



Communiqué de presse

Concerne: • Projet « Gare ferroviaire Pont Rouge »

Objectifs poursuivis

Le Gouvernement est actuellement en train de mettre en place une stratégie pour une mobilité durable, appelée « MODU », qui regroupe d'une manière intégrative tous les aspects en termes de mobilité au Grand-Duché de Luxembourg et dans ses régions transfrontalières.

Cette stratégie permet d'adapter mieux l'offre des transports publics aux besoins de mobilité afin d'atteindre en 2020 une part modale de 25% pour les transports en commun. Elle vise à assurer la complémentarité entre le réseau ferré, le tram et le bus en prévoyant des nœuds d'échange à la périphérie de la capitale (plateformes multi modales et parkings P&R) et à promouvoir le développement des transports en commun et autres moyens de transport économes sur le plan national. Finalement la stratégie assure le raccordement du pays aux réseaux ferroviaires européens et l'amélioration des transports publics régionaux transfrontaliers et se trouve en phase avec le Plan sectoriel Transports (PST), qui apportera un cadre réglementaire et référentiel nécessaire à la mise en œuvre de la politique des transports, ainsi qu'avec les trois autres plans directeurs sectoriels.

Le projet de la « Gare ferroviaire Pont Rouge » s'intègre parfaitement dans cette stratégie « MODU » puisqu'il constitue un pôle d'échange-clé supplémentaire dans le péricentre de la capitale. En effet, il ne permet pas seulement de connecter directement le plateau du Kirchberg au rail mais également d'accéder, grâce à un transbordement confortable et attrayant au tram, au Centre Ville ainsi qu'au sud du Limpertsberg et à la Place de l'Etoile. S'y ajoute qu'il constituera pendant plusieurs décennies l'unique, mais très performant pôle d'échange entre train et tram pour le Kirchberg.

Description sommaire du projet

Le projet prévoit la création d'une gare ferroviaire sur la ligne 1 (dite ligne du Nord), à la hauteur du pont Grande-Duchesse Charlotte, l'accès vers la halte du tram sur le boulevard J.F. Kennedy ainsi que la connexion avec la rue St Mathieu au « Pfaffenthal ».

Le projet est composé de la construction :

- des quais et d'une plate-forme pour traverser les voies et afin d'accéder soit le plateau de Kirchberg, soit le « Pfaffenthal » ;
- du système shuttle pour relier la gare train à l'arrêt tram « Fort Olizy » situé sur le boulevard Kennedy
- de la connexion du quartier du « Pfaffenthal » à la gare ferroviaire par un escalier fixe et un double ascenseur pour le transport des personnes à mobilité réduite.

Une solution attrayante pour les voyageurs

Cette nouvelle gare permettra une connexion attractive au Kirchberg et aux quartiers du Glacis / Limpertsberg, voire même de la Place de l'Etoile et de la Ville Haute.

Le concept d'exploitation développé par les CFL prévoit une desserte de la gare ferroviaire avec 6 trains par heure et par sens entre Luxembourg-Gare et Kirchberg. La desserte se fera, d'une part, par les trains en direction/provenance du Nord et, d'autre part, par le prolongement jusqu'à la gare Pont Rouge des trains en provenance de Thionville/Metz, d'Esch-sur-Alzette, de Pétange/Longwy, de Kleinbettingen/Arlon et de Wasserbillig/Trèves. Le projet de la gare Pont Rouge permettra ainsi à l'entièreté de la clientèle nationale et transfrontalière de bénéficier d'au moins une connexion directe au Kirchberg par heure sans devoir changer de train à Luxembourg-Gare.

En termes d'exploitation, il incombe de relever le gain de temps de parcours qu'offre la gare Pont Rouge pour les voyageurs du train. En résumé, avec la gare Pont Rouge, les voyageurs venant du sud, de l'est ou de l'ouest du pays gagnent au moins 6 minutes s'ils descendent à la gare Pont Rouge pour prendre le tram à l'arrêt « Fort Olizy » vers la Luxexpo au lieu de le prendre déjà à la Gare Centrale. Pour les voyageurs venant du Nord du pays, le gain de temps est de près d'un quart d'heure puisqu'ils n'auront plus besoin de passer par la Gare Centrale.

De plus, cette offre aurait comme effet secondaire positif un équilibrage de la charge des tramways fortement chargés qui circulent entre la gare de Luxembourg et le Kirchberg. En créant un pôle de transbordement supplémentaire entre train et tram/bus, la charge de ces derniers sera mieux répartie sur l'entièreté de ce tronçon central. Le projet permettra ainsi de délester conséquemment la Gare centrale.

Une solution économique

Par rapport au projet de la nouvelle ligne ferroviaire Hamm-Findel-Luxexpo, la solution proposée présente des avantages économiques très importants.

En premier lieu, les coûts de construction d'une telle gare ne représentent qu'une fraction des coûts estimés pour la nouvelle ligne. En effet, un premier devis évalue les coûts complets de construction de la gare et du système shuttle à 94 millions d'euros.

En deuxième lieu, les coûts récurrents d'exploitation seront aussi de loin inférieurs à l'exploitation d'une nouvelle ligne via Findel. En effet, le fait de prolonger les trains déjà existants aujourd'hui sur la ligne du Nord permet de limiter fortement les ressources supplémentaires (matériel roulant, personnel de train, énergie) à mettre en œuvre.

Une solution faisable

La différence de hauteur entre la plate-forme de la gare ferroviaire projeté et le boulevard Kennedy est de ~40 mètres. A l'issue de la comparaison approfondie de deux moyens pour franchir cette différence de hauteur, à savoir une solution par escaliers mécaniques combinés avec un ascenseur pour les clients à mobilité réduite et un escalier fixe et une solution au moyen de deux funiculaires/shuttles pour les deux sens, c'est cette dernière qui a été retenue. Elle peut se prévaloir des avantages suivants :

- Les shuttles permettent de transporter confortablement *toutes* les personnes (y compris les personnes à mobilité réduite, la mobilité douce, personnes avec bagages, personnes avec poussettes...)
- Bonne disponibilité du système shuttle vu que les deux shuttles fonctionnent indépendamment ;
- Haute sécurité de transport ;
- Impact limité sur le paysage ;
- Moindre consommation électrique du système shuttle par rapport aux escaliers mécaniques ;
- Temps de parcours très attractif pour le transport de voyageurs entre la gare ferroviaire et l'arrêt de tram « Fort Olizy ». Il est inférieur à 4 minutes en dehors des heures de pointe.

En ce qui concerne les autorisations à prévoir pour ce projet, une première analyse ne laisse pas prévoir d'obstacles majeurs. Le projet ne se trouve notamment pas en désaccord avec la préservation du patrimoine historique (UNESCO) de la Ville de Luxembourg.

Des simulations ont établi la faisabilité technique du concept d'exploitation ferroviaire. Ce concept pose d'ailleurs moins de contraintes à l'exploitation que la création d'une nouvelle ligne via Cents/Hamm vers Findel.

Conclusions

La création d'une gare ferroviaire sur la ligne du Nord à hauteur du pont Grande-Duchesse Charlotte constitue une solution réelle, attrayante, économique et faisable pour le raccordement du Kirchberg au réseau ferroviaire.

La réalisation du projet se fera jusqu'en 2017, même échéance que la première phase de la ligne du tram, qui reliera la Gare Centrale à Luxexpo en passant par la Ville haute.