

INFO CHANTIER



Découvrez  
les grands  
travaux  
d'été 2016



NOUS  
CONSTRUISONS  
POUR VOUS



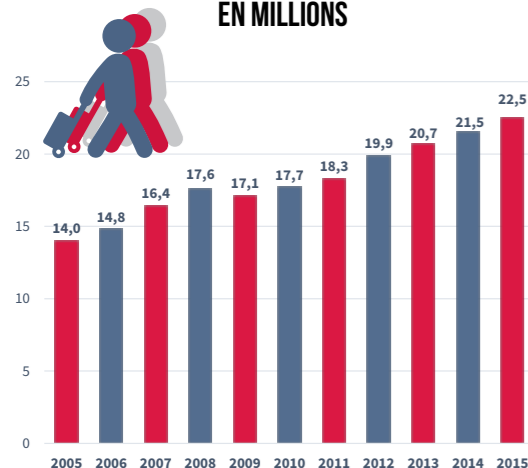
MIR BRÉNGEN IECH WEIDER

# LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE PASSAGERS: UNE SUCCESS-STORY

Depuis les dix dernières années, le nombre de voyageurs ayant opté pour le train ne cesse de croître.

Ayant déjà transporté 14 millions de voyageurs en 2005, 22,5 millions de clients ont profité des trains CFL pour se rendre à leur lieu de travail ou pour effectuer leurs voyages privés en 2015. Cette progression impressionnante de 60% témoigne de l'importance des prestations des CFL et de leur rôle dans le développement durable du pays.

VOYAGEURS PAR ANNÉE EN MILLIONS



## NOMBRE DE TRAINS EN MOYENNE PAR JOUR

2005		800
2015		1000
<b>+ 25% en 10 ans</b>		

Afin de subvenir à cette demande croissante, les CFL ont continuellement adapté leur offre, en introduisant et en densifiant successivement le cadencement:

- 2010** Introduction d'une cadence à 15 min sur la **LIGNE 60 Luxembourg - Esch/Alzette - Rodange**
- 2012** Introduction d'une cadence à 15 - 30 min sur la **LIGNE 70 Luxembourg - Pétange - Longwy**
- 2014** Introduction d'une cadence à 30 min sur la **LIGNE 10 Luxembourg - Ettelbruck - Troisvierges**  
Introduction d'une cadence horaire vers **Coblence**
- 2016** Introduction d'une cadence avec jusqu'à 6 trains/h aux heures de pointes sur la **LIGNE 90 Luxembourg - Thionville**

Un autre élément fût l'acquisition des huit nouvelles rames automotrices KISS à double étage en 2014. 11 nouvelles automotrices sont en commande pour 2017.



## L'EXPANSION DU RÉSEAU FERRÉ

Face à ce succès à tendance toujours croissante, les CFL visent à optimiser leurs infrastructures pour répondre aux besoins croissants en termes de capacités. C'est dans cet esprit et plus particulièrement dans le but d'offrir le meilleur service à leurs clients que l'Etat ne cesse d'investir dans le maintien, la modernisation et l'expansion du réseau ferré national. Ce document vous présente nos divers projets.

### Projets réalisés les dernières années

Plusieurs projets d'infrastructure ont pu être réalisés ces dernières années, afin d'augmenter la capacité du réseau et pour améliorer notre service clients.

Dans ce cadre, il incombe de mentionner la modernisation de la Gare de Luxembourg avec son nouveau hall voyageurs, ainsi que le nouveau park & rail avec 670 places de parking. A ceci s'ajoutent les nouveaux arrêts à Belval-Lycée et Mamer-Lycée, facilitant aux écoliers le trajet vers leur lycée, sans oublier la prestigieuse Gare de Belval-Université, inaugurée en septembre 2012.

Une véritable augmentation de capacité a pu être réalisée avec la mise à double voie de la ligne Luxembourg - Dippach - Pétange en 2012.





Le Nouveau Viaduc-Pulvermühle



Un pôle d'échange intermodal à Ettelbruck

## Projets en cours

Dans le but de désengorger l'entrée Nord de la Gare de Luxembourg **un second viaduc est actuellement en construction parallèlement au tracé du viaduc Pulvermühle** emprunté aussi bien par les trains en provenance de Troisvierges/Gouvy et de Wasserbillig/d'Allemagne. Ce nouveau viaduc et le nouvel ouvrage sur perré supportera deux voies ferrées supplémentaires qui seront raccordées à la ligne 30 reliant Luxembourg à Wasserbillig. Réservées exclusivement au trafic ferroviaire en provenance ou en direction de l'Est, les nouvelles voies du deuxième viaduc permettront de remédier à la situation de congestionnement existante à la tête Nord de la Gare de Luxembourg.

Dans le même but et en vue d'une **augmentation de la capacité du tronçon Luxembourg - Sandweiler - Contern**, des travaux de mise à double voie sont en cours.

Grâce à la mise en place d'un nouvel arrêt en-dessous du Pont Grande-Duchesse Charlotte dit « Pont Rouge », les CFL préparent actuellement une connexion à haut-débit entre le réseau ferroviaire et le nouveau réseau tram à partir de l'arrêt Pfaffenthal-Kirchberg. Ainsi, les passagers des trains profiteront du **nouvel arrêt Pfaffenthal-Kirchberg et du nouveau funiculaire** pour accéder plus rapidement au plateau de Kirchberg.



La Gare Pfaffenthal-Kirchberg



**La ligne ferroviaire reliant Bettembourg à la capitale du Grand-Duché** est une des lignes les plus fréquentées du réseau ferré luxembourgeois, aussi bien en termes de trains voyageurs qu'en termes de trains de marchandises. Afin d'augmenter la capacité de cette ligne importante et dans le but de pouvoir améliorer notre offre pour les voyageurs et pour le fret, une nouvelle ligne supplémentaire double voie est en construction.



La Gare d'Esch-sur-Alzette



Le Park & Rail de Wasserbillig

## Futurs projets

Le projet phare dans le cadre de l'extension du réseau ferré est la construction d'un **5<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> quai dans la Gare Centrale**. Le nouveau Centre de Remisage et de Maintenance étant opérationnel, l'ancien bâtiment des ateliers sera démolé pour faire place aux nouveaux quais.

Ces deux quais avec quatre voies apporteront un allègement considérable à la situation de goulot d'étranglement que la Gare Centrale vit actuellement.

Un avantage additionnel sera que les trains en provenance du sud, notamment des lignes 60 et 90 pourront continuer leur trajet directement vers le nord, permettant ainsi aux voyageurs un accès direct au nouvel arrêt Pfaffenthal-Kirchberg, sans devoir changer de train ou prendre le bus.

Le début des travaux est planifié pour 2018 avec une mise en service partielle en 2019.

Autres futurs projets seront la **modernisation de la Gare d'Ettelbruck, celle de la Gare de Bettembourg** ainsi que l'aménagement de **Park&Rail à Rodange, Wasserbillig, Mersch et Ettelbruck**.



La mise à double voie du tronçon Hamm - Sandweiler



# LE MAINTIEN ET LA MODERNISATION DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES



## Planification

Les CFL essaient d'organiser leurs chantiers dans les périodes durant lesquelles la plupart des utilisateurs sont en congé. Ce sont généralement les périodes des vacances scolaires et les longs weekends, comme Pentecôte, Pâques, Toussaint et les vacances d'été, tout en tenant compte des congés collectifs.



## Avantages

Des méthodes de construction modernes et des nouveaux matériaux utilisés pour les grands travaux d'entretien et de modernisation apportent de vrais avantages et des améliorations en parallèle à l'objectif principal qui est le maintien de l'opérabilité du réseau.

Un impact positif pour les clients est l'augmentation de la fiabilité du réseau qui engendre indirectement une amélioration de la ponctualité. La réduction du bruitage, due à l'utilisation de nouveaux matériaux, augmente le confort des voyageurs ainsi que celui des riverains.

Du point de vue développement durable, l'utilisation de traverses en béton - dans la mesure du possible étant donné leur poids - prolonge considérablement la longévité des voies. Contrairement aux traverses en bois, celles en béton ne sont pas imprégnées chimiquement et présentent une meilleure innocuité vis-à-vis de l'environnement.

Suivant la même réflexion, des pierres naturelles au lieu du gravier issu de la production sidérurgique sont utilisées lors des renouvellements de voies.



## L'évolution impressionnante, témoigne de l'intensité du trafic réseau ferré luxembourgeois, sur lequel circulent environ 1.000 trains - voyageurs et fret - chaque jour!

Suite à cette utilisation intensive, des travaux d'entretien réguliers s'imposent pour continuer à garantir le confort et la qualité d'un voyage en train. Ces travaux nécessitent un planning rigoureux et sont organisés sur plusieurs années.

Le défi continu qui s'impose face à la densité du cadencement et les flux importants de voyageurs est de choisir des périodes de moindre impact et de coordonner un maximum de travaux durant ces périodes. Dans cette optique nous avons planifié d'importants travaux simultanément en Gare de Luxembourg, point central du réseau ferré du Grand-Duché et sur quatre lignes de notre réseau en fin des vacances scolaires d'été.

Nous vous laissons découvrir les détails de ces travaux et profitons d'informer nos clients sur les mesures de substitution mise en place, afin de leur permettre d'utiliser les transports publics.



**484**  
AGENTS DU SERVICE  
MAINTIENANCE  
INFRASTRUCTURES

- 214 agents pour les travaux sur les voies,
- 178 agents de l'unité contrôle-commande, signalisation et télécommunications
- 24 agents du centre logistique des infrastructures,
- 67 agents pour les travaux sur les caténaires

œuvrent en permanence par équipes pour réaliser les travaux d'entretien et de modernisation.







**Nos travaux d'été du 20/8 au 11/9 2016**

# LA GARE CENTRALE

LIGNE 60  
LUXEMBOURG - ESCH/ALZETTE  
- PÉTANGE - RODANGE

LIGNE 70  
LUXEMBOURG - PÉTANGE -  
RODANGE - LONGWY

## Pourquoi ?

La partie sud de la Gare de Luxembourg comporte les voies les plus fréquentées du réseau Luxembourgeois vu que tous les trains des lignes ferroviaires vers Kleinbettingen, Pétange et Bettembourg passent par là. Par conséquent, l'entretien et le renouvellement régulier de ces voies et aiguillages tant convoités est une priorité absolue.

Au lieu d'effectuer les travaux de remplacement des aiguillages au compte-gouttes, ce qui entrainerait un temps de perturbation bien plus important en final, les CFL ont opté de remplacer 16 aiguillages en parallèle.

**16 aiguillages seront renouvelés en Gare de Luxembourg**



## Renouvellement des aiguillages

### Comment ?

Le chantier commencera **LE 20 AOÛT ET SE TERMINERA LE 11 SEPTEMBRE.**

Les aiguillages sont livrés en pièces détachées à Hollerich, à la hauteur du Pont d'Alsace, où ils sont assemblés et contrôlés par nos équipes d'experts.

Vu qu'un aiguillage simple fait généralement entre 25 et 50 mètres de longueur, les modèles très grande vitesse étant plus longs encore, il est découpé après prémontage en trois parties pour l'acheminement.

Entretemps, les appareils de voies usés sont déconnectés du réseau ferré, démontés et enlevés. Le ballast sur les lieux est renouvelé et mis en forme avant que les nouveaux aiguillages soient chargés sur wagons et mis en bonne position par un engin spécial.

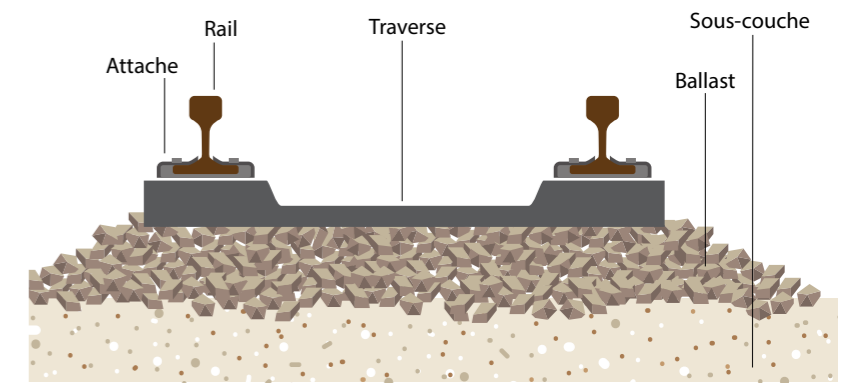
Avant de remettre du nouveau ballast, les éléments électromécaniques doivent encore être connectés. Ceci inclut le moteur, qui actionne les parties mobiles de l'aiguillage ainsi que le chauffage, indispensable en hiver – il empêche que l'aiguille se bloque par période de grand froid ou de grandes chutes de neige.



Transport des aiguillages

### C'est tout ?

Nous profitons des travaux de renouvellement pour installer un drainage performant à proximité des voies et procédons à une modernisation des caténaires (les fils électriques suspendus au-dessus des voies) et à des modifications.



Constituants d'une voie ferrée

# LIGNE 10

LUXEMBOURG - ETTTELBRUCK -  
TROISVIERGES - (GOUVY)

## Pourquoi ?

Refaites dans les années 80, les voies et plateformes de la ligne 10 arrivent peu à peu à leur limite d'âge. Suivant un programme de plusieurs années, les différents tronçons de cette ligne sont successivement renouvelés et modernisés.

## Comment ?

Vu qu'une traverse en béton est beaucoup plus lourde (280 kilos, vis-à-vis de 80 kilos pour le bois), il faut adapter les «fondations» de la voie ferrée. Un train spécial (Gleisumbauzug – rame mécanisée de renouvellement de la voie) enlève l'ancienne plateforme des voies: anciennes voies, traverses et ballast. Ces trains ont une longueur de plusieurs centaines de mètres et travaillent avec une efficacité remarquable. Ils dévissent les rails et les reposent à côté, retirent les traverses en bois et les chargent automatiquement sur un wagon spécial et enlèvent le ballast pour l'évacuer dans des wagons fret placés à l'arrière de la machine.

Au besoin, une phase intermédiaire d'amélioration du sous-sol peut être insérée. Ici, les CFL peuvent facilement remédier à des défauts éventuels du sol constatés au cours de l'exploitation des années précédentes. Les équipes spécialisées interviennent sur des sols qui ne sont pas assez porteurs, ou qui, pendant des phases de pluie, restent mouillés trop longtemps et perdent ainsi leur stabilité. Dépendant de la situation, les améliorations peuvent se faire ou bien en solidifiant le sol par injection de chaux, ou en le remplaçant par un mélange mieux adapté, ou encore très rarement par forage de micro-pieux. Au minimum, le sous-sol est mis en forme pour permettre une meilleure évacuation des eaux.

Ensuite, une nouvelle intervention du «Gleisumbauzug» place un géotextile sur le nouveau sous-sol, pose de la pierre naturelle au lieu du ballast, place les traverses en béton et fixe les nouvelles voies sur ces traverses. Des engins spéciaux qui suivent le train, assurent la bonne géométrie des rails.

## Renouvellement de la voie



traverses en bois



traverses en béton

**Une traverse en béton pèse 280 kilos, par rapport au bois qui pèse 80 kilos, il faut donc adapter les « fondations ».**

## Un plus pour l'environnement!

Dans le passé, les voies furent exclusivement posées sur des traverses en bois qui reposaient sur un lit de ballast issu de la sidérurgie. Afin de les rendre résistantes contre les influences de la nature, ces

traverses sont imprégnées de produits chimiques. Aujourd'hui, les traverses sont en béton et reposent sur un lit de pierres naturelles – du quartzite. Ce matériau rocheux provient de la Grande Région.

Les traverses en béton étant beaucoup plus résistantes aux influences du temps que celles en bois, leur durée de vie est plus importante, pouvant aller jusqu'à 40 ans et au-delà.



## C'est tout ?

Nous profitons des travaux de renouvellement pour installer un drainage performant à proximité des voies et nous procédons à une modernisation des caténaires (les fils électriques suspendus au-dessus des voies) et à des modifications des installations ferroviaires, comme les signaux, barrières et systèmes de sécurité.



LIGNE  
**50**

LUXEMBOURG -  
KLEINBETTINGEN - ARLON

## Adaptation des installations électriques



### Pourquoi ?

Les CFL utilisent pour le transport de personnes des trains et automotrices électriques, alimentés d'électricité dite verte provenant de sources renouvelables. Le trafic ferroviaire se fait donc au Luxembourg quasiment sans émissions de CO<sub>2</sub>.

L'alimentation des locomotives est assurée par les caténaires – fils conducteurs suspendus au-dessus des voies. Pour la plupart des lignes, le courant employé est du courant alternatif à 25.000 Volts. Pour l'alimentation de machines à haute puissance, ceci constitue le moyen le plus économique de « transporter » l'énergie sur de longues distances. A cette tension, le courant alternatif ne présente qu'un minimum de pertes qui sont encore réduites en utilisant un système feeder – caténaire en opposition de phase et ainsi d'une différence de potentiel à 50.000 Volts. Toutes ces économies en énergie sont importantes pour un transport qui se veut le plus écologique possible.

La ligne 50 qui relie Luxembourg à Arlon et au-delà est historiquement différente, vu qu'une grande partie des lignes belges fonctionnent sous courant continu à 3.000 Volts. L'évolution technique survenue depuis l'introduction de l'électrification en Belgique rend ce moyen de traction de moins en moins intéressant.

Outre les pertes énergétiques, la présence de deux systèmes d'alimentation différents au Luxembourg rend les opérations ferroviaires plus difficiles vu qu'il faut des engins de traction multisystèmes plus compliqués et plus onéreux. De plus, les éléments des caténaires ne sont pas compatibles d'un système à l'autre. Une conversion de la ligne 50 au courant alternatif est donc un choix rationnel, surtout, sachant qu'un entretien et une remise à neuf de l'installation électrique s'imposaient.

### Comment ?

Cette conversion à un système électrique différent nécessite l'installation d'un nouveau fil caténaire, des fixations différentes et par conséquent de nouveaux poteaux caténaires.

226 fondations pour ces poteaux seront préparées et construites entre Capellen et Kleinbettingen du 20 août au 13 septembre 2016. Les fondations se situant à proximité des voies, le trafic ferroviaire doit être interrompu pendant cette période et un service de substitution par autobus est mis en place pour acheminer les clients.

### C'est tout ?

Le chantier caténaire entraîne des modifications en vue des règles d'exploitation de la ligne. Ceci concerne surtout les distances de sécurité entre fils conducteurs et ponts enjambant les voies ferrées.

A l'entrée de la gare de Kleinbettingen, le passage supérieur (pont routier) doit être rehaussé de près d'un mètre. La situation géographique de ce pont ne posant pas de problème majeur à cette opération, les accès d'approche vers l'ouvrage seront adaptés après la période du barrage.

Pour deux autres ponts de la ligne 50, l'un se situant en gare de Mamer et l'autre près de l'arrêt de Mamer-Lycée, une reconstruction complète avec rehaussement significatif du tablier est prévue. Pour le pont en gare de Mamer cette modification entraîne une reprise importante du profil en long du CR101 auquel l'ouvrage livre passage. Comme cependant cette mesure ne suffit pas à garantir la hauteur libre nécessaire, les voies ferrées en dessous de ce pont doivent également être abaissées de 70 cm. Afin de garantir le confort de nos voyageurs, cet abaissement de la voie doit être progressif avec une inclinaison des voies très faible. Ainsi, pour maintenir la bonne géométrie des voies, ce dénivelé est étalé sur une longueur de 800m.

Sur cette distance, la plateforme ferroviaire est entièrement déposée ensemble avec les deux voies présentes. Une partie du sous-sol est enlevé et remis en forme. Ensuite la plateforme et la ligne sont reconstruites de façon à laisser une distance suffisante entre le nouveau tablier du pont et les caténaires.

Au cours du même chantier, nous profitons du barrage pour faire peau neuve à la gare de Kleinbettingen. Outre le renouvellement de la plateforme, nous construisons un nouveau quai médian.

Le passage souterrain pour piéton reste accessible pendant la durée du chantier.

# AVIS AUX RIVERAINS

## du chantier ferroviaire à Kleinbettingen, et aux habitants des communes de Hagen, Steinfort, Kleinbettingen, Grass et Kahler

Dans le cadre des travaux de renouvellement à la gare de Kleinbettingen, les CFL doivent procéder à un renouvellement partiel de la plateforme, des voies et du quai médian. Ces travaux seront effectués du 20 août au 13 septembre 2016.

Afin de permettre au personnel de chantier de travailler dans des conditions de sécurité optimales, nous sommes contraints d'effectuer des travaux

de nuit pendant cette phase. L'autorisation y afférente nous a été délivrée par l'arrêté n° 160518302 du 23 mai 2016 du Ministère de l'Environnement.

Pendant les travaux à la gare de Kleinbettingen, le passage à niveau PN 85 (rue de Kahler) sera barré au trafic routier et piétonnier. Les déviations sont indiquées sur place par panneaux routiers.

## du chantier ferroviaire entre Colmar-Berg et Schieren

Dans le cadre des travaux de renouvellement de la ligne Luxembourg - Ettelbruck - Troisvierges, entre les arrêts de Colmar-Berg et Schieren, ainsi que sur la ligne Ettelbruck - Bissen, les CFL doivent procéder à un renouvellement complet de la plateforme, des voies et des appareils de voie. Ces travaux seront effectués du 18 août au 12 septembre 2016.

Afin de permettre au personnel de chantier de travailler dans des conditions de sécurité optimales, nous sommes contraints d'effectuer des travaux de nuit pendant cette phase.

L'autorisation y afférente nous a été délivrée par l'arrêté n° 160530301 du 1<sup>er</sup> juin 2016 du Ministère de l'Environnement.

## du chantier ferroviaire à Mamer

Dans le cadre des travaux aux installations de traction électrique sur la ligne Luxembourg - Kleinbettingen - Arlon, les CFL doivent renouveler les caténaires et adapter les voies et les ouvrages d'art sur cette ligne pour garantir les distances de sécurité du fils conducteur. Ces travaux seront effectués du 20 août au 13 septembre 2016.

Afin de pouvoir respecter ces délais nous sommes contraints d'effectuer des travaux de nuit pendant cette période.

L'autorisation y afférente nous a été délivrée par l'arrêté n° 160713302 du 19 juillet 2016 du Ministère de l'Environnement.

En relation avec ce chantier nous devons également vous informer de la fermeture du CR101 du samedi 20 août (0h00) au mercredi 24 août (24h00) et du vendredi 9 septembre (18h00) au lundi 12 septembre (6h00). Le parking en gare de Mamer sera partiellement barré entre le 20 août et le 13 septembre.

**Les CFL prient d'ores et déjà tous les riverains du chantier d'accepter leurs excuses pour les éventuels inconvénients causés par ces travaux. Soyez assurés que les CFL feront tout leur possible pour limiter les nuisances sonores au strict minimum. Merci de votre compréhension.**

# LES MESURES DE SUBSTITUTION

Pendant les chantiers du 20/08 au 13/9 sur les lignes 10, 50 et 70

## LIGNE 10

DU 20/8 au 11/09

### ► Sens Luxembourg - Ettelbruck - Diekirch - Troisvierges

- Les trains Luxembourg – Diekirch sont remplacés par des autobus. Les autobus desservent les arrêts suivants à proximité des gares : Dommeldange Eich Klinik, Walferdange/Helmsange Tricentenaire, Heisdorf Klouster, Lorentzweiler bei der Gare, Lintgen op der Kreuzung, Mersch-Gare, Colmar-Faubourg, Colmar-rue de Luxembourg, Schieren Vali's Platz, Schieren-Neie Wee, Ettelbruck-Gare et Diekirch-Gare. **Ces bus prennent leur départ au quai 19 à la gare routière à Luxembourg - Gare à l'heure prévue des trains qu'ils remplacent.**
- La gare de Cruchten est desservie par un service d'autobus spécial Mersch-Gare – Cruchten Schléif.
- Prévoir un retard probable de 20 min à l'arrivée à Diekirch.
- Les trains IC/RE Luxembourg – Troisvierges – Liège sont remplacés par des autobus directs de Luxembourg vers Mersch et Ettelbruck. Ces bus prennent leur départ à Luxembourg - Gare au quai 19 de la gare routière.
- A Ettelbruck une continuation par train est assurée à destination des arrêts situés au-delà d'Ettelbruck.
- Des bus de renfort circulent à l'heure de pointe de 16.00 à 19.00h de Luxembourg à Mersch et Ettelbruck.

- **Remarque générale:** Les clients à destination des arrêts situés au-delà d'Ettelbruck sont priés de partir plus tôt afin d'arriver à destination à l'heure initialement souhaitée.

### ► Sens Troisvierges - Diekirch - Ettelbruck - Luxembourg

- Les trains Diekirch – Luxembourg sont remplacés par des autobus. Les autobus desservent les arrêts suivants à proximité des gares : Diekirch-Gare, Ettelbruck-Gare, Schieren-Faubourg, Schieren-Uewerschieren, Colmar rue d'Ettelbruck, Colmar Faubourg, Mersch Gare, Lintgen op der Kreuzung, Lorentzweiler bei der Gare, Heisdorf Klouster, Walferdange/Helmsange Tricentenaire, Dommeldange Eich Klinik.
- La gare de Cruchten est desservie par un service d'autobus spécial Cruchten-Schléif – Mersch-Gare.
- Les trains Liège/Gouvy – Troisvierges – Luxembourg sont limités à Ettelbruck où une correspondance par autobus à destination de Luxembourg via Mersch est assurée.
- Des bus de renfort circulent à l'heure de pointe matinale de 6.00 à 9.00h d'Ettelbruck et de Mersch à Luxembourg.
- Prévoir un retard probable de 20 min à l'arrivée à Luxembourg.

## LIGNE 50

DU 20/8 au 13/09

### ► Sens Luxembourg - Kleinbettingen - Arlon

- Les trains IC Luxembourg – Bruxelles-Midi, sont remplacés par un service d'autobus de substitution. Les bus prennent leur départ au quai 21 de la gare routière à Luxembourg. Le départ de ces bus est avancé de 25 min par rapport à l'heure de départ des trains qu'ils remplacent.
- Les clients à destination des arrêts situés au-delà d'Arlon sont priés de partir plus tôt et ceci jusqu'à 60 min afin d'arriver à destination à l'heure souhaitée car les correspondances ne sont pas garanties en gare d'Arlon.
- Les trains RB/RE Luxembourg – Kleinbettingen – Arlon sont remplacés par un service d'autobus de substitution. Les bus prennent leur départ au quai 21 de la gare routière à Luxembourg à l'heure prévue des trains qu'ils remplacent. Ils desservent: Bertrange-Gare, Mamer Tossenbiérg, Mamer Gaaschtbiérg, Mamer Mambra, Capellen Klouschter, Capellen Ponts&Chaussées, Kleinbettingen-Gare et Arlon-Gare.

## A titre informatif:

Moyens de transport complémentaires:

**LIGNE 10**  
RGTR: 290, 400 et 402

**LIGNE 70**  
AVL: 18

**LIGNE 50**  
AVL: 27 et 28  
RGTR: 260

**LIGNE 60**  
TICE

### ► Sens Arlon - Kleinbettingen - Luxembourg

- Les trains IC Bruxelles-Midi - Luxembourg sont limités à Arlon où des autobus de substitution en correspondance assurent le transport jusqu'à Luxembourg.
- Les trains RB/RE Arlon - Kleinbettingen – Luxembourg sont remplacés par un service d'autobus de substitution.
- Les bus prennent leur départ à la gare d'Arlon respectivement à la gare de Kleinbettingen et sont avancés de quelques minutes du lundi au vendredi. Ils desservent: Capellen Ponts&Chaussées, Capellen Klouschter, Mamer Gaaschtbiérg, Mamer Mambra, Mamer Tossenbiérg, Bertrange-Gare, Luxembourg-Gare (retard jusqu'à 30 min à l'arrivée)
- **Note:** Suite au barrage du CR 101 entre Mamer et Holzem, les bus de substitution ne peuvent pas desservir les arrêts de Mamer Eisebunnsbréck et Cappellen-Gare. Ces arrêts sont remplacés par les arrêts Mamer Mambra, Mamer Gaaschtbiérg et Capellen Klouschter, à l'exception de quelques parcours.

## LIGNE 60

DU 20/8 au 11/09

### ► Sens Luxembourg - Esch/Alzette - Rodange

- Suppressions des trains RE départ Luxembourg à 03' et 33' arrivée: Rodange 23' et 53'

### ► Sens Rodange - Esch/Alzette - Luxembourg

- Suppressions des trains RE départ Rodange à 06' et 36' arrivée Luxembourg 27' et 57'
- La clientèle est priée de se reporter sur les trains RB pendant toute la période de chantier.

## LIGNE 70

DU 20/8 au 11/09

### ► dans les 2 sens Luxembourg - Hollerich et Hollerich - Luxembourg

- Pendant cette période les trains sont remplacés par un service d'autobus.
- Le départ des bus est avancé de 9 min par rapport à l'heure des trains qu'ils remplacent au départ de Luxembourg.
- Ces bus prennent leur départ au quai 20 de la gare routière à Luxembourg - Gare.



Le transport des vélos n'est pas possible dans les courses d'autobus de substitution.

- Pendant cette période les trains sont remplacés par un service d'autobus.
- Le départ des bus est avancé de 9 min par rapport à l'heure des trains qu'ils remplacent.
- Ces bus prennent leur départ au quai 20 de la gare routière à Luxembourg - Gare

Détails des horaires disponibles dans les gares et sur [www.cfl.lu](http://www.cfl.lu)

**Sens Luxembourg - Esch/Alzette - Rodange**  
• Suppressions des trains RE départ Luxembourg à 03' et 33' arrivée Rodange 23' et 53'

**Sens Rodange - Esch/Alzette - Luxembourg**  
• Suppressions des trains RE départ Rodange à 06' et 36' arrivée Luxembourg 27' et 57'

La clientèle est priée de se reporter sur les trains RB pendant toute la période de chantier.

Détails des horaires disponibles dans les gares et sur [www.cfl.lu](http://www.cfl.lu)

- Les trains IC Luxembourg – Bruxelles-Midi et RB/RE Luxembourg – Kleinbettingen - Arlon sont remplacés par un service d'autobus de substitution.
- Les bus prennent leur départ au quai 21 de la gare routière à Luxembourg - Gare.
- Ils desservent: Bertrange-Gare, Mamer Tossenbiérg, Mamer Gaaschtbiérg, Mamer Mambra, Capellen Klouschter, Capellen Ponts&Chaussées, Kleinbettingen-Gare et Arlon-Gare.
- Prévoir un retard de 30 min. à l'arrivée
- Période du barrage entre Mamer et Holzem, les bus de substitutions ne desserviront pas les arrêts de Mamer -Eisebunnsbréck et Cappellen-Gare. Ils seront remplacés par les arrêts Mamer Mambra, Mamer Gaaschtbiérg et Capellen Klouschter.
- valable pour les 2 sens

Détails des horaires disponibles dans les gares et sur [www.cfl.lu](http://www.cfl.lu)

- Les trains RB Luxembourg – Diekirch et IC/RE Luxembourg - Troisvierges - Liège sont remplacés par des autobus.
- Les autobus desservent les arrêts à proximité des gares.
- Ces bus prennent leur départ au quai 19 de la gare routière à Luxembourg - Gare à l'heure prévue des trains qu'ils remplacent.
- Prévoir un retard probable de 20 min à l'arrivée.
- A Ettelbruck une continuation par train est assurée.
- Des bus de renfort circulent aux heures de pointe de 7.00 à 9.00h et de 16.00 à 19.00h.
- valable pour les 2 sens

Détails des horaires disponibles dans les gares et sur [www.cfl.lu](http://www.cfl.lu)





[www.cfl.lu](http://www.cfl.lu)  
Call Center 2489 2489



MIR BRÉNGEN IECH WEIDER

Imprimé sur du papier certifié EcoLabel européen  
 EU Ecolabel - IT-GOV/01170004  
[www.ecolabel.eu](http://www.ecolabel.eu)

Mesures de substitution à découper

<p><b>LUXEMBOURG - ETTTELBRUCK - TROISVIERGES - (GOUVY)</b> Barrage entre Luxembourg et Ettelbruck</p>	<p><b>LUXEMBOURG - KLEINBETTINGEN - ARLON</b> Barrage complet de la ligne</p>	<p><b>LUXEMBOURG - ESCH/ALZETTE - PÉTANGE - RODANGE</b> Réduction de la cadence</p>	<p><b>LUXEMBOURG - PÉTANGE - RODANGE - LONGWY - ATHUS</b> Barrage entre Luxembourg et Hollerich</p>
<p><b>LIGNE 10</b> DU 20 AOÛT AU 11 SEPTEMBRE 2016</p>	<p><b>LIGNE 50</b> DU 20 AOÛT AU 13 SEPTEMBRE 2016</p>	<p><b>LIGNE 60</b> DU 20 AOÛT AU 11 SEPTEMBRE 2016</p>	<p><b>LIGNE 70</b> DU 20 AOÛT AU 11 SEPTEMBRE 2016</p>



<p><b>CFL</b> MIR BRÉNGEN IECH WEIDER Info +352 2489 2489   <a href="http://www.cfl.lu">www.cfl.lu</a></p>	<p><b>CFL</b> MIR BRÉNGEN IECH WEIDER Info +352 2489 2489   <a href="http://www.cfl.lu">www.cfl.lu</a></p>	<p><b>CFL</b> MIR BRÉNGEN IECH WEIDER Info +352 2489 2489   <a href="http://www.cfl.lu">www.cfl.lu</a></p>	<p><b>CFL</b> MIR BRÉNGEN IECH WEIDER Info +352 2489 2489   <a href="http://www.cfl.lu">www.cfl.lu</a></p>
--	--	--	--