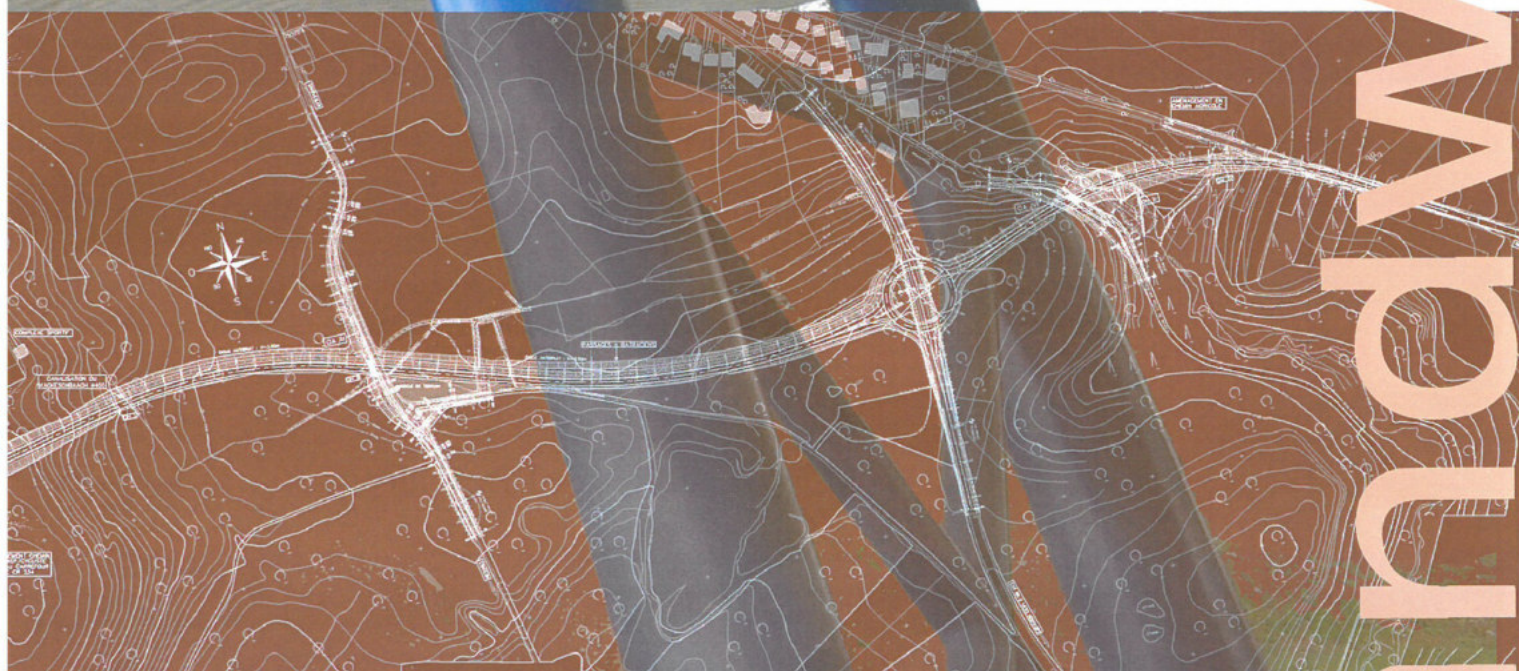


contournement

et couloir bus Sandweiler/Irrgarten (RN2)

Sandweiler



OUVERTURE OFFICIELLE
8 juin 2004

GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG
MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSEES
Division des services régionaux de la voirie
Division centrale de la voirie



CONTOURNEMENT DE SANDWEILER

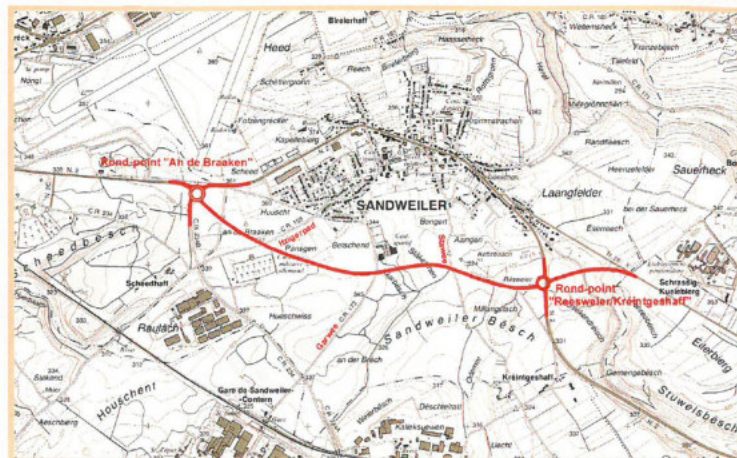
TRACE ET CARACTERISTIQUES DU CONTOURNEMENT

▲ HISTORIQUE – ETUDE DE VARIANTES

Les études de variantes du contournement de Sandweiler débutent en 1990. 9 variantes seront étudiées.

Le tracé retenu longe la lisière Nord de la forêt en s'éloignant le plus possible des limites du périmètre d'agglomération de Sandweiler.

Cette variante qui tient compte des exigences écologiques d'une part et de la qualité de vie des riverains d'autre part, a été définie en concertation avec toutes les parties concernées.



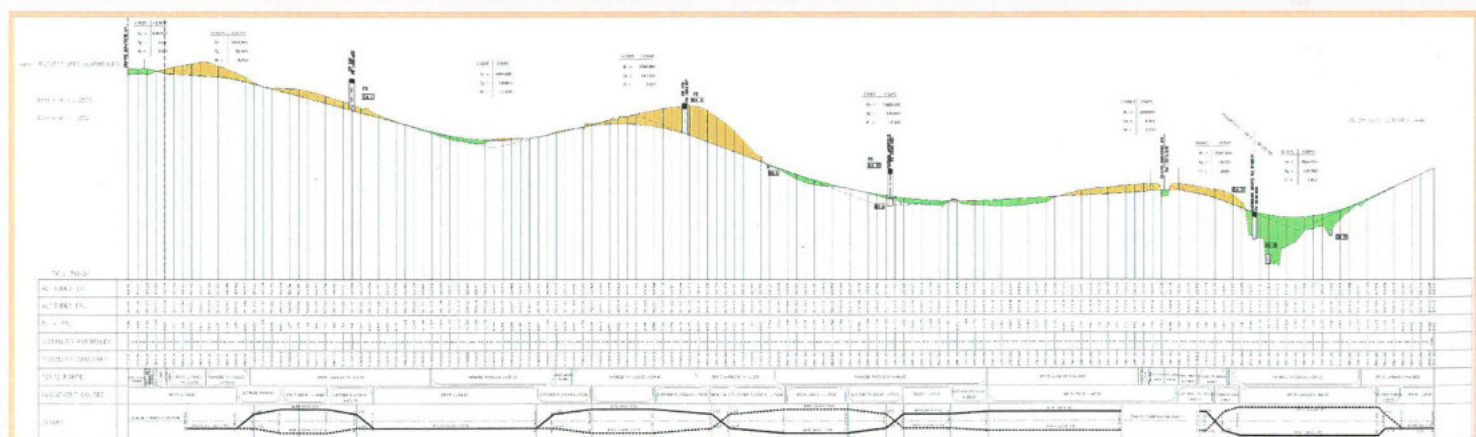
▲ PRESENTATION DU CONTOURNEMENT

Le tracé routier choisi contourne la localité de Sandweiler au Sud sur une longueur de 2,8 km.

Elle débute par le rond-point « An de Braaken » au niveau de la station de contrôle, coupe le « Izigerpad » (CR159) au Nord du cimetière militaire allemand, le « Garwee » (CR173) au Sud du complexe sportif et la route de Contern avant de se raccorder à la RN2 par l'intermédiaire du rond-point « Reesweiler/Kröntgeschaff ».

Le rétablissement de ces liaisons se fera par la construction de passages supérieurs en béton précontraint.

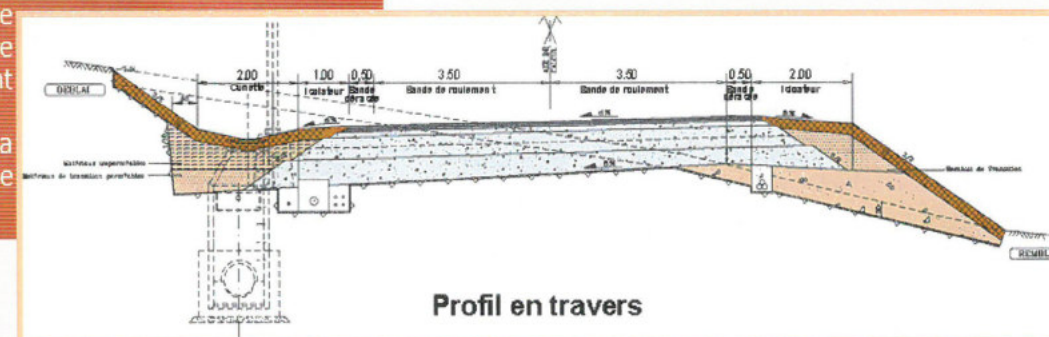
Après avoir franchi l'ancienne route de Remich, dont le rétablissement est assuré par un passage inférieur, elle se raccorde à la RN28 en direction d'Oetrange.



Profil en long du contournement

▲ OBJECTIF DU CONTOURNEMENT

- ▶ Faciliter le trafic entre Luxembourg et Remich
- ▶ Faciliter l'accès aux zones industrielles de Sandweiler et de Contern
- ▶ Décharger le trafic routier de transit, notamment celui des poids lourds qui traversent Sandweiler.
- ▶ Réduire le gabarit actuel de la RN2 à l'intérieur de l'agglomération de Sandweiler
- ▶ Aménager la voirie actuelle en rue principale de desserte, afin de rendre l'espace public aux habitants
- ▶ Contribuer à l'amélioration de la sécurité et du cadre de vie des habitants de Sandweiler et notamment des riverains de la RN2.
- ▶ Réduire le bruit et la pollution de l'air dans le village



Profil en travers

GIRATOIRES

Jonction avec la RN2





OA.IV



OA.III



OA.III



OA.I

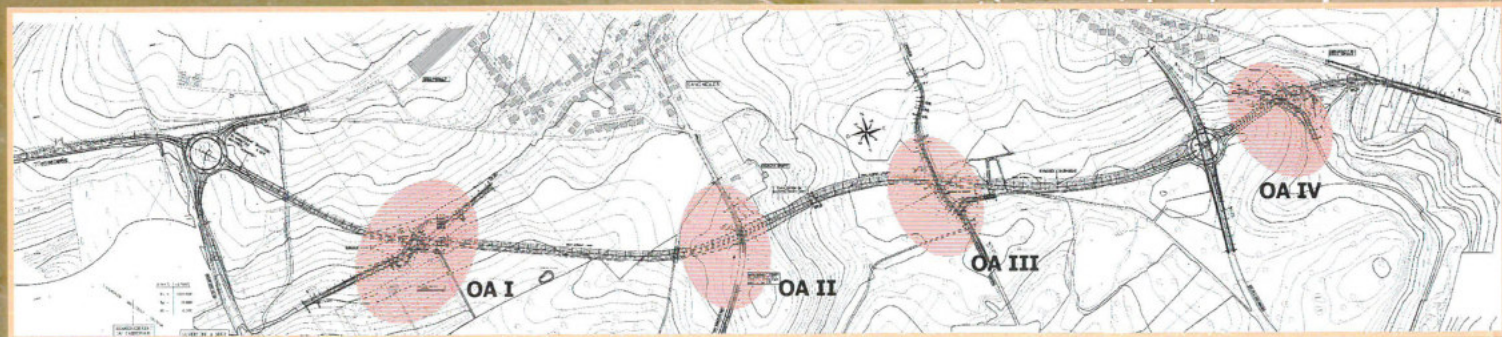
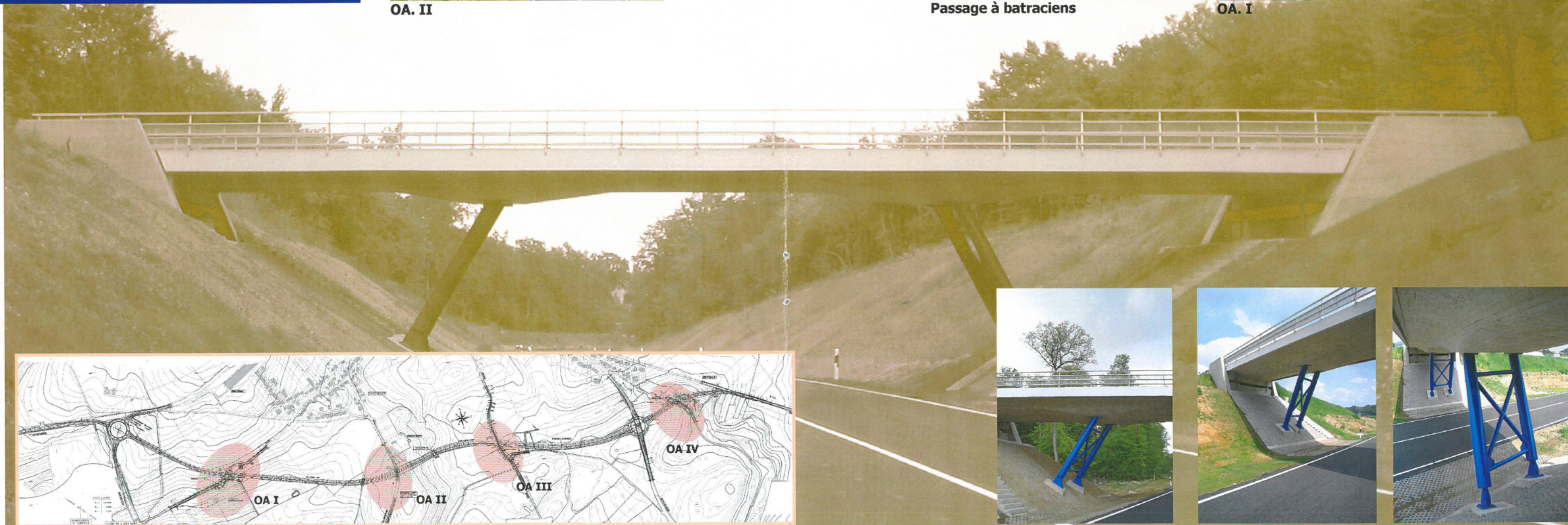
- ▶ 3 passages supérieurs de type « pont à béquilles »
- ▶ 1 passage inférieur de type « pont cadre »
- ▶ 3 passages à batraciens de type dalot avec section en cadre et murets de guidage



OA.II



Passage à batraciens



CONTOURNEMENT DE SANDWEILER

ENVIRONNEMENT ET PATRIMOINE

IMPACTS ET MESURES COMPENSATOIRES

Une étude d'impact sur l'environnement humain et naturel a été réalisée. Elle a permis de définir les impacts et les mesures compensatoires découlant de la construction de l'ouvrage.

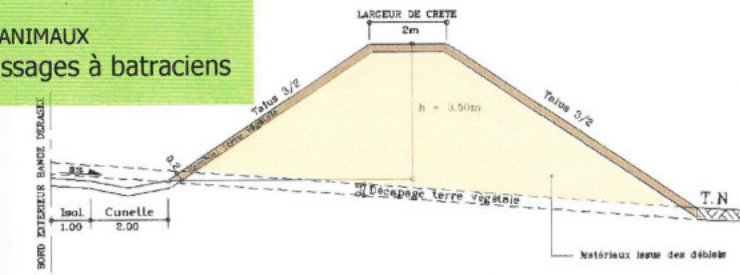
- ▲ BOISEMENTS
- ▶ Déboisements : 5,8 ha
- ▶ Superficie enclavée : 7,44 ha
- ▶ Boisements compensatoires : 10,9 ha

▲ MESURES ANTIBRUIT
Les riverains sont protégés contre les nuisances sonores par deux digues antibruit d'une hauteur de 3,5 mètres, bénéficiant d'un aménagement paysager.

La route passe en déblais du PK780 au PK1320 et du PK1760 au PK2140

▲ CHEMINEMENTS
Aménagement d'un chemin piétonnier et cycliste jusqu'au carrefour avec le CR234

- ▲ PASSAGE POUR PETITS ANIMAUX
- ▶ Aménagement de 3 passages à batraciens



coupe type digue anti-bruit



OA III – Rétablissement du chemin piétonnier et piste cyclable



Reboisement



Passage à batraciens



Bassin de rétention



Digue antibruit

Recherche archéologique

Deux haches en fer découvertes par un prospecteur à peu de distance du futur contournement y laissent supposer l'existence d'une éventuelle nécropole franque. Les sondages de diagnostic spécialement effectués en vue de vérifier cette hypothèse n'ont pas été concluants. Par contre, ils ont livré de nombreuses structures d'un habitat de l'âge du fer (6 ou 5^e s. av. J.-C.) et les fondations d'un édifice gallo-romain rectangulaire encore inédites, ainsi que les vestiges d'un campement des troupes révolutionnaires françaises de 1795.

Si le toponyme "Houscht" laissait déjà présager la présence de vestiges antiques (romains), celui de "Braaken" semblait d'origine plus récente. Suite aux fouilles de 2001, nous savons que le toponyme "Houscht" est en effet à mettre en relation avec les vestiges gallo-romains découverts sur le contournement alors que "Braaken", dérivé du français "baraque", pourrait être attribué au campement des troupes françaises qui ont fait le siège de la forteresse de Luxembourg.



"Résweler", manche de tir zoomorphe



"Résweler" pavement de voie romaine



"In den Braaken", céramique gallo-romaine



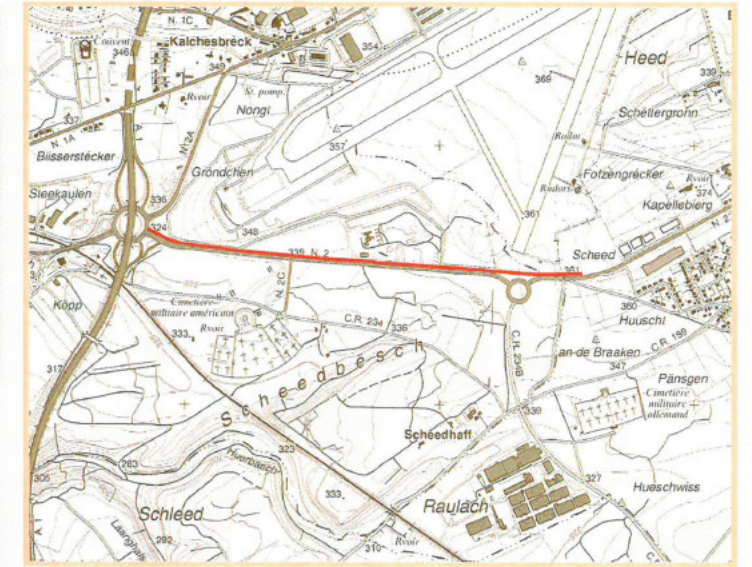
"In den Braaken", baïonnettes

COULOIR BUS SANDWEILER/IRRGARTEN RN2

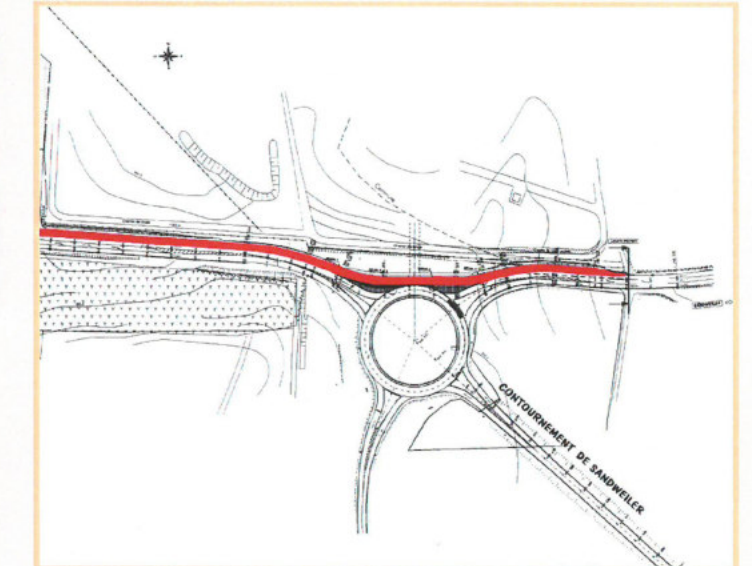
TRACE ET CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

Le tronçon de la RN2 entre Sandweiler et l'échangeur "Robert Schaffner" supporte un trafic important aux heures de pointe. Les perturbations qui en résultent affectent particulièrement les transports en commun. En effet les bus scolaires n'arrivaient plus à respecter les horaires de ligne.

Dans ce contexte, l'Administration des Ponts et Chaussées a étudié la possibilité d'un aménagement d'une voie séparée pour bus.



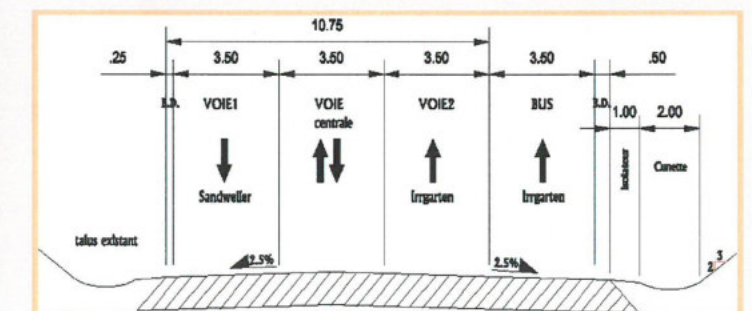
Tracé du couloir bus



Insertion du couloir bus en site propre dans le giratoire « An de Braaken »

TRACE EN PLAN

La RN2 a été élargie afin de réserver une voie supplémentaire au transport public. La longueur totale du projet est de 1500 mètres environ. Le couloir de bus débute à la sortie Ouest de Sandweiler au giratoire « An de Braaken ». Il franchit ce giratoire par un by-pass pour rejoindre l'échangeur d'Irrgarten, dans lequel sa voie propre s'insère directement.



Profil en travers de la RN2

CARACTÉRISTIQUES DU CONTOURNEMENT DE SANDWEILER :

Longueur totale de la route :	2860 mètres linéaires
Largeur de la route :	8 m
Giratoires :	80 mètres Ø extérieur
Déblais :	100 000 m ³
Remblais routiers :	55 000 m ³
Remblais digues :	45 000 m ³

Coffre de chaussée :

Couche de roulement	4 500 to
Couche de liaison (enrobés semi-grenus 0/16)	4 500 to
Couche de base (grave-bitume 0/25)	6 750 to
Couche de fondation HF 0/50	13 700 m ³
Couche de forme CC 0/50	16 600 m ³

Ouvrages d'art :

3 ponts à béquilles :	3 × 35 mètres linéaires
1 passage inférieur :	15 mètres linéaires
3 passages à batraciens :	3 × 25 mètres linéaires
7 ouvrages hydrauliques	

Début des travaux novembre 2001
Montant des travaux (TTC) 7,2 Mio Euros

CARACTÉRISTIQUES DU COULOIR BUS

Longueur totale du couloir bus :	1500 mètres linéaires
Largeur :	3,5 mètres
Gabarit initial de la RN2 :	10,75 mètres
Gabarit élargi uniformément à :	14,75 mètres

Début des travaux : avril 2003
Montant des travaux (TTC) : 1,87 Mio Euros

INTERVENANTS

Maître d'ouvrage

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

**Maître d'œuvre
et direction des travaux**

**ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES
DIVISION DES SERVICES RÉGIONAUX DE LA VOIRIE – Luxembourg (contournement)
DIVISION CENTRALE DE LA VOIRIE (couloir bus)**

Bureau d'études

TR- ENGINEERING – Luxembourg

Entreprises de travaux

**Kurt S.à r.l – Luxembourg (contournement)
Batz construction S.à r.l – Luxembourg (couloir bus)**

GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS



Préface de Madame Erna Hennicot-Schoepges, Ministre des Travaux Publics

Nous inaugurons en date d'aujourd'hui, 8 juin 2004, le contournement de la localité de Sandweiler. Evoquer l'histoire des voies de circulation, comme le fait dans son allocution Monsieur le Bourgmestre, c'est narrer l'importance des déplacements pour les hommes et les biens, ceci depuis les Temps Anciens. Je me limiterai pour ma part, en tant que Ministre des Travaux Publics, à insister sur l'importance des travaux du contournement de Sandweiler pour le temps présent et l'avenir.

Le contournement de Sandweiler - qui a été réalisé dans les délais prévus de deux ans et demi de chantier - permet dès à présent de délester la localité du trafic de transit de 13 000 véhicules par jour dans l'intérêt évident de l'amélioration de la qualité de vie.

Grâce à la nouvelle voie de contournement, le trafic routier de transit ne traversera plus la localité de Sandweiler. Ainsi l'espace public de l'artère principale, la rue de Luxembourg, est rendu aux habitants leur garantissant de ce fait une meilleure sécurité y compris celle de leurs enfants. Leur cadre de vie bénéficie de la réduction du bruit et de la pollution le nouveau tracé facilitant aussi l'accès pour les poids lourds aux zones industrielles de Sandweiler et de Contern.

L'attente de la réalisation de ce tronçon routier partant du rond-point « An der Braaken » jusqu'au nouveau giratoire « Reesweier/Kréintgeschaff », a pu paraître longue à d'aucuns. Neuf variantes préliminaires ont en effet été étudiées avant la mise en œuvre par les instances compétentes du tracé actuel, au sud de la localité. Ceci tend à démontrer le soin apporté dans la réalisation de tous ces détails, tant pour le bien-être des hommes qu'en ce qui concerne le respect du paysage et

de l'écologie. Aussi me permettrai-je de rappeler les éléments de sa mise en œuvre technique :

- Un rond-point giratoire de 80 mètres de diamètre
- une voie à deux bandes de circulation de 8 mètres de large
- trois passages supérieurs de type « ponts à béquilles »
- un passage inférieur de type « pont cadre »
- trois passages à batraciens
- sept ouvrages hydrauliques.

10,9 ha de forêt ont été reboisés sur le territoire de la commune contre 5,8 ha déboisés alors que deux digues anti-bruit ont été mises en place contre les nuisances sonores à titre de mesures compensatoires. Hautes de 3,5 mètres, ces digues protègent les propriétés des riverains les plus proches qui se situent sur le périmètre de l'agglomération à environ 200 mètres de la nouvelle voie.

Les habitants de Sandweiler pourront toujours accéder à la localité par le "Itzigerpad" (CR 159). Le "Garwee" (CR 173) ainsi que la route de Contern ont été réaménagés en voies piétonnes et cyclables. Ces liaisons ont été rétablies grâce aux passages supérieurs. L'ancienne route de Remich est rendue accessible par le passage inférieur.

Enfin, je n'oublierai pas d'évoquer que le long de la RN2, une voie séparée a été aménagée sur 1500 mètres pour faciliter la circulation du transport en commun entre Remich et Luxembourg partant du giratoire « An der Braaken » et finissant au giratoire "Robert Schaffner". Toutes ces nouvelles mesures vont désormais se traduire par une très sensible amélioration de la qualité de vie dans la réalité quotidienne des habitants de Sandweiler, ceci dans le respect de l'environnement naturel.

Aussi, me tient-il à cœur de remercier toutes les parties qui ont collaboré à la bonne réussite des travaux.

Erna Hennicot-Schoepges
Ministre des Travaux Publics



Le mot du bourgmestre

Sandweiler Umgehungsstrasse

Vor 1800 führte die Strasse, die die Hauptstadt mit der Mosel verband, von Remich über Bous, Pletringen und Otringen durch die „Izigerstroos“ in Sandweiler nach „Schaedhaff“ und weiter über Hamm, das damals noch zur Gemeinde Sandweiler gehörte, zur Festung Luxemburg.

Die „Rue Principale“, eine sogenannte „Napoleonsstroos“, wurde zwischen 1806 und 1812 aus strategischen Gründen von den Franzosen nördlich des damaligen Dorfes Sandweiler erbaut und führte über „Kappelleberg“, über die heutige Landepiste des nationalen Flughafens nach „Cents“. Der Volksmund nannte die Verbindung über Otringen „aal Stroos“, die Verbindung zur Mosel über Moutfort durch das Trintingertal, erst um 1850 erbaut, wurde mit „nei Stroos“ bezeichnet.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die jetzige Verbindung zur Hauptstadt, die „Rue de Luxembourg“ gebaut, die Strasse über „Kappelleberg“ verschwand wegen der Landepiste.

Eigentlich war die „Rue Principale“ 1812 die erste Sandweiler Umgehungsstrasse, doch durch Bebauung wurde sie zur Dorfstrasse und zur Durchgangsstrasse. Bei Ausgrabungen des archäologischen Dienstes der Bauverwaltung wurden „Op der Huuscht“ zwischen dem Rondpoint „An de Braaken“ und dem „Izigerpad“ Pfeilspitzen aus der Mittelsteinzeit, Erdgruben (Silos) aus der Eisenzeit, Fundamente eines römischen Gebäudes und Überreste wie Bleikugeln, das Schloss eines Vorderladers, Riemenschnallen, Bajonette, Feuergruppen aus der Zeit der französischen Belagerung der Festung Luxemburg im Jahre 1795 gefunden.

Im Bereich „Reesweier“ in der Nähe des Rondpoint „Kréintgeschaff“ hat man ein längeres Stück eines „Réimerwee“ von etwa 3,5 bis 4 Meter Breite entdeckt, so dass man festhalten kann, dass die neue Sandweiler Umgehungsstrasse wenigstens teilweise der Trasse eines Römerweges folgt.

Umgehungsstrasse „An de Braaken – Reesweier/Kréintgeschaff“

In den sechziger Jahren bestanden bereits Landkarten des Luxemburger Landes, auf denen eine Umgehungsstraße für

ADMINISTRATION COMMUNALE SANDWEILER

Sandweiler eingezeichnet war, im Gespräch war ebenfalls vor Jahren eine nördliche Umgehung von Sandweiler. 1990 legte die Straßenbauverwaltung erste Pläne zur südlichen Umgehung der Ortschaft Sandweiler auf der Europastrasse E27 (N 2) vor, 1991 wurde das Planungsbüro TR-Engineering mit der Ausarbeitung eines detaillierten Vorprojektes beauftragt.

Seit November 1994 liegen die Pläne der staatlichen Straßenbauverwaltung vor. Die Trasse der sieben Meter breiten, zweispurigen Strasse mit beidseitigem Rasenstreifen von 0,5 Meter, mit einer Länge von 2 850 Meter beginnt am Rondpoint „An de Braaken“ (1997) westlich von Sandweiler, führt über die „Huuscht“ unter dem „Izigerpad“ (CR 159) vorbei am Deutschen Soldatenfriedhof, durch die Flur „Paentzgen“, vorbei am Ort genannt „Hédeschlass“ unter dem „Garwee“ (CR 173) an den Sporteinrichtungen vorbei durch den „Garerbësch“, unter dem „Stawee“ durch die Fluren „Azigen“ und „Reesweier“ zum Rondpoint „Reesweier/Kréintgeschaff“. Aus diesem Kreis gelangt man auf die Nationalstrasse 2 (E27), die von Luxemburg über Moutfort nach Remich führt. Vom Rondpoint „Reesweier/Kréintgeschaff“ geht es durch den „Huesgrëndchen“ über eine Brücke über die „Wiewerbaach“ nach „Éiterberg“, zur Nationalstrasse 28, die nach Otringen führt. Das Wohnviertel „um Koschterjaanshaff“ wird also demnächst zur Sackgasse. „Izigerpad“, „Garwee“ und „Stawee“ führen auf Brücken über die tiefer liegende Umgehungsstrasse, die „Wiewerbaach“ überquert die neue Straße auf einer Brücke. Drei Übergänge für Amphibien wurden erstellt. Auf einer Länge von etwa 1 600 Meter wurden zum Teil 2 Meter hohe Schallschutzwälle errichtet, die bepflanzt werden. Die Trassenführung reicht bis etwa 150 Meter an den Bauperimeter heran, von den nächsten Wohnhäusern ist die Straße etwa 220 Meter entfernt.

Am Donnerstag, 25. Oktober 2001 begannen die Mitarbeiter des archäologischen Dienstes der Bauverwaltung mit Ausgrabungen, um Spuren aus vergangenen Zeiten zu dokumentieren.

Am Montag, 5. November 2001 hat die Firma Kurt aus Bridel mit den eigentlichen Bauarbeiten der Sandweiler Umgehungsstrasse begonnen. Die Bauzeit war mit drei Jahren veranschlagt, man rechnete mit der Eröffnung im Frühjahr 2004. Also ist die Bauzeit kaum überschritten worden. Mit dem Spatenstich am 9. November 2001 im „Izigerpad“ (CR 159), in der Nähe des Deutschen Soldatenfriedhofs, begannen offiziell die Bauarbeiten zur südlichen Umgehungsstrasse der Ortschaft Sandweiler, mit der feierlichen Eröffnung am Dienstag, 8. Juni 2004 heißt es freie Fahrt auf der Sandweiler Umgehungsstrasse „An de Braaken – Reesweier/Kréintgeschaff“.

John Breuskin,
Bürgermeister der Gemeinde Sandweiler