



Luxembourg, le 18 DEC. 2018

**Monsieur Marc Hansen  
Ministre aux Relations avec  
le Parlement**

**Service Central de Législation  
43, boulevard F.D. Roosevelt  
L – 2450 Luxembourg**

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous communiquer en annexe la réponse à la question parlementaire N°19 du 7 novembre 2018 de l'honorable député Monsieur André Bauler, concernant le réaménagement du quartier de la gare à Ettelbruck, tout en vous priant de bien vouloir en assurer la transmission à Monsieur le Président de la Chambre des Députés.

Recevez, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

**François Bausch  
Ministre de la Mobilité  
et des Travaux publics**

**Réponse de Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, à la question parlementaire n° 19 du 7 novembre 2018 de Monsieur le Député André Bauler**

Par la question parlementaire n° 19 du 7 novembre 2018, l'honorable Député Monsieur André Bauler souhaite s'informer au sujet du réaménagement du quartier de la gare à Ettelbruck.

Il s'avère que l'actuel bâtiment voyageurs des CFL se trouve sur le tracé direct de la tranchée couverte longeant la nouvelle gare projetée par la société nationale des CFL. C'est pour cette raison qu'il faudra l'enlever avant de pouvoir commencer les travaux pour la tranchée couverte. Cet ouvrage devra bien s'intégrer dans le nouveau réseau local élaboré pour le réaménagement du quartier de la gare en tenant compte aussi des besoins imposés par tous les autres acteurs de la mobilité. Sauf imprévus, le début des travaux de construction de la tranchée couverte en ces lieux est programmé pour 2021.

La raison pour la construction du nouveau pont Patton (OA1000) à Ettelbruck se justifie par la nécessité de disposer à l'avenir de deux voies de circulation pour les voitures individuelles (une voie dans chaque sens comme auparavant), d'une voie pour bus à part et d'un large trottoir avec piste cyclable pour satisfaire également aux besoins croissants de la mobilité active dans le cadre du futur développement de la Nordstad. L'actuelle largeur du pont Patton (OA130 et 131) enjambant les lignes ferroviaires et la Sûre est insuffisante pour la réalisation des aménagements prévus qui devront constituer, durant les prochaines décennies, une solution durable pour la circulation automobile, des transports en commun et de la mobilité active. Ainsi, comme un élargissement s'avère techniquement trop difficile et onéreux et que le gabarit libre pour les chemins de fer en dessous du pont resterait toujours insuffisant en hauteur, le remplacement de l'ancien pont Patton est malheureusement inévitable. L'ancien pont sera maintenu en fonction jusqu'à l'achèvement du nouveau pont selon la programmation actuelle en 2021.

En ce qui concerne l'avancement de la partie des travaux à charge du Fonds du Rail concernant le projet de la création d'un pôle d'échange multimodal en Gare d'Ettelbruck, les travaux relatifs à la mise en conformité de la gare et au renouvellement des superstructures ferroviaires s'inscrivaient dans le projet ont commencé en avril de cette année. Dans une première phase allant jusqu'aux congés collectifs d'été ont été réalisés des travaux préparatoires tels que la mise en place d'une installation de chantier, la réalisation de fondations caténaïres respectivement la pose ou la déviation de réseaux divers.

Durant une coupure totale des circulations ferroviaires pendant trois semaines entre fin août et mi-septembre, l'ensemble des plateformes ferroviaires avec leurs systèmes d'assainissement du secteur sud de la gare (entre le passage supérieur « Kirfechtsbréck » et le pont rivière sur l'Alzette) ont été refaites et de nouvelles voies sur plancher en béton ont été posées.

Depuis, les CFL ont procédé à divers travaux préparatoires au niveau des infrastructures ferroviaires en vue du chantier proprement dit de la mise en conformité de la gare d'Ettelbruck. Il s'agit notamment de la confection de nouvelles fondations caténaïres ainsi que de la réalisation de diverses adaptations au niveau des installations de signalisation et de traction électrique.

Pendant un barrage prolongé de deux semaines lors de la Toussaint, la voie 3 avec ses appareils de voie de raccord au nord et sud a été déposée et un quai provisoire a été mis en place sur l'assiette libérée afin de mettre à quai la voie 4 existante et d'élargir ainsi le quai II à sa largeur définitive pour permettre la construction axée des cages d'accès des deux nouveaux souterrains projetés. Les premiers travaux de blindage en vue de la construction des ouvrages précités ont également été entamés au droit des quais I et II.

Actuellement, les CFL sont en train de déposer les voies 6, 7 et 8 afin de libérer de la place pour permettre dans la foulée le début de la construction du nouveau quai III avec ses ouvrages d'accès.

En parallèle aux travaux décrits ci-dessus, un bâtiment destiné à abriter diverses techniques et devant alimenter dès 2019 le site de la gare d'Ettelbruck (partie ferroviaire) est actuellement en construction à côté du bâtiment du poste directeur d'Ettelbruck. Dans le cadre du raccord de ce nouveau bâtiment et en vue de libérer la place pour le futur parking en ouvrage P&R, un poste de transformation de la Ville d'Ettelbruck situé av. JF Kennedy à côté de la station Aral a également dû être déplacé.

En ce qui concerne la date de démolition définitive du bâtiment voyageurs (BV) de la gare d'Ettelbruck, celle-ci est actuellement non confirmée. En effet, au vu des pourparlers actuellement en cours avec la Ville d'Ettelbruck au niveau d'aspects d'urbanisme de toute la zone, l'avancement des études a été freiné et le début proprement dit des travaux sur site est incertain. D'après le planning actuel, la démolition du BV n'aura pas lieu avant 2022.

Il est à noter qu'en parallèle aux différents travaux liés au chantier du pôle d'échange multimodal de la gare d'Ettelbruck, les CFL ont également procédé lors des vacances de la Toussaint au basculement de la voie ferrée sur le nouvel ouvrage construit en remplacement du pont rivière enjambant la Sûre au point kilométrique 0,500 de la ligne d'Ettelbruck à Diekirch.