7.5 N7/INGELDORF: RESTRUCTURATION DES INFRASTRUCTURES

7.5.1 A court et moyen terme: Réorganisation du gabarit N7 – voie ferrée – CR359

COULOIR MIXTE Bus/ Train-Tram

Compte-tenu des analyses effectuées au niveau des besoins actuels/futurs du trafic au niveau de l'offre actuelle/future des transports publics et au niveau des contraintes d'exploitation/de sécurité actuelles sur l'antenne ferroviaire Ettelbruck-Diekirch (voir chapitres 4, 5, 7.3.1 – 7.3.3), les avantages d'une mise en place de 2 couloirs réservés exclusivement aux transports publics (couloirs mixtes bus/train-tram) combinée avec la suppression y relative d'un tronçon de 3,5 km à voie unique entre Ettelbruck et Diekirch ne peuvent pas être ignorés.

GABARIT FUTUR N7/ voie ferrée/ CR359
(Pk 0+00km - 1+54km)

La mise en place d'un couloir performant réservé exclusivement aux transports publics demande une réorganisation fondamentale du gabarit N7 – voie ferrée – CR359 sur un tronçon d'environ 1,5 km. Les caractéristiques de ce projet d'infrastructure important se résument comme suit :

- aménager un boulevard urbain qui regroupe la N7, le CR359 et la ligne ferroviaire dans un gabarit commun
- donner une notion plus urbaine à l'épine dorsale du bipôle Ettelbruck-Diekirch et répondre ainsi aux nouvelles fonctions adjacentes à la N7 (des fonctions qui ont changé fondamentalement au cours des dernières années)
- favoriser la circulation des bus/train-tram aux croisements avec la N7
  - hauteur giratoire d'Ingeldorf : aménager un souterrain en profitant du remblai actuel de la N7
  - hauteur PN111b / les Artificiers : vu la nappe phréatique peu profonde et vu l'éventualité d'inondations, 2 options ont été étudiées:
    - Option 1 : Passage souterrain sous la N7
    - Option 2 : Croisement à un niveau (+ feux tricolores)

TRONCON PN111b/ GARE DE DIEKIRCH
(Pk 1+54km - 2+65km)

Evaluation de 2 approches conceptuelles complètement différentes pour le tronçon PN111b - Gare de Diekirch:
(= tronçon de 1100 m situé à ¼ sur le territoire de la commune d'Erpeldange et à ¾ sur celui de la commune de Diekirch)

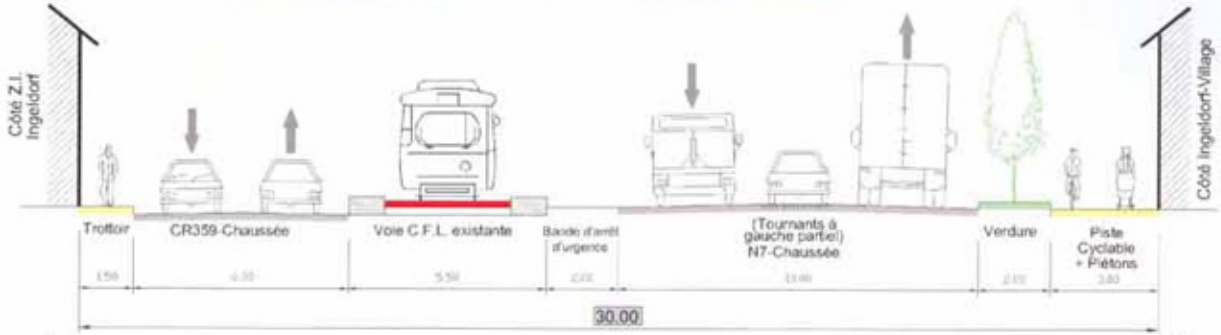
- OPTION 1 : garder l'approche "séparative" actuelle, c'est-à-dire traiter la Z.I. du côté Walebroch et celle du côté ASTRON commme deux sites isolés et séparés par une voie ferrée et rendre par là les 2 sites accessibles "du dehors". Ainsi, les avantages d'une mise à 2 voies ne sont guère donnés sur ce tronçon (problème d'emprises, fait de conduire les passagers train-tram le long le derrière des halls de production, etc.).
  ➡ circulation Train-Tram plutôt sur voie unique, circulation bus RGTR via la N7
- OPTION 2 : opter pour une approche "intégrative", une option qui devient d'ailleurs possible grâce à l'introduction Train-Tram (plus de croisement route/voie ferrée sur 2 niveaux sur base d'ouvrage d'art important). Face aux éléments-clés suivants du site intercommunal :
  - potentialité importante du site (p.ex. 25 ha classés comme Z.I. du côté Diekirch)
  - seul site "Nordstad" à proximité directe de la voie ferrée qui prétend un développement important (à part du site " LADUNO")
  - délogement éventuel de la firme ASTRON (site d'industrie lourde)
  - réorientation du projet "Z.I. Walebroch" en vue d'un corridor Train-Tram central desservant dans une étape future l'ensemble du site

  il se propose de faire un Masterplan plus global du site entier en traitant l'affectation / la mixité future du site sous l'optique "Stadt der kurzen Wege", et en desservant le site "du dedans" via l'axe central Train-Tram.
  ➡ circulation train-tram et bus sur couloir mixte bi-directionnel
  ➡ aménagement d'arrêts Train-Tram supplémentaires

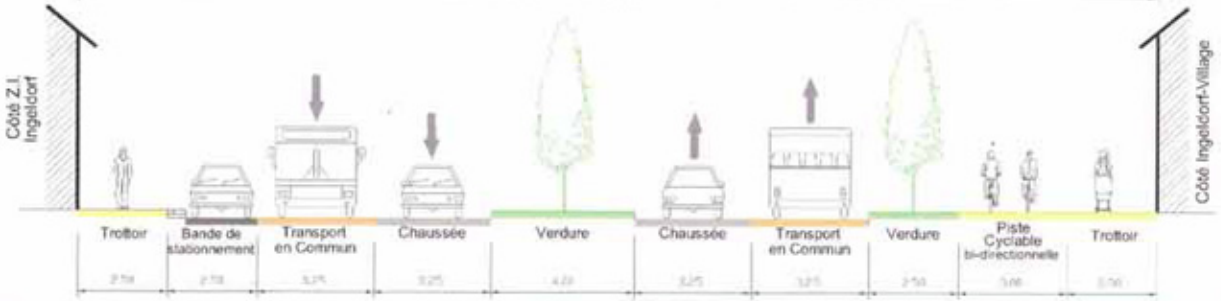
REAMENAGEMENT N7-VOIE FERREE-CR359 A INGELDORF

Situation actuelle

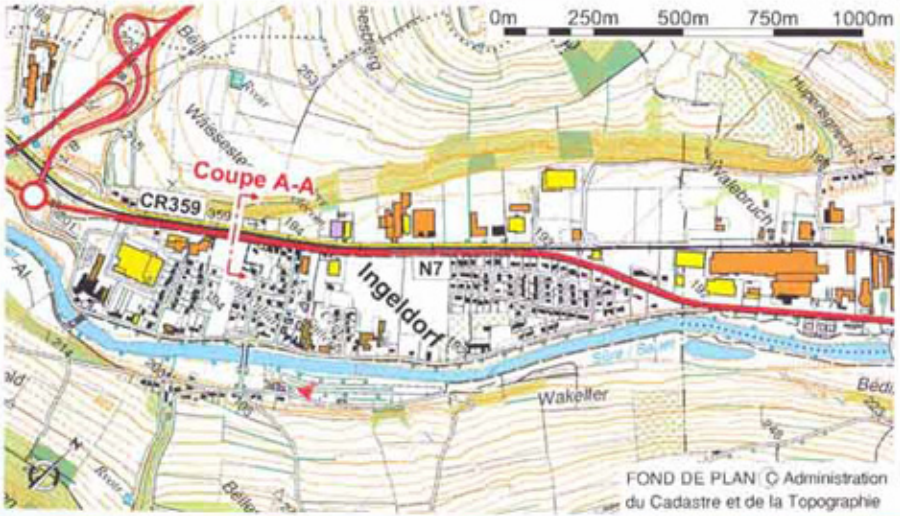
Coupe A-A



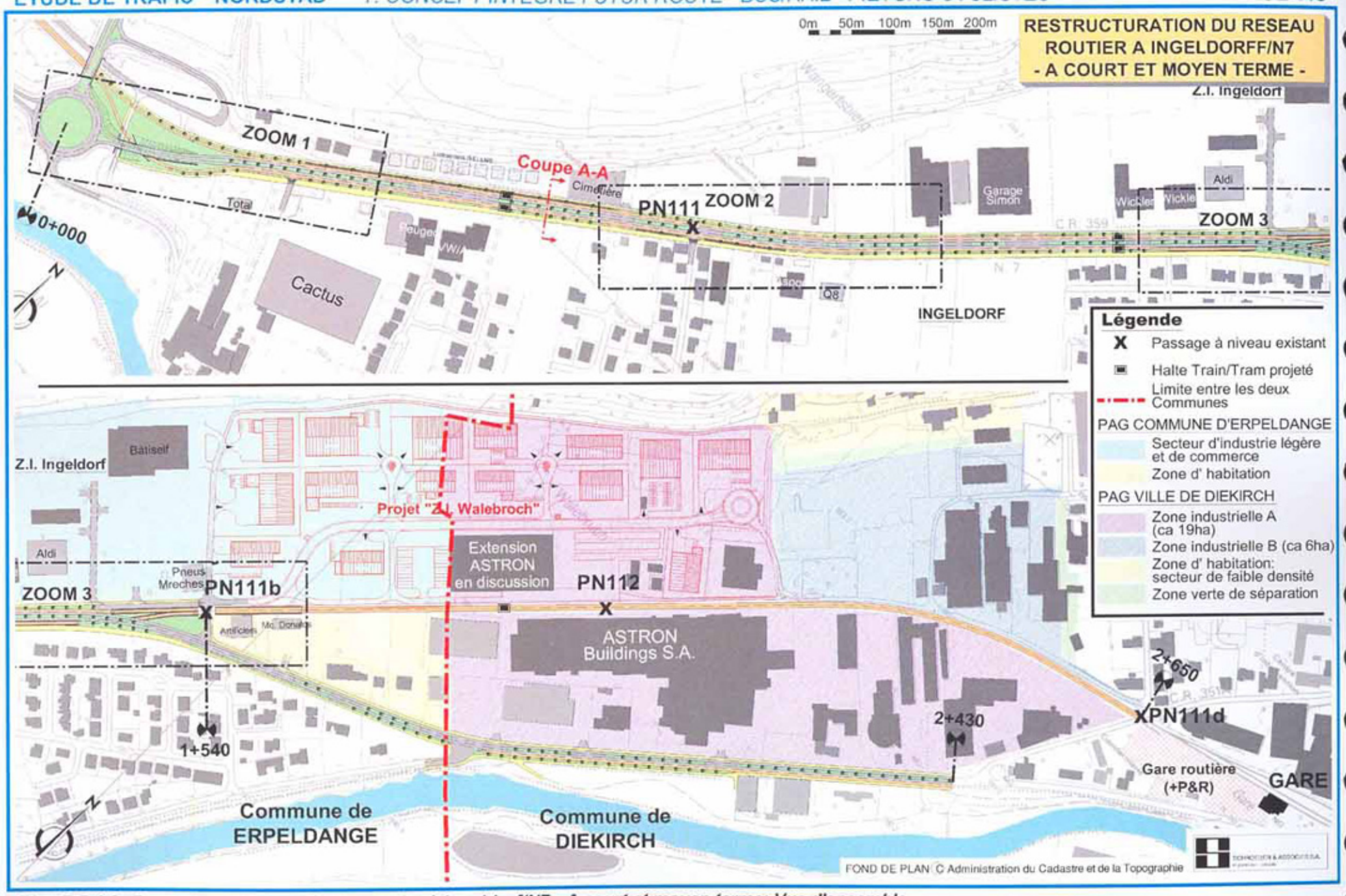
Situation projetée



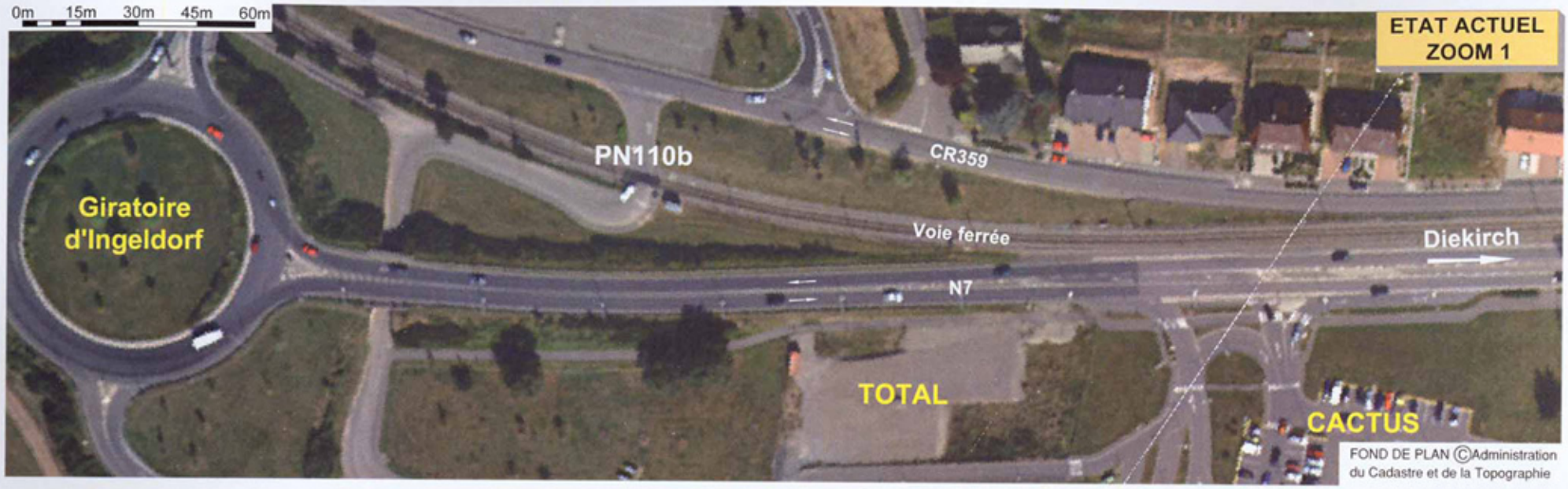
PLAN DE SITUATION



Plan 7.5.1.1: Restructuration du réseau routier à Ingeldorf/N7 - A court et moyen terme: Coupe-type Existant/Projet



Plan 7.5.1.2: Restructuration du réseau routier à Ingeldorf/N7 - A court et moyen terme: Vue d'ensemble



Plan 7.5.1.3: Restructuration du réseau routier à Ingeldorf / N7 - A court et moyen terme: Comparaison Existant/Projet (zoom 1)

Plan 7.5.1.4: Restructuration du réseau routier à Ingeldorf / N7 - A court et moyen terme: Comparaison Existant /Projet (zoom 2)

Plan 7.5.1.5: Restructuration du réseau routier à Ingeldorf / N7 - A court et moyen terme: Comparaison Existant/Projet (zoom 3)

7.5 N7/INGELDORF: RESTRUCTURATION DES INFRASTRUCTURES

7.5.2 Potentialités futures: L'exemple du site "LADUNO" à Erpeldange

OPTIONS POLITIQUES

Le relevé des investissements futurs prévus par l'Etat pour le renforcement des infrastructures ferroviaires (voir chapitre 7.3.1) mentionne l'aménagement de nouveaux arrêts en amont d'Ettelbruck en fonction du site d'implantation des nouvelles infrastructures scolaires et sportives prévues. Rappelons dans ce contexte que parallèlement à l'option politique d'implanter 2 nouveaux lycées dans la partie nord du pays (nouveau lycée à Rédange resp. dans l'extrême nord), il est prévu de définir un site unique au sein de la Nordstad. Suivant les options politiques, ce site devrait permettre l'implantation d'une nouvelle annexe du lycée technique d'Ettelbruck, d'une annexe du lycée technique des professions de santé ainsi que des infrastructures y relatives, notamment une piscine également accessible aux écoliers des autres communes et au grand public. En plus, le nouveau site sera défini de manière à pouvoir accueillir à terme un agrandissement, voire un dédoublement du lycée technique existant à Ettelbruck.

LE SITE LADUNO

Raccordement au réseau ferroviaire respectivement au réseau des autobus RGTR

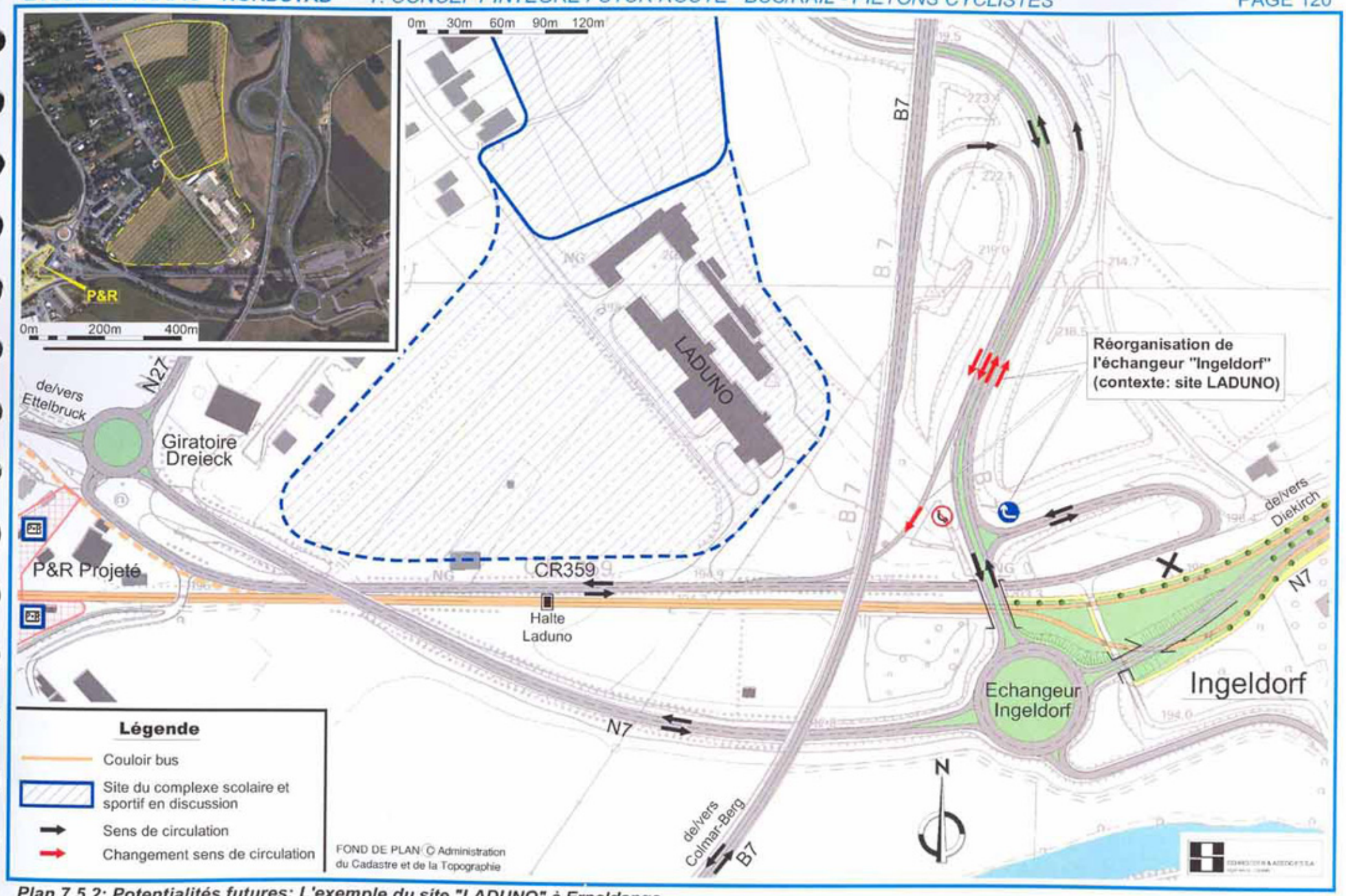
Vu sa proximité directe au couloir mixte bus / train-tram projeté (couloir consistant un des fondements de la présente étude), le site LADUNO sera desservi de manière optimale.

Raccordement au réseau routier primaire

Vu l'implantation du site centré entre Ettelbruck et Diekirch et vu la vocation régionale attribuée aux infrastructures scolaires/sportives futures, le contournement B7 offre un accès directe de tous les « coins » de la région, et cela sans passer par les centres-ville d'Ettelbruck ou de Diekirch. Il s'y ajoute qu'on peut facilement optimiser le raccordement du site au réseau primaire.

En supprimant le principe actuel des tournants-à-gauche, la configuration future de l'échangeur proposée au plan 7.5.2 permettrait une meilleure fluidité et sécurité sur base d'un:

- accès direct au site pour le trafic routier empruntant la B7
- raccordement direct du trafic local en provenance de Diekirch/Ingeldorf via l'échangeur resp. le giratoire "Ingeldorf"
- raccordement direct du trafic local en provenance d'Ettelbruck/Erpeldange via le giratoire "Dreieck"



Plan 7.5.2: Potentialités futures: L'exemple du site "LADUNO" à Erpeldange