

## REUNION D'INFORMATION DU 3 AVRIL A DUDELANGE

## Présentation du volet «Voirie» par Monsieur Roland FOX des P&amp;C

"Analyse" par les P&C de la contre-proposition Biireng 21 élaborée par Paul GUENNOU - Planche page 53 - Réponse à cette analyse  
Par P. Guennou

**Participation communes et autres**  
*Contrepropositions au niveau des infrastructures routières:  
Contreproposition Biireng 21*

L'analyse des propositions alternatives élaborées par KOMOBILE et par le comité Biireng 21 n'est pas concluante, vu les problèmes graves au niveau de la conception routière, incompatibles avec le projet du terminal.

Ministère du Développement durable et des Infrastructures

## Résumé:

Mon approche consiste à éviter le plus possible le rond point et permettre l'accès direct au site CFL multimodal.

Pour cela une voie auxiliaire (Verteilerfahrbahn) est créée de part et d'autre de l'autoroute (en jaune sur mes plans)

Sur les 10 "problèmes graves" énoncés par les P&C, 9 (1 à 7, X1 et X11) seraient pertinents pour des voies principales. Les voies auxiliaires apportent la réponse.

Ces 9 remarques sont donc un non sens (voir ci-dessous les détails).

Seul le point 8 est juste, mais la solution est incluse dans la critique et n'est donc pas un "problème grave". Quant à "l'incompatibilité avec le projet du terminal", aucun élément tangible n'est apporté.

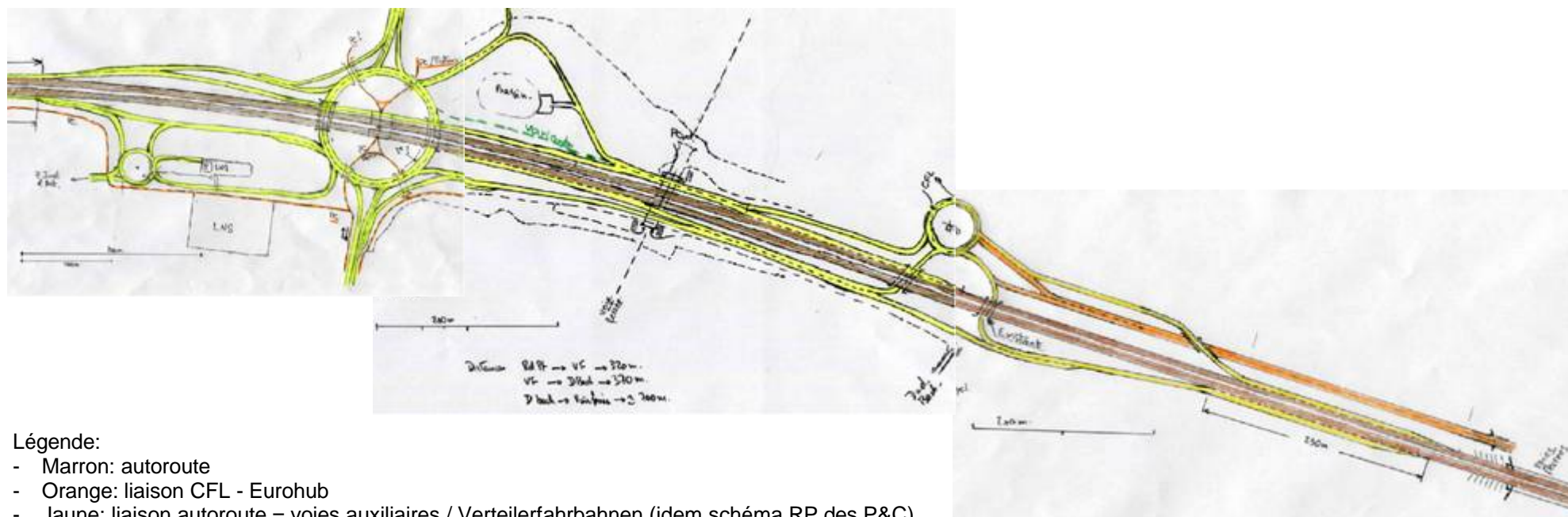
On notera que le bureau Komobile contrairement à ce qui est dit, n'est pas impliqué dans cette étude. C'est le travail personnel de Paul GUENNOU en liaison avec l'association Biireng 21 qui a fourni les documents en sa possession.

Cette planche a été présentée en moins de 15 secondes lors de la réunion du 3 avril et n'a pu être examinée correctement à ce moment.

Disponible sur le site de la Ville de Dudelange et après examen, je suis effaré par toutes ces inexactitudes.

**==> Dans l'état des choses, n'ayant pas d'argument objectif et tangible de la part des P&C, ma proposition soutenue par Biireng 21 reste d'actualité.**

La solution proposée variante 1: à partir du rond-point prévu par P&C



Légende:

- Marron: autoroute
- Orange: liaison CFL - Eurohub
- Jaune: liaison autoroute = voies auxiliaires / Verteilerfahrbahnen (idem schéma RP des P&C)

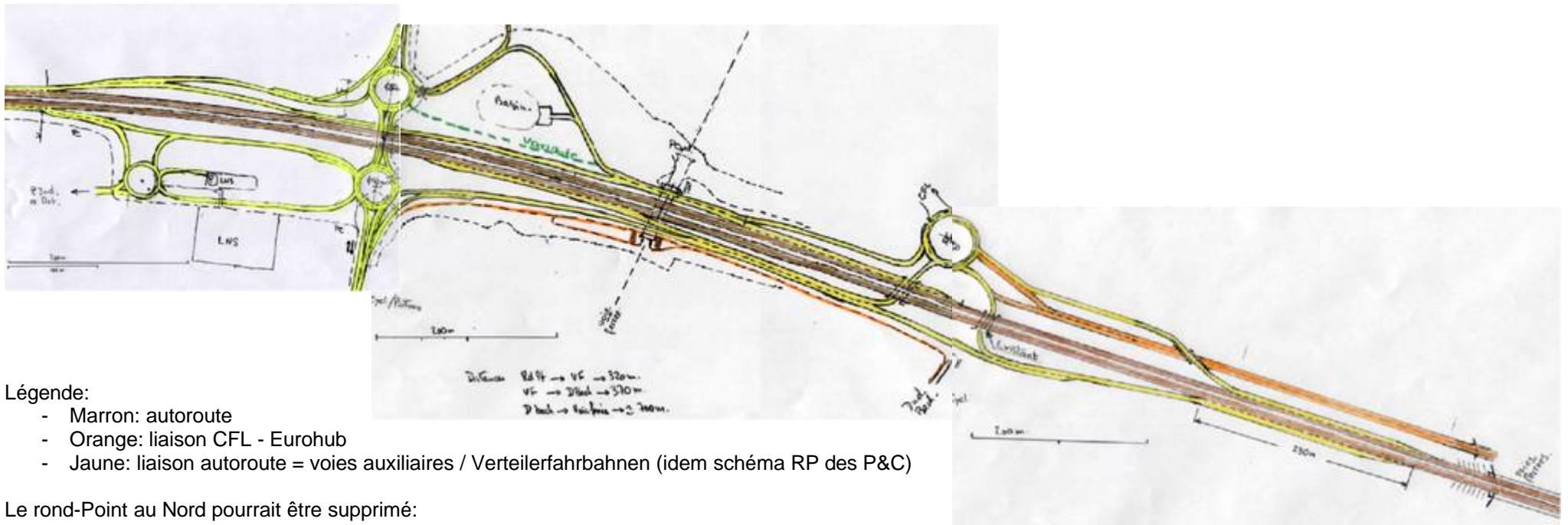
Par rapport à la solution P&C d'origine à 4 ponts pour le rond-point:

- 2 ponts à construire au lieu de 4
- Passages piétons et vélos résolus (solution RP Rämrisch à Esch)
- 2 By-pass pour éviter le RP
- Accès Zone du LNS revue

Accès CFL:

- étudié par rapport au rond-point prévu à l'origine sur le site CFL
- N'avons eu connaissance que plus tard de l'aménagement avec feux "intelligents" (description dans la loi de mai 2013)  
 --> Accès à revoir; mais nous ne disposons pas de plans précis.

La solution proposée variante 2: essai de supprimer le gros RP; de ne pas construire de nouveaux ponts à l'intersection Dudelange Burange



#### Légende:

- Marron: autoroute
- Orange: liaison CFL - Eurohub
- Jaune: liaison autoroute = voies auxiliaires / Verteilerfahrbahnen (idem schéma RP des P&C)

Le rond-Point au Nord pourrait être supprimé:

- Venant de croix de Bettembourg pour sortie vers Dudelange: sortie en feuille de trèfle Mais condamnerait l'extension du STEP (Attention au PAG).
- Venant de Dudelange pour aller vers Esch (Kayl): entrée en forme de feuille de trèfle qui se raccorderait sur la voie auxiliaire (Tourne autour du bassin).

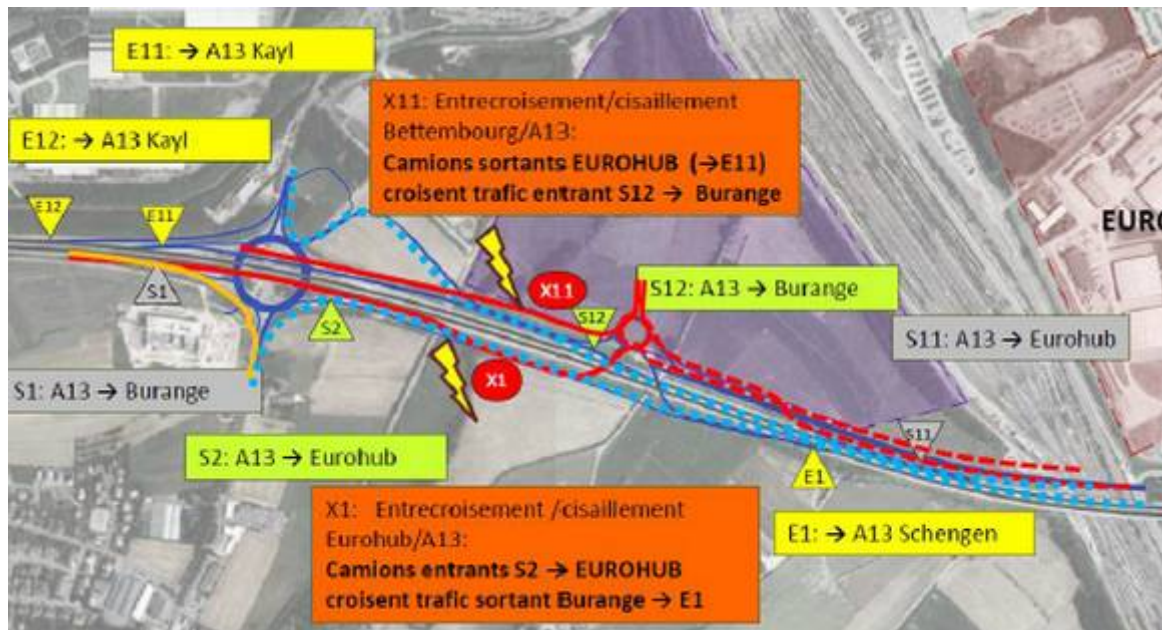
\*\*\*\*\*

Rappel du déroulement de notre proposition alternative:

- Solutions élaborées en janvier 2014 par P. GUENNOU, seul. (Le bureau Komobile n'est pas associé à cette démarche)  
Suite aux recommandations de Durth Roos Consulting, P. Guennou a acheté l'étude allemande "Lange Verteilerfahrbahnen an Autobahnen mit dichter Knotenpunktfolge"
- Présentation au conseil Echevinal de Dudelange le 7 mars - décision d'une réunion avec Monsieur FOX - documents envoyés à M. Molitor de Komobil pour avis (CE)
- Réunion avec Monsieur Fox le 18 mars; Mr FOX n'avait pas étudié les documents, mais commençait à faire le procès de P. GUENNOU en incompetence! (Comme répété lors de la réunion du 3 avril - argument qui avait bien amusé les personnes qui me connaissent et ont des notions de logistique / Supply Chain)  
Décision d'une nouvelle réunion à fixer d'ici "2 ou 3 semaines" (n'a pas encore eu lieu le 17 avril!)  
Monsieur Biancalana a "convenu avec M. Fox d'analyser de manière plus détaillée votre proposition et d'y répondre par des arguments objectifs et tangibles (le pour et le contre de votre alternative)".







Réponses:

X1: Il s'agit d'entrecroisement sur la voie auxiliaire, et comme la voie auxiliaire est faite pour permettre ces changements de direction en toute sécurité, la remarque est non fondée

X11: Idem X1

L'analyse des propositions alternatives élaborées par KOMOBILE et par le comité Biireng 21 n'est pas concluante, vu les problèmes graves au niveau de la conception routière, incompatibles avec le projet du terminal.

Komobile n'est pas impliqué comme déjà dit

L'incompatibilité n'est pas étayée par des "arguments objectifs et tangibles".

Quelques Extraits de l'étude allemande "Lange Verteilerfahrbahnen an Autobahnen mit dichter Knotenpunktfolge" qui confirme totalement notre approche!

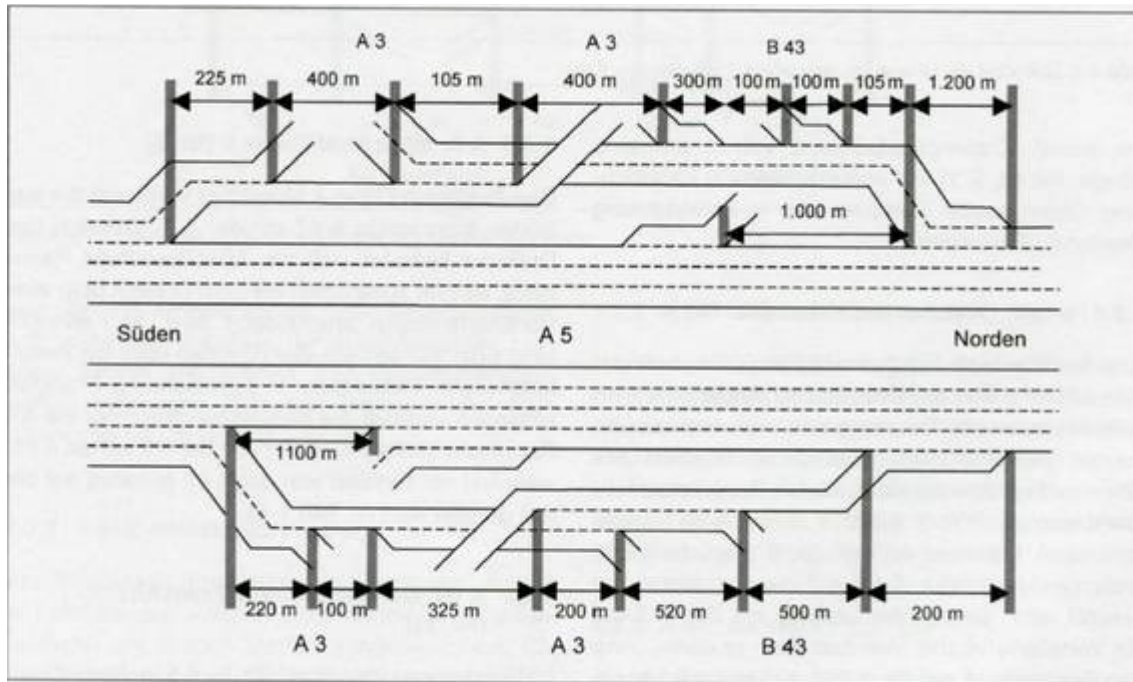


Bild 4-1: Übersicht der Untersuchungsstelle A 5 Frankfurter Kreuz

Schéma de la Frankfurter Kreuz en Allemagne:

On pourra remarquer que dans nos schéma, tant les distances que les cas de figure sont conformes à ce schéma.

Extraits du résumé:

- ..., on note une diminution des changements de file allant jusqu'à 60% pour le trafic à grande distance roulant sur la voie principale.
- La séparation des courants de trafic aboutit non seulement à un écoulement du trafic plus harmonieux mais aussi à un gain de confort et de sécurité.
- ..., on note, dans le cas d'une conduite séparée des trafics, une réduction des durées de voyage en fonction de la vitesse maximale autorisée. Il a été possible de déterminer par ailleurs les conséquences économiques en termes de gain de temps.
- La séparation des courants de trafic présente encore d'autres avantages par rapport à une chaussée commune: la capacité est plus élevée, le nombre de changements de file diminue et, enfin, on note une augmentation du confort et de la sécurité qui, toutefois, ne se laisse pas chiffrer exactement.

## Randbedingungen für eine Verteilerfahrbahn

Approche flux !!



### 7.1 Allgemeine Randbedingungen

Die Grundvoraussetzung, die der Überlegung einer Verteilerfahrbahn vorangeht, ist eine zuverlässige Verkehrsprognose. Nur wenn die Verkehrsbelastung und die einzelnen Verkehrsströme sicher prognostiziert werden können und diese sich auch in den folgenden Jahrzehnten nicht wesentlich ändern, ist die Planung einer Verteilerfahrbahn sinnvoll.

Les flux (direction et intensité des trafics) doivent être connus:  
C'est une des réponses que nous attendons de Monsieur FOX.

### Autres remarques concernant l'ensemble CFL, Eurohub et Krakelshaff:

- Cette approche des voies auxiliaires peut être étendue à la A3.
- Sur la A3, la troisième voie de l'autoroute qui s'arrêterait (ou commencerait) à l'intersection Dudelange centre pourrait être assignée à la voie auxiliaire allant du nord de CR161 (RP Krakelshaff) à Dudelange centre.  
Il en serait de même entre l'avant croix de Bettembourg sur la A13 côté est et après l'intersection Dudelange Burange (3<sup>ème</sup> voie déclarée nécessaire par Monsieur FOX à un journaliste)
- Dans ces conditions, on peut se poser la question de l'utilité de la liaison eurohub - CFL multimodal telle que prévue. Là également, aucune donnée de flux n'est disponible.

Quelles possibilités existent pour la remplacer par les voies auxiliaires.

L'accès vers et du rond-point de l'eurohub nécessite une étude approfondie et la volonté d'aboutir (1)

(1) Changement de comportement: au lieu de dire "non, je ne peux pas", passer à "je pourrais faire si".

## Conclusions:

- Nous attendons que la réunion prévue (Ville - Biireng 21 - Monsieur FOX et moi-même) se tienne. Si l'on parle de transparence, soyons clairs!!
- Par ces quelques lignes qui ont anéanti les "arguments P&C", **il est prouvé que notre approche constitue une alternative plausible et plus efficace.**
- Aussi je réitère ma proposition faite à Monsieur le Ministre lors de la réunion d'information du 3 avril:
  - \* Constituer à nouveau un groupe de travail avec les parties prenantes dont des clients transporteurs (2) mais aussi des spécialistes des flux (Durth Roos, Komobile? Cluster logistique) et désigner un pilote neutre mais compétent dans les différents domaines.
  - \* Une pré étude peut être réalisée d'ici fin mai.
- La présentation du 3 avril étant rendue publique, les inexactitudes grossières et les sous-entendus contenus dans la diapo 53 portent atteinte à ma réputation et à ma crédibilité ainsi qu'à l'association Biireng 21.

Je demande donc qu'un erratum soit publié et ajouté dans la liste des documents disponibles sur le site de Dudelange.  
A défaut que cette mise au point soit considérée comme Erratum et donc mis en ligne.

(2) Un transporteur de ma connaissance me disait voici quelque temps qu'il pensait qu'il y avait bien une sortie au niveau de Krakelshaff.  
J'ai du lui répéter 3 fois, documents à l'appui, que ce n'était pas le cas. Il n'en croyait pas ses yeux.

Il me précisait que le problème du détour est certes important pour ce qui concerne les kilomètres, mais surtout pour le temps perdu et ce, sans compter les bouchons récurrents dans cette zone.