

N° 8668³

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

PROJET DE LOI

**modifiant la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion,
à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à
la régulation du marché ferroviaire**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS

(26.2.2026)

La Commission se compose de : Mme Corinne CAHEN, Présidente ; M. Marc HANSEN, Rapporteur ; Mme Francine CLOSENER, M. Yves CRUCHTEN, Mme Claire DELCOURT, M. Emile EICHER, M. Félix EISCHEN, M. Paul GALLES, M. Marc GOERGEN, M. Gusty GRAAS, M. Michel LEMAIRE, M. Marc LIES, Mme Mandy MINELLA, M. Meris SEHOVIC, M. Charles WEILER, Membres.

*

I. ANTÉCÉDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 11 décembre 2025 par la Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Le texte du projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire de l'article unique, d'un avis de la Commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire, d'un texte coordonné de la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire, de l'annexe I, l'annexe II, l'annexe III, d'une fiche financière, d'un check de durabilité ainsi que d'une fiche d'évaluation d'impact « mesures législatives, réglementaires et autres ».

Le projet de loi a été avisé par le Conseil d'État en date du 20 janvier 2026.

Lors de sa réunion du 5 février 2026, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics (ci-après « la commission parlementaire ») a examiné le projet de loi ainsi que l'avis précité. Au cours de la même réunion, M. Marc Hansen a été désigné comme Rapporteur.

La Chambre de Commerce a rendu un avis reçu le 18 février 2026.

La commission parlementaire a adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 26 février 2026.

*

II. OBJET DU PROJET DE LOI

Le projet de loi 8668 concerne le réaménagement complet des infrastructures ferroviaires de la tête ouest de la gare de Luxembourg. Ce projet s'ajoute à la liste des projets d'infrastructure ferroviaire à charge du Fonds du rail dans le cadre du Plan National de Mobilité 2035 (PNM35).

*

III. CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Le Plan National de Mobilité 2023 prévoit, entre autres, d'optimiser les temps de parcours et d'améliorer l'offre de transport entre les trois principales agglomérations du pays. Il vise aussi à renforcer la stratégie des pôles d'échange et à collaborer avec les pays voisins, en particulier pour développer les liaisons ferroviaires internationales. Pour ce faire, une transformation en profondeur du réseau ferré luxembourgeois est nécessaire dont, notamment, l'adaptation de plans de voies et la construction de nouvelles infrastructures.

Le réaménagement de la tête ouest de la gare de Luxembourg s'inscrit dans la liste de ces travaux. Il va de pair avec le projet de transformation de la gare périphérique de Hollerich en quatrième pôle d'échange de la Ville de Luxembourg, desservi aussi bien par les trains de la ligne 50 Luxembourg-Kleinbettingen que par ceux de la ligne 70 Pétange-Luxembourg.

Compte tenu de la croissance continue du nombre de voyageurs, le concept horaire à long terme prévoit une augmentation de la fréquence des trains sur la ligne 70 Pétange-Luxembourg. Pour absorber l'augmentation de la demande, la tête ouest de la gare de Luxembourg doit être fondamentalement remaniée.

Le projet de construction prévoit :

- la construction d'une voie supplémentaire entre Hollerich et la gare de Luxembourg pour la ligne 70 qui est actuellement à voie unique sur ce tronçon ;
- l'aménagement d'un quai à voyageurs supplémentaire en gare de Luxembourg ; et
- la modification substantielle du plan des voies de la tête ouest de la gare de Luxembourg.

Le réaménagement de la tête ouest permettra d'augmenter la capacité du réseau et la fluidité du trafic du système ferroviaire luxembourgeois et contribuera à l'amélioration de la robustesse du réseau.

La Chambre des Députés avait marqué son accord à l'élaboration des études nécessaires à la réalisation du projet en décembre 2024. Ces études sont complétées et le projet de loi 8668 vise à présent à soumettre au vote la loi de financement relative aux travaux à accomplir.

Situation actuelle

Actuellement, la tête ouest de la gare de Luxembourg concerne deux lignes principales : la ligne 50 de Luxembourg à Kleinbettingen et la ligne 70 de Pétange à Luxembourg. S'y ajoute la courbe de raccordement sud qui assure la liaison depuis le triage de Luxembourg vers Kleinbettingen.

Actuellement, plusieurs points de congestion causent une limitation de la fluidité du trafic ferroviaire et créent des dépendances d'exploitation entre les différentes lignes. Ceci mène à des retards en gare de Luxembourg et sur les axes avoisinants.

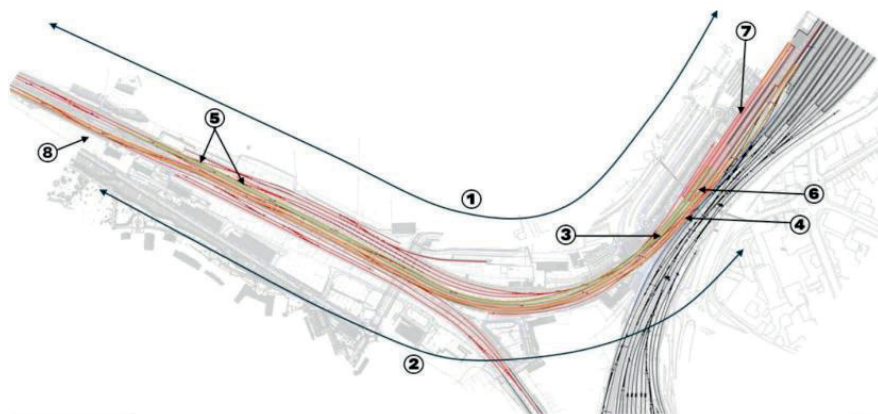
- la convergence des deux voies de la ligne Pétange-Luxembourg en une seule voie à droite de l'arrêt Hollerich, créant ainsi un tronçon à voie unique entre Hollerich et Luxembourg ;
- la convergence des deux voies de la ligne Luxembourg-Kleinbettingen dans la zone d'appareils de voie en gare de Luxembourg, générant des conflits de circulation ;
- la jonction de la ligne Pétange-Luxembourg avec la nouvelle ligne vers Bettembourg via le « Escherberg », où, dans la configuration actuelle, les deux lignes se rejoignent sur un tronçon commun, limitant les capacités et la flexibilité d'exploitation.

Situation projetée

Le projet vise à moderniser les infrastructures de la tête ouest de la gare de Luxembourg, à améliorer et optimiser la régularité du trafic ferroviaire et à supprimer les passages d'étranglement. Plusieurs travaux sont à réaliser à cet effet, dont :

1. des travaux de renouvellement de plateforme et des voies et appareils de voie;
2. la construction d'une voie supplémentaire pour la ligne 70 (Pétange – Luxembourg) entre Hollerich et la gare de Luxembourg afin de supprimer le tronçon à voie unique existant ;
3. le prolongement de la double voie de la ligne Luxembourg – Kleinbettingen jusqu'au quai en gare de Luxembourg ;
4. la séparation de la ligne Pétange – Luxembourg de la nouvelle ligne vers Bettembourg (NBS) au niveau du pied du « Escherberg » ;

5. le raccordement direct vers l'ouest sur la ligne Luxembourg-Kleinbettingen des voies de garage et de maintenance situées dans la zone du quai de chargement sous le pont d'Alsace ;
6. le prolongement du quai 1 en gare de Luxembourg ;
7. la construction d'un quai supplémentaire en gare de Luxembourg ;
8. la suppression de l'arrêt ferroviaire existant de Hollerich.



Description technique

Plateforme ferroviaire et voie ferrée

Les travaux de réaménagement de la tête ouest impliquent des modifications substantielles au plan des voies de la gare de Luxembourg, tant au niveau de la plateforme qu'au niveau des installations ferroviaires. Ils s'étendront depuis les quais de la gare de Luxembourg jusqu'au raccord avec le nouveau pôle d'échange Hollerich situé aux environs de la route d'Esch à l'ouest. Ils incluent également les zones qui vont du secteur Hollerich jusqu'au triage de Luxembourg passant par la courbe de raccordement sud.

Assainissement plateforme ferroviaire

Pour garantir l'assainissement correct du corps de la voie, l'évacuation des eaux superficielles sera améliorée. Des drainages seront aménagés entre les voies ferrées qui déversent l'eau pluviale dans les deux sens, assurant ainsi un assainissement correct de la plateforme ferroviaire.

Des regards hydrauliques seront implantés à des intervalles réguliers et à chaque point de traversée ou de changement de direction du réseau. Ceux-ci permettront l'entretien futur, le curage et la réalisation d'inspections par caméra en cas de besoin.

Le concept hydraulique de la future plateforme garantira une continuité et une cohérence du système d'assainissement ferroviaire. Une partie des eaux pluviales collectées sera déversée vers la gare de Luxembourg, où elles seront raccordées au réseau séparatif eaux pluviales et eaux usées posé dans le cadre du projet de la construction des quais V et VI.

La plupart des eaux de plateforme resteront raccordées aux exutoires existants situés à droite du triage de Luxembourg, respectivement dans la zone de Hollerich, où des nouveaux points de rejet sont prévus afin d'optimiser l'évacuation des eaux pluviales et d'intégrer les besoins liés au phasage des travaux.

Quais à voyageurs

Quais en gare de Luxembourg

Afin de réceptionner des trains supplémentaires et plus longs, une augmentation significative de la capacité des quais à voyageurs en gare de Luxembourg est prévue.

Le projet prévoit :

- le prolongement du quai 1, desservant les voies 001 et 002, par une extension d'environ 40 mètres, permettant de porter les longueurs utiles de ces voies respectivement à 265 mètres et à 185 mètres ;
- la construction d'un nouveau demi-quai d'une largeur minimale de 4 mètres et d'une longueur utile de 265 mètres.

La construction et l'adaptation des quais se fera conformément aux stipulations STI-PMR (Spécifications techniques d'interopérabilité) et l'installation de bandes de guidage podotactiles répondra aux exigences en matière de déplacement des personnes à mobilité réduite.

Les quais seront munis d'équipements standards CFL comme l'éclairage, la sonorisation, des abris voyageurs, le téléaffichage et le mobilier urbain. Les équipements de quais tels que les oblitérateurs, les aires d'attente, les portiques info/horaire seront installés en dehors de zones libre d'obstacles.

La marquise du quai 1 sera rallongée et le nouveau quai projeté sera couvert par une marquise de la même typologie que celles des quais 1 à 3 existants.

La création du nouveau demi-quai aura par contre un impact sur certaines constructions et entraînera une reconfiguration des aménagements extérieurs existants dans la zone concernée.

Actuellement, le passage aménagé le long du Bâtiment Grande Vitesse du côté des voies ferrées ne remplit pas la fonction de quai voyageurs. Il sert uniquement de liaison piétonne entre le quai 1 et le parvis de la gare. L'espace devra être élargi et des modifications au bâtiment actuel seront nécessaires.

Une partie du bâtiment appartenant aux CFL sera démolie et un nouveau mur extérieur sera construit sur toute la longueur du quai projeté. À cause d'une réduction des surfaces exploitables pour les services internes des CFL, le grenier sera réaménagé par l'ajout d'un étage supplémentaire.

Comme le bâtiment est classé comme patrimoine culturel national, tous les aménagements seront réalisés en collaboration avec l'Institut national pour le patrimoine architectural (INPA). Des ajustements seront également nécessaires afin de garantir une continuité d'accès et de fonctionnement des infrastructures.

Quais arrêt de Hollerich

Le projet prévoit la suppression intégrale de l'arrêt ferroviaire existant de Hollerich, qui ne sera plus desservi dès que les travaux pour le nouveau pôle d'échange de Hollerich commenceront.

Les deux quais voyageurs existants, ainsi que le souterrain de liaison seront démolis.

Les aménagements à réaliser à droite de l'ancien bâtiment voyageurs désaffecté et classé patrimoine culturel national seront réalisés en étroite collaboration avec l'INPA dans le respect du patrimoine et du contexte historique des lieux.

Installations techniques

Les quais sont dotés de marquises équipées des différentes techniques électriques. La suppression des installations de préchauffage de la gare libérera de la place pour l'installation d'un tableau divisionnaire.

Les alimentations nécessaires à l'extension sud du quai 1 seront issues du TD (tableau divisionnaire) SUD 1-2. Si de nouvelles alimentations doivent être tirées, elles chemineront par le multitubulaire ou la marquise jusqu'au TD SUD 1-2.

Pour le nouveau quai le long du bâtiment Grande Vitesse, un nouveau TD sera disposé dans le local actuellement occupé par les équipements de préchauffage des voies. Le câblage utilisé est dépourvu d'halogène afin de limiter l'impact environnemental en cas d'incendie.

Les câbles sont dimensionnés en fonction du courant à véhiculer, des conditions de pose, du courant de court-circuit et de la tension de contact normalisé en fonction du type d'installation alimentée. Une exigence particulière sera portée sur les raccordements de toute la basse tension normale et secourue, de tous les éclairages, de toutes les bornes électriques, du système complet de vidéo surveillance, caméras et pour les équipements des quais.

La mise à la terre basse tension et caténaire sera réalisée selon les normes en vigueur afin d'apporter la plus grande sécurité pour les usagers et pour les équipements de quais. Il en sera pareil pour la protection contre la foudre.

Au niveau de l'appareillage électrique, la robustesse du matériel utilisé est le premier critère de choix. Pour lutter contre les dégradations volontaires, l'indice de protection contre les impacts mécaniques est au minimum IK10 « anti-vandales ».

Pour que les passagers puissent circuler en toute sécurité sur les quais sous marquises et pour garantir le confort dans les zones d'attentes, le quai 1 prolongé et le nouveau quai seront équipés d'un éclairage LED encastré.

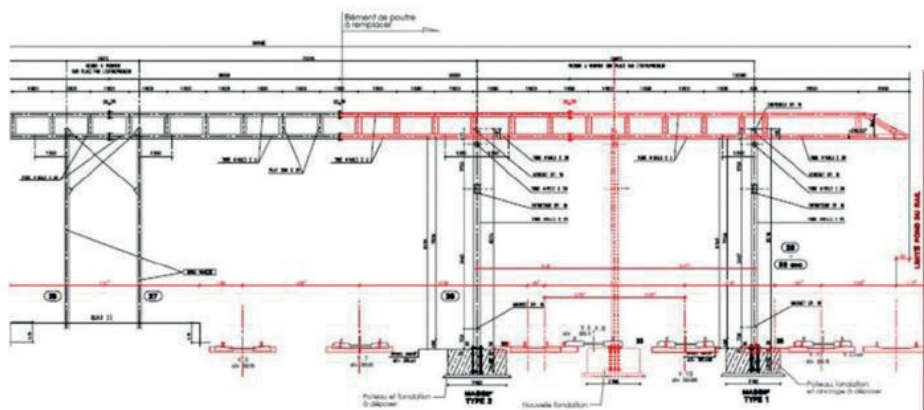
En ce qui concerne l'assainissement des installations de préchauffage des rames, celles-ci seront intégralement supprimées. De nos jours, le matériel voyageur est stationné principalement au centre de remisage, ce qui rend le besoin de préchauffer les rames dans la partie voyageurs de la gare pendant les nuits d'hiver obsolète.

Installation de traction électrique

Les installations de traction électrique ont déjà fait l'objet d'une transformation majeure en 2017 dans le cadre d'une modernisation du réseau ferroviaire national et de son harmonisation avec les standards européens. L'adaptation du plan des voies ayant eu un impact majeur sur les installations de traction électrique, notamment sur les caténaires de sorte que des modifications des supports caténaires s'avèrent nécessaires.

Dans le cadre des travaux, aucun remplacement des éléments des poutres architecturées en gare de Luxembourg n'est prévu. Toutefois, le nouveau tracé de la caténaire entre en conflit avec certains supports existants. Ces derniers doivent être déplacés. Une solution technique a été retenue, permettant de maintenir les éléments architecturaux : un support en deux parties est posé, ce qui permet de maintenir la poutre en l'air sans devoir la remplacer. Une fois que le nouveau support est installé, l'ancien peut être déposé. Cette approche permet de garantir la stabilité des installations durant les travaux tout en respectant les contraintes patrimoniales de la gare.

Exemple de support de poutre architecturée à adapter



Installations de contrôle, commande, signalisation et télécommunication

Les changements à la topologie des voies de la tête ouest nécessitent un certain nombre d'adaptations de la logique dans le poste de signalisation de Luxembourg ainsi que des modifications aux installations techniques de contrôle-commande et signalisation en campagne. Cela concerne les signaux lumineux, les aiguilles, les balises du système européen de contrôle des trains (ETCS) et les installations de détection de la non-occupation des voies. Le logiciel du poste directeur et la programmation du système ETCS sont également concernés.

Il est également prévu de rendre les installations de sécurité conformes aux prescriptions et normes européennes.

Pour permettre une exploitation du reste de la gare lors des différentes phases intermédiaires du projet, il est nécessaire de faire les adaptations de manière successive.

L'aménagement du nouveau quai et le prolongement du quai 1 nécessitent la mise en place et l'adaptation des installations télématiques pour l'information des voyageurs et des équipements de télécommunication nécessaires à l'exploitation ferroviaire.

Le nouveau quai sera équipé de la même manière que les quais 1 à 6. Il est également prévu d'apporter toutes les adaptations nécessaires aux systèmes actuels afin de garantir le bon fonctionnement des installations liées.

Des nouveaux câbles à fibre optiques seront posés pour assurer une interconnexion moderne et redondante entre les différents sites de la gare de Luxembourg.

Spécifications techniques d'interopérabilité (STI) et méthodes de sécurité communes (MSC) :

Les nouvelles constructions ainsi que les adaptations des installations ferroviaires seront réalisées conformément aux STI. Celles-ci fixent les conditions d'interopérabilité des réseaux ferrés de l'Union européenne et s'appliquent à la conception, à la construction, à la mise en service, au réaménagement, au renouvellement, à l'exploitation et à l'entretien des infrastructures ferroviaires.

Les installations ferroviaires seront soumises à une analyse de risque spécifique prévue par la réglementation européenne sur les MSC. Les risques spécifiques provenant de l'opération des futures infrastructures pourront ainsi être identifiés.

Emprises

Des acquisitions de terrain sont nécessaires à la hauteur du Bâtiment Grande Vitesse pour réaliser le projet. L'acquisition des emprises n'est pas couverte par le budget du projet.

Réalisation du projet – phasage et planning

Comme il s'agit d'une opération de grande ampleur, les travaux de réaménagement de la tête ouest de la gare de Luxembourg affecteront temporairement, mais inévitablement le trafic ferroviaire. Afin de réduire autant que possible cet impact, les étapes de chantier seront optimisées et coordonnées avec le projet de construction du nouveau pôle d'échange de Hollerich.

Le projet sera réalisé en 3 grandes phases constituées de multiples sous-phases, qui sont à coordonner avec les autres chantiers en cours ou prévus sur le site de la gare de Luxembourg.

Les 3 phases sont prévues selon les créneaux suivants et impliqueront les travaux énumérés :

Travaux préliminaires (octobre 2026 à mars 2027)

- installation de chantier ;
- déplacement de réseaux ;
- confection de fondations caténaires ;
- adaptation aux installations de traction électriques.

1^{re} phase – Zone « centrale » (mars-juillet 2027)

- travaux d'aménagement de la plateforme ferroviaire et pose des nouveaux appareils de voies dans la zone centrale de la gare ;
- prolongement du quai I extrémité sud ;
- réaménagements locaux du parvis à droite du nouveau quai projeté ;
- travaux préparatoires en vue de l'adaptation du bâtiment Grande Vitesse.

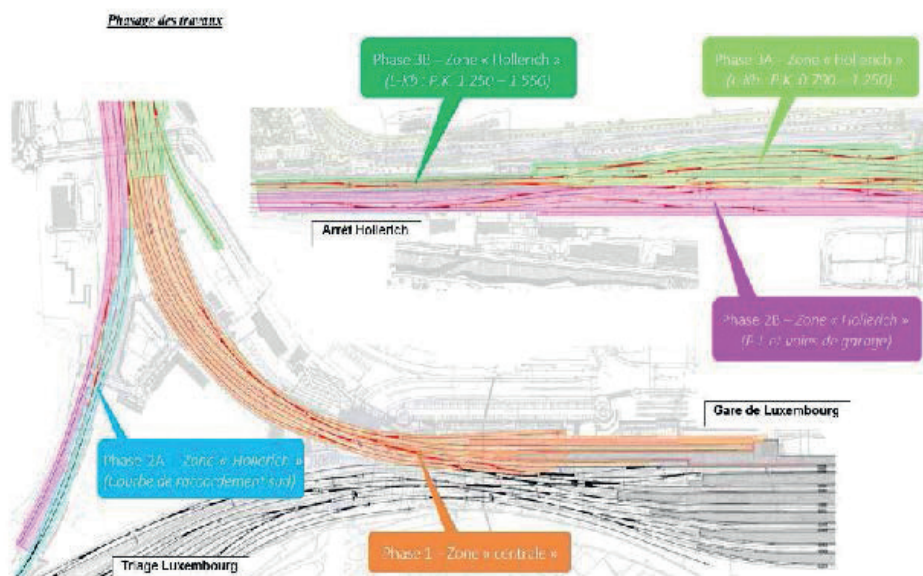
2^e phase – Zone « Hollerich » (septembre 2027 à juin 2030)

- partie A : adaptation des infrastructures ferroviaires de la courbe de raccordement sud de septembre à novembre 2027 ;
- partie B : adaptation des infrastructures ferroviaires de la ligne Pétange-Luxembourg et des voies de garage de Hollerich de décembre 2027 à juin 2030 ;

- adaptation du bâtiment Grande Vitesse et construction du nouveau quai en gare de Luxembourg.

3e phase – Zone « Hollerich » (juillet 2030 à décembre 2031)

- partie A : adaptation des infrastructures ferroviaires de la ligne Luxembourg-Kleinbettingen entre les P.K. 0.700 (raccord zone centrale) et 1.250 de juillet à septembre 2030 ;
- partie B : adaptation et rehaussement des infrastructures ferroviaires de la ligne Luxembourg-Kleinbettingen entre les P.K. 1.250 et 1.550 (raccord avec projet du nouveau pôle d'échange de Hollerich) de septembre 2030 à décembre 2031.



Le coût total pour ce projet de réaménagement de la tête ouest de la gare de Luxembourg s'élève à 138 000 000 euros à l'indice 1 164,15 du 1^{er} avril 2025.

Pour tous les détails, il est renvoyé au commentaire de l'article unique et aux documents parlementaires.

*

IV. LES AVIS

1. L'avis du Conseil d'État

Dans son avis du 20 janvier 2026, le Conseil d'État ne formule pas d'observation quant au fond du texte du projet de loi.

2. L'avis de la Chambre de Commerce

La Chambre de Commerce a émis son avis le 6 février 2026. Dans celui-ci, elle s'interroge sur le calendrier des acquisitions nécessaires dans le contexte du projet de loi ainsi que sur le coût de ces acquisitions, tout en approuvant le projet.

*

V. COMMENTAIRE DE L'ARTICLE UNIQUE

À titre liminaire, il y a lieu de noter que la commission parlementaire décide de faire siennes toutes les suggestions d'ordre légistique du Conseil d'État dans son avis du 11 décembre 2025.

Article unique

Conformément à la pratique consistant à regrouper les grands projets ferroviaires dépassant le seuil de l'article 80 de la loi du 8 juin 1999, il est proposé d'ajouter à l'annexe I de la loi modifiée du 6 juin 2019 le projet d'aménagement de la tête ouest de la gare de Luxembourg (projet n° 44). L'enveloppe financière est alignée sur l'indice semestriel des prix à la construction au 1^{er} avril 2025 (1 164,15). Le coût du projet n° 44 est évalué à 138 000 000 euros à ce niveau d'indice.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond ni d'observations de la part de la commission parlementaire.

*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n° 8668 dans la teneur qui suit :

*

VI. TEXTE PROPOSÉ PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI

**modifiant la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion,
à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à
la régulation du marché ferroviaire**

Article unique. L'annexe I de la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire est complétée comme suit :

1° L'alinéa 1^{er} est complété par un point 44° nouveau, libellé comme suit :

«

44°	Gare de Luxembourg ; réaménagement de la tête ouest	138 000 000 €
-----	---	---------------

 » ;

2° L'alinéa 2 est complété par une seizième phrase, libellée comme suit :

« Celui sous 44° correspond à la valeur 1 164,15 de cet indice au 1^{er} avril 2025. »

Luxembourg, le 26 février 2026

La Présidente
Corinne CAHEN

Le Rapporteur
Marc HANSEN