de modernisation et d’extension au niveau du réseau ferré sont indispensables. Ces projets sont notamment réalisables grâce à un programme d’investissement historique de l’État dans l’infrastructure ferrée luxembourgeoise, considérée comme l’épine dorsale du réseau des transports publics. En effet, durant les dernières années, l’État luxembourgeois n’a cessé d’investir dans l’infrastructure ferroviaire. Le Luxembourg compte poursuivre ce programme d’investissement historique pour rester à la pointe des états européens avec un peu plus de 300 millions d’euros investis en 2021. En 2020 uniquement, plus de 500€ ont été investis par habitant du Grand-Duché dans l’infrastructure ferroviaire ; une somme avec laquelle le Luxembourg continue de se positionner clairement à la pointe des états européens quant à leurs investissements dans le rail.

#### Deux nouveaux quais, quatre nouvelles voies à quai pour une Gare de Luxembourg plus performante et flexible

La Gare de Luxembourg se trouve au centre du réseau ferré luxembourgeois, où converge l’entièreté des lignes principales, représente la gare la plus fréquentée du pays et constitue le cœur du réseau ferré luxembourgeois. Pour offrir un service d’une qualité irréprochable, un projet d’extension et de reconfiguration de cette gare principale du pays a été entamé en 2018. À la fin des travaux, les coûts liés au projet s’élèveront à 171 millions d’euros.

Après une mise en service partielle du quai V avec la mise à quai de la voie 11 en 2019, les CFL atteignent aujourd’hui, avec l’ouverture officielle de deux nouveaux quais (V et VI) et de quatre voies à quai supplémentaires (11-14), une prochaine étape importante dans ce projet d’envergure. Parmi les travaux effectués, figure également la reconfiguration complète de la partie nord de la Gare de Luxembourg, qui a été effectuée tout au long de la deuxième partie de l’année 2021. Ces travaux, qui ont demandé le barrage complet en continu de la partie nord de la Gare de Luxembourg pendant plusieurs semaines ainsi que divers week-ends en 2021, ont été poursuivis tout au long de l’année en cours. Les réalisations effectuées, qui ont été possibles grâce aux efforts communs des équipes sur place et à la patience de nos clients, ont permis de poser les jalons pour une Gare de Luxembourg plus performante (pouvant abriter plus de trains en même temps) et flexible, p.ex. en cas de perturbations. Grâce aux travaux effectués, la Gare de Luxembourg dispose à présent d’un des éléments cruciaux nécessaires pour garantir un trafic de trains plus fluide, surtout durant les heures de pointe. Pour tenir compte du nouveau plan des voies de la tête nord, viennent s’ajouter des adaptations substantielles au niveau des équipements caténaires ainsi qu’aux installations de contrôle-commande et de signalisation du poste directeur de Luxembourg. Migrées dans de nouveaux locaux techniques à la hauteur du tunnel de la tête nord, ces nouvelles installations de contrôle-commande permettent notamment d’améliorer la fiabilité des nouvelles installations par un câblage et une maintenance simplifiés. Durant les travaux de refonte de la partie nord de la Gare de Luxembourg, pas moins



de 13.500 m<sup>3</sup> de déblais ont été terrassés, 7.800 m<sup>3</sup> de ballast évacués, 14.000 m<sup>3</sup> de remblais acheminés et 24.000 tonnes de ballast réparties. À cela s'ajoutent la pose de 10.000 mètres de rails, 7.900 traverses béton et de 22 aiguillages ainsi que la réalisation de 800 soudures de joints de rails.

En 2022, les CFL compléteront ces travaux de refonte du plan des voies dans la partie sud de la gare. À la fin des travaux, chaque ligne de trains disposera alors de sa voie dédiée. Ceci permettra non seulement d'assurer l'exploitation optimale des nouveaux quais et voies à quai supplémentaires dans la Gare de Luxembourg, mais d'autant plus de séparer physiquement les différentes lignes de trains dans cette gare. Une condition importante pour garantir plus de ponctualité, notamment en limitant le report de perturbations éventuelles d'une ligne sur une autre.

### Une nouvelle passerelle avec un accès sans barrières aux quais ferroviaires

Pour les CFL, travailler pour la mobilité de demain, c'est également s'assurer que cette offre de mobilité améliorée soit accessible à l'entièreté de leurs clients, également aux personnes à mobilité réduite. En complément aux travaux ferroviaires effectués au niveau de l'infrastructure ferrée de la gare, l'ancienne passerelle en place depuis 2010 a été remplacée. Avec sa forme et ses vitrages courbés, ainsi que le design moderne et vallonné de ses toits d'escaliers, la nouvelle passerelle reliant les quartiers Bonnevoie et Gare à la Gare Centrale, est symbole du renouveau d'une gare qui se trouve au centre d'un réseau en pleine transformation. En construction depuis mai 2021, la passerelle est constituée de cinq éléments dont certains ont dépassé les 80 tonnes. À côté de six escaliers, elle dispose également de six ascenseurs, qui permettent un accès sans barrières aux quais ferroviaires depuis la passerelle. En date du 12 décembre 2021, les clients peuvent déjà profiter de quatre (quais I-IV) de ces ascenseurs pour accéder à leur train. L'accès sans barrières aux personnes à mobilité réduite et aux clients munis d'un vélo à l'entièreté des quais, y compris aux nouveaux quais V et VI, est cependant déjà garanti grâce à l'extension des souterrains de la Gare de Luxembourg, notamment du souterrain sud, également équipé d'ascenseurs.

### Le réaménagement de la Gare de Bettembourg

Durant les mois passés, des travaux de construction d'une nouvelle passerelle ont également été effectués en Gare de Bettembourg pour permettre un accès sans barrières aux quais de cette gare importante. L'accès aux quais pour personnes à mobilité réduite et aux clients souhaitant combiner leur voyage en vélo avec l'offre du transport public est ainsi également garanti. Le chantier de la passerelle a été entamé en novembre 2020. Soudés en atelier en Allemagne, plus précisément à Speicher, les principaux éléments de la charpente métallique de la passerelle ont été acheminés en partie sur la Moselle entre Trèves et Mertert par bateau au vu de leur taille impressionnante. Les différents éléments de la passerelle ont ensuite été préassemblés sur le parking à proximité de leur localisation finale. Depuis sa mise en place, la passerelle a été complétée par les travaux de parachèvement et de finition ainsi que par l'installation de quatre ascenseurs, offrant un accès sans barrières aux quais à l'entièreté des clients. À cela s'ajoute l'équipement de caméras de vidéosurveillance et de luminaires, offrant, avec les parois vitrées, un espace éclairé et contribuant ainsi au sentiment de sûreté de nos clients. Les coûts liés à la mise en place de cette nouvelle passerelle s'élèvent à 13 millions d'euros.

### Les suites du projet de modernisation de la Gare de Bettembourg

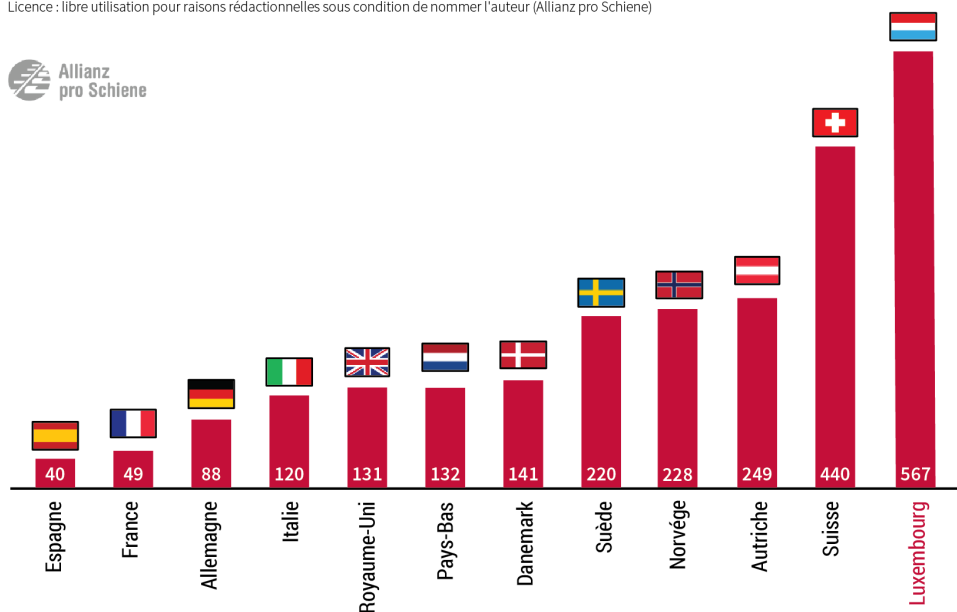
La modernisation et l'extension de cette gare particulièrement fréquentée au sud du pays sera poursuivie dans le futur. À partir de 2025, la gare de Bettembourg sera réaménagée dans son intégralité dans le but d'optimiser la circulation ferroviaire, tant pour le trafic fret que pour le trafic voyageurs. L'extension de la Gare de Bettembourg prévoit entre autres le prolongement des quais existants pour permettre la réception de trains plus longs offrant davantage de places assises. Les différents quais seront également élargis pour offrir davantage d'espace aux clients sur place. Pour plus de confort, aussi bien pour les clients que pour les riverains à proximité de la Gare de Bettembourg, le projet sera complété par la construction de marquises, offrant une protection des intempéries aux clients, et de murs anti-bruit. Parallèlement, des travaux de rénovation seront effectués au niveau du souterrain existant. Celui-ci sera également élargi et pourvu d'ascenseurs pour offrir plus de confort aux nombreux clients qui fréquentent cette gare.

**Annexe : illustration – investissement par habitant de l'État dans l'infrastructure ferroviaire (Source : Allianz pro Schiene : 2020)**

**INVESTISSEMENT PAR HABITANT DE L'ÉTAT DANS L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE**

au niveau national d'une sélection de pays européens, en euros, en 2020

Source : Allianz pro Schiene, fondé sur du matériel du BMVI, EFV (collaboration VöV), BMK, MMTP, DCI Verkehr GmbH  
Licence : libre utilisation pour raisons rédactionnelles sous condition de nommer l'auteur (Allianz pro Schiene)



**Annexe : détails techniques**

**Passerelle de la Gare de Luxembourg :**

Hauteur de la voie à la passerelle :	6,3 mètres (dont hauteur intérieure libre min. 2,3 mètres)
Longueur :	100 mètres
Largeur :	5,22 mètres (dont largeur utilisable par les clients : 4 mètres)
Masse totale charpente :	400 tonnes
Vitrages courbés :	350 pièces
Escaliers :	6 (quais II à VI + escalier existant en pierre au quai I)
Ascenseurs panoramiques :	6 (quais I à VI)

**Passerelle de la Gare de Bettembourg :**

Poids :	110 tonnes (200 tonnes y compris les 4 escaliers)
Longueur :	56 mètres
Hauteur :	4 mètres (dont hauteur intérieure libre min. 2,3 mètres)
Largeur :	5,70 mètres (dont largeur utilisable par les clients : 3,5 mètres)
Hauteur au-dessus des voies :	6,50 mètres
Ascenseurs :	4 (quais I à IV)