

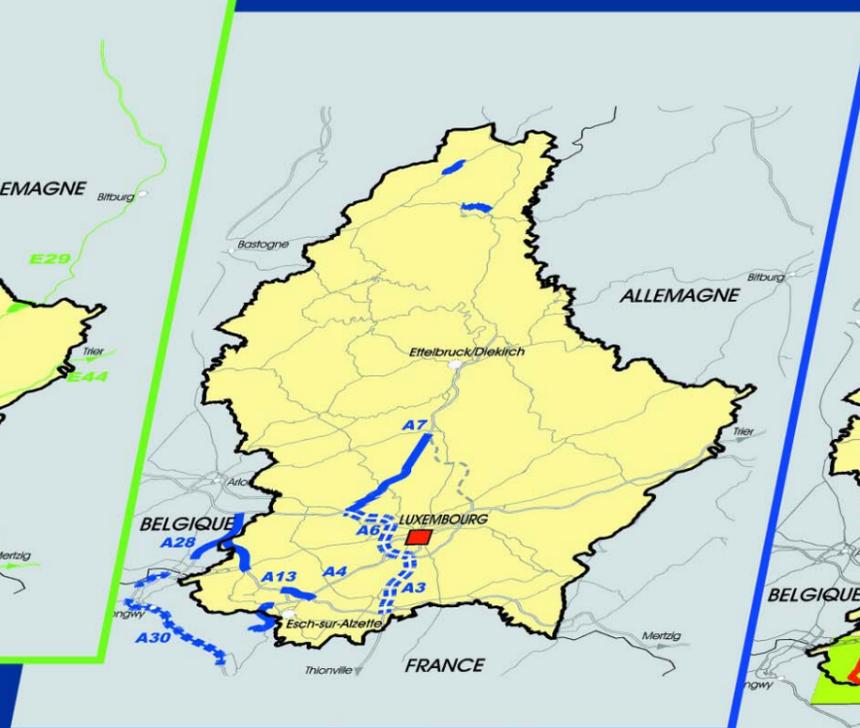
Papier stratégique “route2020.lu” du réseau routier étatique

Niveau européen



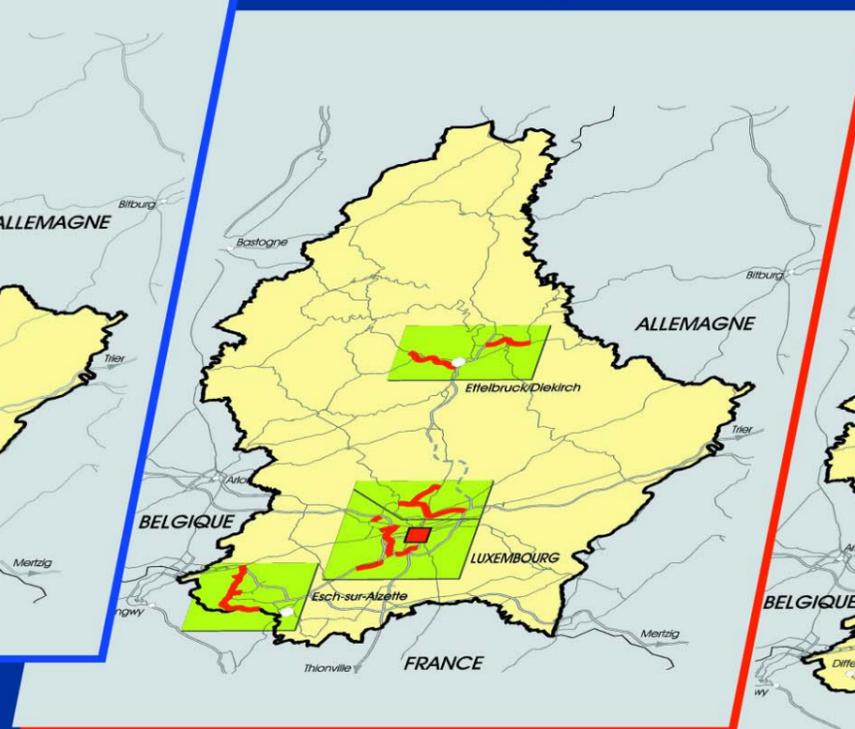
Réseau routier européen performant

Niveau transfrontalier et national



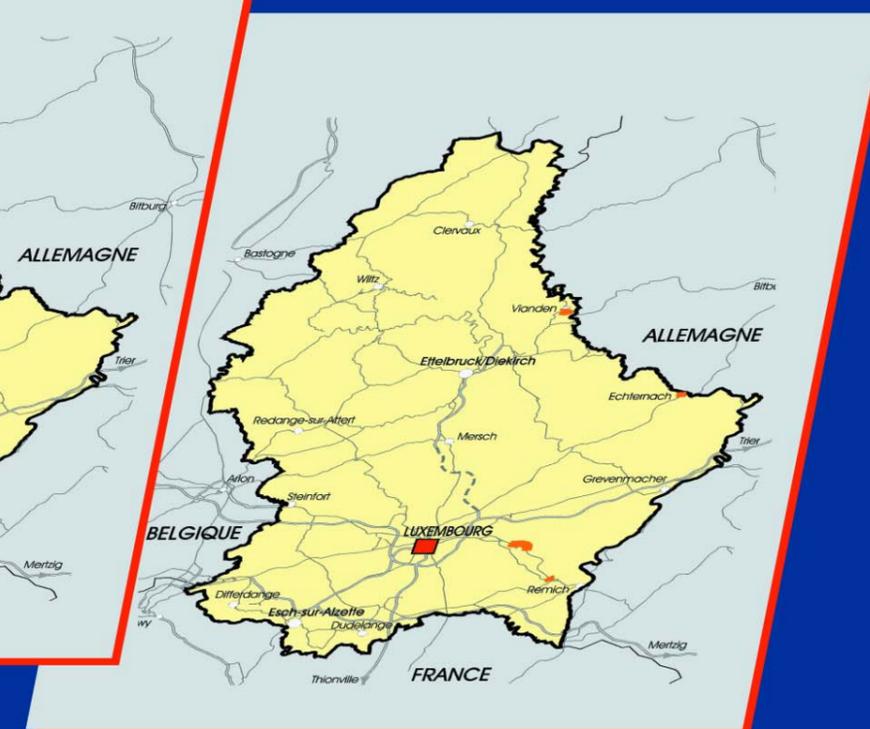
Renforcement du réseau primaire

Niveau régional



Restructuration autour des 3 pôles d'attraction

Niveau local



Contournements de localités

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION

2. L'HISTORIQUE ET L'EVOLUTION DU RESEAU ROUTIER ETATIQUE

- 2.1 L'évolution des infrastructures routières
 - 2.1.1 L'évolution du réseau routier d'ordre supérieur
 - 2.1.1.1 Le développement du réseau routier au 19^{ème} siècle
 - 2.1.1.2 La loi du 5 mai 1958 sur le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'Etat d'une série de chemins vicinaux
 - 2.1.1.3 Le développement du réseau routier dans les années 60 et 70
 - 2.1.1.4 La loi du 22 décembre 1995 sur le reclassement de la voirie
 - 2.1.2 L'évolution du réseau autoroutier
- 2.2 Le réseau routier étatique en 2003

3. LE RESEAU ROUTIER EUROPEEN (niveau européen)

- 3.1 Les accords et traités au niveau européen
- 3.2 Le réseau des routes européennes (et ses répercussions sur le réseau national)
 - 3.2.1 La définition des routes européennes
 - 3.2.2 Le besoin de routes étatiques performantes suscité par le réseau « routes européennes »
 - 3.2.2.1 Le contournement de Heinerscheid (E421-N7)
 - 3.2.2.2 Le contournement de Hosingen (E421-N7)
 - 3.2.2.3 Le contournement d'Echternach (E29-N10/N11)
 - 3.2.2.4 Le contournement de Junglinster (E29/N11)
 - 3.2.2.5 Le contournement de Remich (E29-N2/N16)
 - 3.2.2.6 Le contournement de Bascharage/Dippach (E44-N5)
- 3.3 Le réseau TERN (Trans European Road Network)
 - 3.3.1 Le réseau TERN dans le contexte international à l'horizon 2010
 - 3.3.2 Le réseau TERN au Grand-Duché de Luxembourg

4. LES DECISIONS RESSORTANT DES SOMMETS DE LA GRANDE REGION

- 4.1 Le contexte du réseau routier transfrontalier
- 4.2 Le bilan des infrastructures routières existantes dans la Grande Région
- 4.3 Les consensus pris lors des différents Sommets de la Grande Région sur les infrastructures en relation avec le Luxembourg

5. LE RENFORCEMENT DU RESEAU ROUTIER PRIMAIRE (niveau transfrontalier et national)

- 5.1 La recherche de synergies entre les niveaux transfrontalier et national
- 5.2 Les projets autoroutiers
 - 5.2.1 Le contexte transfrontalier
 - 5.2.1.1 La liaison de Sélange
 - 5.2.1.2 L'accès au site Belval et la liaison Micheville
 - 5.2.2 Le contexte transfrontalier et national
 - 5.2.2.1 Le by-pass de Foetz
 - 5.2.2.2 La mise à 2x3 voies de certains tronçons d'autoroute de la A6/A3
 - 5.2.3 La gestion du trafic sur les autoroutes
- 5.3 Les projets de routes d'ordre supérieur
 - 5.3.1 Le contexte transfrontalier et national
 - 5.3.1.1 Le contournement de Troisvierges dans le contexte de la collectrice du Nord (N12/N20)
 - 5.3.2 Le contexte national
 - 5.3.2.1 La tangente Ouest (A7-A6-N6)
 - 5.3.2.2 La transversale de Clervaux (N7/N18)

6. LA RESTRUCTURATION DU RESEAU ROUTIER AUTOUR DES 3 POLES D'ATTRACTION LUXEMBOURG-VILLE, ESCH/ALZETTE ET ETTTELBRUCK/DIEKIRCH (niveau régional)

- 6.1 Les 3 pôles d'attraction du programme directeur sur l'aménagement du territoire
- 6.2 La partie Nord du pays
 - 6.2.1 Le plan directeur issu de l'étude de trafic « Nordstad »
 - 6.2.2 Les projets routiers aux abords de la Nordstad
 - 6.2.2.1 Le contournement d'Ettelbruck/Feulen (N7-N15)
 - 6.2.2.2 Le contournement de Diekirch (N17-N7-B7)
- 6.3 La Capitale et sa périphérie
 - 6.3.1 Le Nord de la Capitale et la vallée de l'Alzette
 - 6.3.1.1 La descente vers la vallée de l'Alzette
 - 6.3.1.2 La rocade au Nord de la Ville de Luxembourg
 - 6.3.2 Le Sud-Ouest de la Capitale
 - 6.3.2.1 La liaison Strassen-Nord (N6-CR181/A6)
 - 6.3.2.2 Le boulevard de Merl (N6-N5-A4)
 - 6.3.2.3 Le nouveau CR230 (N34-bvd de Merl)
 - 6.3.2.4 Le contournement de Cessange (A4-N4)
 - 6.3.2.5 Le boulevard Cloche d'Or
 - 6.3.2.6 Le nouvel accès SIDOR (A4/CR169-A4/N4)
- 6.4 La partie Sud du pays
 - 6.4.1 Le plan directeur d'Esch/Alzette-Schiffange issu de l'étude de trafic
 - 6.4.2 Les projets routiers dans le Sud du pays
 - 6.4.2.1 La pénétrante de Differdange (N32)
 - 6.4.2.2 Le contournement de Belvaux/Oberkorn (N31)
 - 6.4.2.3 Le contournement de Niederkorn (N31) et la déviation du CR175

7. LES CONTOURNEMENTS DE LOCALITES (niveau local)

- 7.1 La politique sur l'établissement de contournements de localités
- 7.2 Les contournements de localités
 - 7.2.1 Le relevé des projets du Plan Directeur « Contournements de localités » (1997)
 - 7.2.2 Le relevé des projets résultant du Papier Stratégique "route2020.lu" sur le réseau routier étatique
 - 7.2.2.1 Le contournement de Vianden
 - 7.2.2.2 La voie Charly à Echternach
 - 7.2.2.3 Le contournement d'Oetrange (N28) et le contournement de Bous (E29/N2-N28) Lot 2
 - 7.2.2.4 Le contournement de Betzdorf

8. INTERACTIONS CONCEPT MOBILITE – IVL – PAPIER STRATEGIQUE "route2020.lu"

- 8.1 Le Concept Mobilité 2002 (Le rapport du groupe de travail interministériel)
- 8.2 L'IVL (Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept)
- 8.3 Le Papier Stratégique "route2020.lu" du réseau routier étatique

9. SYNTHESE

SOMMAIRE DES CARTES

- Carte 1 : L'évolution du réseau autoroutier (+ phasage de la réalisation)
- Carte 2 : Le réseau routier étatique actuel (2003)
- Carte 3 : Le réseau des routes européennes au Grand-Duché de Luxembourg
- Carte 4 : Le réseau TERN dans le contexte international à l'horizon 2010
- Carte 5 : Le réseau TERN au Grand-Duché
- Carte 6 : Les décisions ressortant des Sommets de la Grande Région (Source : 6^{ème} et 7^{ème} Sommet de la Grande Région)
- Carte 7 : Les décisions ressortant des Sommets de la Grande Région en relation avec le Grand-Duché de Luxembourg
- Carte 8 : Le renforcement du réseau routier primaire
- Carte 9 : Les objectifs de la restructuration du réseau primaire
- Carte 10 : La vue d'ensemble des projets visant une restructuration du réseau autoroutier
- Carte 11 : Le contournement de Troisvierges dans le contexte de la collectrice du Nord
- Carte 12 : Les objectifs et le tracé de la tangente Ouest (A7-A6-N6)
- Carte 13 : La transversale de Clervaux
- Carte 14 : La restructuration du réseau routier autour des 3 pôles d'attraction
- Carte 15 : Le plan directeur issu de l'étude de trafic Nordstad (synthèse)
- Carte 16 : Les projets routiers aux abords de la Nordstad
- Carte 17 : Le Nord de la Capitale et la vallée de l'Alzette
- Carte 18 : Le réseau routier futur au Sud-Ouest de la Capitale
- Carte 19 : Le plan directeur d'Esch/Alzette et de Schifflange
- Carte 20 : Le réseau routier futur dans le Sud du pays
- Carte 21 : Le plan directeur contournements de localités 1997
- Carte 22 : La vue d'ensemble des projets de contournements résultant du Papier Stratégique
- Carte 23 : Le Concept Mobilité 2002
- Carte 24 : La carte « Input IVL »
- Carte 25 : Le comparatif des projets routiers repris dans le Papier Stratégique "route2020.lu", le Concept Mobilité 2002 et l'IVL
- Carte 26 : La vue d'ensemble des projets traités dans le Papier Stratégique (synthèse)
- Carte 27 : La vue d'ensemble « nouvelles routes – routes déclassées » (synthèse)
- Carte 28 : Le relevé des longueurs « nouvelles routes – routes déclassées » (synthèse)

Chapitre 1

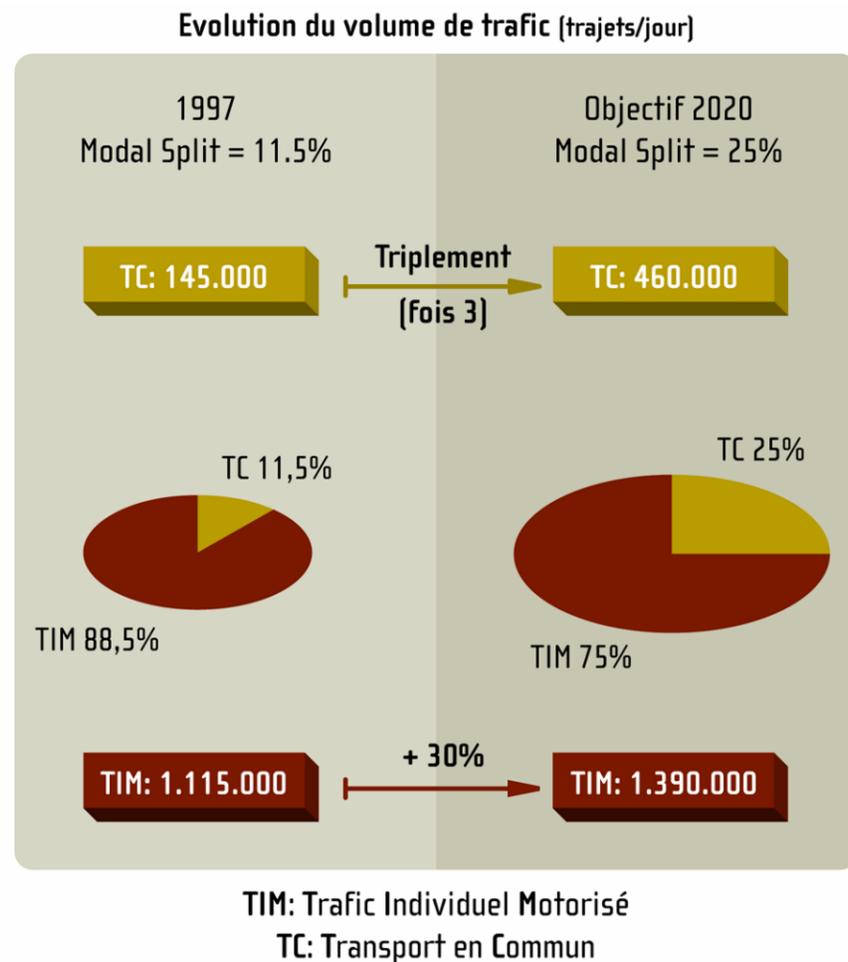
Introduction



1° INTRODUCTION

Dans la foulée de l'établissement d'un Plan Sectoriel Transports (PST) pour le Grand-Duché de Luxembourg qui sera mis au point suite à l'élaboration du concept intégré des transports et de l'aménagement du territoire (Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept - IVL), le Ministère des Travaux Publics prétend fixer les fondements d'une politique nationale sur la restructuration du réseau routier étatique. L'objectif du présent papier de réflexion est de mettre sur pied une stratégie capable d'assurer un développement des infrastructures et une réorganisation des transports en vue d'un concept intégré qui garantit à la fois une accessibilité équitable et une mise en place d'une structure urbaine correspondant aux exigences du développement durable, tout en réservant une attention particulière aux déplacements transfrontaliers.

Face à l'intention déclarée des pouvoirs politiques de vouloir atteindre un taux de répartition des déplacements transport en commun/trafic individuel motorisé de 25/75% d'ici à l'an 2020 et face à une augmentation continue de la demande de trafic (croissance de la population pour 2020 jusqu'à quelques 511.000 habitants, augmentation sensible du nombre des places de travail combiné à un flux croissant de pendulaires et surtout de frontaliers, etc), il revient à **doubler le Modal Split** actuel, **tripler le nombre de passagers** actuels des transports publics et à **répondre parallèlement à un trafic individuel motorisé majoré de 30%**. Ainsi le présent Papier Stratégique opte pour une restructuration et une nouvelle orientation du réseau routier étatique ; une restructuration qui permet de mieux répondre aux besoins des flux de trafic futurs.



Notons que l'évolution des données structurelles ainsi que les projections des flux de trafic citées ci-dessus sont fournies par la Cellule Modèle de Trafic (CMT) supportée à parts égales par le Ministère des Transports, le Ministère des Travaux Publics et la Ville de Luxembourg et que c'est également cette cellule de trafic qui va évaluer dans le cadre du Plan Sectoriel Transports les projets d'infrastructures ressortant aussi bien du Papier Stratégique « mobilité.lu » (différents modules d'infrastructures ferroviaires à réaliser d'ici à l'an 2020, Ministère des Transports), que des réflexions issues de l'étude intégrée IVL sur les transports et sur le développement spatial (étude soutenue par le Ministère de l'Intérieur, le Ministère des Transports, le Ministère des Travaux Publics, le Ministère de l'Environnement et le Ministère du Logement) resp. du Papier Stratégique "route2020.lu" sur l'orientation future du réseau routier étatique (Ministère des Travaux Publics). Le but de ces études est de veiller à une prise en compte appropriée de l'objectif « Modal Split 25/75 » pour l'ensemble des projets futurs ressortant de la construction routière et ferroviaire, tout en répondant aux prémisses d'un aménagement du territoire plus harmonieux et au programme directeur de l'aménagement du territoire.

Evolution des données structurelles

	Chiffres absolus 1997, 2001 et 2020			Progression 1997-2020	
	1) Année de référence 1997	2) Données 2001	3) Scénario 2020	par année	au total
Habitants	419.000	441.000	511.000	+4.000 /an	+22%
Emplois	231.000	285.000	395.000	+7.100 /an	+71%
Population active	169.000	187.000	227.000	+2.500 /an	+34%
Frontaliers	62.000	97.000	168.000	+4.600 /an	+171%
Élèves de l'enseignement post-primaire	31.000	31.200 (2000-2001)	50.000	+800 /an	+61%

Source: 1) Etude socio-économique / CMT

2) CMT (Cellule Modèle de Trafic)

3) IVL (Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept) Pendler variante 0,75

Historique

	Progression 1997-2020	Progression 1998-2001
habitants	+5.650/an	+6.000/an
emplois	+8.200/an	+13.650/an
population active	+2.350/an	+4.650/an
frontaliers	+5.700/an	+8.650/an

En partant de l'évolution des données structurelles retracées ci-dessus, le présent Papier Stratégique établit une classification fonctionnelle des projets routiers futurs et définit leur enjeu dans le contexte européen (réseau des routes européennes performant), le contexte transfrontalier/national (renforcement du réseau routier primaire), le contexte régional (restructuration des infrastructures autour des 3 centres de développement et d'attraction dominants Luxembourg/Ville, Esch/Alzette et Nordstad) ainsi que dans le contexte local (contournements ponctuels de localités).

- le contexte européen

Le développement d'un réseau routier transeuropéen est un élément essentiel de la mise en place du marché intérieur de la Communauté Européenne et du renforcement de la cohésion économique et sociale. Ce développement nécessite d'excellents raccordements au réseau des routes européennes (E-Roads) ainsi qu'au réseau TERN (Trans European Road Network) qui constituent un intérêt vital pour le Grand-Duché et sa vie économique. Afin de répondre d'un côté aux prémisses et accords internationaux visant un **réseau de routes européennes hautement performant** et d'autre part aux intérêts des riverains longeant ces routes (des riverains réclamant un apaisement/une réduction du trafic), 6 projets se proposent pour améliorer cette infrastructure routière européenne (voir projets 3.1 – 3.6). Il n'est certes pas un hasard que la majorité des contournements repris dans le présent Papier Stratégique se trouve sur les itinéraires de celles de routes européennes qui ne sont pas prévues d'être dédoublées par des autoroutes.

- le contexte transfrontalier/national

A côté d'un réseau transeuropéen performant, il faudra veiller également à une bonne insertion transfrontalière du Grand-Duché dans le réseau routier primaire de la région Saar-Lor-Lux+. Vu le nombre élevé de déplacements transfrontaliers concentrés à priori sur les parties « capitale » et « sud-ouest » du pays et vu la répartition spatiale de la croissance économique et démographique focalisée également sur cette partie du pays, il semble opportun de rechercher un **renforcement des infrastructures routières qui offre à la fois un profit aux déplacements transfrontaliers et nationaux**. Cette recherche de synergies entre les niveaux transfrontalier et national est soutenue par les décisions prises lors du 6^{ème} resp. 7^{ème} Sommet de la Grande Région, car 3 des 7 projets repris dans le présent Papier Stratégique (voir projets 5.1 ; 5.2 ; 5.5) ont été confirmés à deux reprises par les responsables politiques de la Grande Région lors des sommets Saar-Lor-Lux+.

- le contexte régional

Le programme directeur de l'aménagement du territoire définit à l'échelle nationale, un système des centres de développement et d'attraction (CDA) qui s'appuie sur l'existence des trois échelons, notamment les CDA d'ordre supérieur (Luxembourg-Ville) resp. d'ordre moyen (Esch/Alzette et Ettelbruck/Diekirch) et les CDA régionaux (11 centres régionaux). Au courant des dernières années et en concordance avec le programme directeur de l'aménagement du territoire, le Ministère des Travaux Publics a initié des études de trafic pour restructurer les infrastructures routières autour de ces 3 CDA dominants afin de répondre ainsi au développement esquissé des données structurelles. Afin d'établir un concept global qui recherche des solutions intégrées pour le « Trafic individuel motorisé » et le « Transport en commun par rail et par route », le Ministère des Transports s'est associé à 2 de ces 3 études de trafic.

Sur base des différents scénarios développés pour l'organisation future du trafic autour des 3 CDA dominants, il y a lieu de dresser un plan directeur concrétisant la conception des infrastructures routières/ferroviaires futures. Ainsi, le Ministère des Travaux Publics (resp. l'Administration des Ponts et Chaussées) définit des plans directeurs pour la restructuration de la voirie étatique autour de ces 3 CDA en conférant au réseau routier une hiérarchie des routes définie en fonction des vocations à satisfaire (routes principales, routes secondaires, voies de dessertes, zones piétonnes, etc). Ces plans directeurs veillent à la compatibilité entre les différents projets d'infrastructure à réaliser à travers les années. Ainsi les plans directeurs fixent la vision finale retenue sur base du concept global et évitent par-là des mesures isolées avec des effets éventuellement négatifs.

Dans ce même ordre d'idées, il reste à ajouter que dans l'optique d'atteindre d'ici à l'an 2020 un Modal Split de 25% en faveur des transports publics, les premiers éléments de l'étude IVL (Integriertes Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept Luxemburg) ont confirmé également l'approche de développer au maximum les potentialités offertes autour de ces 3 CDA (y inclus la Vallée de l'Alzette entre Mersch et Luxembourg).

De tout ce qui précède, une **restructuration du réseau routier s'impose autour des 3 pôles d'attraction Luxembourg-Ville** (et sa périphérie, voir projets 6.3 – 6.10) , **Esch/Alzette** (et la région Sud, voir projets 6.11-6.13) et **Nordstad** (voir projets 6.1 et 6.2) afin de répondre aux développements esquissés; une restructuration qui est d'ailleurs en concordance avec les visions du programme directeur de l'aménagement du territoire.

- le contexte local

Les projets traités dans le Papier Stratégique "route2020.lu" au niveau local ont pour unique fonction **le contournement ponctuel** d'une localité et sont à ce stade au nombre de cinq (dont deux sont en étroite liaison avec d'autres projets situés dans un contexte européen, à savoir les projets du contournement de Bous et celui d'Echternach).

La philosophie d'un déclassement en hiérarchie de la voirie étatique

La philosophie de la conception des nouvelles routes proposées dans ce papier est basée sur le principe qu'une restructuration du réseau routier (p.ex. un contournement de localité) va toujours ensemble avec un déclassement en hiérarchie des tronçons routiers contournés/délestés. De plus, ce déclassement en hiérarchie sera mis en évidence par une réorganisation complète de l'espace routier sur les tronçons routiers délestés. Face à l'objectif politique d'un Modal Split 25/75, cette redistribution de l'espace routier dans les traversées de localités privilégie davantage les transports publics resp. les piétons/cyclistes et évite par-là d'offrir des capacités exagérées au trafic individuel motorisé.

C'est dans cet ordre d'idées, que l'Administration des Ponts et Chaussées recherche à déclasser un maximum de routes étatiques lors de la réalisation d'un nouveau projet, voire de transférer ces routes déclassées (si possible) dans le patrimoine communal.

Pourquoi un Papier Stratégique ?

En ce qui concerne la qualité de vie et la sécurité (des usagers et des habitants aux abords du réseau routier), la philosophie poursuivie au Papier Stratégique "route2020.lu" opte pour une restructuration fonctionnelle du réseau routier.

Quant à l'objectif du Modal Split de 25%, celui-ci sera facilité par la réorganisation de l'espace routier sur les artères existantes et par l'adaptation de celui-ci en vue de la mise en place de couloirs réservés au transport en commun. Finalement, l'évolution esquissée des données structurelles jusqu'à l'an 2020 comporte évidemment l'obligation et la nécessité d'urbaniser de nouvelles potentialités / zones, et d'en garantir une desserte appropriée par ce réseau routier étatique.

L'ensemble des considérations développées ci-dessus ont impliqué la mise en place d'un concept global et cohérent sur l'évolution future des infrastructures routières. Le Papier Stratégique "route2020.lu" illustre ce concept et traite des différents projets susceptibles d'être construits dans les années à venir.

Face à la portée du présent document, il est évident que certains projets repris dans le Papier Stratégique (et résultant avant tout de réflexions structurelles) vont connaître une évolution resp. une nouvelle orientation en cours de route.

Le but de ce papier est de mettre en évidence la continuité des travaux et la philosophie de l'Administration des Ponts et Chaussées en matière de la planification routière future.

Chapitre 2

L'historique et l'évolution du réseau routier étatique

- 2.1 L'évolution des infrastructures routières
- 2.2 Le réseau routier étatique en 2003

2° L'HISTORIQUE ET L'ÉVOLUTION DU RÉSEAU ROUTIER ÉTATIQUE

2.1 L'évolution des infrastructures routières

2.1.1 L'évolution du réseau routier d'ordre supérieur

2.1.1.1 Le développement du réseau routier au 19^{ème} siècle

En 1839, année du troisième démembrement du pays donnant l'indépendance au Grand-Duché de Luxembourg, le réseau des routes de l'Etat se limitait à neuf routes d'une longueur totale de 210 km, dont sept radiales partant de la Capitale vers les villes situées à la périphérie du pays ou de l'autre côté de la frontière, à savoir Trèves, Remich, Thionville, Longwy, Esch/Alzette, Arlon et Diekirch (futures N1 – N7), construites avant 1830, ainsi que les deux liaisons entre Mersch et Arlon et entre Ettelbruck et Bastogne réalisées de 1830 à 1839 lorsque le Luxembourg était lié à la Belgique (futures N8 et N15).

La création de l'Administration des Travaux Publics remonte au 6 avril 1843, date de la première loi organique arrêtant comme missions « la confection des projets, la direction et la surveillance des constructions qui se font pour le compte de l'Etat ». Cette nouvelle administration regroupait les branches des Ponts et Chaussées, des Bâtiments Publics, des Travaux Hydrauliques et du Service des Mines.

Sous l'impulsion de la nouvelle Administration des Travaux Publics, le réseau des routes de l'Etat fut agrandi et amélioré sans cesse. En 1872 une commission spéciale instituée par le Gouvernement pour préparer la reprise par l'Etat de chemins vicinaux importants a créé la notion de « chemin repris par l'Etat ». Par une série de lois spéciales de 1874, 1876, 1878, 1889 et 1897, des centaines de kilomètres de chemins vicinaux ont été repris par l'Etat pour être entretenus à ses frais. A la fin du 19^{ème} siècle, le réseau de la voirie de l'Etat se présentait de la façon suivante :

Routes de l'Etat :	707 km
Chemins repris :	<u>1.535 km</u>
Total :	2.242 km

Ce réseau n'a pratiquement pas subi de modification jusqu'à la fin de la Deuxième Guerre Mondiale.

2.1.1.2 La loi du 5 mai 1958 sur le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'Etat d'une série de chemins vicinaux

Alors que dans la deuxième moitié du 19^{ème} siècle l'évolution des voies ferrées était en plein essor, le temps d'après-guerre était déjà marqué par la fermeture de lignes de chemin de fer, particulièrement de celles à voie étroite, et par une réorganisation des transports publics au moyen de lignes d'autobus desservant les localités situées à l'écart des grandes lignes de chemin de fer.

D'un autre côté l'expansion de l'économie nationale exigeait la réalisation d'un réseau routier cohérent et performant allant « jusque dans les coins les plus reculés ».

La loi du 5 mai 1958 ne se limitait donc plus à la simple reprise d'une série de chemins vicinaux, mais elle introduisait le terme de reclassement de la voirie et poursuivait trois buts principaux :

- assurer à chaque localité une communication directe avec le réseau de la voirie de l'Etat,
- reprendre pour autant que possible les tronçons de voirie empruntés par les lignes d'autobus,
- assurer la continuité d'une communication transversale au réseau de la voirie de l'Etat.

Les diverses opérations de reclassement, déclassement et reprise entreprises par cette loi formaient un réseau de voirie moderne se présentant de la façon suivante :

Routes nationales: [R N]	840 km
Chemins repris : [C R]	<u>1.952 km</u>
Total :	2.792 km

Ce réseau, doté d'une nouvelle numérotation des routes, gardait sa valeur pendant près de 40 ans.

2.1.1.3 Le développement du réseau routier dans les années 60 et 70

L'essor continu de l'économie du Grand-Duché a suscité des besoins toujours croissants en mobilité, que ce soit à des fins professionnelles, familiales et de récréation, et a conduit à une augmentation sensible et permanente du parc des véhicules au Grand-Duché.

Le défi en découlant pour le département des Travaux Publics était de mettre à la disposition des usagers de la route une infrastructure performante capable d'évacuer dans de bonnes conditions de sécurité et de confort des flux d'une intensité en permanente progression.

Pendant près de deux décennies le réseau routier, créé par les dispositions de la loi du 5 mai 1958, fut adapté sans cesse aux nouveaux besoins. Les routes nationales les plus importantes, dont celles reliant la capitale aux principaux centres d'activités nationaux et limitrophes, à savoir :

- la route de Luxembourg à Grevenmacher (N1)
- la route de Luxembourg à Remich (N2),
- la route de Luxembourg à Frisange (N3),
- la route de Luxembourg à Esch/Alzette (N4),
- la route de Luxembourg à Longwy (N5),
- la route de Luxembourg à Arlon (N6),
- la route de Luxembourg à Diekirch (N7), et
- la route de Luxembourg à Echternach (N11),

ainsi que la route des Trois Cantons (N13), la route longeant la Moselle (N10) et quelques artères importantes traversant l'Oesling (N7 et N15) ont été progressivement élargies à trois voies de circulation. Malheureusement les concepteurs de la première heure, trop enthousiasmés par le développement de la mobilité individuelle, n'ont pas apprécié à leur juste valeur les structures urbaines façonnées au fil des siècles et ont taillé de larges brèches dans les tissus bâtis pour y loger des routes à gabarit et à géométrie confortables.

En dépit des nuisances acoustiques et des problèmes d'insécurité résultant pour les riverains de cette conception peu adaptée aux sites urbains, un autre fléau a progressé sans cesse, à savoir celui du développement de l'urbanisation en bordure des routes de l'Etat, à la périphérie et même à l'extérieur des agglomérations. Les conséquences particulièrement néfastes de cette forme d'urbanisation se laissent résumer comme suit :

- transformation des voies d'ordre supérieur, destinées à évacuer la circulation automobile entre les localités, en voies de desserte pour riverains sur lesquelles il faut imposer des limitations de vitesse;
- extension tentaculaire des agglomérations faisant pénétrer de façon exagérée l'habitat dans les espaces naturels et défavorisant la vie sociale à l'intérieur des localités;
- accroissement considérable, généralement à charge des collectivités, du coût des réseaux d'infrastructures souterraines, des transports et des autres services publics;
- utilisation excessive des voies de l'Etat et discrimination de ceux qui construisent le long des nouvelles routes communales dont le coût de construction est à charge des riverains.

Bien que chaque riverain qui érige une construction en bordure d'une route de l'Etat nécessite une autorisation de la part du ministère des Travaux Publics en vertu des dispositions de la loi du 13 janvier 1843 sur la police de la voirie, amendée par la loi du 22 février 1958 élargissant les zones latérales soumises à autorisation de 6 mètres à 10 mètres, et par plusieurs règlements grand-ducaux portant sur les principales routes nationales l'étendue de ces zones à 25 mètres, ce phénomène des excroissances incontrôlées n'a pas pu être maîtrisé.

Le manque quasi total d'aménagement communal jusqu'à la fin des années 70, réglementé pourtant par une loi-cadre datant de 1937, a contribué sa part à cette misère.

2.1.1.4 La loi du 22 décembre 1995 sur le reclassement de la voirie

La loi du 22 décembre 1995 a introduit deux termes nouveaux : celui de la hiérarchie du réseau et celui de l'échange des routes entre l'Etat et les Communes.

Le premier objectif de cette loi était la création d'un réseau routier bien structuré et clairement hiérarchisé où toute catégorie de route a une fonction spéciale à remplir.

La hiérarchie des routes

Catégorie	Fonctions	Type
A	trafic transitaire, communications interrégionales	Autoroute
B	communications interrégionales, liaisons entre localités	Route Nationale
C1	liaisons entre localités, collecte et irrigation du trafic vers les grands axes	Chemin Repris
C2	liaisons régionales	Chemin Repris
D1	liaisons locales, trafic inter-quartier	Voirie Vicinale
D2	desserte locale	Voirie Vicinale

Le tableau reproduit ci-dessus met en évidence que les fonctions qui reviennent aux routes étatiques se distinguent fondamentalement de celles à assurer par les chemins du réseau communal. Le rôle qui revient à la voirie communale est d'assurer la desserte locale, alors que le réseau appartenant à l'Etat doit être à même de drainer dans les meilleures conditions de sécurité et de confort les grands flux d'une circulation toujours croissante, tant sur le plan international que sur les plans national et régional.

Les autoroutes et les routes nationales ont pour fonctions principales de collecter les différents courants et de les évacuer sur de grandes distances vers leurs lieux de destination, alors que les chemins repris ont, en sus de leur fonction d'assurer la liaison entre les localités, comme vocation de diriger sur le chemin le plus direct le trafic vers les grands axes de circulation. Il est donc dans la nature des choses que les chemins repris, pour pouvoir assurer les rôles leur assignés, doivent être reliés aux localités, voire les traverser. Les routes nationales par contre n'ont pas besoin de ces contacts et pourraient aussi bien être entièrement tracées à l'écart des agglomérations.

Les échanges pratiqués par la loi du 22 décembre 1995 sur le reclassement de la voirie étaient surtout conditionnés par l'intensité des flux de circulation et par le degré d'urbanisation des sections de routes concernées.

Ainsi, pour deux routes assurant une même liaison, celle accusant le plus grand trafic ou le plus faible degré d'urbanisation est intégrée dans le patrimoine des routes de l'Etat, alors que celle en bordure de laquelle s'est développée une forte urbanisation est déclassée chemin vicinal.

Le changement de statut de ces routes permet aux Communes d'y pratiquer un apaisement conséquent les rendant peu attractives pour le trafic transitaire et d'améliorer ainsi la qualité de vie des résidents tout en ménageant le patrimoine urbanistique.

Le nouveau réseau créé par les dispositions de la loi du 22 décembre 1995 s'établit de la façon suivante :

Routes nationales: [R N]	798 km
Chemins repris : [C R]	<u>2.022 km</u>
Total :	2.820 km

Par opposition aux lois antérieures sur le reclassement de la voirie, la longueur totale du réseau de la voirie de l'Etat est restée sensiblement la même.

2.1.2 L'évolution du réseau autoroutier

carte

1

page 10

La création d'un réseau autoroutier luxembourgeois a été actée par la loi du 16 août 1967.

A côté de l'intention d'offrir aux usagers de la route de meilleures infrastructures de circulation sur les plans régional et national sur des tracés aménagés à l'écart des agglomérations, l'objectif principal du nouveau réseau de communication était de bien connecter notre pays aux pays limitrophes et d'éviter le risque de contournement de notre territoire par la grande voirie étrangère, ce qui à cette époque dans une Europe aux frontières de plus en plus ouvertes, était considéré comme une question d'intérêt national.

Pour épargner au nouveau réseau le sort qu'a subi le réseau national, à savoir la progression de l'urbanisation en bandes de faible profondeur le long des routes pénétrantes sur des kilomètres et la transformation de voies d'ordre supérieur en simples voies d'habitation, il fallait trouver une solution durable et valable dans le temps **et doter la grande voirie d'un statut spécial.**

Ainsi les riverains de la nouvelle grande voirie sont privés du droit d'accès et des zones non-aedificandi de 25 m de largeur bordent les autoroutes des deux côtés. La possibilité d'élargissement de la grande voirie était également prévue dès le départ.

La loi du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes comprend trois grands chapitres :

- le programme général prévoyant la construction de ca 150 km d'autoroutes et définissant le statut de cette nouvelle catégorie de route;
- la création d'un fonds des routes destiné à fournir les crédits nécessaires pour l'aménagement du nouveau réseau routier. La dépense totale était estimée entre 5 et 6 milliards de francs.
- l'instauration d'une procédure simplifiée d'expropriation pour cause d'utilité publique accélérant notamment la mise à disposition des terrains.

A l'époque on comptait réaliser l'ensemble du programme autoroutier en 10 ans. Comparé à ce qui se faisait dans les pays voisins, par exemple en Allemagne où furent construites chaque année 200 km d'autoroutes, ce délai avait été considéré comme très confortable.

Avec l'ouverture programmée du dernier maillon de la route du Nord [A7] pour 2008, la période de construction du réseau esquissé à l'article 6 de la loi du 16 août 1967 s'est finalement étalée sur quatre décennies. La longueur de ce réseau est de 158km.

L'évolution du réseau autoroutier est reprise à la carte 6.

Le réseau de la grande voirie est appelé entre autres à établir les liaisons entre les grands centres de développement et d'attraction du pays tout en dégagant la capitale et les autres agglomérations importantes situées à proximité des autoroutes du trafic transitaire.

Pour satisfaire à ce dernier objectif, c'est-à-dire pour conférer aux usagers indigènes la possibilité de profiter du réseau de la grande voirie pour faire des déplacements régionaux, le nombre de points d'échange avec la voirie normale a dû être multiplié, ce qui conduit à une entredistance assez faible des échangeurs.

Suite à la réalisation de stations de service sur le réseau de la grande voirie permettant aux routiers de s'approvisionner en carburant, des lois spéciales ont réglementé le trafic en transit international et ont défendu aux poids lourds de quitter les autoroutes pour quelque raison que ce soit.



Carte 1: L'évolution du réseau autoroutier (+phasage de la réalisation)

2.2 Le réseau routier étatique en 2003

carte

2

page 11

A part l'évolution du réseau autoroutier, le réseau des chemins repris et des routes nationales n'a pas évolué significativement endéans les 30 dernières années.

Rappelons que l'ensemble du réseau étatique est basé sur les 3 piliers suivants :

- autoroutes
- routes nationales
- chemins repris

Ces 3 piliers constituent une toile assez dense qui couvre tout le territoire luxembourgeois, relie entre elles toutes les localités et communes du pays et vise une mobilité routière durable.

En comparant le tableau ci-après avec les relevés repris aux chapitres 2.1.1.1 et 2.1.1.2, il faut noter que la longueur kilométrique totale du réseau routier étatique n'a sensiblement que peu augmenté lors des dernières décennies.

A ce jour, le réseau routier étatique est composé de routes d'une longueur totale de 2965 km.

Les composantes de ce maillage sont trois types hiérarchiques de routes, à savoir, les autoroutes, les routes nationales et les chemins repris. La répartition du réseau entre les trois types de routes est la suivante :

Autoroute	[A]	145 km	(158 km en 2008)
Routes nationales:	[R N]	798 km	
Chemins repris :	[C R]	2.022 km	
Total :		2.965 km	

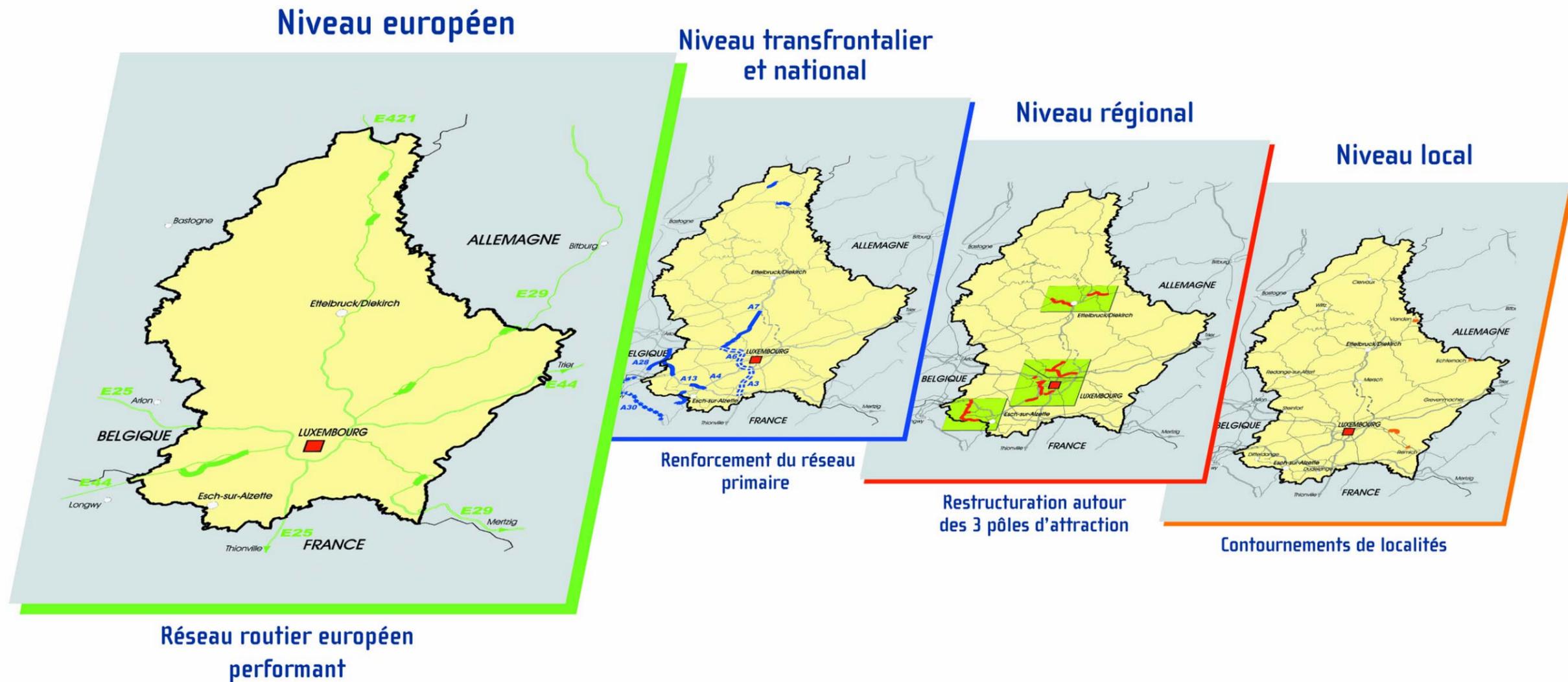
La présente carte montre l'étendue du réseau routier étatique luxembourgeois en 2003.



Carte 2: Le réseau routier étatique actuel (2003)

Chapitre 3

Le réseau routier européen



- 3.1 Les accords et traités au niveau européen
- 3.2 Le réseau des routes européennes
(et ses répercussions sur le réseau national)
- 3.3 Le réseau TERN (Trans European Road Network)

3° LE RÉSEAU ROUTIER EUROPÉEN

3.1 Les accords et traités au niveau européen

A côté du réseau défini par l'accord AGR à Genève (1975) sous l'autorité des Nations Unies et en partant du réseau « routes européennes », le Conseil de la Communauté Européenne a arrêté en exécution de l'article 191 du traité sur l'Union Européenne un deuxième réseau routier transeuropéen moins vaste mais plus performant puisque constitué exclusivement d'autoroutes. La mise en service du réseau TERN (Trans European Road Network) est prévue d'ici à l'horizon 2010. Le développement d'un réseau routier transeuropéen est un élément essentiel de la mise en place du marché intérieur et du renforcement de la cohésion économique et sociale. Ce développement inclut des bons raccordements du Grand-Duché de Luxembourg au réseau de routes européennes resp. au réseau TERN. Afin de répondre d'un côté aux prémisses et accords internationaux visant un réseau de routes européennes hautement performant et d'autre part aux intérêts des riverains longeant ces routes (des riverains réclamant un apaisement/une réduction du trafic), 6 projets de contournement visent une amélioration de ce réseau. Il n'est certes pas un hasard que la majorité de ces contournements se trouve sur les itinéraires de ceux de routes européennes qui ne sont pas prévues d'être dédoublées par des autoroutes. Reste à préciser que ces 6 contournements de localités vont tous ensemble avec un déclassement en hiérarchie des tronçons routiers contournés/délestés et que ce déclassement en hiérarchie sera mis en évidence par une nouvelle distribution de l'espace routier sur les tronçons des routes délestés. Face à l'objectif politique d'un Modal Split 25/75, cette réorganisation des gabarits des traversées de localités va privilégier davantage les transports publics resp. les piétons/cyclistes et éviter par-là d'offrir des capacités surdimensionnées au trafic individuel motorisé.

3.2 Le réseau des routes européennes (et ses répercussions sur le réseau national)

3.2.1 La définition du réseau des routes européennes

Sous l'autorité des Nations Unies, un nouvel accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR) a été conclu à Genève en date du 15 novembre 1975. Cet accord, remplaçant celui du 16 septembre 1950 et amendé ensuite à plusieurs reprises, introduisait une nouvelle classification et numérotation des routes.

L'accord AGR comprend un cahier des charges fixant les conditions auxquelles doivent répondre les grandes routes de trafic international. Sortons-en juste quelques principes :

- l'itinéraire des routes européennes doit être choisi en fonction de la voirie hiérarchiquement la plus élevée assurant l'itinéraire prescrit ;
- les agglomérations à l'intérieur desquelles les routes européennes constituent une nuisance ou un danger doivent être contournées.

Du point de vue de la numérotation, les routes repères et les routes intermédiaires, dites de catégorie A, portent un numéro de 2 chiffres. Les routes d'embranchement, de rocade ou de liaison, dites de catégorie B, sont numérotées avec 3 chiffres. Dans la catégorie A, les routes à orientation ouest-est portent un numéro pair et les routes à orientation nord-sud un numéro impair.

3.2.2 Le besoin de routes étatiques performantes suscité par le réseau « routes européennes »

Le Grand-Duché de Luxembourg est traversé par quatre routes européennes, à savoir les:

- E25 : Hoek van Holland – Rotterdam – Maastricht – Arlon – Luxembourg – Metz – Strasbourg – Mulhouse – Basel – Genève – Mont-Blanc – Alessandrio – Genova
- E44 : Le Havre – Amiens – Charleville/Mézières – Luxembourg – Trier – Koblenz – Giessen
- E29 : Köln – Luxembourg – Saarbrücken – Sarreguemines (E25 Strasbourg)
- E421 : Aachen – St. Vith – Luxembourg

La E25 est une route repère, les E44 et E29 sont des routes intermédiaires et la E421 est une route d'embranchement.

A l'instar du cahier des charges fixé lors de l'accord AGR, des mesures permettant de répondre à cet accord ont dorénavant été prises au Grand-Duché. Sur le territoire luxembourgeois, une des premières conditions retenue était la mise en place d'un nouvel itinéraire en fonction de la voirie hiérarchiquement la plus élevée. Dans ce contexte, on peut citer par exemple la E29 : jusqu'en 1996, l'itinéraire de la E29 passait encore par le centre de la Ville de Luxembourg (Dommeldange – Côte d'Eich – boulevard Royal – pont Adolphe – place de Bruxelles – boulevard d'Avranches – Pulvermühle) et ce n'est qu'après l'ouverture du tronçon Irrgarten – Kirchberg du boulevard périphérique de la Ville de Luxembourg que l'itinéraire a été changé pour passer à partir de Waldhof via Senningerberg sur le boulevard périphérique et continuer à partir de l'échangeur de Irrgarten en direction de Remich. Après l'ouverture du tronçon de l'autoroute du Nord [A7] entre la N11/route d'Echternach et le Plateau de Kirchberg [A1], la E29 a été déplacée sur cette artère.

Une autre mesure décidée lors de l'accord AGR de 1975 était le contournement des agglomérations traversées par les routes européennes. En effet, pour répondre au mieux à la mise en place d'un réseau hautement performant des routes européennes, il s'agissait d'éliminer toutes les traversées d'agglomérations importantes se trouvant sur ces itinéraires.

Les exemples récents de contournements de localités construits en vue d'un réseau « routes européennes » plus performant sont le contournement de Pétange (E44) resp. les contournements de Sandweiler et de Bous situés tous les deux sur la E29 :

- le contournement de Pétange et de Rodange (E44)
Le contournement de Pétange et de Rodange assure la liaison du PED (Pôle Européen de Développement) à la Collectrice du Sud [A13]. Il longe l'ancienne route nationale N5 à une distance de 400 m et est en service depuis 1994.
- le contournement de Sandweiler (E29)
Le contournement de Sandweiler prend son départ à l'ouest de la localité de même nom au giratoire N2/CR34b assurant la desserte de plusieurs zones artisanales et industrielles d'envergure tout comme les usines de Dupont de Nemours, contourne

carte

3

page 15

la localité de Sandweiler par le sud sur une trajectoire de 2.300 m en passant à l'orée de la forêt du « Sandweilerboesch » pour venir se raccorder à l'est à la N2 par un deuxième giratoire. Une branche supplémentaire partant de ce giratoire assure la liaison avec la N28.

■ le contournement de Bous (E29)

Le contournement de Bous prend son départ à l'est de la localité de même nom à la fin de la descente de Remich, où aux abords du virage à droite il va tout droit et contourne la localité par un tracé de 750 m le long du ruisseau "Aalbach", se raccorde à la N13 par un giratoire pour rejoindre la N2/E29 à l'ouest de la localité de Bous.

Il n'est certes pas un hasard que la majorité de ces contournements se trouve sur les itinéraires de ceux de routes européennes qui ne sont pas prévues d'être dédoublées par des autoroutes. Afin de répondre d'un côté aux accords internationaux visant un réseau de routes européennes hautement performant et d'autre part aux intérêts des riverains longeant les routes (des riverains réclamant un apaisement/une réduction du trafic), 6 nouveaux projets de contournement sont programmés.

projet

3.2.2.1 *Le contournement de Heinerscheid (E421-N7)*

3.1

La localité de Heinerscheid est implantée en bordure de la N7/E421. Alors que le centre de la localité de Heinerscheid est situé à l'écart de cette grande artère, quelques anciennes maisons et fermes isolées bordent depuis longue date la route nationale. Malheureusement ici, comme dans beaucoup d'autres villages, une urbanisation récente s'est développée en forme de ruban le long de la grande route, étirant la traversée de la localité pratiquement au triple de l'étendue de l'ancien village. Cette situation malencontreuse, combinée à un trafic toujours croissant avec une part très élevée (22 %) de poids lourds est de nature à accroître sans cesse les inconvénients et les nuisances des résidents.

Dans un proche avenir la Commune de Heinerscheid projette l'aménagement d'une zone d'activités au sud-ouest de la localité dont les limites nord et sud s'étendent respectivement au chemin vicinal allant vers Kaesfurt et au chemin repris CR376 vers Grindhausen. La projection de cette zone d'activités nécessite la construction d'une nouvelle voie de desserte à partir de la N7 / E421. L'idée est de combiner cette voie avec le projet de contournement. La morphologie des terrains ainsi que le plan d'aménagement général (PAG) de la Commune de Heinerscheid favorisent un contournement tracé du côté ouest de la localité, c'est-à-dire du même côté que la future zone artisanale. Le nouveau contournement prend son départ sur un carrefour giratoire desservant également la zone d'activités et passe sur une longueur d'environ 1,8 km à l'ouest de la localité pour revenir sur la N7 au nord de Heinerscheid à proximité de la bifurcation du chemin repris CR338 venant de Binsfeld.

projet

3.2

3.2.2.2 *Le contournement de Hosingen (E421-N7)*

Le contournement de Hosingen prend son départ sur la N7 au sud de la localité par un grand giratoire qui dessert également la zone d'activités de Hosingen ainsi qu'une décharge pour matériaux inertes. Il s'élance par le nord en passant à l'ouest de la localité, passe sous le CR324 qui est raccordé par un échangeur complet sous forme de rampes hollandaises, traverse la butte de « Beirescht » par une tranchée couverte de 470 m de longueur et rejoint la N7 aux abords de la bifurcation avec le CR342 en direction de Rodershausen par un carrefour dénivelé sous forme de giratoire. Le long de la Cité Um Weiher, où le tracé se rapproche le plus des zones habitées, la route est creusée dans le terrain naturel afin de minimiser les gênes acoustiques auxquelles sont exposés les riverains.

projet

3.3

3.2.2.3 *Le contournement d'Echternach (E29-N10/N11)*

Le contournement de Echternach se compose de deux branches distinctes, dont la branche principale (première partie) passe dans un tunnel sous les jardins de l'abbaye et sous le parc de la Ville d'Echternach en bordure de la Sûre pour rétablir la N10 et la branche secondaire emprunte le tracé de l'ancienne voie « Charly » pour revenir sur la N11 (voir projet 7.2). Les deux branches sont reliées entre elles par un carrefour giratoire implanté à la gare d'Echternach.

La branche principale prend son départ au sud-est de la localité aux abords du pont frontalier enjambant la Sûre et supportant la E29 en provenance de Bitburg. La jonction avec la N10 se fait par un carrefour giratoire à réaliser au plateau de la Ste-Croix. A l'entrée de l'agglomération la N10 descend dans un tunnel qui passe sous les jardins de l'abbaye d'Echternach et sous le parc de la Ville pour revenir en surface à la gare d'Echternach. Cette branche, qui est la première partie du Contournement d'Echternach, permet de dégager le centre de cette ville pittoresque du grand flux des vacanciers migrant le long de la N10 longeant le ruisseau de la Sûre. Dans un avenir plus lointain, cette branche principale sera prolongée par un deuxième tunnel passant sous le plateau de « Irelchen » pour contourner également les quartiers périphériques de cette ville, pour rejoindre la N11 à l'extrémité ouest de Echternach et pour rétablir ainsi l'itinéraire de la E29.

Vu l'envergure de cette deuxième partie de la branche principale, il semble opportun d'installer pour une phase intermédiaire une branche secondaire pour assurer la liaison avec la N11 et rétablir de manière provisoire l'itinéraire de la E29. Elle emprunte l'assise délaissée d'une ancienne voie ferrée à gabarit étroit dite la voie « Charly » qui sera élargie pour supporter une route à 2x1 voie et revient sur la N11 à l'extérieur du centre de la Ville d'Echternach (voir projet 7.2).

3.2.2.4 *Le contournement de Junglinster (E29/N11)*

projet

3.4

Le contournement de Junglinster prend son départ à l'Est de la localité au carrefour N11/CR121 qui sera transformé en giratoire, se rabat vers le sud, contourne le quartier résidentiel de « Reiland », suit son parcours au bord du plateau « Heed », enjambe la vallée de l'Ernz Noire par un viaduc de 430 m de longueur, se raccorde à la zone d'activités « Laangwiss » par un carrefour giratoire, passe sous la route nationale N11 pour rejoindre l'ancien tracé par une grande boucle se raccordant de nouveau à la N11 à l'entrée de la localité de Gonderange.

3.2.2.5 Le contournement de Remich (E29-N2/N16)

projet

3.5

Le contournement de Remich, d'une longueur totale de 2.800 m, prend son départ sur la N2/E29 dans la montée de Bous par un giratoire légèrement décalé vers le Nord pour revenir en arrière et contourner les vignobles sur le versant nord-est, se rabat vers le Sud, traverse le monticule de « Scheierbiert » par une tranchée couverte de 250 m de longueur et se raccorde à la N16 qui part en direction de Mondorf et rejoint l'autoroute de la Sarre [A13] par l'échangeur de Ellange-Gare.

Le contournement de Remich revêt une importance capitale pour la structuration du réseau routier européen, puisqu'il fait la liaison entre l'autoroute vers Saarbrücken [A8/A13] qui sur le territoire allemand a été désignée comme itinéraire de la E29 et la N2 Remich-Luxembourg qui du côté du Grand-Duché de Luxembourg supporte cette route européenne. Il faut par ailleurs être conscient que le contournement de Bous, dont les travaux sont en cours, donne seulement du sens en combinaison avec le contournement de Remich. Ce contournement permet ainsi de dévier autour de la localité de Remich l'ensemble du trafic lourd empruntant cet itinéraire européen et de lui épargner la descente très dangereuse de la rue Enz au cœur de cette ville pittoresque à vocation touristique.

3.2.2.6 Le contournement de Bascharage/Dippach (E44-N5)

projet

3.6

Dans sa configuration définitive le contournement de Bascharage/ Dippach prend son départ au rond-point Biff, point d'aboutissement du contournement de Rodange/Pétange, se rabat vers le Sud, franchit les voies des CFL, continue son chemin vers l'Est à la lisière de la forêt, traverse cette forêt en profitant de la laie de passage existante des lignes de haute tension, suit les voies ferrées à l'arrière de la zone d'activités de Bascharage, se décroche des voies ferrées aux abords du CR106 pour enjamber la ligne ferroviaire et la « Pawuesgriecht » par un passage supérieur, suit le couloir d'une ligne de haute tension pour enjamber la rivière de la Mess, se raccorde à la N13 par un échangeur en forme de giratoire et rejoint la N5 dans la descente de Dippach à l'Est de cette localité.

Reste à noter que sous l'optique de l'extension de l'A13 (voir liaison Sélange, projet 5.1), la jonction du contournement de Pétange et le contournement de Bascharage est à réviser. Dans la configuration actuelle, la Collectrice du Sud se prolonge par un souterrain sous le rond-point Biff dans le contournement de Pétange reliant entre elles deux routes de catégorie et de fonction différentes. L'extension de l'autoroute A13 vers la Belgique (Sélange) fournit l'occasion pour redresser cette situation.

Alors que l'axe de la nouvelle A13 sera légèrement déporté vers l'Est, le giratoire de Biff, déconnecté du réseau de la grande voirie, constituera le point de jonction entre le contournement de Pétange et le futur contournement de Bascharage et les correspondances entre cette voirie et l'autoroute A13 seront assurées par l'aménagement d'un nouvel échangeur. Complétée plus tard par le contournement de Dippach, cette artère d'ordre supérieur réservée à la circulation de véhicules automoteurs, constitue une liaison de haut niveau entre la Ville de Luxembourg et le Pôle Européen de Développement (PED) aménagé sur d'anciennes friches industrielles au coin des trois pays que sont la France, la Belgique et le Luxembourg. Cette route sert par ailleurs d'itinéraire à la route européenne E44 entre Luxembourg et Longwy.

Le réseau de routes européennes passant par le Grand-Duché tout comme les différents projets en relation avec la mise en conformité des infrastructures routières dans le cadre du réseau « routes européennes » sont présentés sur la carte numéro 3.



Carte 3: Le réseau des routes européennes au Grand Duché de Luxembourg

3.3 Le réseau TERN (Trans European Road Network)

carte

4

page 16

3.3.1 Le réseau TERN dans le contexte international à l'horizon 2010

L'idée des réseaux transeuropéens (TEN dans la terminologie de l'Union européenne) est apparue à la fin des années 1980, en corrélation avec le Marché unique proposé à cette époque. Parler d'un grand marché à l'intérieur duquel la libre circulation des marchandises, des personnes et des services serait assurée n'avait de sens que si les différentes régions et les réseaux nationaux composant ce marché étaient correctement reliés au moyen d'une infrastructure moderne et efficace.

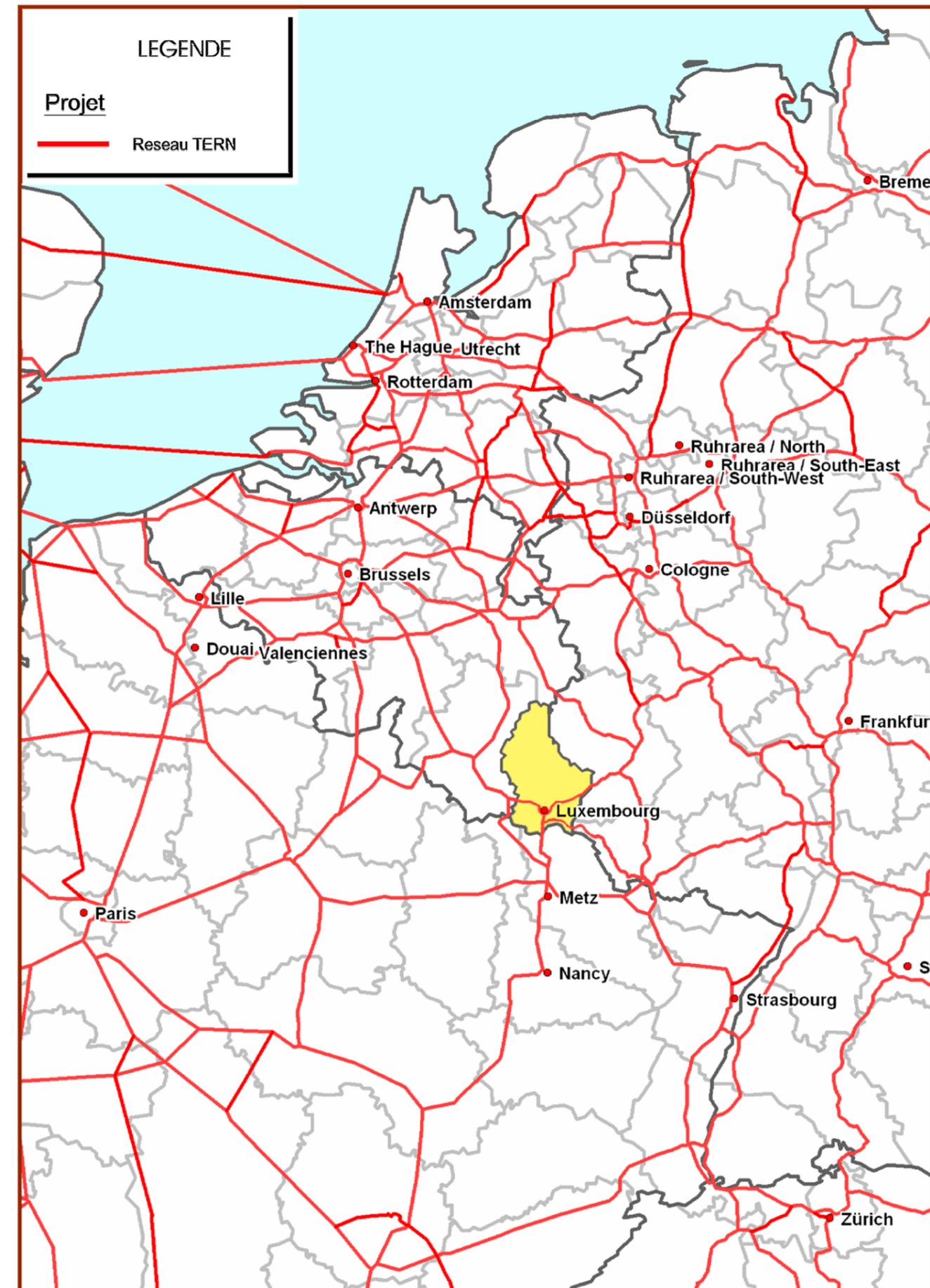
Le traité instituant la Communauté Européenne offre une base juridique solide aux TEN. Le titre XV du traité de la Communauté Européenne (articles 154, 155 et 156) prévoit en effet que la Communauté contribue à l'établissement et au développement de réseaux transeuropéens, qui constituent un élément essentiel de la mise en place du marché intérieur et du renforcement de la cohésion économique et sociale. Ce développement inclut l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux nationaux ainsi que l'accès à ces réseaux.

Afin d'atteindre ces objectifs, la Communauté établit des orientations couvrant les objectifs, les priorités, la définition de projets d'intérêt commun et les grandes lignes des actions envisagées dans les trois secteurs concernés (transport, énergie et télécommunications).

A côté du réseau défini par l'accord AGR en 1975 à Genève sous l'autorité des Nations Unies (voir chapitre 3.1.1) et en partant du réseau « routes européennes », le Conseil de la Communauté Européenne a arrêté en exécution de l'article 191 du traité sur l'Union Européenne un deuxième réseau routier transeuropéen, moins vaste mais plus performant puisque constitué exclusivement d'autoroutes, et a soumis ce réseau à des délais d'exécution plus réalistes (horizon 2010).

Ce réseau, connu sous la dénomination TERN (Trans European Road Network), fait partie du projet TEN-T (Trans European Network - Transport), qui vise l'amélioration de la compétitivité de l'économie européenne par la mise à disposition du marché unique d'un système de transport intégré.

La carte numéro 4 montre l'étendue du réseau TERN aux abords du Grand-Duché de Luxembourg.



Carte 4: Le réseau TERN dans le contexte international à l'horizon 2010

3.3.2 Le réseau TERN au Grand-Duché de Luxembourg

carte

5

page 17

La localisation géographique et la disposition des infrastructures routières transeuropéennes fait du Luxembourg une plate-forme pour le trafic routier reliant le Nord de l'Europe au Sud et inversement (voir chapitre 3.3.1 resp. carte 4).

Sur le territoire luxembourgeois les autoroutes faisant partie du réseau TERN (Trans European Road Network) comprennent les axes suivants :

- la A6 Luxembourg – Arlon,
- la A1 Luxembourg – Trèves,
- la A3 Luxembourg – Thionville, et
- la A13 entre la Croix de Bettembourg et la frontière allemande (Liaison avec la Sarre).

Dans l'idée des réseaux transeuropéens, ces quatre axes offrent des connexions performantes au-delà des 3 pays avoisinants (B, F, A) et visent ainsi l'amélioration de la compétitivité de l'économie européenne par la mise à disposition du marché unique d'un système de transport intégré.

La carte numéro 5 met en évidence la partie du réseau TERN se trouvant sur le territoire luxembourgeois.



Carte 5: Le réseau TERN au Grand-Duché

Chapitre 4

Les décisions ressortant des Sommets de la Grande Région

- 4.1 Le contexte du réseau routier transfrontalier
- 4.2 Le bilan des infrastructures routières existantes dans la Grande Région
- 4.3 Les consensus pris lors des différents Sommets de la Grande Région sur les infrastructures en relation avec le Luxembourg

4° LES DÉCISIONS RESSORTANT DES SOMMETS DE LA GRANDE RÉGION

4.1 Le contexte du réseau routier transfrontalier

A côté d'un réseau transeuropéen performant (voir chapitre 3), il faudra veiller également à une bonne insertion transfrontalière du Grand-Duché dans le réseau routier primaire de la région Saar-Lor-Lux+. Vu le nombre élevé de déplacements transfrontaliers concentrés à priori sur les parties « capitale » et « sud-ouest » du pays et vu la répartition spatiale de la croissance économique et démographique focalisée également sur ces 2 parties du pays, il semble opportun de rechercher un renforcement des infrastructures routières qui offre à la fois un profit aux déplacements transfrontaliers et nationaux. Cette recherche de synergies entre le niveau transfrontalier et le niveau national est soutenue par les décisions prises lors du 6^{ème} resp. 7^{ème} Sommet de la Grande Région, car 3 des 7 projets repris dans le présent Papier Stratégique (voir projets 5.1, 5.2, 5.5) ont été confirmés à deux reprises par les responsables politiques de la Grande Région lors des sommets Saar-Lor-Lux+ (12/11/2001 resp. 30/06/2003).

4.2 Le bilan des infrastructures routières existantes dans la Grande Région

carte

6

page 20

La politique visionnaire des concepteurs et décideurs luxembourgeois, soucieux de mettre en place des infrastructures routières transfrontalières assurant une interconnexion optimale des réseaux autoroutiers longtemps avant la naissance du schéma de développement de la Grande-Région « Sarre-Lor-Lux + », espace regroupant le Grand-Duché de Luxembourg, le Land de la Sarre, le district de Trèves, la « Planungsgemeinschaft Westpfalz » ainsi que le Kreis de Birkenfeld pour la Rhénanie-Palatinat, la Lorraine pour la France et la province de Luxembourg belge et la province de Luxembourg belge a permis de réaliser des liaisons routières performantes avec les trois pays limitrophes que sont la Belgique, la France et l'Allemagne. Malheureusement la connexion entre elles de ces trois autoroutes internationales convergeant sur le boulevard périphérique de la Ville de Luxembourg a favorisé le développement du trafic traversant le Grand-Duché en simple transit

Cette situation peu favorable, encore empirée par la politique des prix de carburant très compétitifs pratiquée au pays, a conduit à des flux de trafic d'une intensité toujours croissante, résorbant presque la totalité des capacités de circulation sur nos autoroutes internationales, et particulièrement sur l'axe Arlon - Luxembourg - Metz.

Les problèmes de manque de capacités se trouvent encore aggravés par les multiples de navetteurs indigènes et frontaliers affluant chaque jour vers leurs lieux de travail situés au centre ou à la périphérie de la capitale. En 2002 le nombre des frontaliers, c'est-à-dire des navetteurs venant le matin des trois pays limitrophes pour aller travailler au Grand-Duché et retournant le soir à leur domicile à l'étranger, s'élevait à 100.000 personnes dont 53 % en provenance de la Lorraine, 27 % en provenance de la Belgique et 20 % en provenance de l'Allemagne. Ce phénomène est en progression et pour 2020 l'importance des frontaliers est estimée à 168.000 unités (données structurelles établies en collaboration avec le STATEC pour l'étude IVL, Pendlervariante 0,75; voir chapitre 1).

Cette évolution néfaste, accompagnée d'embouteillages de plus en plus fréquents aux heures de pointe, met en danger la multifonctionnalité de notre réseau de grande voirie et lui fait perdre l'avantage des possibilités de contournement des agglomérations situées à proximité de ces grands axes de transit.

Ce développement est particulièrement désagréable pour la Ville de Luxembourg, car l'épuisement total des capacités d'évacuation sur le boulevard périphérique de la Ville de Luxembourg par les flux de transit international et par celui des navetteurs transfrontaliers repousse le trafic de transit local et le trafic inter-quartier de la capitale sur le réseau de la voirie urbaine où il entre en conflit avec les fonctions de l'habitat et de la circulation de desserte locale.

Etant donné que ces problèmes ne concernent pas seulement le Grand-Duché, ils ont été traités lors du 6^{ème} et 7^{ème} Sommet de la Grande Région ; Sommets rassemblant les décideurs politiques de la région Saar-Lor-Lux+. C'est ainsi qu'en accord avec les partenaires des régions limitrophes du Luxembourg, des solutions traitant de l'amélioration de la situation et de la prévision de l'évolution future du trafic ont été étudiées et retenues lors des deux derniers Sommets de la Grande Région par les responsables politiques du Saar-Lor-Lux+.

La carte 6 met en évidence les solutions bénéficiant d'un consensus en matière d'infrastructures de transport.

4.3 Les consensus pris lors des différents Sommets de la Grande Région sur les infrastructures en relation avec le Luxembourg

carte

7

page 21

Similairement à ce qui a été annoncé ci-avant, des mesures infrastructurelles ont été adoptées pour le Grand-Duché de Luxembourg en ce qui concerne le trafic routier transfrontalier.

En détail, il s'agit de plusieurs projets situés dans le Sud du Luxembourg et d'un projet situé au Nord du Grand-Duché.

Au Sud du pays, les projets retenus lors du 6^{ème} et du 7^{ème} Sommet de la Grande Région sont :

- La continuité routière entre Longwy et Arlon (N52-A28) formant une liaison autoroutière directe (A31-E411) et le raccordement de la A13 à la A28 aux abords de Sélange
⇒ **dite liaison de Sélange** (voir projet 5.1)
- La liaison nord-sud A30 en France et la A4 au Luxembourg
⇒ **dite liaison Micheville** (voir projet 5.2)

Quant au seul projet retenu dans le cadre de ces deux sommets au Nord du pays, il s'agit de :

- La liaison Wemperhardt - St. Vith (N62) et la transversale Bitburg-Bastogne entre les A60/A27 à l'est et la A26 à l'ouest
⇒ **dite collectrice du Nord** (voir projet 5.5)

La carte 7 illustre les projets précités.

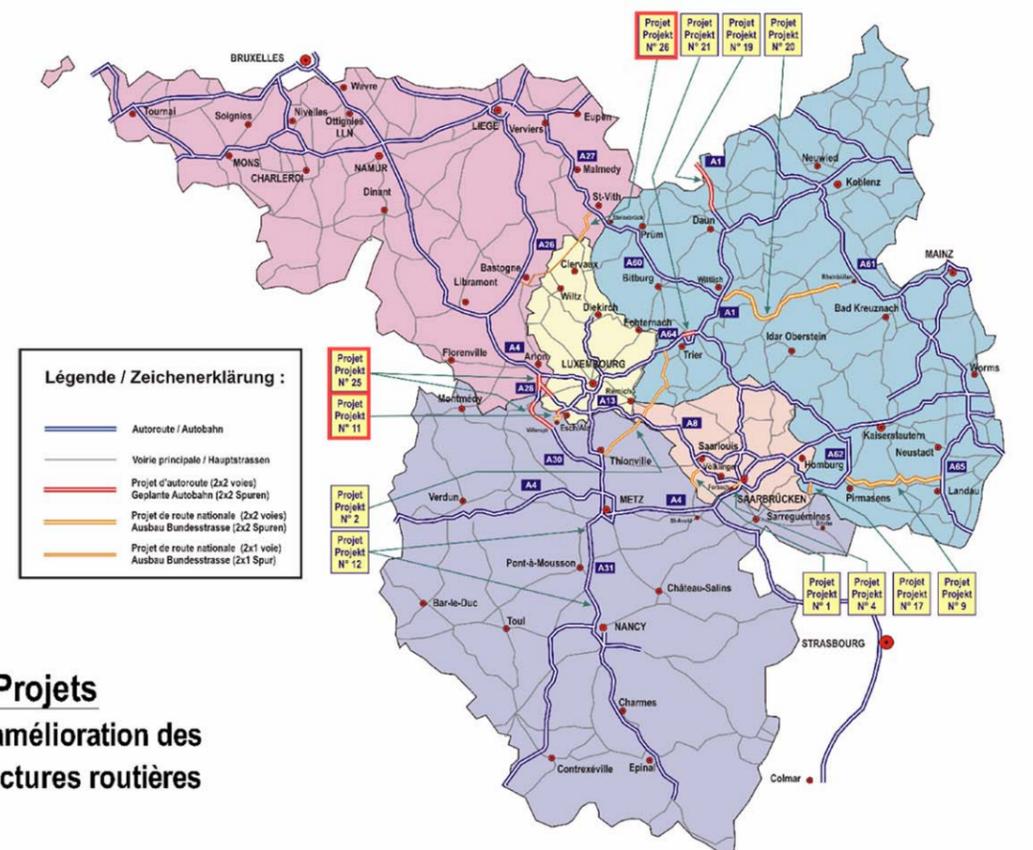
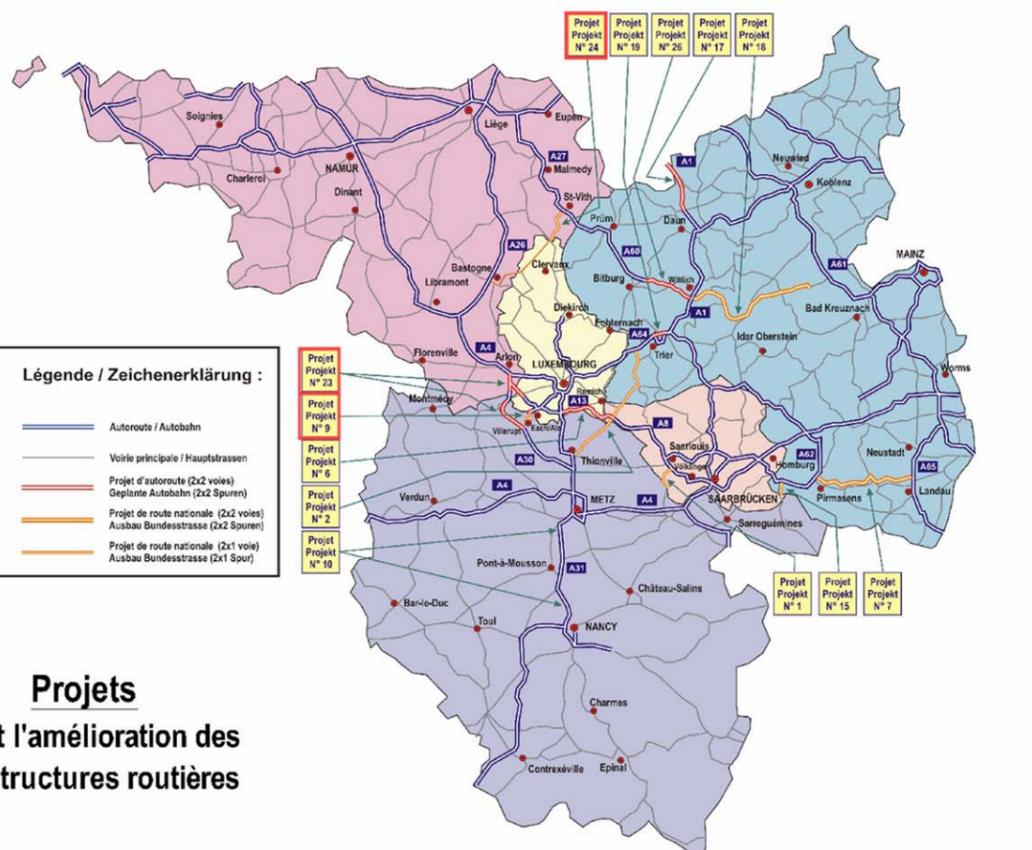
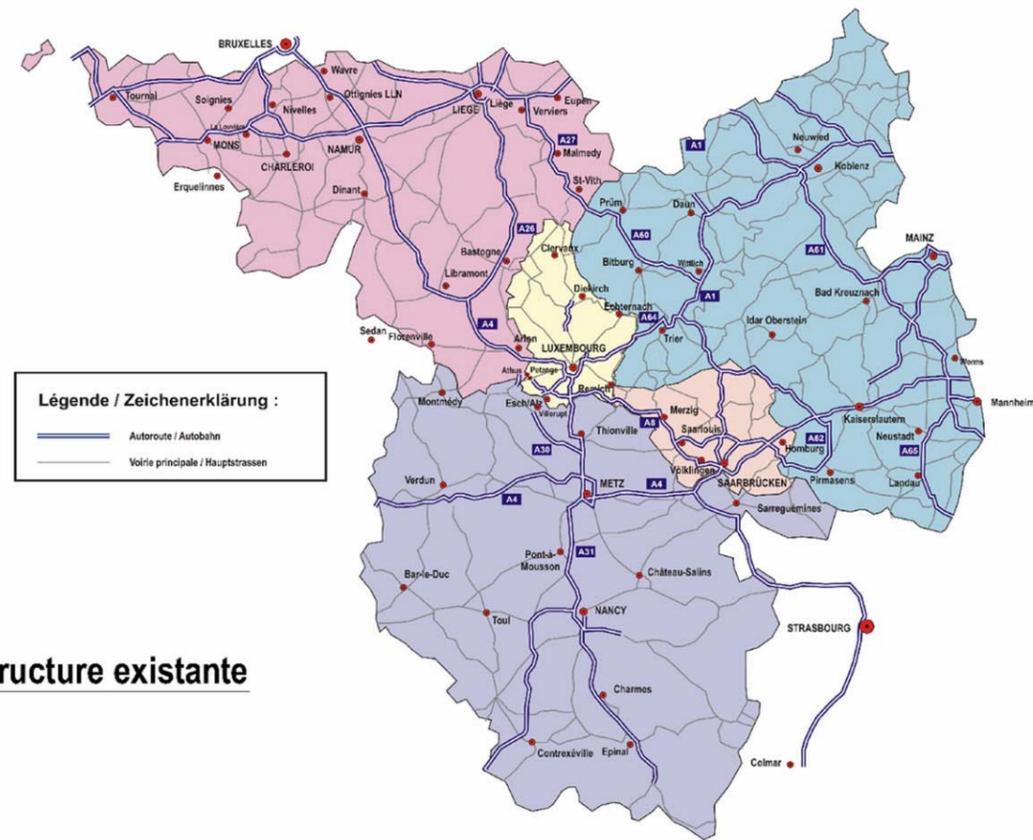
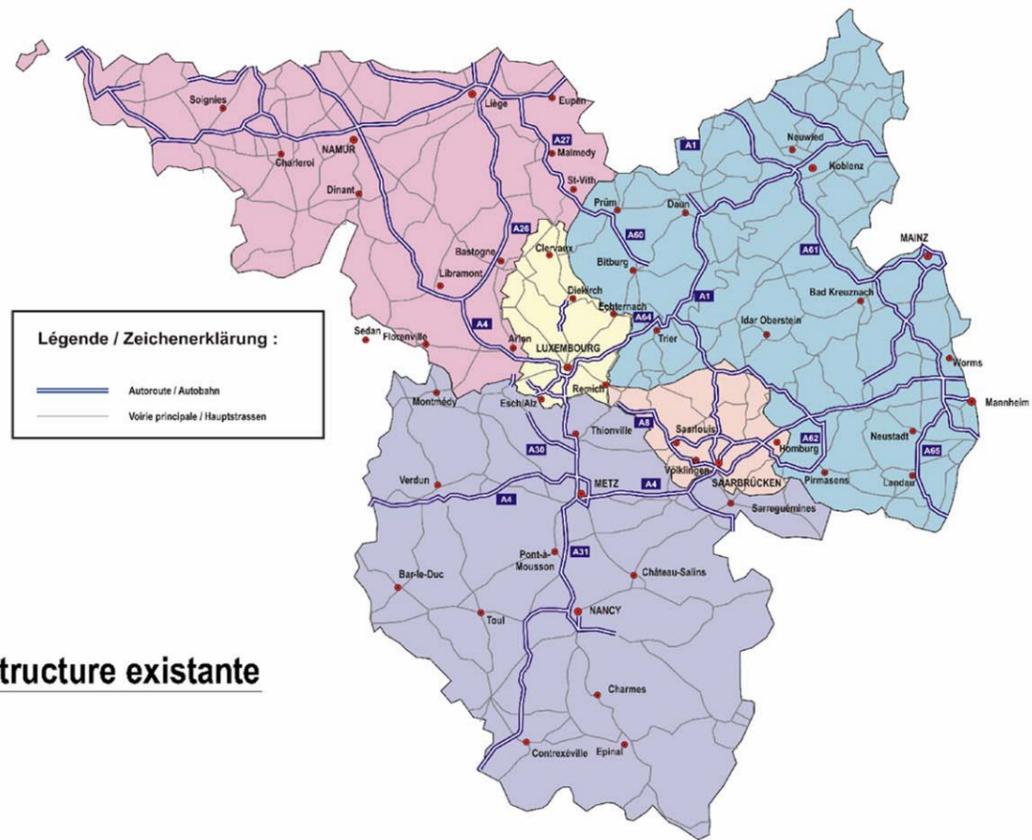
Le chapitre 5 traite plus en détail ces projets, leur nécessité pour le Luxembourg, les synergies entre le niveau transfrontalier et le niveau national et leur influence en matière de trafic routier.

Cartes issues du 6^{ème} Sommet de la Grande Région du 12 novembre 2001

Cartes issues du 7^{ème} Sommet de la Grande Région du 30 juin 2003

Infrastructure existante

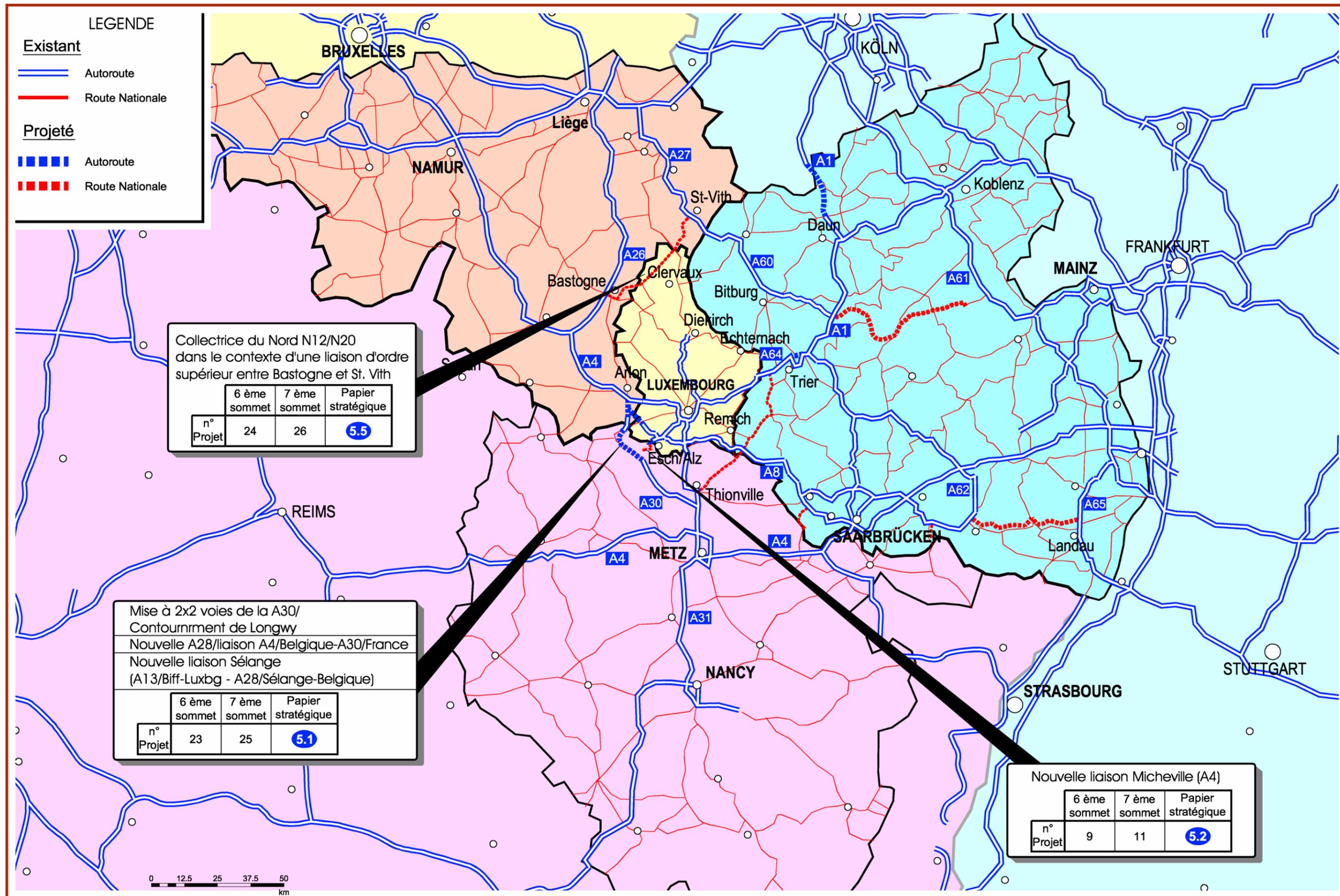
Infrastructure existante



Projets visant l'amélioration des infrastructures routières

Projets visant l'amélioration des infrastructures routières

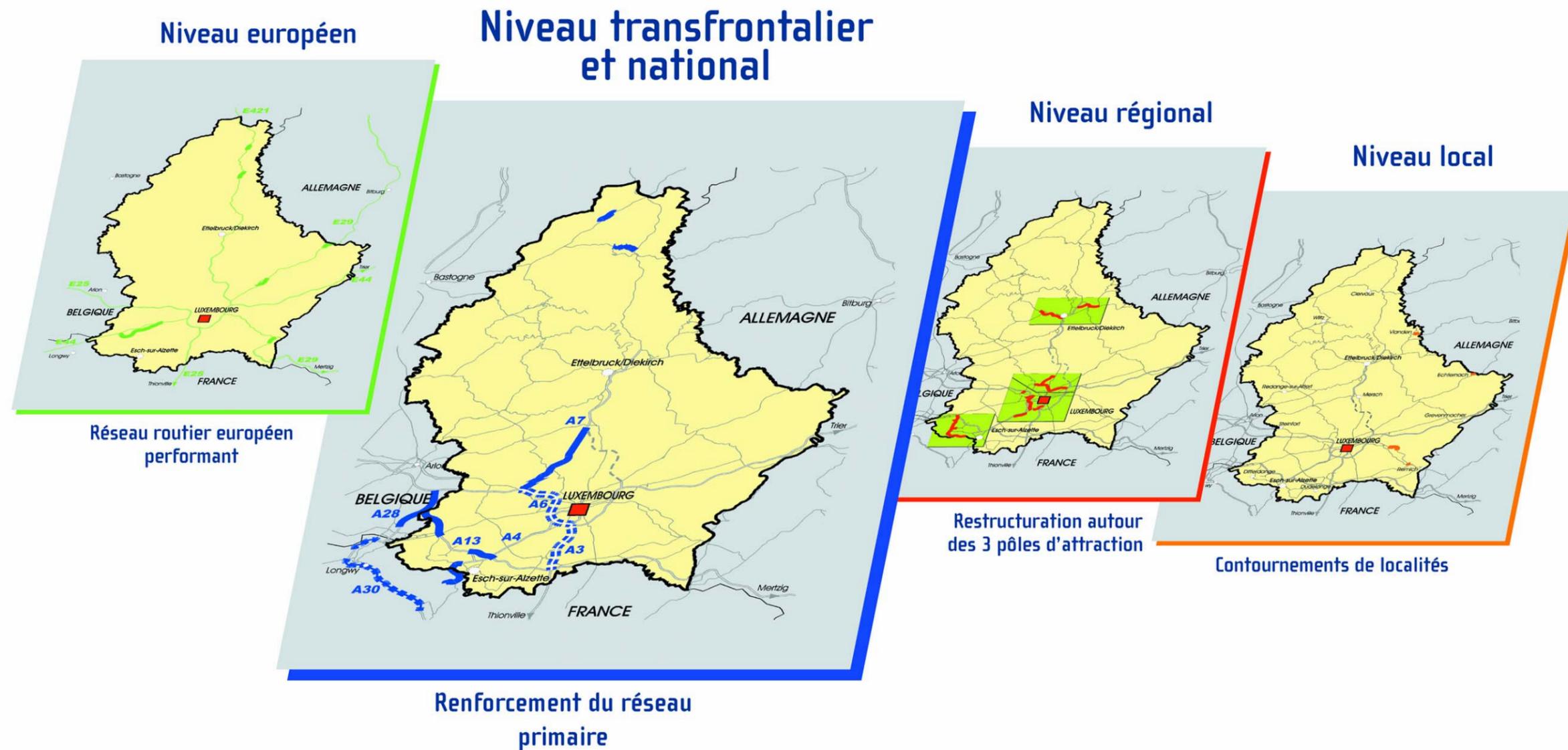
Carte 6: Les décisions ressortant des Sommets de la Grande Région (Source : 6^{ème} et 7^{ème} Sommet de la Grande Région)



Carte 7: Les décisions ressortant des Sommets de la Grande Région en relation avec le Grand-Duché de Luxembourg

Chapitre 5

Le renforcement du réseau routier primaire



- 5.1 Recherche de synergies entre les niveaux transfrontalier et national
- 5.2 Les projets autoroutiers
- 5.3 Les projets de routes d'ordre supérieur

5° LE RENFORCEMENT DU RESEAU ROUTIER PRIMAIRE

5.1 La recherche de synergies entre les niveaux transfrontalier et national

A côté du réseau transeuropéen performant (voir chapitre 3) et d'une bonne insertion transfrontalière du Grand-Duché dans le réseau routier primaire de la région Saar-Lor-Lux+ (voir chapitre 4), il semble opportun de rechercher un renforcement des infrastructures routières qui offre à la fois un profit aux déplacements transfrontaliers et nationaux. Cette recherche de synergies entre le niveau transfrontalier et le niveau national se reflète également dans les décisions prises lors du 6^{ème} resp. 7^{ème} Sommet de la Grande Région, où 3 des 7 projets décrits dans le chapitre 5 (voir projets 5.1 ; 5.2 ; 5.5) ont été confirmés à deux reprises par les responsables politiques de la Grande Région.

Rappelons dans ce contexte que le réseau routier primaire luxembourgeois est constitué de deux types de routes, à savoir les autoroutes et les routes d'ordre supérieur composées de routes pour véhicules automoteurs (catégorie B) et de routes nationales (RN). L'article n° 53 du Code de la Route définit une route pour véhicules automoteurs comme voie publique autre qu'une autoroute qui est réservée à la circulation automobile, ne dessert pas les propriétés riveraines, et dont les entrées et les sorties sont spécialement signalées comme telles.

L'analyse de ce réseau est menée en prenant en compte le type de routes, mais également en respectant le contexte dans lequel se trouve la voirie concernée. La problématique actuelle et éventuellement future a mené à 7 projets susceptibles de renforcer le réseau primaire afin de lui conférer un optimum d'efficacité et de rendement.

Les projets autoroutiers

Des 4 projets visant un renforcement du réseau autoroutier, deux se situent dans le contexte transfrontalier (voir projets 5.1 : Liaison Sélange et 5.2 : Liaison Micheville) et deux ont une influence aussi bien au niveau transfrontalier qu'au niveau national (voir projets 5.3 : By-Pass Foetz et 5.4 : Mise à 3 voies de la A6/A3).

Les projets de routes d'ordre supérieur

Les projets de routes d'ordre supérieur sont au nombre de trois. Tandis qu'un premier projet a une influence au niveau transfrontalier et national (voir projet 5.5 : Contournement de Troisvierges dans le contexte de la Collectrice du Nord), les deux projets restants se situent davantage dans le contexte national (voir projets 5.6 : Tangente Ouest et 5.7 : Transversale de Clervaux).

Le tableau ci-dessous résume les 7 projets visant un renforcement/une restructuration sensible du réseau primaire et reprend leur importance relative au niveau transfrontalier et national. Le repérage géographique des projets 5.1-5.7 est repris à la carte 8.

Projets	Autoroutes	Routes d'ordre supérieur	Contexte transfrontalier	Contexte national
5.1 Liaison Sélange	●		●	
5.2 Liaison Micheville	●	●	●	
5.3 By-pass Foetz	●		●	●
5.4 Mise à 2x3 voies de la A6/A3	●		●	●
5.5 Contournement de Troisvierges		●	●	●
5.6 Tangente Ouest		●		●
5.7 Transversale de Clervaux		●		●

carte
8
page 23



Carte 8: Le renforcement du réseau routier primaire

5.2 Les projets autoroutiers

carte
9
page 24

La structure principale du réseau autoroutier national se présente sous forme de trois radiales partant du contournement autour de la capitale pour se diriger vers les plus importantes villes des trois pays limitrophes, que sont Arlon et Bruxelles pour la Belgique, Metz, Paris et Strasbourg pour la France ainsi que Trèves et Cologne/Bonn pour l'Allemagne. Une quatrième autoroute internationale assure la liaison entre les bassins sidérurgiques du Luxembourg et la Sarre.

Ensemble avec deux branches régionales raccordant la Ville de Luxembourg à Esch/Alzette (A4) et à la Nordstad (Route du Nord A7), le réseau de la grande voirie est appelé :

- à assurer une performante interconnexion avec les réseaux autoroutiers des pays limitrophes ;
- à réaliser le raccordement aux points d'échange d'envergure des autres modes de transports (gare de triage de Bettembourg, aéroport de Luxembourg, port de Mertert) ;
- à établir les liaisons entre les grands centres de développement et d'attraction du pays tout en dégageant la capitale et les autres agglomérations importantes situées à proximité des autoroutes du trafic transitaire.

L'évolution significative du volume de trafic endéans les 20 dernières années, ainsi que le manque de résistance du réseau autoroutier à des situations se présentant quotidiennement (surcharges aux heures de pointe, manque d'itinéraires alternatifs en cas d'accident, etc) demandent un renforcement/une restructuration du réseau autoroutier.

Vu la superposition des 3 types de trafic empruntant actuellement le réseau autoroutier, à savoir :

- le trafic de transit transfrontalier (trafic ayant l'origine et la destination à l'étranger) ;
- le trafic transfrontalier (trafic ayant l'origine ou la destination à l'étranger – contexte 100.000 frontaliers, etc);
- le trafic avec l'origine et la destination au Luxembourg.

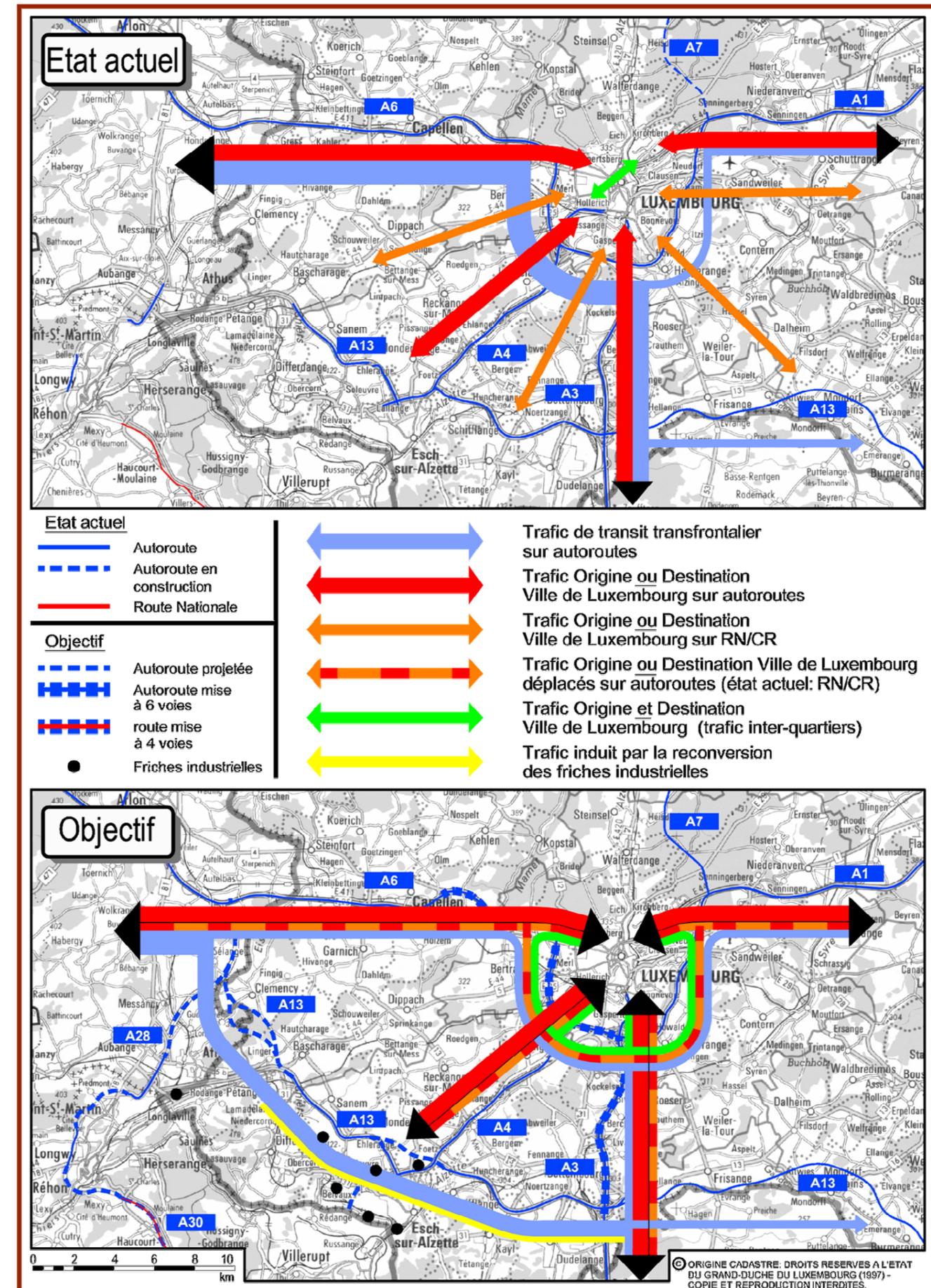
des surcharges massives sur le Contournement de la Ville de Luxembourg sont à craindre. Ainsi, une des vocations primaires du boulevard de Contournement est de moins en moins garantie, c'est-à-dire l'objectif d'offrir un itinéraire alternatif au trafic inter-quartier de la Ville de Luxembourg et cela sans passer par le centre-ville.

Une autre conséquence directe de la saturation des axes autoroutiers consiste dans la génération d'un trafic clandestin croissant qui s'installe de plus en plus sur les axes secondaires et non appropriés en traversée de localités.

Afin de remédier à cette situation intenable et en vue des développements démographiques/économiques pronostiqués d'ici à l'an 2020, un renforcement/une restructuration du réseau autoroutier semble évident.

Les projets autoroutiers présentés dans ce qui suit poursuivent plusieurs objectifs, à savoir :

- libérer des capacités sur les axes autoroutiers et surtout sur le bd. de contournement par l'ouverture d'un deuxième axe Belgique-France/Allemagne (A13)
- délester le contournement de la Capitale du trafic de transit
- dégager les localités situées à proximité des autoroutes d'un trafic transitaire non approprié
- restituer une des vocations primaires du contournement de la Capitale, c'est-à-dire l'organisation de la circulation interquartiers de la Ville de Luxembourg et cela sans passer par le centre-ville
- créer un itinéraire de rechange au trafic passant actuellement sur les A6 et A3 et ayant pour origine et/ou destination la Belgique et la France
- offrir un réseau autoroutier performant qui répond au trafic généré par la reconversion des environ 600 ha de friches industrielles (regroupées en grande partie autour de la A13/Collectrice du Sud)



Carte 9: Les objectifs de la restructuration du réseau primaire

5.2.1 Le contexte transfrontalier

carte

10

page 28

projet

5.1

5.2.1.1 La liaison de Sélange

Après la réalisation d'une nouvelle jonction autoroutière dite A28 entre la A44/E25 aux abords d'Arlon aboutissant sur le contournement de Longwy et avec l'élargissement à 2 x 2 voies de la A30 entre Thionville et Longwy, le trafic de transit disposera d'un by-pass contournant entièrement notre pays.

Cette nouvelle route confère au Grand-Duché l'opportunité d'y raccorder la Collectrice du Sud (A13) par la construction d'une liaison de quelques kilomètres et l'aménagement d'une jonction avec cette A28 aux abords de Sélange. La transformation d'une autoroute collectrice du trafic national en une autoroute transfrontalière attire certes davantage de trafic de transit, mais est également appelée à délester le contournement ouest de la capitale d'une partie du trafic transitaire et de libérer ainsi des capacités pour assurer dans le temps la vocation d'une voie de contournement.

Comme son nom le dit, le rôle principal revenant à la Collectrice du Sud est de collecter le trafic à destination ou en provenance des agglomérations, des usines et des zones d'activités du bassin minier tant pour assurer les déplacements entre les localités que pour garantir l'évacuation vers les autoroutes radiales en direction de la capitale ou des pays limitrophes.

Après le raccordement de la Collectrice du Sud (A13) à la nouvelle A28 sur le territoire belge faisant la jonction entre l'autoroute de Bruxelles (E25) et le contournement de Longwy (vers A30 direction Thionville), la Collectrice du Sud deviendra une autoroute internationale. Les objectifs principaux poursuivis par cette initiative sont :

- le délestage du contournement Ouest de la capitale d'une partie de son trafic de transit et la libération de capacités suffisantes pour garantir le retour à sa vocation primaire de l'organisation de la circulation interquartiers de la Ville de Luxembourg,
- la création par l'interconnexion du réseau, d'un itinéraire de rechange au trajet de transit traditionnel passant par la A6 (autoroute d'Arlon) ou la A3 (autoroute de Thionville) susceptible de servir de by-pass en cas d'accident, de réalisation de travaux routiers ou de surcharge momentanée.

La mise en pratique de ce dernier objectif présuppose une collaboration transfrontalière des systèmes de guidage de trafic [CITA].

La nouvelle conception de l'échangeur Biff

Dans la configuration actuelle la Collectrice du Sud se prolonge par un souterrain sous le rond-point Biff dans le contournement de Pétange reliant entre elles deux routes de catégorie et de fonction différentes. Le prolongement de l'autoroute A13 vers Sélange fournit l'occasion pour redresser cette situation.

Alors que l'axe de la nouvelle A13 reliée à la Belgique sera légèrement déporté vers l'Est, le giratoire de Biff, déconnecté du réseau de la grande voirie, constituera le point de jonction entre le contournement de Pétange et le futur contournement de Bascharage. Les correspondances entre cette voirie et l'autoroute A13 seront assurées par l'aménagement d'un nouvel échangeur. Complétée plus tard par le contournement de Dippach, cette artère d'ordre supérieur réservée à la circulation des véhicules automoteurs constitue une liaison de haut niveau entre la Ville de Luxembourg et le Pôle Européen de Développement (PED) aménagé sur d'anciennes friches industrielles au coin des trois pays que sont la France, la Belgique et le Luxembourg. Cette route sert par ailleurs d'itinéraire à la route européenne E44 entre Luxembourg et Longwy (voir aussi chapitre 3 resp. projet 3.6: Contournement de Bascharage/Dippach).

5.2.1.2 L'accès au site Belval et la liaison de Micheville

projet

5.2

Depuis près de 15 ans, les autorités françaises cherchent à connecter leur région limitrophe au réseau autoroutier luxembourgeois par une nouvelle liaison routière de haut niveau. Leur idée initiale de créer une jonction autoroutière entre la A30 française (Thionville – Longwy) et la A4 luxembourgeoise (Esch/Alzette – Luxembourg) s'est heurtée à l'opposition des autorités luxembourgeoises voulant éviter à tout prix de faire de l'autoroute d'Esch, déjà arrivée à la limite de ses capacités, une autoroute internationale.

Du point de vue géographique, l'usine de Belval du groupe ARCELOR, s'étendant de la périphérie Est d'Esch/Alzette jusqu'au vieux village de Belvaux à l'Ouest, elle s'opposait à la création d'une liaison directe entre les agglomérations de Micheville, de Villerupt, de Russange et d'Audun-le-Tiche. C'était cet obstacle infranchissable qui donnait naissance à la double solution de deux routes contournant en forme de tenailles les usines sidérurgiques. La composante Ouest était constituée d'une route partant du contournement projeté à la périphérie sud de l'agglomération de Belvaux pour rejoindre le site industriel de Micheville. La partie Est était formée par le petit contournement de la ville d'Esch/Alzette faisant la jonction entre la route départementale D16 en provenance d'Audun-le-Tiche et le rond-point Raemerich à l'extrémité de l'autoroute A4.

Ce n'est qu'après la mise à disposition par l'ARCELOR d'une partie de ses terrains du site de Belval, convertie en friche industrielle, qu'une liaison directe a pu être envisagée. Les pourparlers entamés directement entre l'Administration des Ponts et Chaussées et la direction des routes du Conseil Général de la Moselle ont abouti à une nouvelle liaison routière prenant son départ du côté français sur la D16 à l'Ouest de la localité de Villerupt, passant entre Russange et Audun-le-Tiche, pour se rabattre au Nord et pour rejoindre la frontière luxembourgeoise au Sud des voies ferrées de la zone de triage délimitant la zone des friches de Belval/Ouest. Du côté luxembourgeois cette nouvelle route porte le nom de « Liaison Micheville ».

Vocation de la liaison Micheville

Sur le plan transfrontalier, la liaison Micheville poursuit l'objectif de la création d'une liaison routière de haut niveau entre le bassin des agglomérations de Micheville, de Villerupt, de Russange et d'Audun-le-Tiche du côté français et l'autoroute Esch/Alzette-Luxembourg [A4] du côté luxembourgeois afin de permettre aux navetteurs de la Lorraine venant travailler chaque jour au Grand-Duché d'approcher la Ville de Luxembourg et ses zones périphériques par une route rapide, sûre et confortable [Déclaration sortie du fascicule « Infrastructures de Transports » du Sommet de la Grande Région du 12 novembre 2001 à Mondorf-les-Bain].

Dans le contexte des friches industrielles, la liaison Micheville garantit également :

- la mise en place d'une voie d'accès rapide vers les sites de reconversion des friches industrielles de Belval-Ouest, du crassier de Ehlerange et du crassier de la Terre Rouge tant à partir de la région Lorraine qu'à partir du Grand-Duché ;
- la liaison directe vers le parking de dissuasion P+R projeté à la frontière franco-luxembourgeoise aux abords de la halte de Belval, offrant aux navetteurs la possibilité de changer de mode de transport et de prendre le train pour se rendre à Luxembourg-Ville.

Description du projet

La partie luxembourgeoise de la liaison Micheville, constituant le prolongement de l'autoroute A4, prend son départ à l'échangeur de Lankelz et entre en territoire français au sud du site des friches d'Arbed Esch/Belval. A partir du point de croisement avec le CR110, le tracé de l'autoroute d'Esch est dévié vers le nord en direction du crassier de Ehlerange, passe à côté de la nouvelle centrale TGV, assure la jonction avec la friche du crassier de Ehlerange et contourne la Cité de Raemerich pour accéder au site de la friche industrielle de Belval/Ouest par le plateau du St-Esprit. Derrière la Cité Raemerich, la liaison Micheville descend dans un tunnel qui passe sous la Route Nationale N31, continue sous le plateau du St-Esprit et traverse en souterrain dans la direction nord-sud le site des friches de Belval/Ouest et elle revient en surface en territoire français au sud des voies de triage de l'ARCELOR où elle se termine sur un giratoire.

La partie du projet de la liaison Micheville se trouvant en territoire français et portant la désignation « RD16 - liaison Audun-le-Tiche (site de Micheville) - Luxembourg » évolue sous l'autorité du Conseil Général de la Moselle.

Les grands avantages de cette solution sont :

- la libération du site des friches de Belval/Ouest de tout trafic de transit tant national que régional ;
- la meilleure protection possible de la Cité Raemerich des nuisances en provenance de cette route d'ordre supérieur ;
- l'élimination des effets de séparation entre les localités de Belvaux et d'Esch-sur-Alzette.

Suite à la réalisation de la liaison Micheville, la conception des échangeurs de l'autoroute d'Esch/Alzette sera révisée. Dans ce contexte, il faut citer la réorganisation de l'échangeur de Lankelz et la construction d'un nouvel échangeur nommé « échangeur d'Ehlerange ».

L'échangeur de Lankelz

L'échangeur de Lankelz, qui est le point de raccordement de la Collectrice du Sud [A13] avec l'autoroute d'Esch [A4], sera réaménagé en carrefour giratoire (Ø extérieur : 100 m) 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 :

- d'augmenter la capacité de cette jonction
- de mieux équilibrer les différents mouvements
- 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 d'Arbed Esch/Belval soit rejoindre le bassin de Villerupt/Audun-le-Tiche/Micheville sur territoire français.

L'échangeur d'Ehlerange

Le second et nouvel échangeur, celui d'Ehlerange sera aménagé en arrière de la Cité Raemerich et 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 nouvelle liaison Micheville (accès vers les usines ARCELOR).

Cet échangeur est conçu comme carrefour giratoire placé sous le tracé de la liaison Micheville et raccordé à celle-ci par quatre rampes. Une bretelle de délestage à voie unique, destinée uniquement au trafic depuis l'A4 vers le site de reconversion de Belval Ouest, est prévue. Son tracé sera situé entre la voie expresso et la voie ferrée redressée. Un ouvrage commun permettra au rail et à la route de franchir l'accès à la zone de Ehlerange.

Comparée à d'autres variantes envisageables, cette conception présente les avantages suivants :

- meilleure compréhensibilité par un regroupement des deux fonctions, desserte du crassier de Ehlerange et connexion du rond-point Raemerich, 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 préserve cependant la possibilité d'un raccordement du site de la friche du crassier de Ehlerange à l'infrastructure ferroviaire.

Le rond-point Raemerich, qui ne sera plus le point d'aboutissement de l'autoroute A4, va donc perdre sa fonction principale de collecte et de distribution de la circulation dans la région. Il restera cependant le point de raccordement des usines ARCELOR du site de Belval-Est et devra de ce fait être équipé d'une nouvelle branche assurant la liaison avec le nouvel échangeur de Ehlerange.

Son étendue pourra cependant être limitée (par exemple en le transformant en une forme de carrefour plus traditionnelle) les espaces ainsi récupérés pouvant être utilisés pour la mise en place d'une urbanisation faisant la jonction entre les quartiers ouest de Esch/Alzette et la cité Raemerich.

Les échangeurs desservant le site des friches de Belval/Ouest

Reste à noter que dans le contexte du projet « liaison Micheville », le site des friches de Belval/Ouest sera desservi par deux nouveaux accès, celui du Nord assurant la jonction avec la liaison de Micheville et avec la route N31, celui du Sud faisant le raccordement tant à la liaison Micheville qu'au CR168.

L'accès Nord au site se fait par la liaison Micheville à l'aide de deux bretelles prenant leur départ juste avant son entrée en tunnel et aboutissant sur la N31 entre Belvaux et le rond-point Raemerich. Au-delà de la N31, ces deux bretelles se poursuivent sur un square rectangulaire se terminant sur un giratoire. A partir de ce giratoire, le site des friches de Belval/Ouest est raccordé par deux branches ; l'une passant sur le boulevard urbain aménagé sur le couvercle du tunnel de la liaison Micheville, l'autre portant vers le sud pour se rabattre près du Centre de Conférences en direction Est-Ouest. Le giratoire dispose d'une branche supplémentaire destinée à supporter le trafic de chantier du site des friches autorisé de traverser les usines d'ARCELOR à partir du rond-point Raemerich.

L'accès Sud au site se fera par une route à 2x1 voies prenant son départ au nouveau giratoire aménagé en territoire français sur la liaison Micheville. Les voies ferrées des CFL et du faisceau de la gare de triage des usines ARCELOR seront franchies par un ouvrage souterrain et l'entrée au site aboutira à l'extrémité Est du « Square Mile ».

carte **5.2.2 Le contexte transfrontalier et national**

10

page 28

projet

5.3

5.2.2.1 *Le by-pass de Foetz*

Après le raccordement de la Collectrice du Sud [A13] à la nouvelle A28/liaison de Sélange sur le territoire belge faisant la jonction entre l'autoroute de Bruxelles [E25] et le contournement de Longwy (vers A30 direction Thionville), un seul problème subsiste sur l'itinéraire de la Collectrice du Sud, à savoir le point d'étranglement de Lankelz. Afin de palier à cette difficulté, il s'avère judicieux de réaliser le dit by-pass de Foetz, donnant ainsi une continuité au tracé de la Collectrice du Sud et par là même résolvant les problèmes existants actuellement à la hauteur de l'échangeur de Lankelz.

La Collectrice du Sud sera donc à l'avenir (horizon 2010-2015) appelée à drainer une plus grande partie du trafic transitaire et elle perdra en attractivité pour le trafic origine-destination au niveau régional entre les différents centres d'attraction du bassin minier. Pour empêcher le trafic de circuler de nouveau à travers les localités, il faut changer de conception générale et compléter le réseau routier d'ordre supérieur par l'une ou l'autre nouvelle infrastructure routière destinée à combler les déficits résultant du changement de vocation de la Collectrice du Sud (voir chapitres 5.2 et 6.3).

5.2.2.2 *La mise à 2 x 3 voies de certains tronçons d'autoroute de la A3/A6*

projet

5.4

Comme déjà énoncé à plusieurs reprises le majeur défaut de la structure du réseau autoroutier est que, mise à part l'autoroute vers la Sarre, toutes les autoroutes internationales et nationales convergent vers la capitale où elles rejoignent le boulevard périphérique de la Ville de Luxembourg.

Ceci a pour conséquence qu'à l'approche et à la périphérie directe de la Ville de Luxembourg les autoroutes atteignent la saturation vu qu'aux vocations normales:

- de contournement des agglomérations à la périphérie des villes du trafic approchant la capitale par les navetteurs indigènes et par les frontaliers, et
- de résorption du trafic interurbain entre les différents quartiers de la Ville,

s'ajoute la fonction de l'évacuation des flux du transit international tant des poids lourds que des véhicules à personnes.

Ce manque de capacité, particulièrement exprimé aux heures de pointe, fait qu'une partie du trafic, généralement aux destinations plus locales, quitte les autoroutes pour emprunter les routes du réseau de la voirie normale et pour traverser les zones habitées des localités situées à la périphérie de la capitale, voire pour circuler en passage clandestin à travers la Ville de Luxembourg.

Cette situation s'empire encore en cas d'incident ou d'accident sur l'autoroute d'Arlon [A6], l'autoroute de Thionville [A3] resp. l'autoroute de Trèves [A1].

Pour remédier à cette situation, il est prévu d'élargir certains tronçons d'autoroute à 2x3 voies, à savoir la A6 entre le point de raccordement de la future tangente Ouest à Capellen et la Croix de Gasperich et la A3 entre la Croix de Gasperich et la Croix de Bettembourg.

Le programme de l'élargissement se limite donc à quelques sections internes et ne se poursuit sur aucune autoroute jusqu'à la limite territoriale du Grand-Duché. Avec cette conception il est évité d'attirer encore davantage de trafic de transit international ou d'augmenter l'attrait du réseau autoroutier pour les frontaliers. La capacité supplémentaire est destinée à augmenter la fluidité, le confort et la sécurité de roulement dans la périphérie directe de la capitale, de manière à inciter les usagers indigènes à profiter de cette infrastructure pour approcher la capitale, à emprunter le boulevard périphérique pour contourner la capitale au lieu de la traverser et à encourager les résidents de la Ville de Luxembourg à utiliser le périphérique pour faire les transferts entre les quartiers de la Ville.

L'ajout d'une voie de circulation dans les deux directions d'une autoroute permet d'accroître de 50% sa capacité d'évacuation.

D'autres avantages plaidant en faveur de l'extension d'une infrastructure existante plutôt que pour la création d'une nouvelle route se trouvent sur le plan de la réduction des nuisances acoustiques et autres et de l'évitement d'un morcellement supplémentaire du paysage.

Une simulation récente réalisée dans le cadre des études de l'IVL – « Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept » - montre que la mise à 3 voies du cordon d'autoroute entre l'échangeur de Capellen sur la A6 et la Croix de Bettembourg sur la A3 en passant par la Croix de Gasperich diminue sensiblement l'intensité des flux sur l'ensemble de la voirie se trouvant à l'intérieur de la zone entourée par ce projet, y compris l'autoroute Luxembourg – Esch/Alzette, zone qui, dans le cadre de cette même étude IVL, est envisagée pour servir de réserve pour l'implantation de nouvelles aires réservées à l'habitat particulièrement à proximité des lignes ferroviaires actuelles ou à construire.

Sur la Croix de Gasperich, formant la charnière entre les autoroutes A1, A6 et A3, point névralgique combinant échangeur et croisement d'autoroute, le trafic circulant sur l'axe de transit principal (Arlon-Luxembourg-Thionville) est obligé à changer d'autoroute en circulant sur une simple bretelle à une seule voie de circulation. Il n'est donc pas étonnant que le programme de mise à 3 voies a commencé par le réaménagement de cette croix autoroutière.

Les autres tronçons du projet d'élargissement sont actuellement à l'étude.

5.2.3 La gestion du trafic sur les autoroutes

Le manque de capacité réduisant le confort de circulation peut être compensé partiellement par des limitations successives de la vitesse maximale autorisée. L'instrument pour ce faire est la signalisation électronique qui à l'aide de panneaux à messages variables permet, dans le cadre d'une gestion active du trafic, d'adapter en permanence la signalisation aux situations sur la route.

Au Grand-Duché de Luxembourg la signalisation électronique est réalisée dans le cadre du **projet CITA** (Contrôle et Information du Trafic sur les Autoroutes), qui **comprend le programme suivant** :

- la détection des conditions de circulation;
- le relevé des conditions météorologiques et de l'état de la chaussée;
- le recensement de la circulation par comptage automatique: la détection du trafic se fera essentiellement à l'aide des techniques de traitement des images vidéo, qui à côté de la détermination des débits, des vitesses et du taux d'occupation, permettra en outre de détecter des ralentissements et des incidents;
- l'information des usagers de la route par panneaux à messages variables et site Internet;
- la construction d'un dispatching central au Centre d'intervention des autoroutes à Bertrange;
- les échanges de données à la norme DATEX .

L'intérêt de ce projet est reconnu par la Commission Européenne qui a été d'accord pour le faire bénéficier d'un support financier communautaire.

Les buts recherchés sont les suivants :

- accroissement de la capacité d'évacuation en période de grande influence par différents moyens d'action :
 - limitation de la vitesse de circulation;
 - interdiction de dépassement pour poids lourds;
 - circulation obligatoire en files;
- augmentation de la sécurité de circulation :
 - avertissement des automobilistes en cas d'intensification ou de congestion de la circulation ;
 - modulation de la vitesse maximum autorisée en fonction des conditions météorologiques;
 - signalisation des tunnels, des chantiers et des accidents avec possibilité de barrage d'une voie de circulation sans mise en place d'une signalisation afférente ;
 - possibilité d'extension à moyen terme du système en vue de la fermeture totale des entrées aux autoroutes en cas d'incident grave ou pour cause de verglas généralisé;
 - déviation du trafic sur des «itinéraires BIS»;
 - gain en rapidité des équipes d'intervention de secours.

La mise en place du projet CITA pourra utilement recourir aux travaux de normalisation des signaux routiers à message variable qui ont entre-temps été réalisés sur le plan international (cf. initiatives ONU, ECE, CEMT, Cost,...).

De même, il semble opportun de recourir aux effets de synergies entre le projet CITA et les réflexions menées par le Ministère des Transports dans le cadre du projet « centrale de mobilité » (p.ex. information sur l'offre intermodale incluant les possibilités d'accueil des parkings de dissuasion « P+R », etc).

5.3 Les projets de routes d'ordre supérieur

5.3.1 Le contexte transfrontalier et national

5.3.1.1 Le contournement de Troisvierges dans le contexte de la collectrice du Nord (N12/N20)

Dans le cadre du 6^{ème} et 7^{ème} Sommet de la Grande Région (voir chapitre 3), les responsables politiques de la région Saar-Lor-Lux+ se sont mis d'accord sur une amélioration des infrastructures routières situées entre les deux autoroutes belges A27 et A26 et sur une mise en valeur de la N62 entre la frontière luxembourgeoise au lieu-dit « Wemperhardt » et la A27 près de St-Vith.

Ces mesures infrastructurelles poursuivent deux objectifs :

- la création d'une liaison performante entre la E421-N7 sur le territoire luxembourgeois et la A27 en Belgique, qui ensemble avec la A60 sur le territoire allemand constitue une liaison autoroutière entre la A1 près de Wittlich et la Ville de Liège (voir aussi carte 5) ;
- la mise en place d'une transversale douce entre la A27 au nord-est (St-Vith) et la A26 au sud-ouest (Bastogne) profitant côté de la N62 sur le territoire belge, la N12 et la N20 sur le territoire luxembourgeois et la N874 en territoire belge.

Ces décisions ont pour conséquence, sur le réseau routier étatique luxembourgeois, que la N20 et la N12 jouent le rôle d'une route de liaison, aussi appelée la collectrice du Nord (N12/N20).

Afin de permettre à cet axe d'acquies le statut approprié d'une liaison d'ordre supérieur, la mise en place du contournement de la localité de Troisvierges semble évident.

La longueur totale de cette nouvelle route mesure 2,4 km.

La carte 11 illustre le contournement de Troisvierges et reprend le contexte transfrontalier de la collectrice du Nord souligné lors des Sommets de la Grande Région.

carte

11

page 30

projet

5.5



Carte 11: Le contournement de Troisvierges dans le contexte de la collectrice du Nord

5.3.2 Le contexte national

5.3.2.1 La tangente Ouest (A7-A6-N6)

carte

12

page 32

projet

5.6

Il serait contre-productif, par rapport à la politique actuelle, de continuer à construire de nouvelles pénétrantes routières vers les grands centres de développement et d'attraction que sont la Ville de Luxembourg, la Nordstad et Esch/Alzette avec sa périphérie, voire de vouloir renforcer la capacité d'évacuation des pénétrantes existantes. Par contre il est d'un grand intérêt d'aménager des routes tangentielles capables de canaliser autour de ces centres ceux des flux de trafic qui ne sont pas en rapport direct avec ces centres d'attraction, ou autrement dit de renoncer à injecter dans le trafic origine-destination évoluant sur les routes pénétrantes déjà congestionnées aux heures de pointes des flux de trafic traversant ces centres en simple transit. La tangente Ouest est un élément-clé de cette catégorie d'infrastructures.

La tangente Ouest n'est pas une « deuxième Route du Nord » ou le palliatif d'un projet de Route du Nord implanté sur le mauvais plateau. Pour le dire en clair, la Route du Nord [A7] a comme objectif de relier entre eux le centre de développement et d'attraction de la Ville de Luxembourg et le centre régional de la Nordstad, alors que la tangente Ouest a comme vocation de dévier autour de la Ville de Luxembourg le trafic en provenance de Nordstad et allant vers la A6 et la N6 en direction de la région Sud-Ouest du pays sans passer par la capitale, voire de faciliter l'accès vers les zones d'activités implantées à la périphérie ouest de la capitale et mal desservies par les transports publics.

Bien sûr, comme c'est tradition dans le secteur du transport individuel, une infrastructure routière ne se limite pas à une seule fonction, mais satisfait à des vocations multiples.

Sans trop entrer dans le détail, les fonctions additionnelles assurées par la tangente Ouest sont :

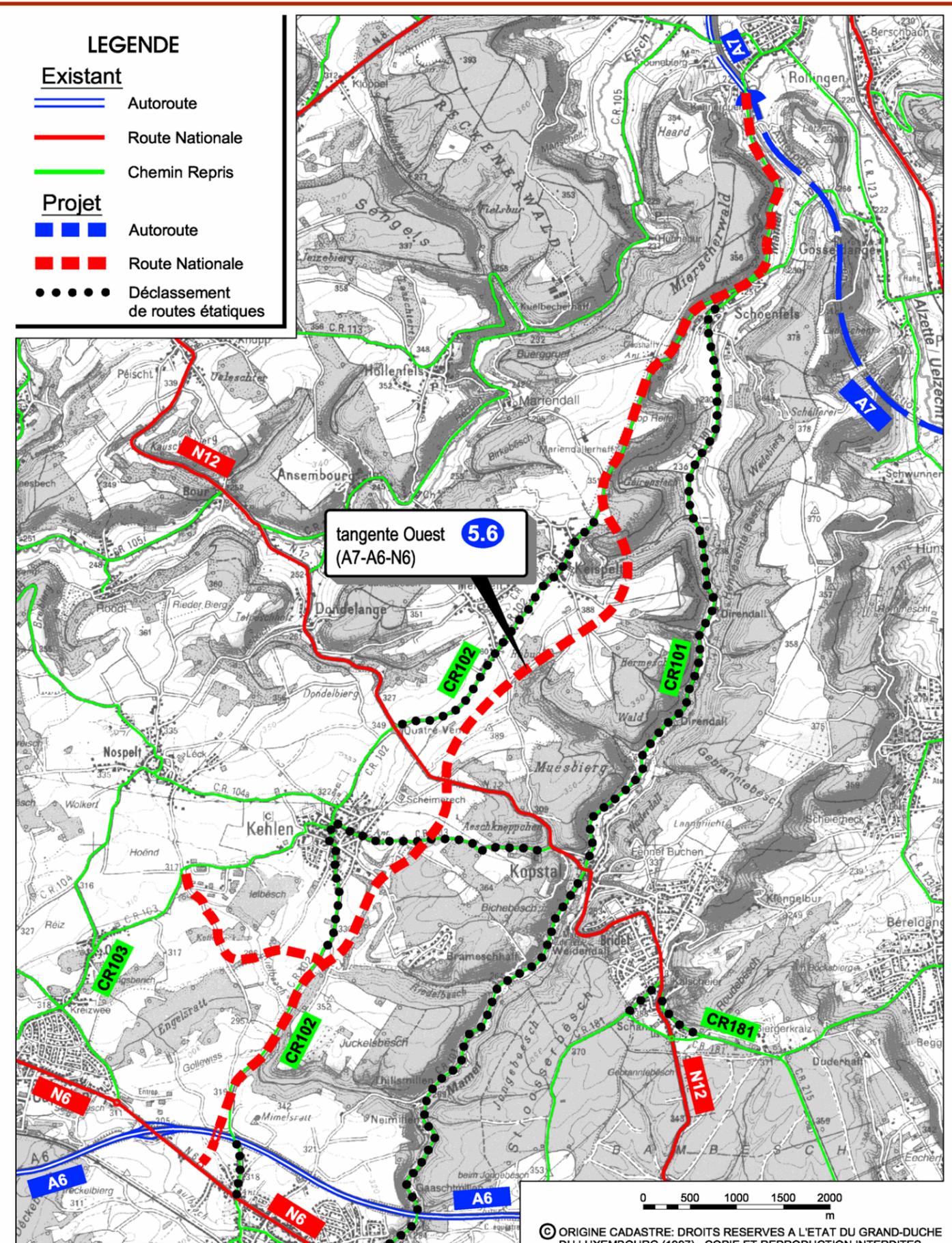
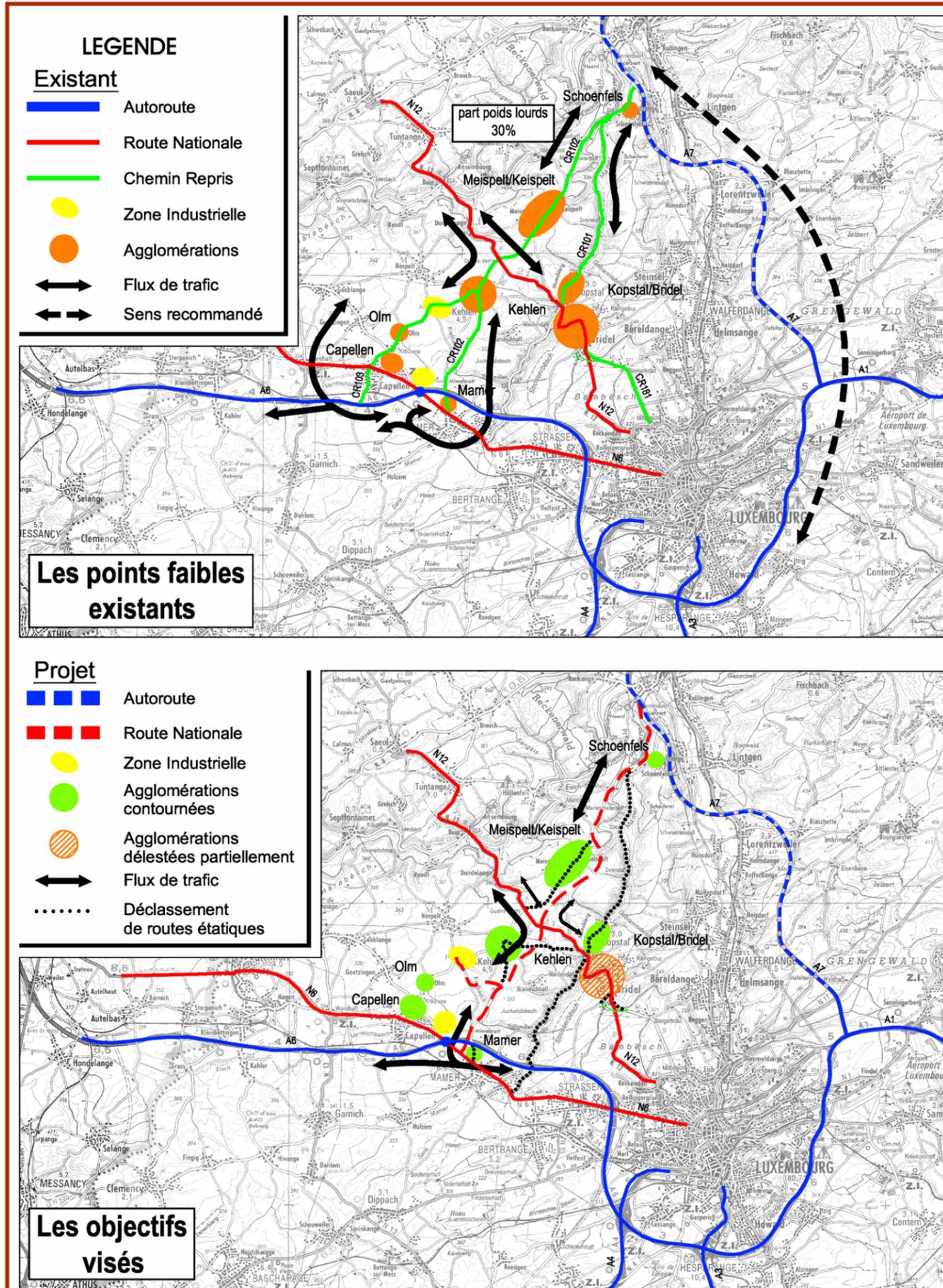
- le contournement des localités de Keispelt/Meispelt et de Kehlen combiné au rétablissement de la qualité de vie et de la sécurité des résidents de ces agglomérations ;
- le désenclavement de la zone d'activités de Kehlen ;
- le raccordement de la zone d'activités de Mamer ;
- la désaffectation du CR101 dans la vallée de la Mamer entre Schoenfels-Kopstal et Mamer et son intégration sous forme de piste cyclable dans le parc naturel afférent ;
- la collecte des flux des trafics individuels en provenance des communes d'ortoirs situées au Nord de Kopstal et leur déviation vers l'autoroute A6.
- la réorganisation de la circulation des poids lourds dans l'ensemble de la région Nord-Ouest de la Ville de Luxembourg (fonction secondaire)

Le projet de la tangente Ouest prend son origine à l'échangeur « Kannerduerf » sur la Route du Nord [A7], suit le tracé du CR102 jusqu'à l'entrée de la localité de Keispelt, contourne l'agglomération de Keispelt/Meispelt, fait la jonction avec la route nationale N12, contourne la localité de Kehlen, assure la connexion de la zone d'activités de Kehlen, reprend de nouveau le tracé du CR102 en direction de Mamer, assure la desserte de la zone d'activités de Mamer, se raccorde à l'autoroute A6 par un nouvel échangeur et prend fin à la N6 à laquelle elle se raccorde avec un giratoire.

Cette description sommaire montre que la tangente Ouest profite au maximum des routes existantes qui sont à réaménager, à redresser ou à élargir selon les besoins, mais limite les ouvertures à neuf au seul évitement des zones urbanisées, de sorte que le morcellement des paysages est réduit au strict nécessaire.

La tangente Ouest a l'avantage de résoudre de surcroît les problèmes de congestion continue dans les traversées de localités de Kopstal et de Bridel, vu que la plus grande part des flux approchant ces localités par le Nord par la N12 sont déviés via un nouvel échangeur sur l'autoroute d'Arlon [A6] où ils pourront bénéficier, pour approcher les régions situées à l'ouest de la Capitale, des avantages d'un élargissement à 2x3 voies de cette autoroute qui se fera justement à partir du point de raccordement de la tangente Ouest.

La carte 12 ci-après rend compte du tracé de la tangente Ouest ainsi que du délestage en matière de trafic que sa réalisation va apporter pour les communes et localités situées à ouest de la Vallée de la Mamer.



Carte 12: Les objectifs et le tracé de la tangente Ouest (A7-A6-N6)

5.3.2.2 La transversale de Clervaux(N7/N18)

carte

13

page 33

projet

5.7

La zone industrielle de Lentzweiler/Eselborn contribue favorablement au développement de la région Nord du pays, génère cependant un trafic toujours croissant de poids lourds. Alors que le raccordement de cette zone à la N12 du côté ouest se fait sans problèmes, il n'en est pas ainsi du côté est où la seule connexion de haut niveau à la N7 passe par la ville de Clervaux [N18]. Le trafic en provenance du Nord a pris l'habitude de rejoindre cette zone en se faufilant en passage clandestin à travers les petits villages de la région sur des routes de faible gabarit.

Pour remédier à cette situation intenable, le ministère des Travaux Publics a analysé dans le cadre d'une étude de trafic l'opportunité de relier les zones industrielles de Lentzweiler/Eselborn à la N7 à l'aide d'une nouvelle route et de profiter ainsi pleinement des facilités créées par la Route du Nord [A7] pour relier la région nord au centre et au sud du pays.

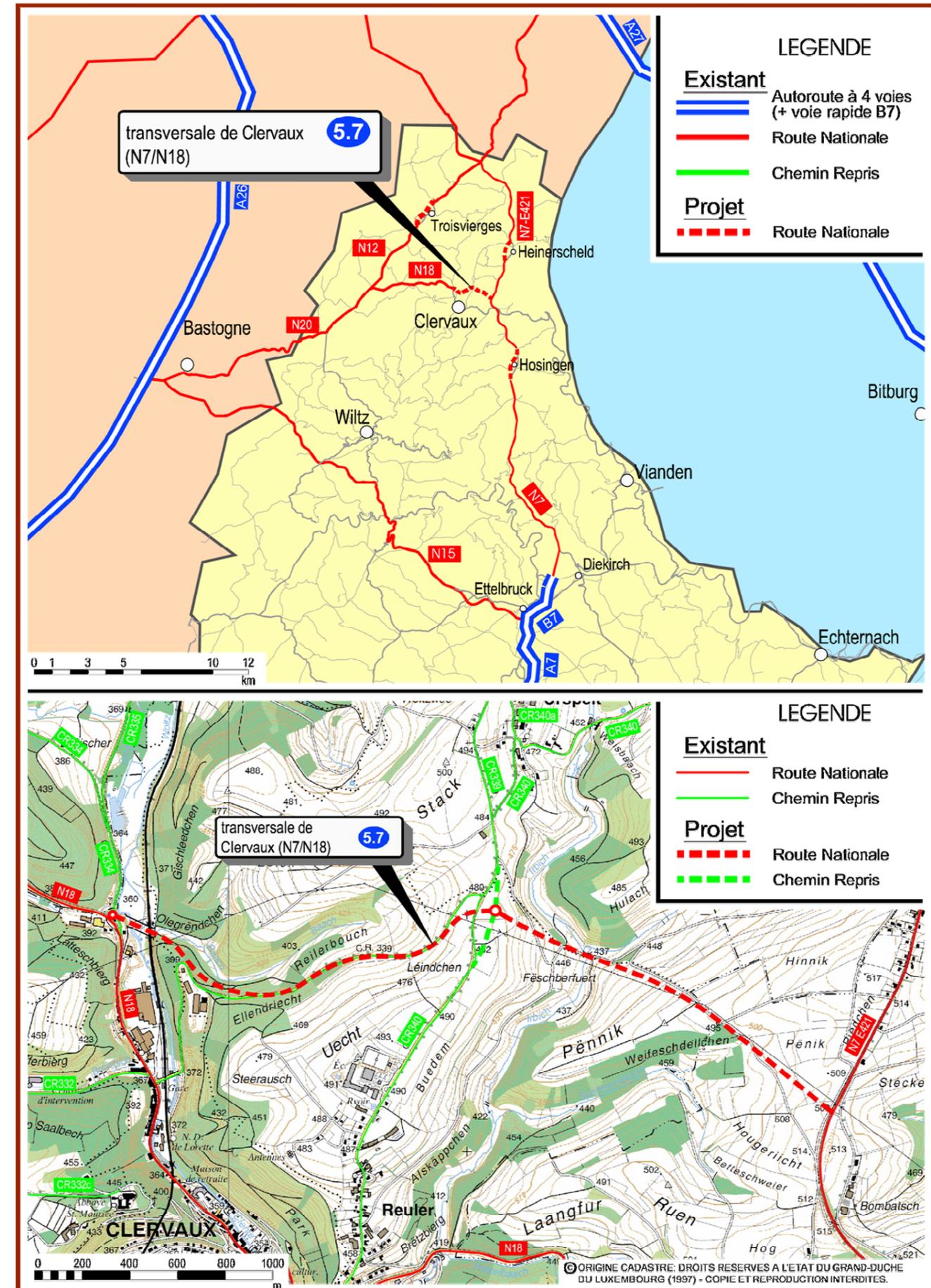
L'étude a montré que cette nouvelle infrastructure est faisable et utile, mais qu'elle doit être conçue comme une simple route à deux voies respectant la topographie de l'Oesling tout en présentant des caractéristiques assurant la circulation en toute sécurité des camions.

Grâce à cette nouvelle route, faisant partie intégrante de la N18, et à quelques projets de contournement, tels que ceux de Troisvierges et de Hosingen, la région Nord du pays sera dotée d'une structure routière maîtresse de haut niveau constituée d'un triangle formé par les N12 à l'ouest et N7 à l'est se rejoignant à Wemperhardt avec comme base la N18 en guise de transversale reliant ces deux routes en passant au nord de Clervaux.

Cette structure maîtresse sera connectée au réseau autoroutier national et international par trois branches prenant leur départ aux trois pointes du triangle, à savoir :

- au nord à l'autoroute A27/A60 (Liège, Malmédy, Bitburg, Wittlich) par la mise en valeur de la N62 belge entre la Wemperhardt et l'échangeur de St-Vith ;
- à l'ouest par la N12 se raccordant en territoire belge à la A26 par un nouveau contournement projeté au nord de Bastogne, et
- à l'est via la E421/N7 à la Route du Nord [A7].

Ci-contre est représenté schématiquement la structure maîtresse de la transversale de Clervaux.

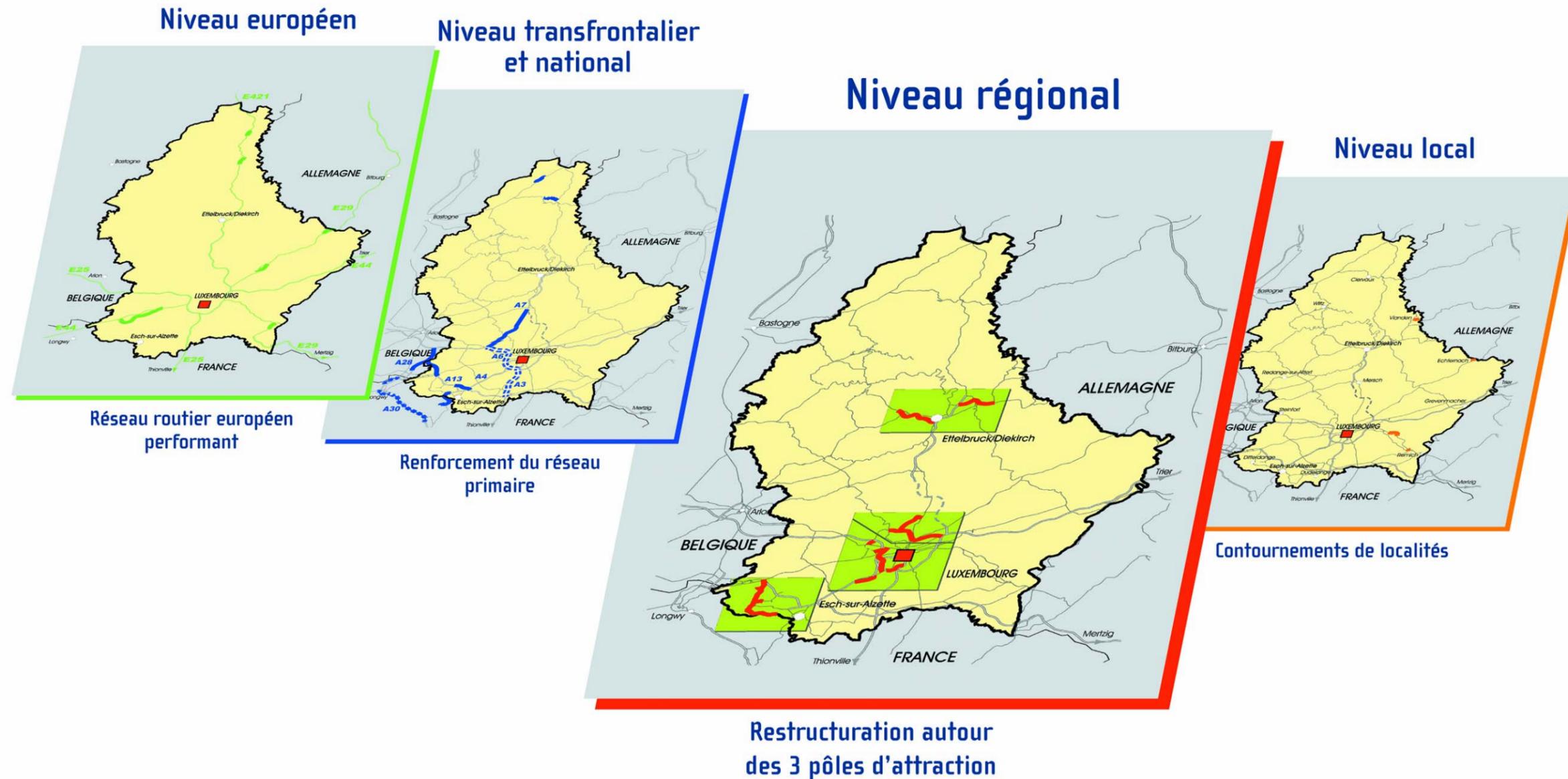


Carte 13: La transversale de Clervaux

Chapitre 6

La restructuration du réseau routier autour des 3 pôles d'attraction

(Luxembourg-ville, Esch/Alzette et Ettelbruck/Diekirch)



- 6.1 Les 3 pôles d'attraction du programme directeur sur l'aménagement du territoire
- 6.2 La partie Nord du pays
- 6.3 La capitale et sa périphérie
- 6.4 La partie Sud du pays

6° LA RESTRUCTURATION DU RÉSEAU ROUTIER AUTOUR DES 3 PÔLES D'ATTRACTION LUXEMBOURG-VILLE, ESCH/ALZETTE ET ETTELBRUCK/DIEKIRCH

carte

14

page 35

6.1 Les 3 pôles d'attraction du programme directeur sur l'aménagement du territoire

Le programme directeur sur l'aménagement du territoire définit à l'échelle nationale, un système de centres de développement et d'attraction (CDA) qui s'appuie sur l'existence des trois échelons, notamment les CDA d'ordre supérieur (Luxembourg-Ville) et d'ordre moyen (Esch/Alzette et Ettelbruck/Diekirch) resp. les CDA régionaux (11 centres régionaux). Au courant des dernières années et en concordance avec le programme directeur de l'aménagement du territoire, le Ministère des Travaux Publics a initié des études de trafic afin de restructurer les infrastructures routières autour de ces 3 CDA (étude de trafic Esch/Alzette, étude de trafic Cloche d'Or/Cessange, étude de trafic Nordstad) et de répondre ainsi au développement esquissé des données structurelles. Afin d'établir un concept global qui recherche des solutions intégrées pour le « Trafic individuel motorisé » et le « Transport en commun par rail et par route », le Ministère des Transports s'est associé à 2 des 3 études de trafic.

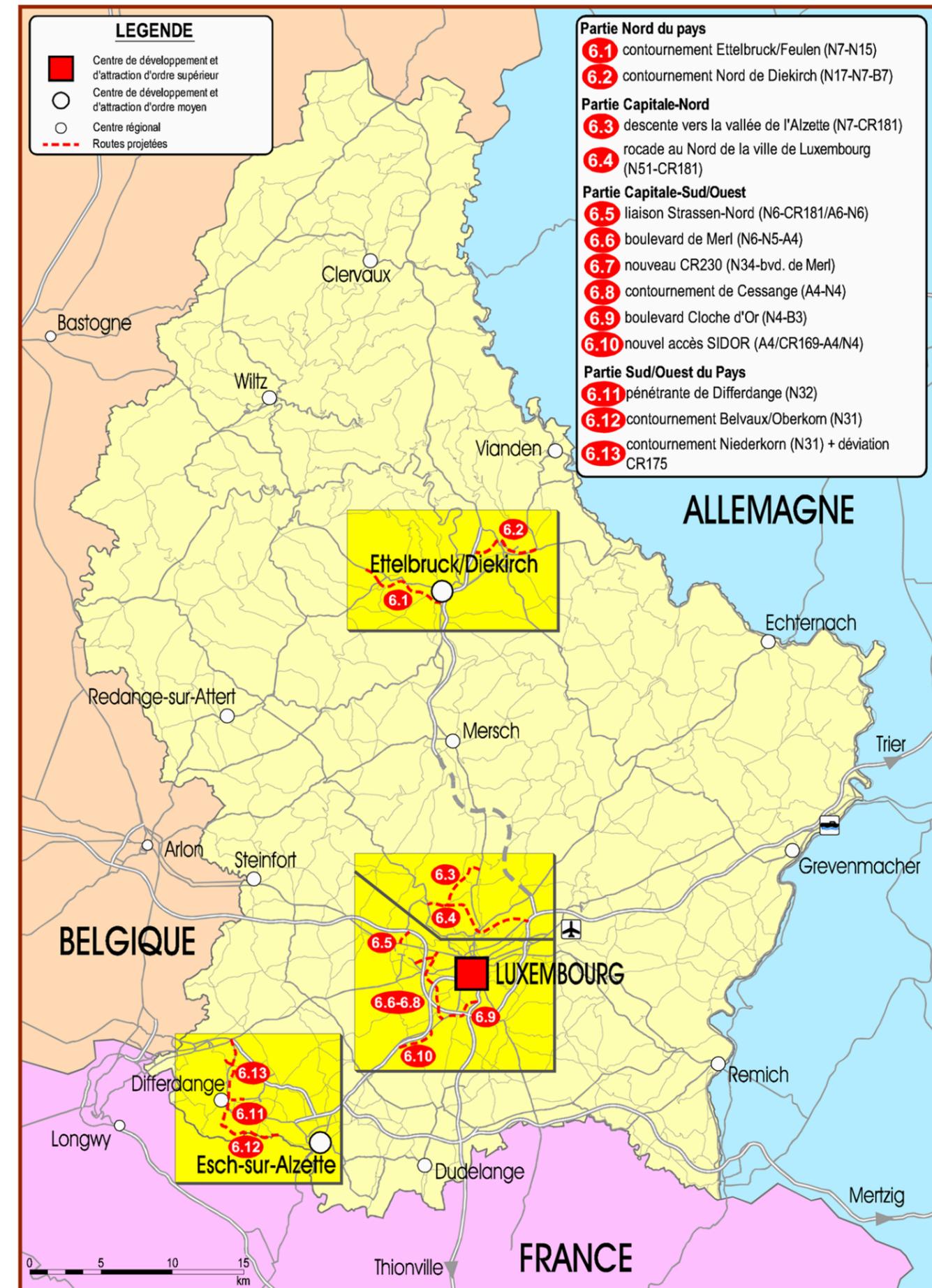
Sur base des différents scénarios développés pour l'organisation future du trafic autour des 3 CDA dominants, il y a lieu de dresser un plan directeur concrétisant la conception des infrastructures routières/ferroviaires futures. Ainsi, le Ministère des Travaux Publics (resp. l'Administration des Ponts et Chaussées) définit des plans directeurs pour la restructuration de la voirie étatique autour de ces 3 CDA en conférant au réseau routier une hiérarchie des routes définie en fonction des vocations à satisfaire (routes principales, routes secondaires, voies de dessertes, zones piétonnes, etc). Ces plans directeurs veillent à la compatibilité entre les différents projets d'infrastructures à réaliser à travers les années. Ainsi les plans directeurs fixent la vision finale retenue sur base du concept global et évitent par-là des mesures isolées avec des effets éventuellement négatifs.

Dans ce même ordre d'idées, il reste à ajouter que dans l'optique d'atteindre d'ici à l'an 2020 un Modal Split de 25% en faveur des Transports Publics, les premiers éléments de l'étude IVL (Integriertes Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept Luxemburg) ont confirmé également l'approche de développer au maximum les potentialités offertes autour de ces 3 CDA (y inclus la Vallée de l'Alzette).

Les projets traitant de la restructuration autour des 3 pôles d'attraction dominants se répartissent comme suit :

- Pour la partie Nord du pays (autour du bipôle d'Ettelbruck/Diekirch) :
2 projets : les projets 6.1 et 6.2
- Pour la Capitale et sa périphérie :
8 projets : les projets 6.3 à 6.10
- Pour le Sud du pays, autour d'Esch/Alzette :
3 projets : 6.11 à 6.13

La carte 14 reprend les projets et leur répartition géographique.



Carte 14: La restructuration du réseau routier autour des 3 pôles d'attraction

6.2 La partie Nord du pays

6.2.1 Le plan directeur issu de l'étude de trafic « Nordstad »

carte
15
page 37

Au courant de l'année 2001 le ministère des Travaux Publics, auquel s'est associé le ministère des Transports, a entrepris une étude de trafic pour analyser l'impact de la Route du Nord [A7] sur le développement de l'entité de la Nordstad autour le bipôle Ettelbruck/Diekirch.

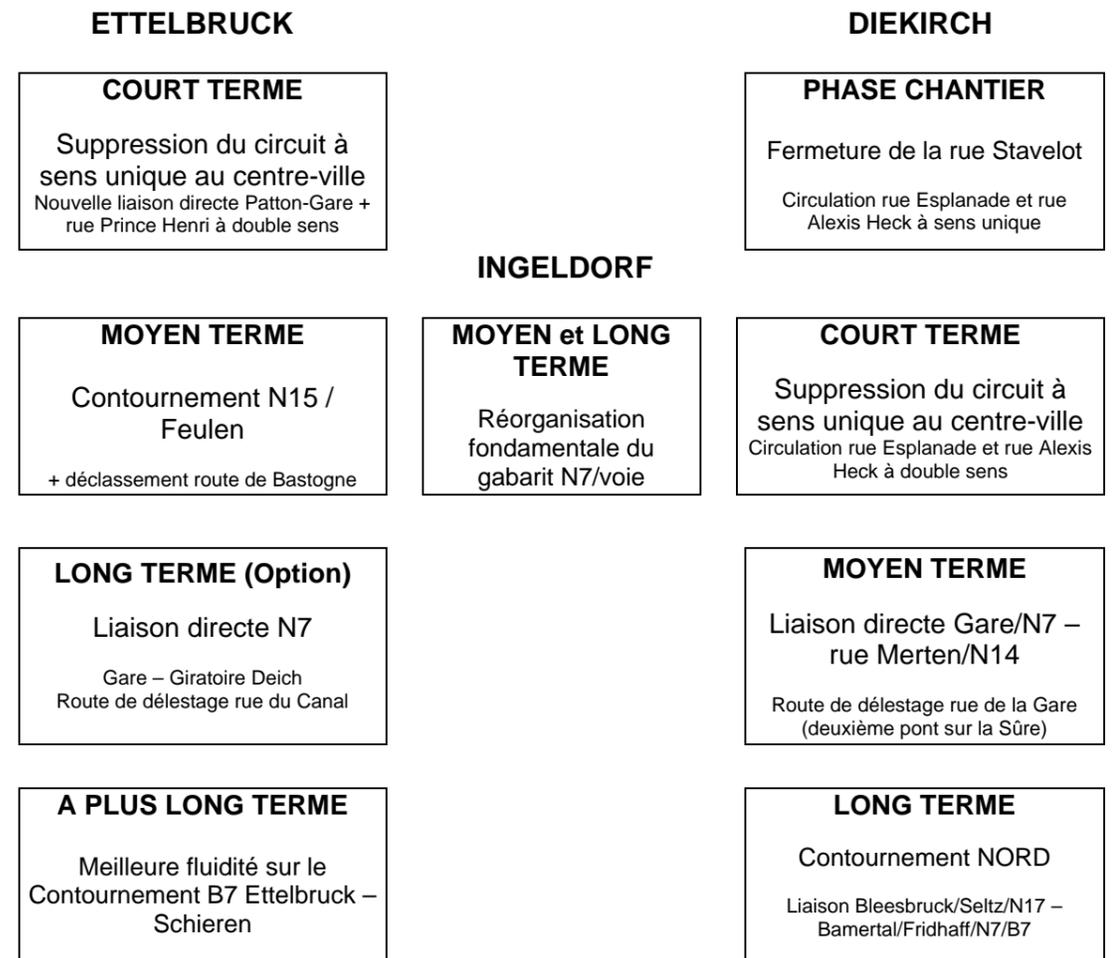
L'étude de trafic se rapportait tant aux relations de la Nordstad avec les régions limitrophes l'entourant qu'aux flux de circulation générés à l'intérieur de cette même entité.

Les objectifs visés par l'étude de trafic Nordstad se résument comme suit :

- Au niveau du concept intégré :
 - développer un concept global prenant en considération tous les modes de transports (voitures, camions, bus, train/tram, cyclistes et piétons) et permettant :
 - la création d'une zone urbaine « Nordstad » multifonctionnelle ;
 - le renforcement durable des échanges au niveau régional ;
 - l'établissement d'un concept intégré final réalisable en plusieurs étapes/modules.
- Au niveau du trafic individuel motorisé :
 - restructurer le réseau routier (réduire resp. apaiser la circulation à l'intérieur des agglomérations) ;
 - décortiquer la situation difficile de la circulation aux centre-villes d'Ettelbruck et de Diekirch en supprimant les circuits à sens unique .
- Au niveau des transports en commun :
 - restructurer les infrastructures ferroviaires et réorganiser les transports en comun de manière fondamentale ;
 - promouvoir les transports publics par une amélioration de l'offre ainsi que par une meilleure coordination du transport intermodal ;
 - réaliser la circulation des bus (les privilégier p.ex. aux carrefours, etc.) ;
 - créer ainsi une réelle alternative à la voiture particulière.
- Au niveau des piétons/cyclistes :
 - agrandir les zones piétonnes actuelles / introduire des zones 30 km/h ;
 - établir un réseau cohérent de pistes cyclables/chemins piétonniers.
- Au niveau du développement urbain :
 - définir des zones urbaines se prêtant à être revalorisées grâce à la restructuration du réseau routier ;
 - coordonner davantage la restructuration des voies publiques et les projets de revalorisation urbaine (intégration optimale des projets d'infrastructures publiques dans le tissu urbain) ;
 - développer de nouvelles idées d'aménagement qui pourraient se dégager d'un concours d'urbanisme lancé à grande échelle.

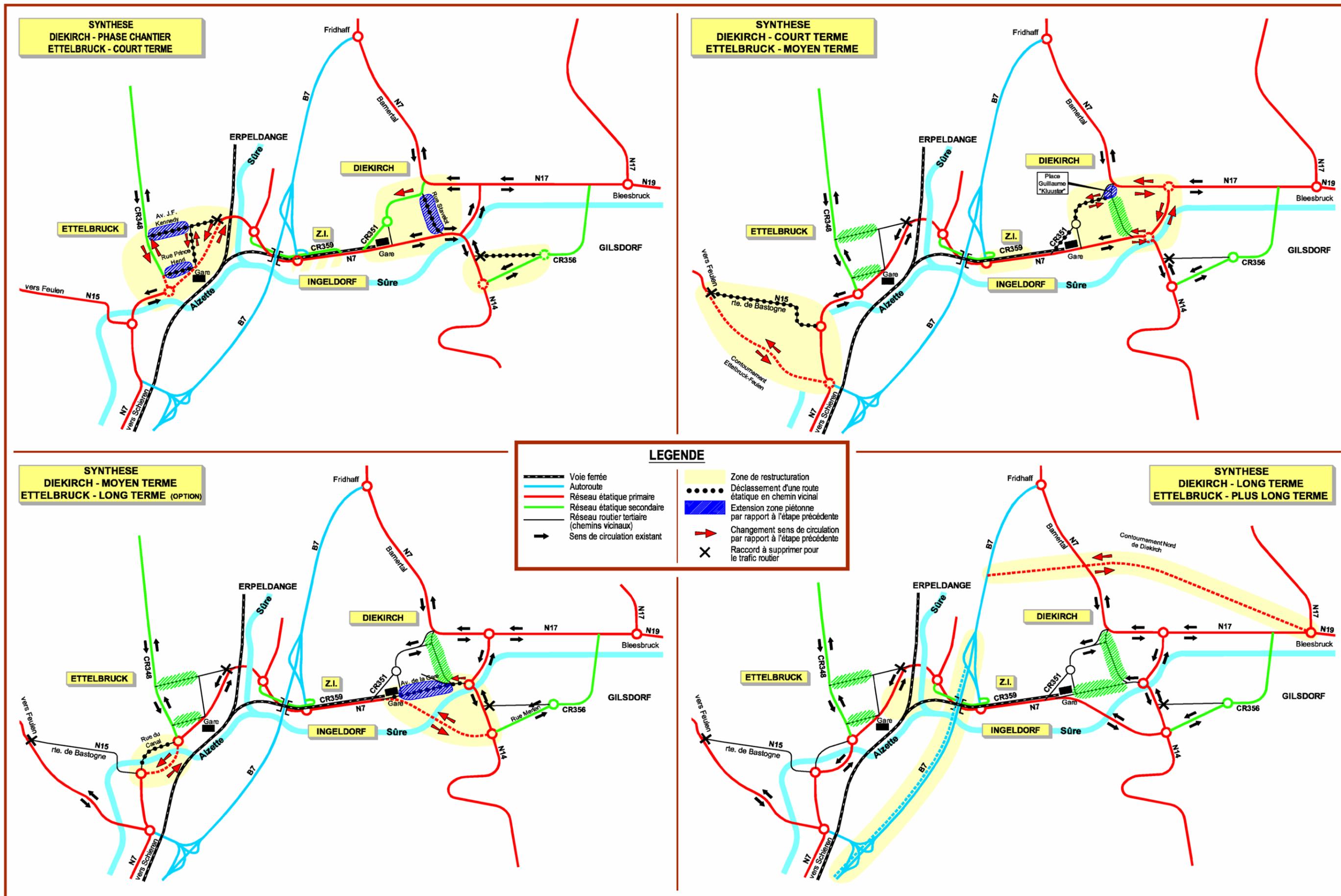
Pour combattre les défauts mis en exergue par cette étude de trafic et pour assurer une mise en pratique des propositions de réaménagement, il y a lieu de dresser un plan directeur retenant la conception des diverses infrastructures futures. Ainsi, des mesures isolées, ayant des effets éventuellement négatifs dans le contexte global peuvent être évitées.

Les premiers éléments du plan directeur s'annoncent très prometteurs en vue de décortiquer la situation difficile de la circulation dans les anciens quartiers de ville d'Ettelbruck et de Diekirch. Les premières conclusions, qui se sont dégagées de l'étude de trafic Nordstad en vue de la restructuration du réseau routier étatique en plusieurs étapes/modules se résument comme suit :



Afin de conserver les chances d'une urbanisation adéquate dans les Vallées de la Sûre et de l'Alzette entourant le bipôle Ettelbruck-Diekirch, l'étude de trafic propose vivement d'arrêter la politique de la réalisation d'aménagements au coup par coup au rythme dicté par les promoteurs (et cela non seulement pour les zones de développement réservées à l'habitation). Par contre, il s'impose de revenir à un MASTERPLAN « plus global » qui vise une réorganisation des infrastructures routières / ferroviaires en concordance avec un développement durable des zones urbaines / zones d'activités et de dresser un plan directeur qui garantit une future entité Nordstad plus intégrée et plus cohérente (meilleure mixité des fonctions « logement, travail, loisirs/achats » en vue d'une « Stadt der kurzen Wege »).

Ainsi, l'étude de trafic Nordstad peut p.ex. servir comme base pour développer des nouvelles idées d'aménagement qui pourraient se dégager d'un concours d'urbanisme lancé à grande échelle (voir p.ex. concours lancé récemment dans le cadre de la friche industrielle « Belval-Ouest »).



Carte 15: Le plan directeur issu de l'étude de trafic Nordstad (Synthèse)

carte 6.2.2 Les projets routiers aux abords de la Nordstad

16

page 39

L'étude d'opportunité ainsi que l'analyse d'interdépendance entre les différents projets routiers analysés dans le contexte de l'étude de trafic Nordstad ont fait ressortir les 2 projets d'envergure suivants (voir carte 15).

6.2.2.1 *Le contournement d'Ettelbruck/Feulen (N7-N15)***projet**

6.1

Grâce à la mise en service de la Route du Nord (l'ouverture du dernier maillon est programmée pour 2008), la « Nordstad » sera raccordée au contournement de la Ville de Luxembourg [A1] et par là au réseau autoroutier national resp. à la région Trèves(A)-Saare(A)-Lorraine(F)-Province de Luxembourg(B).

Le raccordement routier de la « Nordstad » vers la région Bitburg(A) – St.Vith(B) – Bastogne(B) ne restera garanti par contre que par des routes nationales.

Il s'impose par conséquent d'offrir un réseau routier efficace vers les régions au Nord du pays et y limitrophes en contournant les agglomérations importantes et les points névralgiques du réseau routier.

Le contournement de Niederfeulen et le contournement Sud-Ouest de la Ville d'Ettelbruck font le raccordement de la N15 venant de la région de Bastogne (B) et de Wiltz (L) à la Route du Nord [B7/A7].

La jonction avec la B7 est prévue à la hauteur de l'échangeur d'Ettelbruck avec l'option d'un accès direct à la Z.A. Ettelbruck resp. aux infrastructures publiques situées au « Deich ». Le contournement Sud-Ouest d'Ettelbruck rejoindra la N15/route de Bastogne entre Ettelbruck et Feulen. C'est ici où le contournement de Feulen prendra son départ.

Le contournement N7-N15 sera conçu comme une simple route à deux voies partiellement en souterrain.

L'objectif de cette nouvelle liaison se résume comme suit :

- drainage efficace du trafic en provenance de la N15 (Feulen) vers la B7 (resp. A7) ;
- délestage du centre-ville d'Ettelbruck, de la rue du Canal et du point névralgique giratoire « Deich », un giratoire qui atteint déjà aujourd'hui ses limites de capacité pendant les heures de pointes ;
- déclassement en hiérarchie et apaisement de la N15/route de Bastogne à Ettelbruck.

Reste à noter que l'étude de trafic souligne que la mise en service du contournement d'Ettelbruck/Feulen (et surtout la partie contournant Ettelbruck) doit être garantie impérativement avant la réalisation de la route de délestage « rue du Canal » (voir carte 15 : Option « long terme » à Ettelbruck). Une ouverture antérieure de cette route de délestage inviterait p.ex. le trafic transitaire de la N15 (Feulen) en direction de Diekirch à passer de nouveau par le centre d'Ettelbruck au lieu d'emprunter la B7.

6.2.2.2 *Le contournement Nord de Diekirch (N17-N7-B7)***projet**

6.2

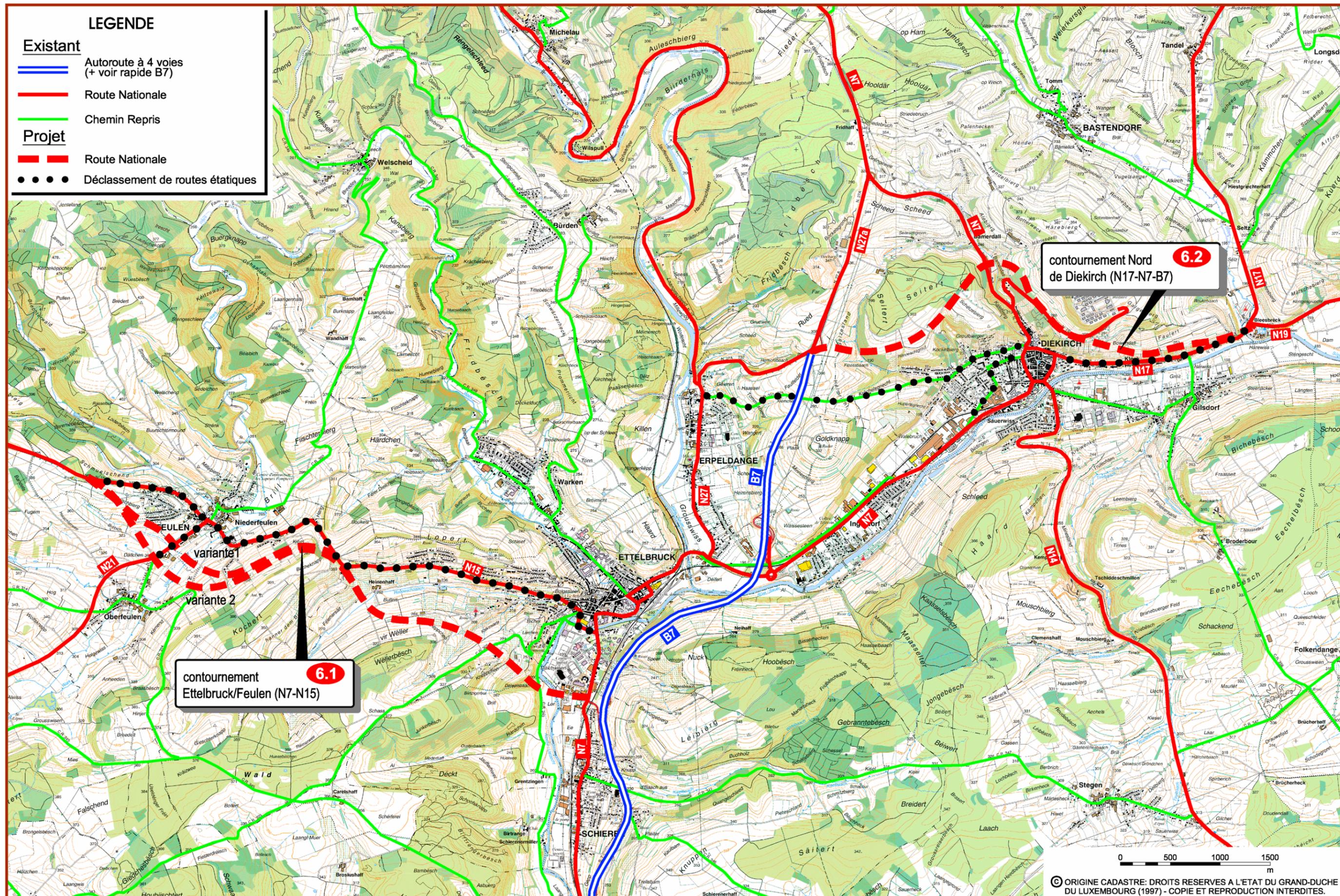
Afin de décortiquer de manière durable la situation difficile du trafic au centre de Diekirch, il y a lieu de réaliser à long terme le contournement Nord de Diekirch (voir cartes 15 et 16).

Le raccordement à l'Est au réseau routier national (N17/N19) se fera au giratoire Bleesbruck. A la hauteur du Bamertal (N7) un échangeur sera aménagé pour garantir un accès attractif vers Diekirch. A l'Ouest le contournement de Diekirch sera prolongé jusqu'à la B7 à la hauteur de l'échangeur existant d'Erpeldange d'où il sera raccordé au Nord par la N27a à la N7 (Fridhaff) et au Sud par la B7 à la Route du Nord (A7).

Vu la topographie accentuée au Nord de Diekirch, le contournement à deux voies sera construit partiellement en souterrain.

Les objectifs du contournement Nord de Diekirch sont :

- la collecte et l'évacuation du trafic de transit en provenance d'Echternach resp. de Vianden vers la B7 (resp. la A7 au sud d'Ettelbruck) ;
- le drainage efficace du trafic généré par la ville de Diekirch via le nouveau contournement ;
- le délestage du centre-ville de Diekirch et de ses accès ;
- le délestage de la N7 entre Ettelbruck et Diekirch ;
- le déclassement en hiérarchie de la rue Clairefontaine « Kleck » (N17) entre le giratoire Bleesbruck et la rue Alexis Heck (N17a) ;
- la desserte des potentialités de développement futures au Fridhaff (voir zone d'activités régionale en discussion, etc).



Carte 16: Les projets routiers aux abords de la Nordstadt

carte 6.3 La Capitale et sa périphérie

17

6.3.1 Le Nord de la Capitale et la vallée de l'Alzette

page 41

6.3.1.1 La descente vers la vallée de l'Alzette**projet**

6.3

La descente actuelle du plateau de Biergerkraiz vers la vallée de l'Alzette est constituée d'un chemin repris [CR181] traversant en très forte pente longitudinale (12%) le versant boisé pour rejoindre la N7 en passant par les quartiers résidentiels de Bereldange. Après la mise en service du contournement sud de Bridel, la réalisation d'une nouvelle descente plus performante devient nécessaire tant pour des raisons de sécurité que pour le gain en qualité de vie des résidents de Bereldange sans oublier la constitution d'un réseau routier cohérent resp. la réalisation d'une infrastructure performante entre la partie amont de la vallée de l'Alzette et le réseau autoroutier via l'échangeur Strassen-Nord.

Cette nouvelle descente prend son départ sur le plateau au Biergerkraiz et aboutit en fond de vallée dans la zone industrielle de Steinsel qu'elle traverse pour se raccorder à la N7 par la rue « Millewé » qui est actuellement sous travaux de redressement, comprenant l'élargissement de l'ouvrage de franchissement de l'Alzette et la transformation en giratoire du carrefour sur la N7. Pour garantir la praticabilité de cette nouvelle route aux véhicules de toutes catégories, et particulièrement aux poids lourds, la pente longitudinale est limitée à 6,5%. La différence de hauteur entre le plateau et la vallée étant de l'ordre de 140 m, le tracé doit disposer d'un développement suffisant qui pour toutes les variantes est d'environ 3.000 m.

Les différentes solutions se distinguent principalement par le tracé choisi pour traverser le plateau du Biergerkraiz à l'est de la carrière Cloos, le faisceau des variantes se rétrécit ensuite pour traverser la terrasse au lieu-dit « Wakelter » dans un couloir étroit et fait la descente dans le fond de vallée sur un parcours tracé de façon plus ou moins parallèle et à une distance d'environ 400 m au Thalweg du Klengebuer. La jonction au CR123 entre Bereldange et Steinsel se fait par un carrefour giratoire et le raccordement à la zone d'activités de Steinsel est assuré par la rue de l'Alzette faisant partie de la voirie intérieure de cette zone.

6.3.1.2 La rocade au Nord de la Ville de Luxembourg**La fermeture de l'anneau au nord de la Capitale****projet**

6.4

Le boulevard périphérique de la Ville de Luxembourg, composé de parties des autoroutes A6 et A1, prend son départ à l'ouest de Strassen pour décrire une boucle en forme de demi-cercle passant à l'ouest, au sud et à l'est de la capitale où il se termine à l'extrémité est du plateau de Kirchberg. Les échanges avec les artères affluant vers la capitale se font par les Croix de Cessange [A4 en provenance d'Esch/Alzette] et de Gasperich [A3 en provenance de Thionville] et par l'échangeur Irrgarten [N2/E29 en provenance de Remich]. Les échanges avec les quartiers de la Ville de Luxembourg se font à Strassen [N6], à Helfenterbruck [N5/E44], à Gasperich [Luxembourg-Sud/CR324], à Irrgarten [N2/E29] et à Kirchberg.

L'idée initiale d'une fermeture autoroutière du périphérique au Nord, projet connu sous la désignation axe Arlon - Kirchberg, a été définitivement abandonnée.

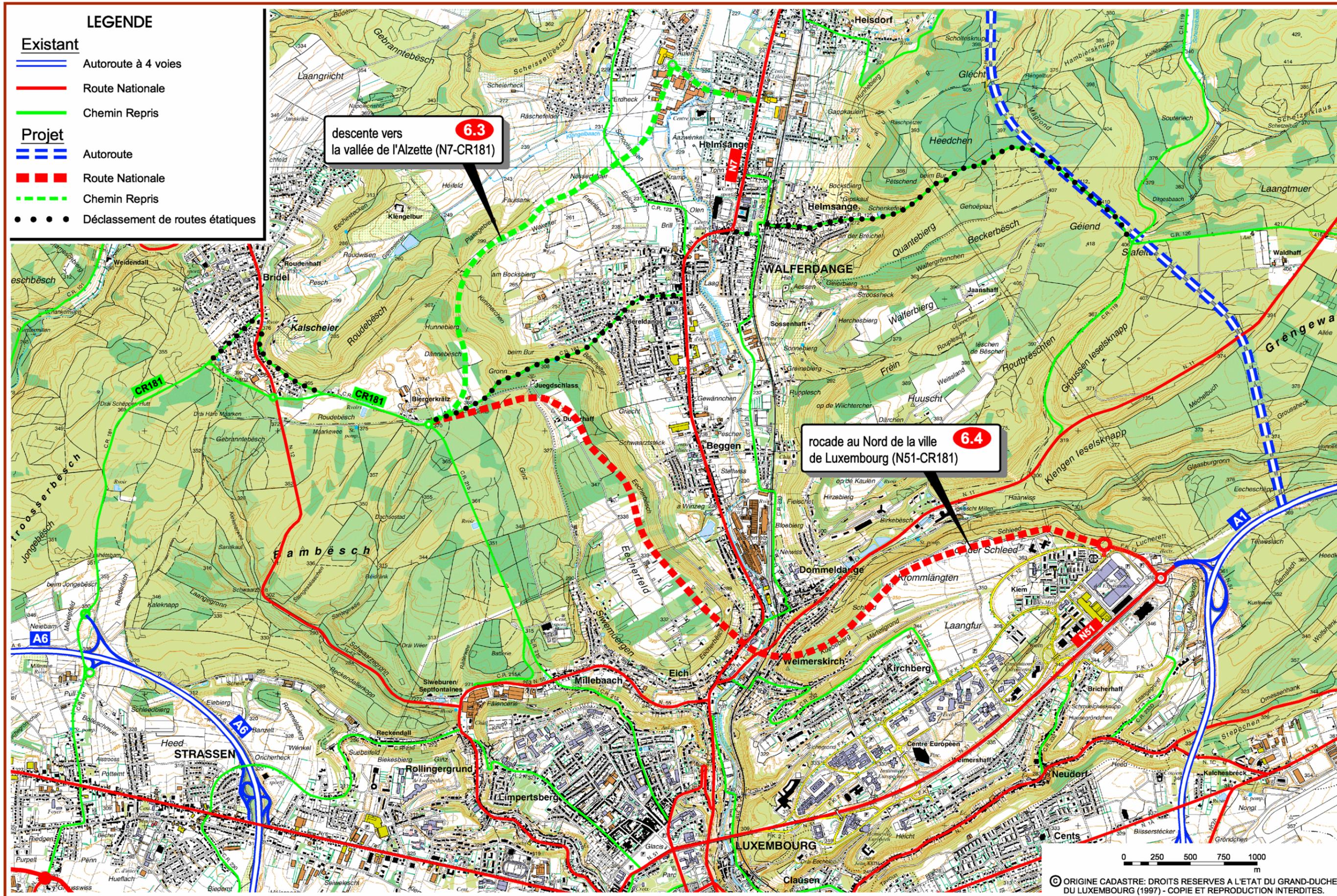
Par contre l'idée d'une fermeture plus douce sous forme d'une simple route à 2x1 voie est tout à fait réaliste et présente des avantages indéniables sur le plan de l'organisation de la circulation.

Une étude de faisabilité sommaire a dégagé le tracé suivant :

Le projet prend son départ au rond-point « SERRA » à Kirchberg près des FIL où une nouvelle gare CFL sera érigée dans le cadre du projet du raccordement ferroviaire de l'aéroport de Luxembourg et du plateau de Kirchberg. Le tracé contourne le plateau de Kirchberg à la crête du talus pour traverser par une tranchée couverte à l'approche de la vallée de l'Alzette l'épaveon entre Weimerskirch et Dommeldange et enjambe la vallée à son verrou naturel par un viaduc de 600 m de longueur et se pose sur le plateau de l'Eicherfeld qu'il contourne à son extrémité est au bord du versant avant de se rabattre à l'ouest pour se raccorder au giratoire Biergerkraiz.

Les potentialités qu'une telle route offre sur le plan de la mobilité sont énormes :

- optimisation de la circulation sur le plateau de Kirchberg par une troisième artère est-ouest et amélioration sensible de la desserte des aires non encore urbanisées au nord du plateau ;
- en combinaison avec la nouvelle descente entre le giratoire Biergerkraiz et la vallée de l'Alzette, réalisation d'une connexion confortable et sûre de cette région au plateau de Kirchberg ;
- équipée d'un double couloir réservé aux transports en commun, réalisation d'une jonction rapide entre la région Nord/Ouest [Kehlen, Keispelt/Meispelt, Kopstal, Bridel] et la nouvelle gare ferroviaire près des FIL à Kirchberg. Les potentialités d'un tel couloir pour le transport public pourraient être améliorées par l'aménagement d'un parking de dissuasion P&R aux abords du Biergerkraiz.



Carte 17: Le Nord de la Capitale et la vallée de l'Alzette

carte 6.3.2 Le Sud-Ouest de la Capitale

18

page 45

6.3.2.1 La liaison Strassen-Nord (N6-CR181/A6)**projet**

6.5

La voie de liaison relie la N6 à l'échangeur de Strassen-Nord/A6 resp. au CR181.

L'objectif poursuivi par ce projet est la réalisation d'une liaison de haut niveau tracée à l'écart des zones résidentielles des quartiers ouest de la localité de Strassen entre la route nationale N6, qui en dépit des voies de délestage garde une vocation d'artère principale, et l'autoroute d'Arlon [A6] via l'échangeur de Strassen-Nord.

A côté de l'objectif primaire, cette voie de liaison, constitue un maillon sur l'itinéraire reliant la N6 à Strassen au Nord à la N12 via le contournement sud de Bridel et dans une étape ultérieure à la N7 dans la vallée de l'Alzette après la réalisation de la nouvelle descente entre Biergerkräiz et la localité de Steinsel, et au Sud à la nouvelle N34 en direction des zones d'activités de Hueflach, Bourmicht et Helfenterbreck, avec possibilité de connexion à la A6/E44 par l'échangeur autoroutier de Helfent.

Cette nouvelle route fait fonction de voie de contournement de la chaussée Blanche (CR181) qui ne sera plus raccordée et qui sera déclassée pour être intégrée dans le patrimoine de la commune de Strassen.

6.3.2.2 Le boulevard de Merl (N6-N5-A4)**projet**

6.6

Dans la région sud-ouest de la capitale, d'importantes zones d'activités, principalement du secteur tertiaire, sont en train de se développer à l'intérieur d'un cordon s'établissant le long du boulevard périphérique de la Ville de Luxembourg entre l'échangeur de Strassen et la Croix de Gasperich. Il s'agit principalement des zones suivantes :

- le centre administratif de Strassen,
- les zones d'activités Seiwelescht, Bourmicht et Hueflach à Strassen,
- la zone d'activités de Merl à Luxembourg,
- la zone Helfenterbruck à Bertrange,
- la zone d'activités de Leudelange,
- la zone d'activités de Cloche d'Or et
- la zone d'activités de Howald

L'autoroute A6, tout comme les routes annexes partant des divers échangeurs, ne suffisent pas à évacuer le trafic généré par ces nouvelles zones d'activités.

Le nouveau concept routier est axé sur une route dénommée « Boulevard de Merl » inscrite dans le Plan d'Aménagement Général de la Ville de Luxembourg. Cette artère maîtresse conçue comme boulevard urbain, tracée plus ou moins parallèlement au boulevard périphérique de la capitale [A6], prend son départ au Nord, à la limite territoriale des Communes de Luxembourg et de Strassen aux abords du cimetière de Merl par un giratoire implanté au lieu-dit « Seiwelescht », se raccorde à la N5 et à la N34 à Helfenterbruck par un grand giratoire et poursuit son tracé vers le sud pour se terminer à l'autoroute d'Esch/Alzette [A4] à laquelle elle se raccorde par un nouvel échangeur.

Au nord cet axe se prolonge au-delà de la limite communale de la Ville de Luxembourg pour faire le raccordement avec la N6 au droit du centre commercial Bâtiself par un nouveau carrefour giratoire.

6.3.2.3 Le nouveau CR230 (N34-bvd de Merl)**projet**

6.7

Dans la région de Strassen/Bertrange, l'infrastructure maîtresse qu'est le boulevard de Merl (voir 6.3.2.2), sera complétée par la nouvelle N34 qui fait la liaison entre la N6 au Tosseberg à l'ouest et à l'échangeur autoroutier de Helfenterbreck à l'est. Même si la N34 se trouve en phase de réalisation (et ne figure donc plus comme projet futur dans le présent Papier Stratégique) il y a lieu de relever les 3 parties de cette artère future:

- le tronçon Est entre la N5 et l'échangeur autoroutier d'un côté et le giratoire sur la rue de l'Industrie de l'autre sont en service depuis 1996;
- le tronçon Ouest entre la N6 au Tosseberg et la rue de la Chapelle [CR181] à Strassen est actuellement en construction ;
- le tronçon médian, dont le projet a dû être totalement rectifié à cause de l'étendue des zones de protection entourant les dépôts pétroliers définie en application de la directive SEVESO (règlement grand-ducal du 17 juillet 2000), est en voie d'étude.

Pour pouvoir profiter de cette nouvelle route pour la réalisation d'une voie d'évitement des zones centrales de la localité de Strassen, une branche spéciale devra être aménagée entre le giratoire de l'Industrie sur la N34 et le giratoire Seiwelescht sur le boulevard de Merl. Cette branche, nommée "nouveau CR230", fera partie intégrante du projet 6.7.

Rappelons dans ce contexte que le contournement Est de Bertrange (route construite par la Commune et reprise par l'Etat dans le cadre de la loi sur le reclassement de la voirie du 22 décembre 1995 pour être classée comme N35) fait la jonction entre la N34 et le carrefour-giratoire de Gréivelsbarrière sur la N5 et que l'ensemble formé par ces éléments (N34, projet 6.7 et Contournement Est de Bertrange) permet une restructuration fondamentale de la zone située entre la N6/rte d'Arlon et la N5/rte de Longwy.

carte 6.3.2.4 *Le contournement de Cessange (A4-N4)*

18

page 45

projet

6.8

Au sud de la capitale, la desserte des zones d'activités de la Cloche d'Or et de Leudelange ainsi que des nouvelles zones d'habitation de Cessange se fera par un nouveau boulevard urbain prenant son départ à l'extrémité du boulevard de Merl, c'est-à-dire à la hauteur du nouvel échangeur A4 resp. aux abords de la nouvelle gare périphérique de Cessange (voir aussi chapitre 6.3.2.5, étude de trafic Cloche d'Or).

Ainsi, le nouveau boulevard contournera le quartier résidentiel de Cessange à l'Ouest d'où seulement deux accès seront prévus vers la localité afin de limiter le trafic de transit par le quartier de Cessange à un strict minimum. Reste à souligner que le contournement de Cessange ainsi que ces 2 accès deviendront absolument nécessaires pour évacuer au futur le trafic des résidents. Notons dans ce contexte que les potentialités de développement esquissées pour Cessange permettent une croissance du nombre d'habitants jusqu'à un facteur multiplicateur de 5 par rapport à la situation actuelle.

Au sud, ce boulevard périphérique se raccorde entre Leudelange et Cloche d'Or à la route nationale N4 par un giratoire pour rejoindre le site de la Cloche d'Or à l'ouest et la Zone Industrielle resp. la localité de Leudelange à l'est.

Une étude de faisabilité sommaire du boulevard périphérique de Cessange a dégagé les caractéristiques suivantes:

- 2 raccords du quartier résidentiel de Cessange au nouveau boulevard périphérique
- suppression des accès actuels "rue de Leudelange/CR178" et "rue de Bouillon"
- échangeur A4: giratoire dénivelé (avec raccordement direct à la nouvelle gare périphérique de Cessange)
- compatibilité avec l'étude de tracé de la nouvelle ligne ferroviaire Esch/Alzette - Luxembourg

6.3.2.5 *Le boulevard Cloche d'Or*Etude de trafic Cloche d'Or**projet**

6.9

En vue de l'extension Sud-Ouest de la Ville de Luxembourg, une étude de trafic visant un concept global en matière de circulation pour la partie Cloche d'Or / Gasperich / Cessange (un concept intégré qui tient à la fois compte des volets trafic individuel motorisé, transport en commun et trafic non motorisé) a été effectué par le Ministère des Travaux Publics en collaboration avec le Ministère des Transports et la Ville de Luxembourg.

Afin d'évacuer au futur le trafic aux accès de/vers le nouveau pôle de développement Cloche d'Or/Gasperich où suivant le PAG en vigueur jusque 30.000 places de travail supplémentaires pourraient se développer, l'étude de trafic a fait ressortir le réseau routier futur suivant :

■ Cloche d'Or:

- nouvelle liaison directe entre le giratoire projeté "Kockelscheuer/N4" et le giratoire "Gluck/B3 (voir projet 6.9)
- nouveau carrefour central sous forme d'un carrefour classique et réglé avec des feux de signalisation dans la rue Raiffeisen (CR231)
- raccord direct de la Z.I. Gasperich à la rue Raiffeisen
- réorganisation resp. suppression partielle de l'échangeur "Centre Douanier" (pour garantir un accès facile de/vers l'autoroute tout en respectant que les relations actuelles)
- nouveau giratoire projeté sur le CR231 à la hauteur du Centre Douanier
- réorganisation fondamentale du gabarit de la rue Raiffeisen/CR231 reliant le giratoire "Gamm Vert" au giratoire "Howald"

■ Cessange:

- contournement de Cessange (voir projet 6.8)
- réorganisation et reclassement du réseau routier étatique à l'intérieur du quartier résidentiel
- suppression des raccords rue de Leudelange, rue de Bouillon pour le trafic routier

■ Gasperich

- boulevard extérieur de Gasperich entre la Z.I.Gasperich et la rue de la Déportation (projet non repris dans le Papier Stratégique car cette n'assume que des fonctions purement locales)
- séparation rigide entre le quartier résidentiel de Gasperich et la Z.I.Gasperich (= suppression des raccords rue Gluck, entre le quartier et le giratoire / rue Christoph Colomb et rue Ludwig van Beethoven) pour le trafic routier
- réorganisation et reclassement du réseau primaire à l'intérieur du quartier résidentiel.

En comparant le réseau routier futur proposé selon l'étude de trafic avec les couloirs déjà prévus dans le PGA de la Ville de Luxembourg, le principe de 3 des 4 projets routiers recommandés dans l'étude de trafic est déjà inscrit dans le PGA dit "Plan Joly". Il s'agit notamment:

- de la zone d'extension de la Cloche d'Or (avec couloirs réservés pour un réseau routier futur, voir projet 6.9)
- du boulevard extérieur de Gasperich
- du boulevard de Merl entre l'autoroute A4 et Helfenterbruck/N5 (voir projet 6.6)

Juste l'idée d'un contournement de Cessange (voir 6.8) n'existe pas dans le "Plan Joly".

Au niveau du transport en commun, l'idée maîtresse pour la desserte future des zones d'extension potentielles au sud-ouest de la capitale est basée sur les nouvelles gares périphériques de Cessange et de Howald ainsi que sur les 3 projets ferroviaires tangents au périmètre d'études (mise à double voie de la ligne Pétange-Luxembourg, nouvelle ligne directe Esch/Alzette-Luxembourg, nouvelle ligne Bettembourg-Luxembourg).

La nouvelle gare périphérique de Cessange servira de plate-forme d'échange entre les trains pénétrant vers la capitale sur ces voies ferrées et un réseau de couloirs pour bus tracés tangentiellement et desservant les différentes zones d'activités. Pour desservir les potentialités existantes/futures à Strassen/Bertrange à partir de la gare de Cessange, on recourra également au boulevard de Merl.

carte

18

page 45

Dans cet ordre d'idées, les études en cours pour l'aménagement d'un grand giratoire à Helfenterbruck prévoient p.ex. des mesures favorisant la circulation des bus (voies bus, etc).

Vu le rôle important du transport en commun dans le cadre du développement de la périphérie Sud-Ouest de la Ville de Luxembourg, les deux nouveaux axes dorsaux "rue Raiffeisen" et "bd.Cloche d'Or" seront munis de voies bus séparées. Aux carrefours réglés par des feux de signalisation, les autobus seront traités prioritairement.

Les nouvelles gares périphériques, les parkings de dissuasion (P&R Kockelscheuer, P&R Sud, etc.) ainsi que les nouvelles voies bus au Sud-Ouest de la Capitale seront les garants d'un transport en commun efficace et attractif au-delà des quartiers Cloche d'Or, Cessange et Gasperich.

Reste à noter que les gabarits du réseau routier futur esquissé pour la partie Cloche d'Or (resp. les couloirs y relatifs à réserver dans les PAP) prévoient également des espaces sur site propre pour le trafic non motorisé (pistes cyclables, chemins piétonniers).

Boulevard Cloche d'Or

L'organisation du trafic au sein de la zone d'extension de la Cloche d'Or (les deux boulevards urbains "rue Raiffeisen" et "bd. Cloche d'Or") se fera sur deux voies de circulation par direction pour le trafic individuel motorisé. En plus, une voie de desserte latérale est prévue le long du boulevard "rue Raiffeisen" afin de faciliter les accès aux terrains privés.

L'organisation du trafic à l'intérieur de la zone d'extension de la Cloche d'Or sur les deux boulevards se fera sur deux voies de circulation par direction pour le trafic individuel motorisé. En plus, une voie de desserte latérale est prévue le long du boulevard « rue Raiffeisen » afin de faciliter les accès aux terrains privés.

Des voies bus latérales resp. centrales bidirectionnelles seront évidemment prévues sur les deux axes principaux.

Concernant la rue Raiffeisen/CR231, des voies bus latérales (voie séparée intégrée dans la bande de desserte latérale) seront prolongées en principe dans les deux sens le long de la rue d'Esch et à travers le quartier de Cessange (rue Verte) afin d'offrir des couloirs bus continus entre les gares périphériques projetées de Howald et de Cessange. La fonction primaire de ce couloir réservé aux autobus ne sera pas de garantir une navette entre les deux gares périphériques, mais d'intégrer ces deux points d'échanges bus/train dans une réorganisation régionale de l'offre actuelle des bus.

Sur le boulevard Cloche d'Or les voies bus centrales seront prolongées jusqu'au giratoire Kockelscheuer projeté.

Reste à noter que la Croix de Gasperich et surtout les bretelles en relation avec la sortie Howald / Centre Douanier seront réorganisées et réaménagées afin de garantir un accès facile de/vers l'autoroute tout en respectant que, conjointement avec le réseau routier projeté à la Cloche d'Or, toutes les relations actuelles restent possibles.

Un premier objectif de cette nouvelle voirie projetée dans la périphérie Ouest de la Capitale est de contribuer à assurer une desserte optimale pour l'ensemble des zones d'activités situées dans ce cordon sud-ouest de la capitale par des moyens du transport en commun, et l'objectif secondaire est de profiter de cette nouvelle artère pour y drainer la partie du trafic individuel motorisé approchant ces zones et de contribuer ainsi à dégager les zones résidentielles de la périphérie ouest de la capitale de tout trafic de transit.

Rappelons que les études concernant cette nouvelle infrastructure de transport multimodale ont été placées sous la responsabilité d'un groupe de travail dont font partie les ministères des Travaux Publics et des Transports ainsi que la Ville de Luxembourg. L'opportunité des différentes liaisons tout comme le tracé des routes à l'intérieur des zones ont été analysés par le modèle de trafic CMT (Cellule Modèle Trafic) opéré sous la responsabilité de ces mêmes trois autorités.

6.3.2.6 *Le nouvel accès SIDOR (A4/CR169-A4/N4)*

projet

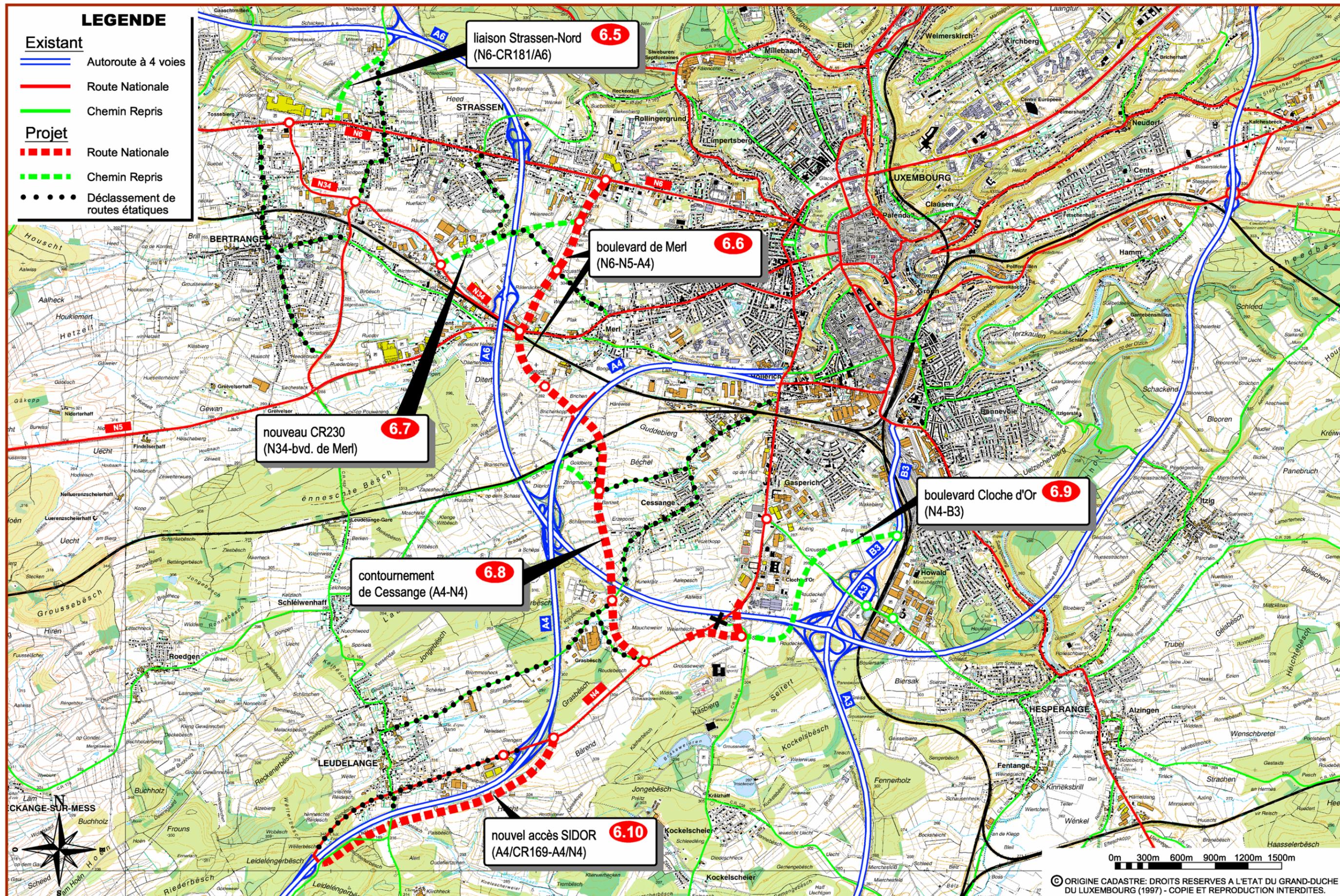
6.10

Une étude de trafic récente a fait ressortir que la partie dominante du trafic dans Leudelange est composée de trafic de transit, d'où la nécessité d'une réduction de ce dernier. L'aménagement géographique et en particulier l'aménagement routier nécessitant une bonne cohérence globale, la restructuration du réseau routier dans la commune de Leudelange va de paire avec la conception du boulevard de Cessange et du boulevard de Merl (voir projets 6.8 resp. 6.6)

La restructuration du réseau routier étatique à Leudelange est basée en grande ligne sur la conception d'un nouvel accès vers SIDOR dans le contexte de l'extension du site SIDOR, c'est-à-dire une nouvelle liaison CR 169/A4/N4. Cette liaison permettra la canalisation du trafic transversal en direction de la Ville de Luxembourg et cela sans passer par les zones d'habitation de Leudelange.

Afin d'intégrer tous les projets d'infrastructures futures en relation avec Leudelange, il est nécessaire de considérer également l'optique de la construction d'une nouvelle ligne ferroviaire directe Esch-Luxembourg, impliquant la création d'une gare à Leudelange,

La création de ce nouvel accès SIDOR permet la fermeture du CR163 de provenance Bettembourg à l'entrée vers Leudelange combinée à un apaisement de trafic y relatif de la rue de Bettembourg à Leudelange. De plus un aménagement approprié du nouvel accès SIDOR permet de bannir tout trafic clandestin de la localité de Leudelange sans pour autant écarter la localité de Leudelange des artères importantes l'entourant.



Carte 18: Le réseau routier futur au Sud-Ouest de la Capitale

6.4 La partie Sud du pays

carte

19

page 47

6.4.1 Le plan directeur d'Esch/Alzette – Schifflange issu de l'étude de trafic

La situation d'Esch/Alzette

Grâce à la loi sur le reclassement de la voirie du 22 décembre 1995 prévoyant la cession à la Ville d'Esch/Alzette de deux routes étatiques traversant en forme de croix les anciens quartiers de la ville (la N4 et le CR168) et la reprise par l'Etat de la seule route contournant le centre par le Nord (boulevard Grande-Duchesse Charlotte), la hiérarchie du réseau routier de la Ville d'Esch a gagné en cohérence et en clarté.

La métropole du bassin minier dispose d'un anneau de contournement complet entourant les anciens quartiers de la ville auquel se connecte la N31 en provenance de Kayl, la N4 en direction de Luxembourg ainsi qu'une série de routes radiales s'avancant jusqu'à l'autoroute d'Esch. Le petit contournement reliant la Terre-Rouge via le viaduc des CFL et la Forêt du Clair-Chêne au giratoire de Raemerich suit son chemin le long du site sidérurgique d'ARCELOR à la lisière Est de la Ville.

Le petit contournement, construit à l'époque comme une première branche d'une liaison transfrontalière régionale, part de cet anneau au rond-point Clair-Chêne, longe le viaduc des CFL et se termine sur le rond-point Terre-Rouge, d'où par une branche partant en direction d'Audun-le-Tiche [D16] se déroule le trafic transfrontalier local et par lequel la lentille de Terre Rouge peut être raccordée.

Sur la section de la route N31 passant près de la gare d'Esch/Alzette, l'anneau précité sera ouvert et aménagé de façon plus accueillante par la mise en place de mesures d'apaisement suffisamment conséquentes pour reliair de nouveau la vieille ville d'Esch à la gare des chemins de fer complétée par une nouvelle gare routière et aux zones de récréation situées derrière des voies ferrées. Le trafic en direction des quartiers Est de la Ville sera dévié par les boucles Ouest et Nord de cet anneau sur le petit contournement qui, dégagé du trafic transitaire des frontaliers français transféré sur la nouvelle liaison de Micheville, dispose de capacités libres suffisantes.

La partie du trafic approchant par la N31 en provenance de Kayl, qui n'a pas la Ville d'Esch comme destination, empruntera la N4 (route de Luxembourg) pour rejoindre l'autoroute A4.

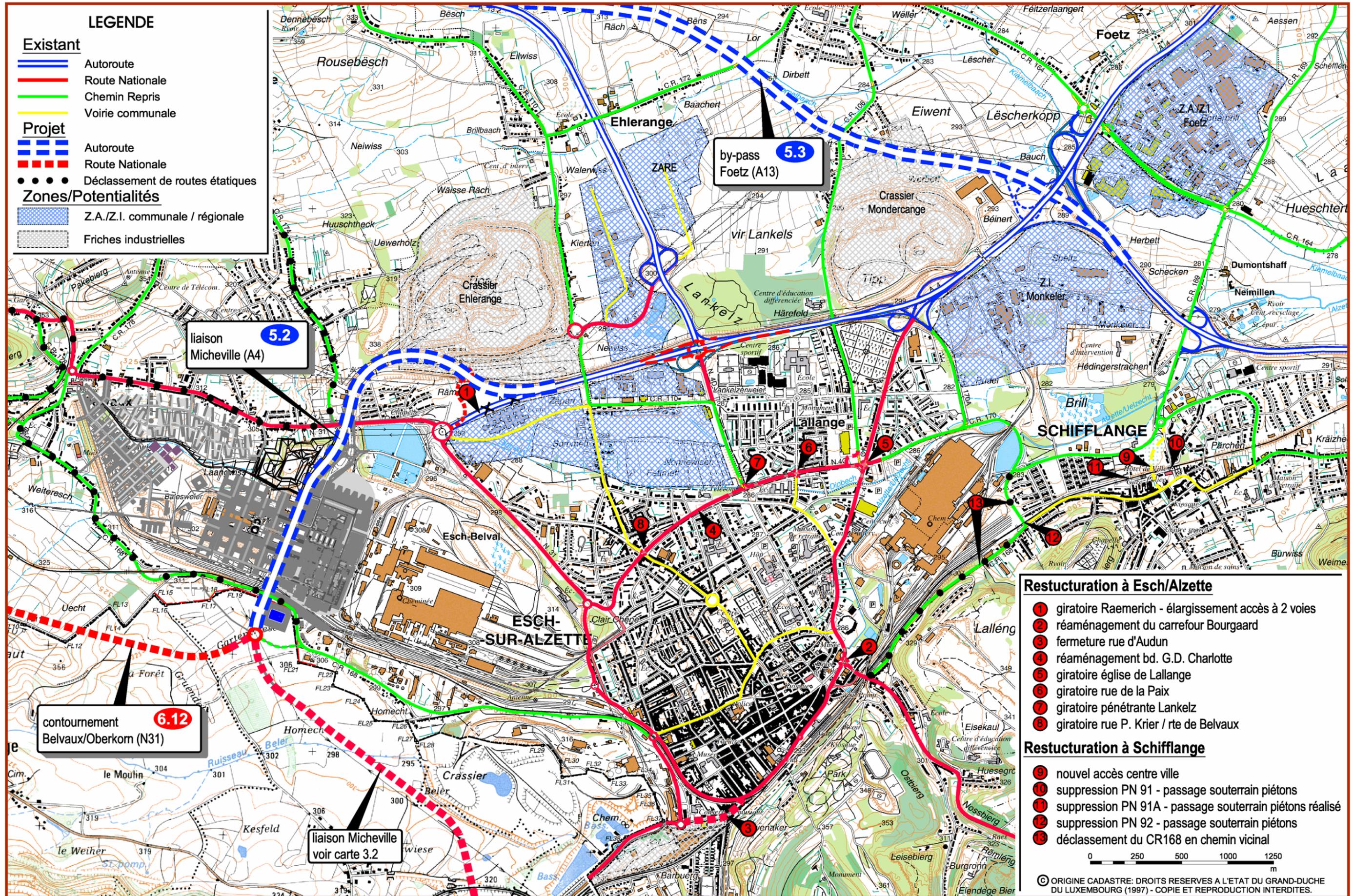
Pour ancrer les principes de cette nouvelle organisation de la circulation dans la métropole du bassin minier, l'Administration des Ponts et Chaussées dressera un plan directeur de l'ensemble de la voie étatique sur le territoire de la ville qui sera inscrit dans le PAG de la commune. Une première ébauche de ce plan directeur est reprise à la carte 20.

La situation à Schifflange

Le problème principal de la localité de Schifflange est sa séparation en deux parties par la voie ferrée. Une étude de trafic réalisée par l'Administration des Ponts et Chaussées a montré qu'un flux de trafic insignifiant cherche à traverser Schifflange pour rejoindre la Collectrice du Sud ou pour se rendre aux magasins de la zone d'activités du Botterbrill à Foetz.

Cette situation est certainement attribuable en partie aux difficultés actuelles de franchir les voies ferrées aux passages à niveau équipés de barrières. Il faut donc veiller à ne pas créer une nouvelle demande lors de l'élimination de ces passages à niveau par la construction de passages dénivelés.

Après concertation, les parties concernées (Ponts et Chaussées, CFL, Commune) sont tombées d'accord à fermer la barrière sur le CR168 sans rétablir la communication par un ouvrage d'art et de ne réaliser qu'un seul passage souterrain sous les voies ferrées dans le seul but de nouer ensemble les deux parties de la localité de Schifflange. Pour épargner aux résidents des détours trop importants, l'implantation de cet ouvrage devrait se trouver en zone centrale plutôt qu'à la périphérie de l'agglomération.



Carte 19: Le plan directeur d'Esch/Alzette et de Schiffflange

carte 6.4.2 Les projets routiers dans le Sud du pays

20

page 49

6.4.2.1 La pénétrante de Differdange (N32)

projet

6.11

Entre Biff et Esch/Alzette, la Collectrice du Sud, inscrite dans un paysage fortement urbanisé, accuse des paramètres géométriques moins confortables qu'une autoroute traditionnelle. Sur ce tronçon la vitesse est limitée à 90 km/h.

La perte d'attractivité (pour le trafic régional) due à l'ouverture de cette autoroute au trafic international (voir chapitres 3 et 5, projets 5.1: liaison Sélange) exige la réalisation d'une nouvelle route de rechange de rang élevé (route nationale) entre les ronds-points de Biff et de Raemerich, tracée de préférence en dehors des zones d'agglomération et, aux endroits où cela s'avère être impossible, équipée de dispositifs de protection efficaces contre toutes nuisances. La principale route radiale, à savoir la N32 dite pénétrante de Differdange, doit être prolongée par-dessus les terrains d'ARCELOR, (liaison rue Woïwer-rue Emile Mark) pour être raccordée au contournement de Differdange qui fera partie intégrante de cette nouvelle route de rang élevé.

6.4.2.2 Le contournement de Belvaux/Oberkorn (N31)

projet

6.12

La pièce médiane de cette nouvelle route d'échange de rang élevé citée ci-dessus sera le contournement de Differdange qui, en profitant d'une assise délaissée d'anciennes voies ferrées d'ARCELOR, pourra être prolongée vers le Nord pour rejoindre la N31 en direction de Biff (voir projet 6.13). Au Sud il faudra trouver un passage par Oberkorn (aux abords du centre sportif), passer sous les voies CFL pour traverser le Ronnebiert sur une ancienne route interne des Usines ARCELOR et longer la frontière française pour rejoindre la nouvelle liaison de Micheville assurant la liaison entre la région française et le réseau autoroutier luxembourgeois.

La dernière partie de ce projet d'ensemble, à savoir le contournement sud des localités de Oberkorn et de Belvaux, décrit une grande boucle passant par le site du Ronnebiert. Cette solution, profitant certes sur plus d'un kilomètre de longueur de l'assise d'une ancienne route industrielle sur ce site antérieurement exploité par l'ARBED, trouve sa justification principale dans le fait de passer à proximité directe du site de « Kiemerschen », ancienne minière prévue de servir comme décharge et d'être remblayée par des matériaux inertes non réutilisables.

Comme le projet de cette décharge a entre-temps été abandonné, la question d'une solution alternative peut être posée.

D'emblée il y a lieu de préciser que le problème de l'organisation de la circulation dans cette banane d'urbanisation s'étendant le long de la frontière franco-luxembourgeoise entre Rodange/Pétange et Belvaux/Esch-sur-Alzette peut tout aussi bien se faire par des boulevards urbains que par une série de voies de contournement. Dans la première occurrence, il faut cependant concevoir ce boulevard de manière à offrir des espaces à tous les modes de transports, c'est-à-dire tant au transport individuel qu'aux transports publics, sans oublier les cyclistes et les piétons.

Une solution alternative pour la partie entre Differdange et Esch/Alzette, comportant sur une partie un boulevard urbain tracé à proximité directe des zones résidentielles, pourrait être le projet représenté en variante dans la fenêtre en haut à droite de la carte 19.

Cette variante reprend l'ancienne idée d'une route de liaison entre la N32 à Soleuvre (dite pénétrante de Differdange) et la N31 à Belvaux, liaison faisant partie du « plan directeur des contournements de localités » approuvé par le Conseil de Gouvernement dans sa séance du 3 octobre 1997 et y figurant sous le N° 22 (voir carte 21). A l'entrée de Belvaux, cette nouvelle jonction emprunte l'emprise de l'assise délaissée et abaissée au niveau du terrain environnant des voies de chemins de fer (assise libérée après la réalisation du module W1 du concept « Mobilité.lu ») pour traverser en boulevard urbain la périphérie sud-ouest de cette localité et de se raccorder, tout comme c'était le cas pour le projet initial, au grand giratoire projeté au sud du site de Belval/Ouest comme point d'aboutissement de la partie luxembourgeoise de la liaison Micheville.

6.4.2.3 Le contournement de Niederkorn (N31) et la déviation du CR175

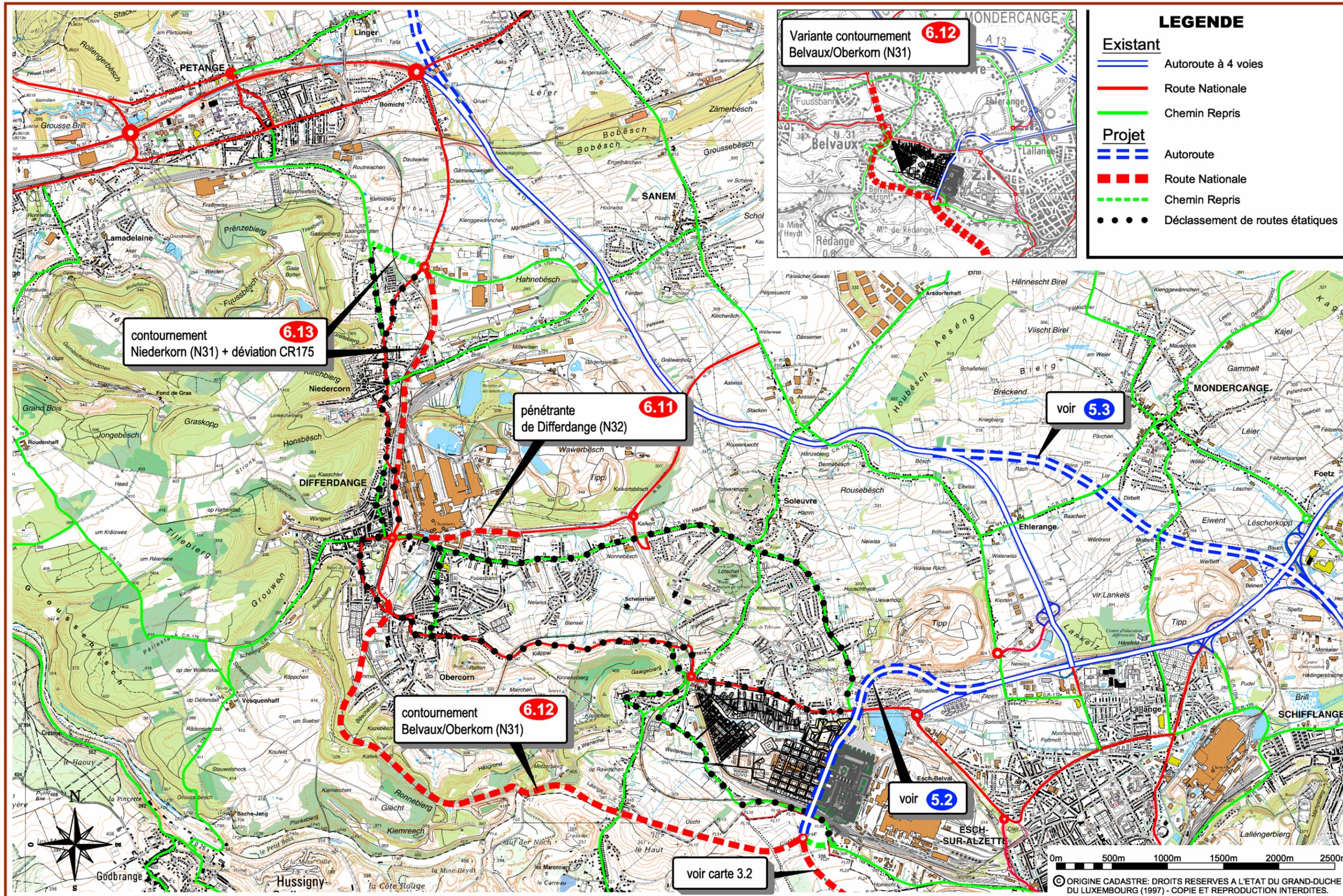
projet

6.13

Un dernier élément de la nouvelle route d'échange de rang élevé reliant les giratoires de Biff et de Raemerich consiste dans le prolongement du contournement de Differdange le long de la localité de Niederkorn jusqu'à la hauteur de la Z.I. Hahneboesch/N31/CR175.

Le giratoire projeté à cet endroit comprendra 5 bras, dont un bras sera réservé à une option future, c'est-à-dire la déviation du CR175 en direction de Pétange. Une telle déviation permettrait un reclassement en hiérarchie fondamental de la N31 et du CR175 au centre de Niederkorn.

Notons encore que le contournement de Niederkorn pourrait emprunter partiellement de l'emprise de l'assise des voies ferrées délibérées à la hauteur de l'ancienne Gare de Differdange (voies ferrées délibérées dans le cadre de l'embranchement unique ARCELOR/CFL).

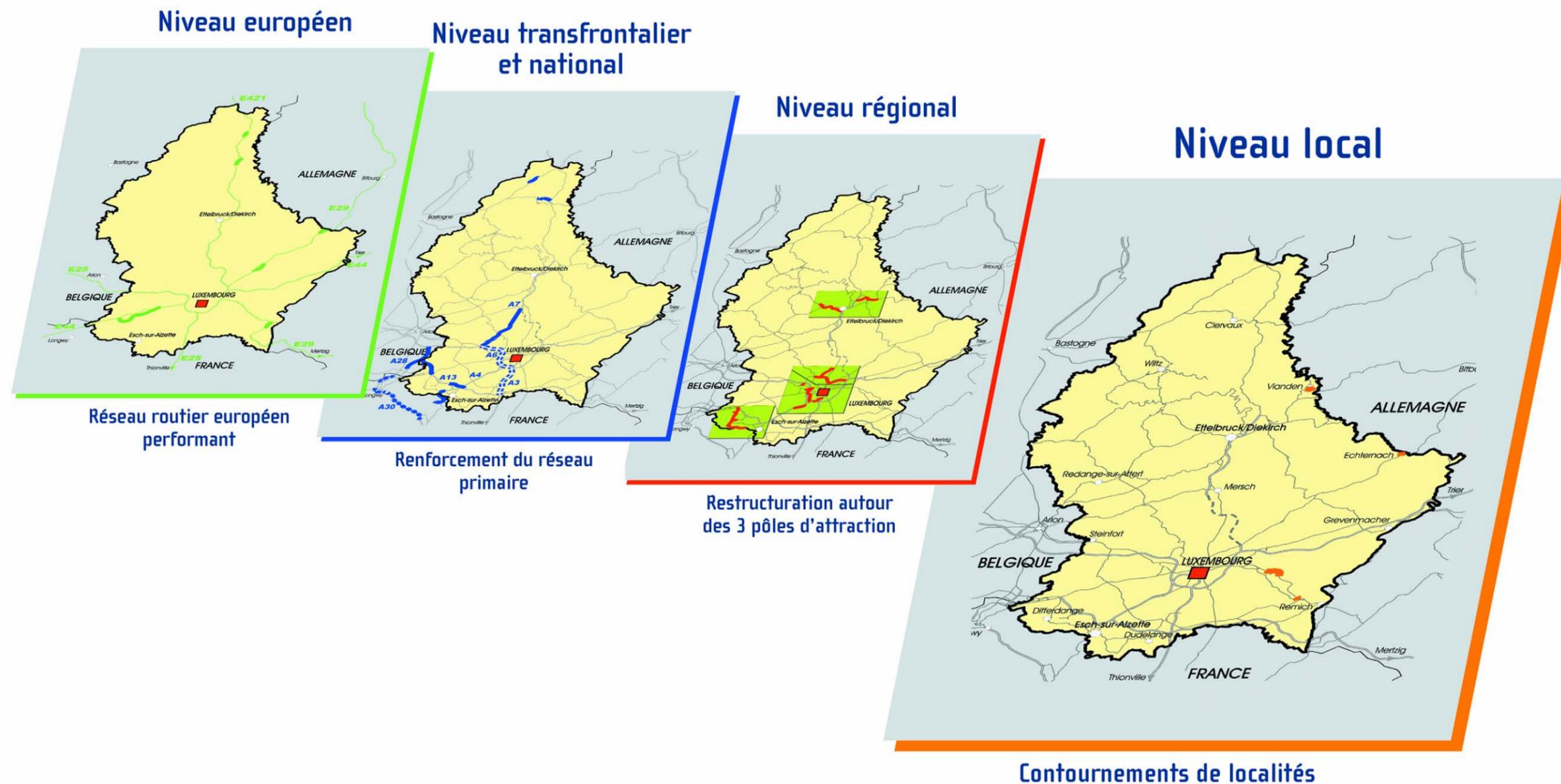


Carte 20: Le réseau routier futur dans le Sud du pays

© ORIGINE CADASTRE: DROITS RESERVES A L'ETAT DU GRAND-DUCHE DU LUXEMBOURG (1997) - COPIE ET REPRODUCTION INTERDITES.

Chapitre 7

Les contournements de localités



7.1 La politique sur l'établissement de contournements de localités

7.2 Les contournements de localités

7° LES CONTOURNEMENTS DE LOCALITÉS

7.1 La politique sur l'établissement de contournements de localités

Depuis les origines de la civilisation l'homme est venu s'installer en bordure des grandes voies de communication et préférentiellement à leurs points d'intersection. Ainsi se sont créées au fil des siècles des agglomérations axées autour des routes et tirant leurs avantages du trafic les traversant.

Dans les temps modernes par contre les nuisances engendrées par une circulation toujours croissante l'emportent sur les avantages liés aux infrastructures et les résidents souffrent d'une perte de qualité de vie marquée par les bruits de roulement, la concentration des gaz d'échappement et les problèmes de sécurité. Paradoxalement les routes de l'Etat n'ont rien perdu de leur attrait et l'urbanisation progresse toujours, souvent sous forme tentaculaire, le long des grandes routes.

Dans les années quatre-vingts, l'outil universel pour la solution de ces problèmes semblait être l'apaisement de la circulation sur les grandes routes traversant les agglomérations.

La littérature spécialisée de l'époque offrait une panoplie de moyens d'action, allant de la construction d'îlots de verdure latéraux ou médians à l'application de revêtements de couleur contraste, de la mise en place de plages de pavés jusqu'à l'aménagement de passages pour piétons en surélévation ou de ralentisseurs en forme de dos d'âne.

Malheureusement, les projeteurs de l'époque pionnière ont parfois perdu le sens des réalités et modéré à outrance jusqu'à en venir à chicaner les usagers de la route. Certaines mesures, destinées à améliorer la sécurité et la qualité de vie des riverains, ont provoqué le contraire, comme l'emploi de pavés dégageant des bruits de circulation et accusant de moins bonnes conditions de rugosité que la chaussée environnante.

Ainsi, il est très vite apparu que l'apaisement n'est pas cet instrument universel pour résoudre les problèmes de circulation à l'intérieur des agglomérations, mais qu'il fallait prendre en considération l'importance des routes et les fonctions qu'elles doivent assurer au niveau local intercommunal ou régional avant de pratiquer un apaisement trop conséquent.

Pour juger de la nécessité d'une route dans une agglomération, il faut prendre en considération la fonction que doit exercer cette route. Pour les routes nationales, destinées à véhiculer le trafic sur de longues distances, les interférences avec le trafic local sont plutôt faibles, alors que pour les chemins repris appelés à assurer la liaison entre les localités et à acheminer le trafic vers les grands axes, la traversée des localités est nécessaire. Pour la première catégorie de route les problèmes de coexistence du trafic avec les fonctions de l'habitat se laissent résoudre par la construction d'une voie de contournement, alors que pour la deuxième catégorie des mesures d'apaisement adéquates sont à envisager, c'est-à-dire qu'il y a lieu de :

- combattre l'effet de séparation des traversées par une réduction sensible des espaces réservés à la circulation routière et par un choix judicieux des formes de carrefour ;
- s'opposer aux excès de vitesse par des mesures adéquates, telles que la construction d'îlots de verdure avec des arbres haute tige limitant le champ de vision des automobilistes et l'abolition de tout élément de guidage superflu ;
- faciliter les activités commerciales et de récréation sur les zones attenantes aux chaussées tout en offrant un nombre suffisant de places de stationnement.

Comme déjà dit plus haut un apaisement trop conséquent des routes nationales traversant les centres d'une agglomération peut être incompatible avec les fonctions que doit assurer cette artère dans l'organisation de la circulation sur le plan régional et la seule solution pour répondre aux problèmes de coexistence entre les résidents et les usagers de la route consiste en la construction d'une voie de contournement.

En effet l'objectif primaire d'un contournement de localité est de séparer les fonctions qui ne se laissent plus concilier sur un même tracé en construisant pour le trafic transitaire une nouvelle voie contournant les zones habitées et en transformant l'ancienne traversée de localité pour en faire une route paisible favorisant l'habitat ou le commerce local.

L'art d'un bon projet de contournement consiste en la réalisation d'une nouvelle route garantissant un confort et une sécurité de roulement durable et présentant, pour être acceptée par les usagers de la route, un plus grand attrait que l'ancienne traversée qui à cette fin doit être apaisée de façon conséquente pour dissuader les automobilistes à y passer en passage dérobé et pour améliorer les conditions de vie des résidents.

Ainsi, un des outils primaires pour une modération de la circulation sur les tronçons contournés/délestés consiste dans la redistribution de l'espace routier parmi les différents utilisateurs. Pour le trafic roulant, il suffit d'avoir une seule voie pour chaque sens de circulation ; l'espace libéré par ce rétrécissement des zones attribuées au trafic individuel motorisé peut être mis au profit des résidents pour le stationnement, pour l'aménagement de voies cyclables, pour l'élargissement des trottoirs ou pour le développement des activités commerciales ou de récréation. La mise en place d'arbres de haute tige dans les agglomérations est un autre instrument d'apaisement efficace, incitant les automobilistes à baisser intuitivement de vitesse en limitant leur champ de vision lointain sans cependant porter entrave aux bonnes conditions de visibilité sur le trafic de proximité.

7.2 Les contournements de localités

carte
21
page 52

7.2.1 Le relevé des projets du Plan Directeur « Contournements de localités » (1997)

La mise en place du groupe de travail « contournements des localités » remonte à une décision commune prise le 25 octobre 1994 par le Ministre de l'Aménagement du Territoire et le Ministre des Travaux Publics en vue de fixer rapidement le tracé définitif des contournements de sorte à ce qu'ils puissent être inscrits dans les PAG des communes respectives et de réserver de cette façon les droits du sol.

Le groupe était composé de représentants du Ministère de l'Aménagement du Territoire, du Ministère des Travaux Publics, de l'Administration des Ponts et Chaussées, du Ministère de l'Environnement et du Ministère de l'Intérieur. Le Ministère de l'Aménagement du Territoire a fait fonction de ministère-pilote et il a présidé les travaux du groupe de travail.

La mission du groupe de travail consistait à établir un plan d'ensemble dans le cadre de la politique générale de l'aménagement du territoire. Il était par ailleurs invité à examiner sur base de ce document les projets individuels de contournements et de communiquer ses prises de position aux autorités compétentes.

En date du 3 octobre 1997 le Conseil de Gouvernement a adopté un projet de plan directeur regroupant 24 projets de contournements. L'objectif principal de ce plan directeur, élaboré par un groupe de travail interministériel était la réservation des droits du sol dans des couloirs d'étude, soit en application de la loi du 12 juin 1937, soit par la réalisation de plans d'aménagement partiel suivant la loi du 20 mars 1974.

Parmi les 24 projets retenus en 1997, deux sont déjà en service à savoir le contournement sud de Bridel (n°15) et le petit contournement d'Esch/Alzette LOT 1 (n° 21). Trois autres contournements sont en cours de réalisation, à savoir le contournement de Sandweiler (n° 10), le contournement de Bous LOT 1 (n°11) et la liaison N5/N6 Bertrange/Strassen LOT 1 (n° 17).

En ce qui concerne les 19 contournements, 17 de ces 19 projets de contournements restants sont repris dans le présent Papier Stratégique et ce dans leur contexte respectif.

Seul deux projets de routes ne sont plus traités dans ce document, ceci en raison des nouvelles connaissances recueillies pendant les dernières années et/ou grâce à de nouvelles conceptions rendant ces projets moins importants.

Il s'agit du contournement de Biver (n° 19), où la problématique a été partiellement résolue par la suppression du passage à niveau et du contournement d'Alzingen (n° 16) devenu obsolète suite à un concept plus global et plus cohérent du réseau routier autour de la capitale.

La carte ci-contre représente les 24 projets de contournements de localités retenus par le Plan Directeur de 1997.



Carte 21: Le plan directeur contournements de localités 1997

carte **7.2.2 Le relevé des projets résultant du Papier Stratégique "route2020.lu" sur le réseau routier étatique**

22 Les projets traités dans le Papier Stratégique "route2020.lu" ayant pour unique fonction le contournement ponctuel d'une localité, sont au nombre de quatre, dont deux qui sont en étroite liaison avec d'autres projets situés dans un contexte européen, à savoir les projets du contournement de Bous et celui d'Echternach (voir chapitre 2 : Le réseau routier européen). Il s'agit notamment :

projet **7.1** **7.2.2.1 Le contournement de Vianden**
Le contournement de Vianden est en fait une voie de délestage destinée à libérer du trafic transitaire et à transformer en zone pédestre l'actuelle route nationale N10 traversant le centre historique de cette localité à vocation touristique.

projet **7.2** **7.2.2.2 La voie Charly à Echternach (N10/N11)**
La voie « Charly » à Echternach servira dans une première étape, c'est-à-dire avant la réalisation du grand tunnel sous le monticule de « Ierelchen », à assurer la continuité de la route européenne E29 en reliant le tunnel de la N10 aboutissant sur la Place de la Gare à la N11 à l'ouest du centre de l'agglomération (voir aussi chapitres 3.2.2.3 resp. projet 3.3).

projet **7.3** **7.2.2.3 La contournement d'Oetrange (N28) et de Bous (E29/N2-N28) Lot2**
Avec le lot II du Contournement de Bous faisant la liaison entre la première partie du contournement implantée sur le tracé de la N2/E29 et la N28, le contournement de Oetrange supportant la N28 sur un tracé non connecté au CR132 et la branche est du contournement de Sandweiler raccordant de nouveau la N28 à la N2/E29, sera réalisé un tracé certes limité au trafic > 3,5 to mais présentant l'avantage de relier la région sud-est du pays à la capitale sans traverser une seule agglomération. Par la non-connexion de cette nouvelle artère au CR132 entre Moutfort – Oetrange – Schrassig – Schuttrange – Munsbach et Niederanven, on cherche à dissuader les usagers de la route à emprunter ce chemin repris traversant sur près de 4,5 km que des zones urbanisées pour rejoindre la A1 à Munsbach et à les inciter à rester sur la N28 pour rejoindre le boulevard périphérique par l'échangeur de Irrgarten et de bénéficier ainsi d'un passage souterrain pour accéder plus facilement au Plateau de Kirchberg.

projet **7.4** **7.2.2.4 Le contournement de Betzdorf**
Le seul objectif du Contournement de Betzdorf est de réaliser une liaison entre la N1 et le site de la zone d'activités à vocation audiovisuelle (SES) tracée à l'écart de toute agglomération.

Reste à préciser qu'un contournement de localité va toujours ensemble avec un déclassement en hiérarchie des tronçons routiers contournés/délestés. En plus, ce déclassement en hiérarchie sera mis en évidence par une réorganisation des gabarits de tronçons routiers délestés. Face à l'objectif politique d'un Modal Split 25/75, cette réorganisation des gabarits des traversées de localités privilégie davantage les transports publics resp. les piétons/cyclistes et évite par-là d'offrir des capacités surdimensionnées au trafic individuel motorisé. C'est dans cet ordre d'idées que l'Administration des Ponts et Chaussées recherche à déclasser un maximum de routes étatiques dans le cadre d'un projet de contournement et de les transférer le cas échéant dans le patrimoine communal. Le changement du statut de ces routes permet alors aux communes d'y pratiquer un apaisement plus conséquent que celui autorisé pour une route d'Etat.

La carte 22 reprend la vue d'ensemble des projets de contournements de localités résultant du Papier Stratégique "route2020.lu".



Carte 22: La vue d'ensemble des projets de contournements de localités résultant du Papier Stratégique

Chapitre 8

Interaction Concept Mobilité - IVL - Papier Stratégique

- 8.1 Le Concept Mobilité 2002 (le rapport du groupe de travail interministériel)
- 8.2 L'IVL (Integratives Verkehrs - und Landesentwicklungskonzept)
- 8.3 Le Papier Stratégique du réseau routier étatique

8° INTERACTIONS CONCEPT MOBILITÉ - IVL - PAPIER STRATEGIQUE "route2020.lu"

8.1 Le Concept Mobilité 2002

carte

23

page 55

Le concept de mobilité est le résultat du groupe de travail interministériel « mobilité » qui avait pour objectif l'élaboration d'un concept intégré pour l'évolution future des transports ; un concept intégré qui soit en concordance avec la politique du développement durable et du développement territorial.

Le rapport intermédiaire de janvier 2002 cité ci-après avait comme but d'informer le Conseil de Gouvernement sur l'état d'avancement des travaux réalisés par le groupe de travail « mobilité ». Ainsi, le rapport contient des suggestions en vue de garantir une amélioration à long terme des conditions de mobilité au Luxembourg dans le cadre d'une approche intégrée Transports, Travaux publics, Environnement et Aménagement du Territoire resp. en vue de réaliser à court terme des mesures d'urgence indispensables pour éviter une dégradation de la situation actuelle.

Le concept tient compte des projets et planification en cours en 2002 ainsi que des mesures qui en découlent pour répondre aux différents modes de transport (la route, le rail, les voies navigables, les pistes cyclables et les relations aériennes) resp. au transport de personnes et au transport de marchandises.

Le groupe de travail « mobilité » s'est rallié dans l'élaboration du Concept Mobilité 2002 à la vision en matière de transports du programme directeur de l'aménagement du territoire :

Développer une infrastructure et une organisation des transports qui réduisent les nuisances écologiques, qui garantissent une accessibilité équitable et qui soutiennent la mise en place d'une structure urbaine correspondant aux exigences du développement durable.

Les trois objectifs principaux poursuivis par le Concept Mobilité 2002 sont :

- diminuer les nuisances par une réduction du trafic
- transférer le trafic sur des modes de transports respectueux de l'environnement humain et naturel
- assurer et améliorer l'accessibilité de toutes les localisations

Afin de mieux prendre en compte les problématiques en rapport avec le secteur des transports dans le but de poursuivre et concrétiser le concept mobilité 2002, plusieurs projets sont à mettre en œuvre :

- le plan sectoriel transports (voir chapitres 1 et 9)
- le concept intégré du développement spatial et des transports (voir chapitre 8.2, IVL)

Il va de soi, que l'élaboration de tels projets nécessite un temps conséquent, mais que pendant la période de transition (le temps nécessaire à la mise en place du plan sectoriel et de l'IVL), la continuité des projets en relation avec les transports soit assurée.

Des mesures d'urgences ont ainsi été adoptées et des projets sur les transports ont été retenus pour le réseau routier, le réseau ferroviaire et pour la gestion du trafic resp. pour l'organisation des transports en commun.

Les éléments du réseau routier ont été regroupés en trois grandes catégories :

- les projets de la Grande Voirie
- les liaisons routières (ou voies) d'ordre supérieur
- les contournements de localités

Notons que les projets retenus dans le Concept Mobilité 2002 ont été intégralement repris dans le Papier Stratégique : Le relevé des projets ressortant du rapport intermédiaire janvier 2002 du groupe de travail « mobilité » est représenté sur la carte 23 ci-contre.



Carte 23: Le Concept Mobilité 2002

8.2 L'IVL (Integratives Verkehrs-und Landesentwicklungskonzept)

carte

24

L'IVL constitue la suite logique du Concept Mobilité 2002, tout comme le Plan Directeur Sectoriel Transports, et contribue à mettre en pratique les objectifs essentiels du programme directeur de l'aménagement du territoire, présenté en 1999.

page 56

L'approche intégrée de l'IVL repose sur les trois piliers suivants :

- la planification des transports
- l'aménagement du territoire
- les contraintes environnementales

Le processus de planification de l'IVL est défini en 6 phases successives :

- Phase 1 : Objectifs directeurs et valeurs de référence
- Phase 2: Potentiel d'urbanisation, système de transports, espaces naturels
- Phase 3: Potentiels et restrictions
- Phase 4: Idées directives et développement de scénarios
- Phase 5: Scénarios et effets
- Phase 6: Concept intégré des transports et du développement spatial

La première phase consiste en la définition des objectifs du développement territorial et de la politique des transports. La seconde phase sert à déterminer la démarcation du périmètre de l'évaluation des flux de transport et de la surface territoriale à examiner. L'évaluation des potentialités et restriction des zones restantes se fait à la phase 3. La phase 4 pour sa part consiste en la formulation des objectifs primaires et l'élaboration de plusieurs scénarios. La phase 5 est destinée à opérationnaliser les scénarios pour ensuite les évaluer quant à leurs répercussions sur les trois piliers cités ci-dessus. La sixième et dernière phase est la finalisation du concept intégré IVL.

En matière de réseau routier (ainsi que de réseau ferroviaire) l'IVL en fait l'analyse à la phase trois et c'est en relation avec cette phase que l'IVL mentionne la nécessité de définir un réseau routier (et réseau ferroviaire) de base, nommé « **Basisfall** ».

Ce réseau de base pourra être complété, suite à un deuxième parcours de la procédure, par de nouveaux éléments de réseaux respectivement par des modifications de l'offre :

- qui auraient une base légale
- ou dont la matérialisation serait largement assurée
- et dont la transposition aurait trouvé l'accord du pouvoir politique

C'est ainsi qu'est constitué le réseau de référence complété, nommé « **Basisfall+** »

L'étude IVL propose encore une procédure d'évaluation à appliquer aux mesures destinées à élargir les réseaux routiers au delà du réseau de référence complété « **Basisfall+** ». Il s'agit de prendre en considération à la fois des projets existants et des réflexions nouvelles développées dans le contexte de l'étude. Ce nouveau réseau élargi est désigné par le terme « **Planfall** ».

La mise en concordance de la démarche IVL avec les procédures retenues dans le Concept Mobilité 2002, passe par l'attribution des projets individuels aux trois types de réseau de référence défini ci-dessus.

Le résultat de cette exercice resp. l'input pour l'étude IVL est représenté à la carte 24.



Carte 24: La carte « Input IVL »

carte

8.3 Le Papier Stratégique "route2020.lu" sur le réseau routier étatique

25

page 58

Papier Stratégique "route2020.lu" - Concept Mobilité 2002 - IVL : Comparatif des classifications typologiques choisies

Tandis que le Concept Mobilité 2002 est basé sur la classification Grande Voirie, Voies d'ordre supérieur et Contournements de localités, l'étude IVL fait la différence entre Basisfall, Basisfall+ et Planfall. Le Papier Stratégique "route2020.lu" a opté par contre pour une classification hiérarchique/fonctionnelle des différents projets routiers en 4 niveaux tout en conférant à chaque projet son enjeu au niveau européen, transfrontalier, national, régional ou local.

- les projets en relation avec un réseau de routes européennes performant
→ contexte européen (voir chapitre 4)
- les projets contribuant au renforcement du réseau routier primaire
→ contexte transfrontalier et national (voir chapitre 5)
- les projets servant à la restructuration du réseau routier autour des 3 pôles d'attraction Luxembourg-Ville, Esch/Alzette et Ettelbruck/Diekirch
→ contexte régional (voir chapitre 6)
- les contournements de localités
→ contexte local (voir chapitre 7)

Le comparatif des projets routiers repris dans le Papier Stratégique "route2020.lu" par rapport aux projets repris au Concept Mobilité 2002 resp. dans l'étude IVL .

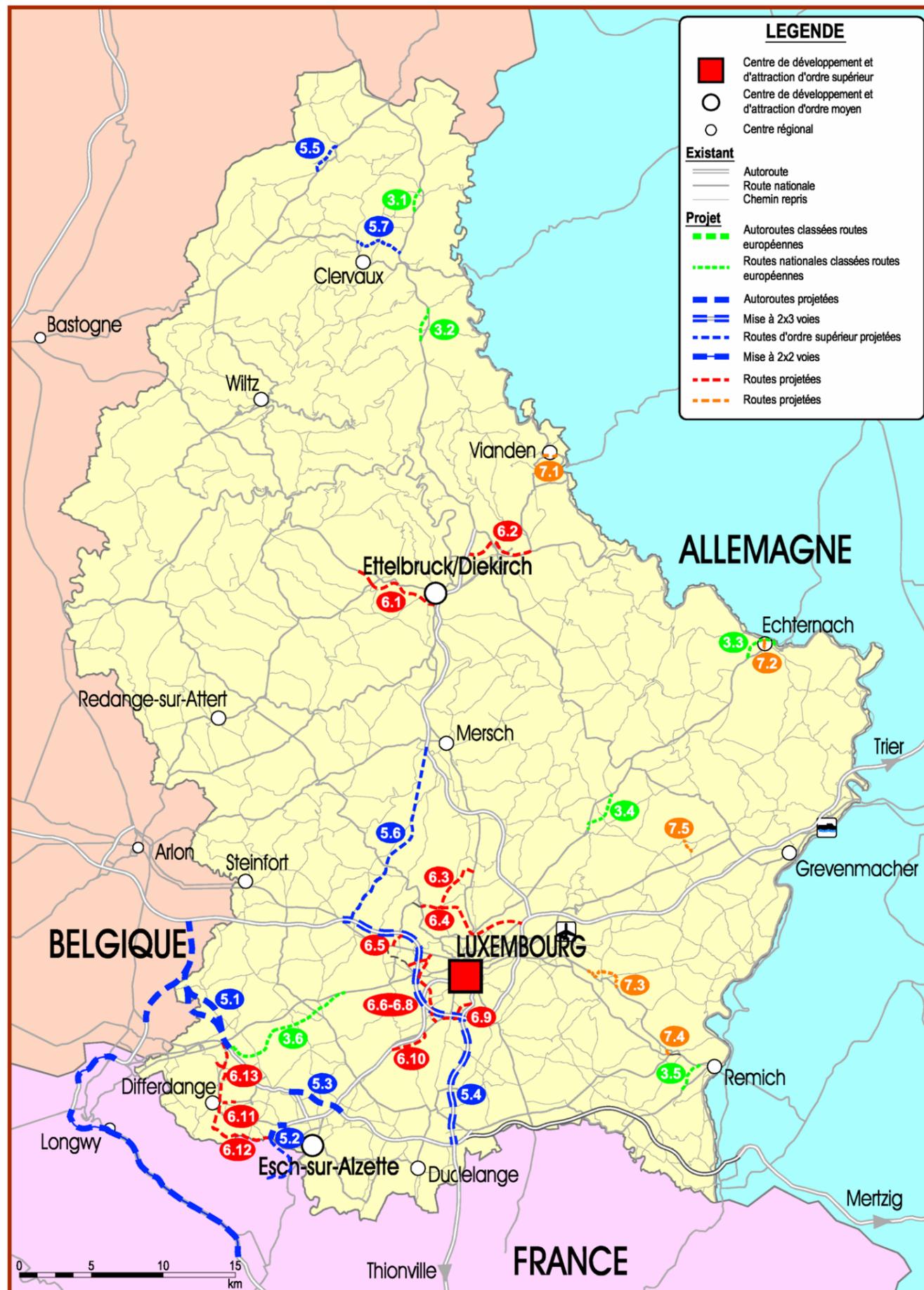
Un comparatif entre le Concept Mobilité 2002, l'Input IVL et le Papier Stratégique "route2020.lu" est nécessaire afin de voir l'évolution entre ces projets et de mieux pouvoir situer les décisions prises auparavant.

La carte 25 illustre ce comparatif et fait ressortir que du point de vue du nombre de projets, il y a une légère augmentation, en clair 7 projets traités en plus de ceux retenus préalablement dans le Concept Mobilité 2002 et dans les données « Input » pour l'IVL, à savoir :

- projet 6.2 : le contournement Nord de Diekirch
- projet 6.4 : la rocade au Nord de la Ville de Luxembourg
- projet 6.9 : le boulevard Cloche d'Or
- projet 6.10 : le nouvel accès SIDOR
- projet 7.1 : le contournement de Vianden
- projet 7.3 : le contournement d'Oetrange
- projet 7.5 : le contournement de Betzdorf

Néanmoins trois de ces projets faisaient déjà partie des projets retenus dans le Plan directeur de contournements de localités 1997, à savoir les projets 6.2, 7.1 et 7.5, rapport approuvé par le Conseil de Gouvernement dans sa séance du 3 octobre 1997.

L'opportunité des quatre projets restants a été traitée explicitement dans les paragraphes traitant de ces derniers.



PAPIER STRATEGIQUE	CONCEPT GLOBAL MOBILITE (rapport intermédiaire janvier 2002)			INPUT IVL (2002) (Integratives Verkehrs-und Landesentwicklungskonzept Luxemburg)		
	projeté	en construction	achevé	BASISFALL	BASISFALL +	PLANFALL
Routes européennes						
3.1 contournement de Heinerscheid (E421-N7)	●				●	
3.2 contournement de Hosingen (E421-N7)	●				●	
3.3 contournement d'Echternach (E29-N10/N11)	●					●
3.4 contournement de Junglinster (E29-N11)	●				●	
3.5 contournement de Remich (E29-N2/N16)	●				●	
3.6 contournement de Bascharage/Dippach (E44-N5)	●				●	
Réseau routier primaire						
Autoroutes - contexte transfrontalier						
5.1 liaison Sélange (A13)	●					●
5.2 liaison Micheville (A4)	●			●	●	
Autoroutes - contexte transfrontalier et national						
5.3 by-pass Foetz (A13)	●					●
5.4 mise à 2x3 voies de la A6/A3	●				●	
Routes d'ordre supérieur - contexte transfrontalier						
5.5 contournement de Troisvierges dans le contexte de la collectrice du Nord (N12/N20)	●				●	
Routes d'ordre supérieur - contexte national						
5.6 tangente Ouest (A7-A6-N6)	●				●	
5.7 transversale de Clervaux (N7-N18)	●				●	
Réseau routier régional						
Partie Nord du pays						
6.1 contournement Ettelbruck/Feulen (N7-N15)	●				●	
6.2 contournement Nord de Diekirch (N17-N7-B7)						
Partie Capitale-Nord						
6.3 descente vers la vallée de l'Alzette (N7-CR181)	●					●
6.4 rocade au Nord de la ville de Luxembourg (N51-CR181)						
Partie Capitale-Sud/Ouest						
6.5 liaison Strassen-Nord (N6-CR181/A6-N6)	●				●	
6.6 boulevard de Merl (N6-N5-A4)	●					●
6.7 nouveau CR230 (N34-bvd. de Merl)	●					●
6.8 contournement de Cessange (A4-N4)	●					●
6.9 boulevard Cloche d'Or (N4-B3)						
6.10 nouvel accès SIDOR (A4/CR169-A4/N4)						
Partie Sud/Ouest du Pays						
6.11 pénétrante de Differdange (N32)	●			●		
6.12 contournement Belvaux/Oberkorn (N31)	●					●
6.13 contournement Niederborn (N31) + déviation CR175	●					●
Contournements de localités						
7.1 contournement de Vianden						
7.2 voie Charly à Echternach (N10/N11)	●			●		
7.3 contournement d'Oetrange (N28)						
7.4 contournement de Bous (E29/N2-N28)	●				●	
7.5 contournement de Betzdorf (N1-CR134)						
Projets routiers non repris dans le papier stratégique car déjà réalisés ou en phase de réalisation						
contournement de Bous (E29/N2)			●	●		
contournement Sud de Bridel (N12-CR181)			●	●		
autoroute de la Sarre (A13)			●	●		
route de liaison Strassen/Bertrange (N34)		●		●		
contournement Sandweiler (E29/N22)			●	●		

Carte 25: Le comparatif des projets routiers repris dans le Papier Stratégique "route2020.lu", le Concept Mobilité 2002 et l'IVL

Chapitre 9

Synthèse



9° SYNTHÈSE

Le Ministère des Travaux Publics et l'Administration des Ponts et Chaussées fixent les fondements pour une restructuration du réseau routier étatique sur base du présent Papier Stratégique "route 2020.lu" et précisent par-là leurs visions ciblées à moyen et à long terme. L'établissement d'un tel document de référence qui définit clairement la position et la stratégie de l'Administration des Ponts et Chaussées au sujet de l'évolution des infrastructures routières resp. au sujet de la gestion du trafic, s'impose face à l'expectation d'une augmentation de 30% du trafic individuel motorisé d'ici à l'an 2020 et ceci malgré un Modal Split de 25% en faveur des transports en commun.

Notons que la projection sur les déplacements transport en commun/trafic individuel motorisé citée ci-dessus est fournie par la Cellule Modèle de Trafic (CMT) et que c'est également cette cellule de trafic interministérielle qui va évaluer dans le cadre du Plan Sectoriel Transports les réflexions issues de l'étude intégrée IVL sur les transports et sur le développement spatial (étude soutenue par le Ministère de l'Intérieur, le Ministère des Transports, le Ministère des Travaux Publics, le Ministère de l'Environnement et le Ministère du Logement) ainsi que les projets d'infrastructures ressortant du présent Papier Stratégique sur l'orientation future du réseau routier étatique. Le but de ces études est de veiller à une prise en compte appropriée de l'objectif Modal Split 25/75 pour l'ensemble des projets futurs ressortant de la construction routière et ferroviaire, tout en répondant à un concept intégré qui garantit à la fois une accessibilité équitable et une mise en place d'une structure urbaine correspondant aux exigences du développement durable. Il va sans dire qu'une attention particulière est réservée aux déplacements transfrontaliers et que ce concept intégré s'inscrit dans le cadre de l'aménagement du territoire et tient compte des objectifs de développement socio-économique du pays ainsi que d'un équilibre bien compris avec les contraintes de la protection de l'environnement (voir Programme Directeur sur l'Aménagement du Territoire)

L'approche intégrative énoncée ci-dessus met en évidence que certains projets décrits dans le Papier Stratégique "route2020.lu" vont connaître une évolution resp. une nouvelle orientation au cours des années à venir.

En ce qui concerne la qualité de vie et la sécurité des usagers et des habitants aux abords du réseau routier, la philosophie poursuivie dans le Papier Stratégique "route2020.lu" opte pour une restructuration fonctionnelle du réseau routier. L'obtention d'un Modal Split ambitieux de 25/75% sera facilitée par la réorganisation du gabarit des routes existantes et une adaptation de celui en vue de la mise en place de couloirs réservés au transport en commun. Finalement, l'évolution esquissée des données structurelles jusqu'à l'an 2020 comporte évidemment l'obligation et la nécessité d'urbaniser de nouvelles potentialités / zones, et d'en garantir une desserte appropriée à partir du réseau routier étatique.

L'ensemble des considérations développées ci-dessus a impliqué la mise en place d'un concept global et cohérent sur l'évolution future des infrastructures routières. Le Papier Stratégique "route2020.lu" illustre ce concept et traite des différents projets susceptibles d'être construits dans les années à venir.

Avant sa réalisation, chaque projet routier repris dans le présent Papier Stratégique sera soumis à toutes les procédures d'autorisation prescrites par les lois et directives, tant sur le plan national qu'à l'échelle européenne. Citons dans ce contexte la directive

européenne 97/11/CE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement humain et naturel, qui, une fois transposée dans le droit national, définira la constitution des dossiers et le déroulement des procédures :

- le projet technique de l'infrastructure routière est à compléter par une notice d'impact sur l'environnement et par une notice d'impact de sécurité, qui doivent être réalisées indépendamment des autres éléments du dossier d'évaluation et de la réalisation effective du projet.
- la procédure d'instruction se fait en deux étapes :
 - sur base de l'avant-projet sommaire sera réalisé sous l'autorité du ministre ayant dans ses attributions l'Aménagement du Territoire une étude d'impact comparative. Cette première étude juge de l'opportunité du projet de construction concerné et analyse l'impact des différentes variantes. L'étude sera suivie d'une consultation du public avant de poursuivre le processus de décision.
 - sur base de l'avant-projet détaillé et d'un cahier des charges-type élaboré par le ministre ayant dans ses attributions l'Environnement, une étude d'impact détaillée sera réalisée. En se basant sur cette étude, le ministre ayant dans ses attributions l'Environnement définit les mesures compensatoires.

Chacune des deux étapes sera suivie d'une décision du Conseil de Gouvernement confirmant la suite des études en vue de la réalisation du projet.

A côté de ces procédures d'autorisation, chaque projet fera l'objet d'une présentation au grand public avec toutes les informations sur l'ensemble du processus de décision qui ont conduit à la définition du tracé ainsi que sur les caractéristiques et les mesures compensatoires relatives au projet de construction.

Le but de ce Papier Stratégique est de mettre en évidence la continuité des travaux et la philosophie de l'Administration des Ponts et Chaussées en matière de la planification routière future.

Un accent tout particulier a été porté sur une classification fonctionnelle et hiérarchique des différents projets routiers ainsi que de leur enjeu dans le contexte européen, transfrontalier, national, régional ou local. Ainsi les quatre piliers de ce documents sont :

- niveau européen
(voir Chapitre 3 : Le réseau des routes européennes)
- niveau transfrontalier et national
(voir Chapitre 5 : Le renforcement du réseau routier primaire)
- niveau régional
(voir Chapitre 6 : La restructuration du réseau routier autour des 3 pôles d'attraction Luxembourg-Ville, Esch/Alzette et Ettelbruck/Diekirch)
- niveau local
(voir Chapitre 7 : Les contournements de localités)

A travers ces quatre chapitres, 31 projets d'infrastructures routières ont été traités de manière sommaire. La répartition est la suivante :

- 6 projets de niveau européen
- 7 projets de niveau transfrontalier et/ou national
- 13 projets de niveau régional
- 5 projets de niveau local

carte

26

page 62

La carte 26 rend compte des différents projets, de leur appartenance à un des niveaux précités et de leur situation géographique.

La philosophie de la conception des nouvelles routes proposées dans ce papier, est basée sur le principe qu'une restructuration du réseau routier (comme p. ex. un contournement de localité) va toujours ensemble avec un déclassement en hiérarchie des tronçons routiers contournés/délestés. De plus, ce déclassement en hiérarchie sera mis en évidence par une réorganisation complète de l'espace routier sur les tronçons routiers délestés. Face à l'objectif politique d'un Modal Split 25/75, cette redistribution de l'espace routier dans les traversées de localités privilégie davantage les transports publics resp. les piétons/cyclistes et évite par-là d'offrir des capacités exagérées au trafic individuel motorisé.

C'est dans cet ordre d'idées que l'Administration des Ponts et Chaussées recherche à déclasser un maximum de routes étatiques lors d'un nouveau projet routier et même de transférer ces routes déclassées (si possible) dans le patrimoine communal.

carte

27

page 63

La carte 27 met en évidence cette philosophie poursuivie par l'Administration des Ponts et Chaussées en relevant le nombre de routes déclassées autour des trois régions que sont le nord du pays, la capitale (et sa périphérie) et le sud du pays. La carte 27 fait ressortir qu'à pratiquement chaque projet peut être associé un déclassement de routes étatiques et qu'il ne s'agit pas de construire simplement des kilomètres de routes sans pour autant penser aux conséquences, à l'instar d'idées reçues, mais que derrière tous ces projets on retrouve une philosophie dont le principal pilier est l'amélioration de la qualité de vie de la population luxembourgeoise ainsi qu'un gain de confort et de sécurité pour tous les usagers circulant sur les routes du Grand-Duché.

Il ne faut se laisser induire en erreur par le nombre de projets présentés dans le présent Papier Stratégique. Le bilan ci-contre, dresse un relevé détaillé des longueurs kilométriques des 31 projets routiers et montre que face à l'étendue du réseau routier existant, l'extension future reste très modeste. Ce relevé se présente de la façon suivante.

- 23,5 km de routes européennes projetées
- 31,5 resp. 32,6 km de routes primaires projetées (en fonction des variantes de tracé)
- 42,8 km de routes régionales projetées
- 6,7 km de contournements de localités projetés

Le relevé englobe un total de 104,5 km d'infrastructures routières projetées. La construction de l'ensemble des projets signifierait donc une augmentation d'à peu près 3,5% du kilométrage des infrastructures existantes, qui est actuellement de 2.965 km (voir chapitre 2.2).

Ces seuls chiffres illustrent parfaitement que les mesures présentées dans ce dossier sont en conséquence optimisées afin de permettre de palier à une future évolution du trafic (augmentation du trafic individuel motorisé de 30% d'ici à l'an 2020) tout en maintenant l'envergure des projets à un strict minimum.

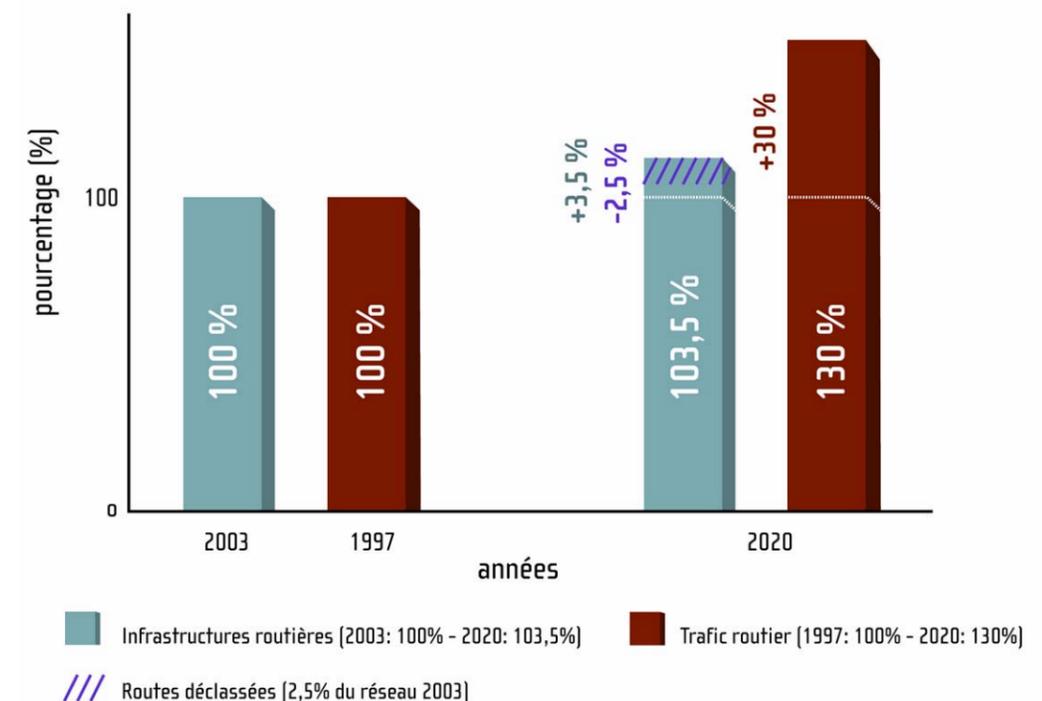
Conclusion :

Augmentation modeste des infrastructures routières (+3,5%)

Réponse :

- aux problèmes de trafic actuels
- à l'évolution future du trafic routier esquissée à + 30% jusqu'à l'an 2020

Evolution future du trafic routier et des infrastructures routières

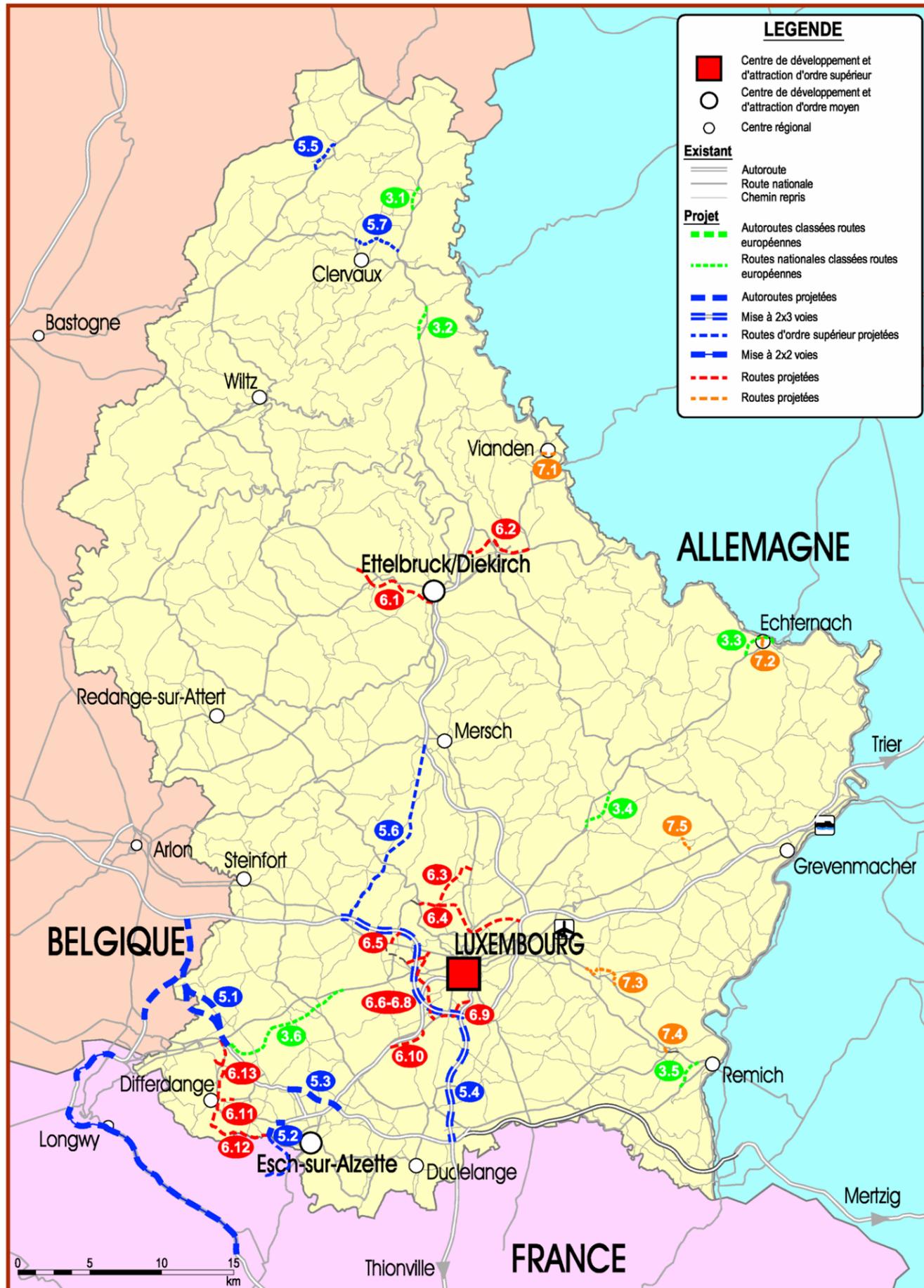


carte

28

page 64

La carte 28 montre en détail les extensions engendrées par la mise en place de l'ensemble des projets repris dans le Papier Stratégique "route2020.lu", ainsi que le nombre de routes à déclasser en conséquence de la réalisation des différents projets.



Routes européennes

- 3.1 contournement de Heinerscheid (E421-N7)
- 3.2 contournement de Hosingen (E421-N7)
- 3.3 contournement d'Echternach (E29-N10/N11)
- 3.4 contournement de Junglinster (E29-N11)
- 3.5 contournement de Remich (E29-N2/N16)
- 3.6 contournement de Bascharage/Dippach (E44-N5)

Réseau routier primaire

Autoroutes - contexte transfrontalier

- 5.1 liaison Sélange (A13)
- 5.2 liaison Micheville (A4)

Autoroutes - contexte transfrontalier et national

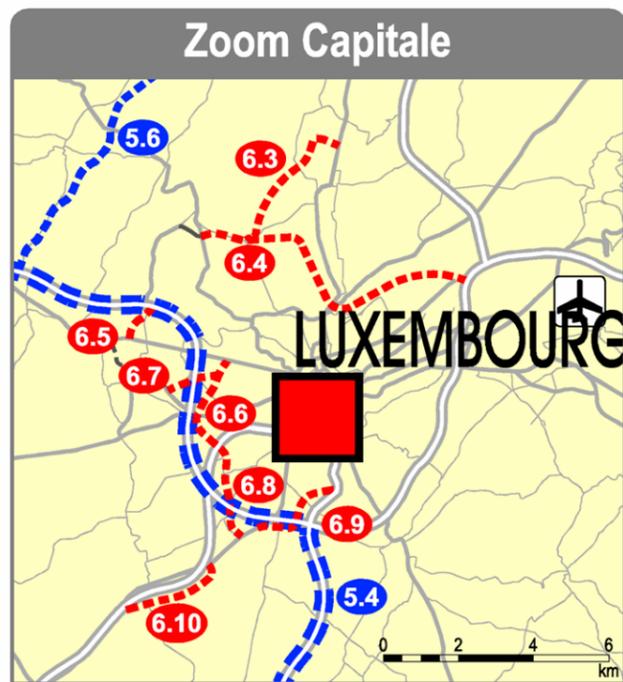
- 5.3 by-pass Foetz (A13)
- 5.4 mise à 2x3 voies de la A6/A3

Routes d'ordre supérieur - contexte transfrontalier

- 5.5 contournement de Troisvierges dans le contexte de la collectrice du Nord (N12/N20)

Routes d'ordre supérieur - contexte national

- 5.6 tangente Ouest (A7-A6-N6)
- 5.7 transversale de Clervaux (N7/N18)



Réseau routier régional

Partie Nord du pays

- 6.1 contournement Ettelbruck/Feulen (N7-N15)
- 6.2 contournement Nord de Diekirch (N17-N7-B7)

Partie Capitale-Nord

- 6.3 descente vers la vallée de l'Alzette (N7-CR181)
- 6.4 rocade au Nord de la ville de Luxembourg (N51-CR181)

Partie Capitale-Sud/Ouest

- 6.5 liaison Strassen-Nord (N6-CR181/A6-N6)
- 6.6 boulevard de Merl (N6-N5-A4)
- 6.7 nouveau CR230 (N34-bvd. de Merl)
- 6.8 contournement de Cessange (A4-N4)
- 6.9 boulevard Cloche d'Or (N4-B3)
- 6.10 nouvel accès SIDOR (A4/CR169-A4/N4)

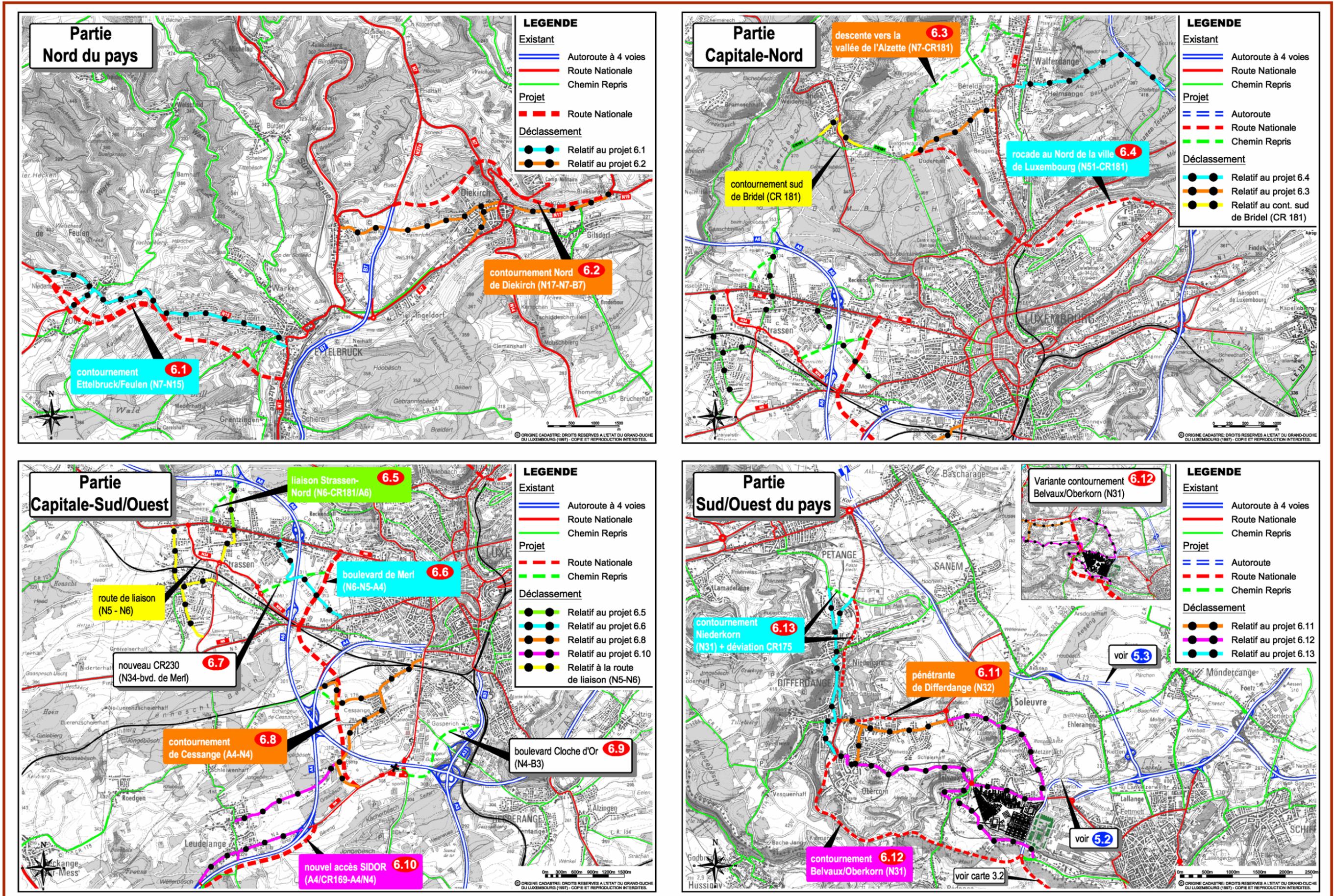
Partie Sud/Ouest du Pays

- 6.11 pénétrante de Differdange (N32)
- 6.12 contournement Belvaux/Oberkorn (N31)
- 6.13 contournement Niederkorn (N31) + déviation CR175

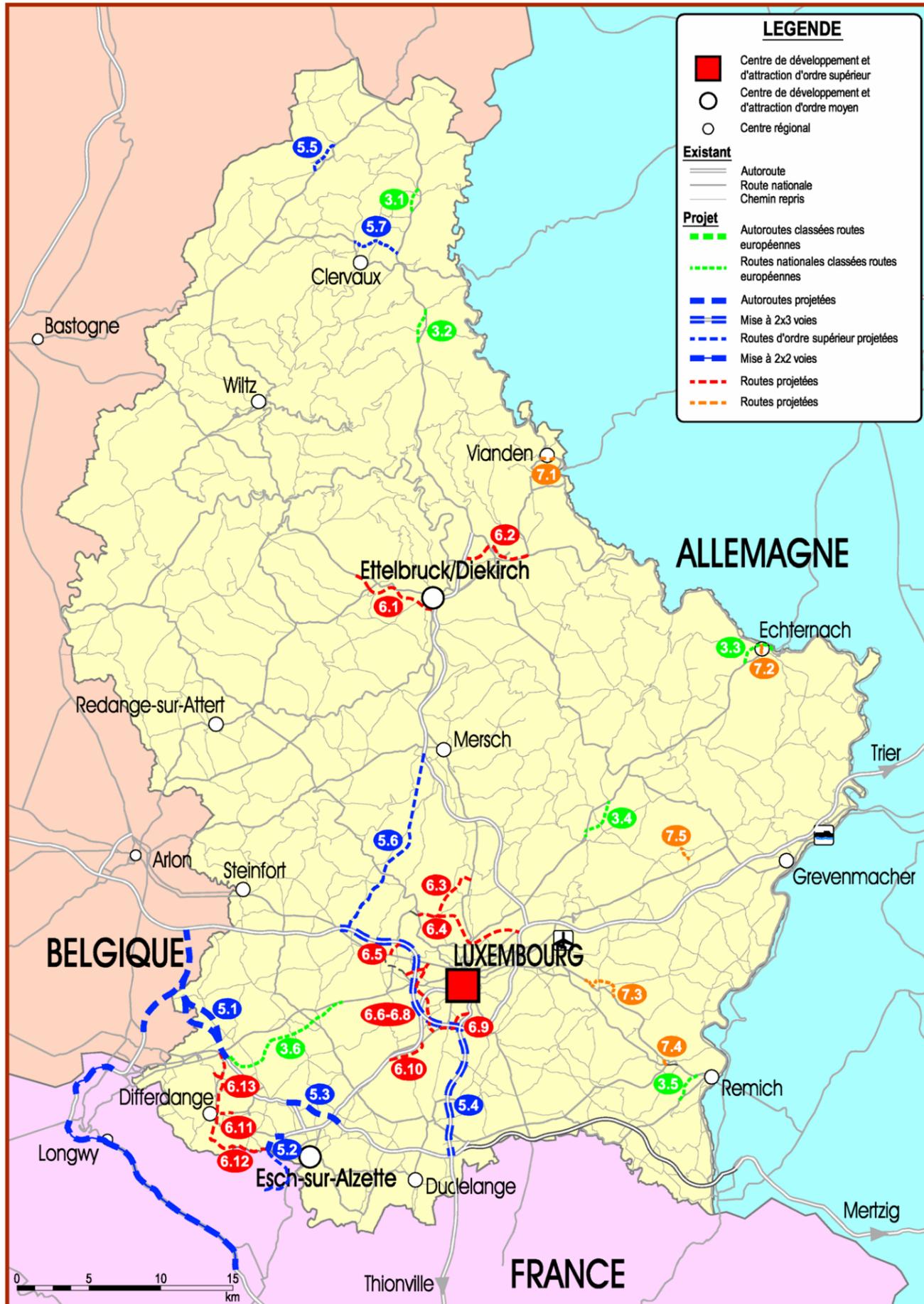
Contournements de localités

- 7.1 contournement de Vianden
- 7.2 voie Charly à Echternach (N10/N11)
- 7.3 contournement d'Oetrange (N28)
- 7.4 contournement de Bous (E29/N2-N28)
- 7.5 contournement de Betzdorf (N1-CR134)

Carte 26: La vue d'ensemble des projets traités dans le Papier Stratégique (synthèse)



Carte 27: La vue d'ensemble « nouvelles routes – routes déclassées » (synthèse)



Routes européennes	Longueur nouvelles routes	Longueur routes à déclasser
3.1 contournement de Heinerscheid (E421-N7)	1.7 Km	1.8 Km
3.2 contournement de Hosingen (E421-N7)	2.4 Km	2.4 Km
3.3 contournement d'Echternach (E29-N10/N11)	2.9 Km	2.6 Km
3.4 contournement de Junglinster (E29-N11)	3.3 Km	3.2 Km
3.5 contournement de Remich (E29-N2/N16)	2.8 Km	0 Km
3.6 contournement de Bascharage/Dippach (E44-N5)	10.4 Km	10.5 Km
TOTAL	23.5 Km	20.5 Km

Réseau routier primaire	Longueur nouvelles routes
Autoroutes - contexte transfrontalier	
5.1 liaison Sélange (A13)	6.1 Km ou 5.0 Km en fonction des variantes de tracé
5.2 liaison Micheville (A4)	2.6 Km
Autoroutes - contexte transfrontalier et national	
5.3 by-pass Foetz (A13)	4.0 Km
5.4 mise à 2x3 voies de la A6/A3	réaménagement à 2x3 voies
Routes d'ordre supérieur - contexte transfrontalier	
5.5 contournement de Troisvierges dans le contexte de la collectrice du Nord (N12/N20)	2.4 Km
Routes d'ordre supérieur - contexte national	
5.6 tangente Ouest (A7-A6-N6)	14.0 Km dont 55% redressement de routes existantes
5.7 transversale de Clervaux (N7-N18)	3.5 Km
TOTAL	32.6 Km ou 31.5 Km en fonction des variantes de tracé

Réseau routier régional	Longueur nouvelles routes	Longueur routes à déclasser
Partie Nord du pays		
6.1 contournement Ettelbruck/Feulen (N7-N15)	6.0 Km	6.0 Km
6.2 contournement Nord de Diekirch (N17-N7-B7)	5.2 Km	5.6 Km
Partie Capitale-Nord		
6.3 descente vers la vallée de l'Alzette (N7-CR181)	3.6 Km	3.5 Km
6.4 rocade au Nord de la ville de Luxembourg (N51-CR181)	6.3 Km	3.4 Km
Partie Capitale-Sud/Ouest		
6.5 liaison Strassen-Nord (N6-CR181/A6-N6)	0.9 Km	0.8 Km
6.6 boulevard de Merl (N6-N5-A4)	2.5 Km	2.4 Km
6.7 nouveau CR230 (N34-bvd. de Merl)	1.3 Km dont 40% redressement de rtes existantes	0.0 Km
6.8 contournement de Cessange (A4-N4)	2.6 Km dont 40% redressement de rtes existantes	5.5 Km
6.9 boulevard Cloche d'Or (N4-B3)	2.5 Km	0.0 Km
6.10 nouvel accès SIDOR (A4/CR169-A4/N4)	2.7 Km	2.6 Km
Partie Sud/Ouest du Pays		
6.11 pénétrante de Differdange (N32)	0.9 Km	3.0 Km
6.12 contournement Belvaux/Oberkorn (N31)	5.7 Km dont 40% redressement de rtes existantes	11.2 Km
6.13 contournement Niederkorn (N31) + déviation CR175	2.6 Km	3.7 Km
TOTAL	42.8 Km	47.7 Km

Contournements de localités	Longueur nouvelles routes	Longueur routes à déclasser
7.1 contournement de Vianden	1.1 Km	1.5 Km
7.2 voie Charly à Echternach (N10/N11)	0.7 Km	0.6 Km
7.3 contournement d'Oetrange (N28)	3.2 Km	2.8 Km
7.4 contournement de Bous (E29/N2-N28)	0.6 Km	1.7 Km
7.5 contournement de Betzdorf (N1-CR134)	1.1 Km	0.8 Km
TOTAL	6.7 Km	7.4 Km

Carte 28: Le relevé des longueurs « nouvelles routes – routes déclassées » (synthèse)