



---

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# Dossier consolidé

Projet de loi 5951

Projet de loi sur la participation de l'Etat luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés dans le cadre de la réouverture au trafic des voyageurs des lignes ferroviaires Virton-Rodange et Arlon-Rodange

Date de dépôt : 04-11-2008

Date de l'avis du Conseil d'État : 24-11-2009

## Liste des documents

<b>Date</b>	<b>Description</b>	<b>Nom du document</b>	<b>Page</b>
08-02-2010	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
04-11-2008	Déposé	5951/00	<u>5</u>
24-11-2009	Avis du Conseil d'Etat (24.11.2009)	5951/01	<u>26</u>
06-01-2010	Rapport de commission(s) : Commission du Développement durable Rapporteur(s) : Monsieur Marc Spautz	5951/02	<u>29</u>
05-02-2010	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (05-02-2010) Evacué par dispense du second vote (05-02-2010)	5951/03	<u>38</u>
12-03-2010	Publié au Mémorial A n°37 en page 622	5951	<u>41</u>

# Résumé

## **N° 5951 : résumé du projet de loi**

Le projet de loi 5951 a pour objet l'approbation de la convention d'accord relative à l'aménagement, à l'exploitation, au développement et à la promotion des lignes ferroviaires transfrontalières Virton- Rodange et Arlon-Rodange, qui a été signée le 9 mars 2008 par les Ministres des Transports belges et luxembourgeois. Le projet de loi prévoit en outre l'autorisation pour le Gouvernement luxembourgeois de participer au financement de la partie belge des lignes ferroviaires transfrontalières Virton-Rodange et Arlon-Rodange.

5951/00

## N° 5951

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2008-2009

**PROJET DE LOI**

**sur la participation de l'Etat luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés dans le cadre de la réouverture au trafic des voyageurs de la ligne ferroviaire Virton-Rodange**

\* \* \*

(Dépôt: le 4.11.2008)

**SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (22.10.2008).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Convention relative à l'aménagement, à l'exploitation, au développement et à la promotion des lignes ferroviaires transfrontalières Virton-Rodange et Arlon-Rodange.....	2
4) Exposé des motifs .....	5
5) Commentaire des articles .....	9
6) Partie graphique.....	9
7) Fiche financière .....	20

\*

**ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT**

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

*Article unique.*– Notre Ministre des Transports est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi sur la participation de l'Etat luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés dans le cadre de la réouverture au trafic des voyageurs de la ligne ferroviaire Virton-Rodange.

Palais de Luxembourg, le 22 octobre 2008

*Le Ministre des Transports,*

Lucien LUX

HENRI

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

**Art. 1er.**– Est approuvée la convention relative à l'aménagement, à l'exploitation, au développement et à la promotion des lignes ferroviaires transfrontalières Virton-Rodange et Arlon-Rodange, faite à Virton, le 9 mars 2008.

**Art. 2.**– 1. Le Gouvernement est autorisé à contribuer aux frais résultant pour le Royaume de Belgique de la réalisation et de l'aménagement des infrastructures requises en Belgique pour la mise en service des lignes ferroviaires transfrontalières Virton-Rodange et Arlon-Rodange conformément aux stipulations de la convention dont question à l'article 1er.

2. Le montant de cette contribution est fixé à 1.500.000 (un million cinq cent mille) euros.

3. Elle constitue une contribution forfaitaire pour l'ensemble du projet. La partie belge renonce expressément à demander à la partie luxembourgeoise une quelconque contribution supplémentaire.

4. La contribution financière du Grand-Duché de Luxembourg est imputée sur les avoirs du Fonds des Raccordements Ferroviaires Internationaux.

\*

### CONVENTION

#### **relative à l'aménagement, à l'exploitation, au développement et à la promotion des lignes ferroviaires transfrontalières Virton-Rodange et Arlon-Rodange**

conclue entre:

Monsieur Yves LETERME et Madame Inge VERVOTTE, respectivement Ministre de la Mobilité et Ministre des Entreprises publiques du Royaume de Belgique

et

Monsieur Lucien LUX, Ministre des Transports du Grand-Duché de Luxembourg

*Les Ministres chargés de la mobilité et des transports ferroviaires du Royaume de Belgique et du Grand-Duché de Luxembourg:*

- se félicitent, d'une part, de la décision prise par la SNCB et les CFL d'avoir rouvert au trafic des voyageurs les lignes Virton-Rodange et Arlon-Rodange depuis le 11 décembre 2006;
- se félicitent d'autre part, de la décision prise par INFRABEL de reconstruire les quais d'Halanzy, d'Aubange et de Messancy permettant la desserte de ces points d'arrêt depuis le 14 mai 2007 et de la décision de la SNCB Holding d'aménager ou de créer des emplacements de parkings à Virton et à Halanzy, ceux-ci étant déjà opérationnels à cette même date;
- soulignent l'importance des nouveaux services offerts pour les nombreux navetteurs transfrontaliers qui peuvent maintenant accéder directement à la ville de Luxembourg via Rodange;
- apprécient l'impact positif de cette décision sur le désamorçage des épineux problèmes de mobilité qui se manifestent à l'extrême sud de la Province de Luxembourg ainsi que sur les routes d'accès à la ville de Luxembourg;
- estiment nécessaire que des mesures supplémentaires doivent être prises pour assurer la durabilité de la mobilité dans la zone concernée.

*Les Ministres conviennent du plan de réalisation, de développement, de promotion et de financement suivant:*

*Article 1er****Dessertes exploitées***

Les parties se portent garant du maintien des nouvelles dessertes ferroviaires exploitées depuis le 11 décembre 2006 telle que précisées en annexe jusqu'au moins à la fin de l'année 2018.

*Article 2****Compensation des missions de service public***

Chacune en ce qui la concerne, les parties garantissent également le maintien jusqu'à la fin de l'année 2018 du niveau réel des compensations versées en 2007 respectivement à la SNCB et aux CFL afin de compenser les pertes d'exploitation de ces nouvelles dessertes qui relèvent des missions de service public.

*Article 3****Aménagement et entretien des quais des points d'arrêt intermédiaires d'Halanzy, d'Aubange et de Messancy***

L'aménagement des quais des points d'arrêt intermédiaires d'Halanzy, d'Aubange et de Messancy a été réalisé par Infrabel pour un montant total de 1.580.000 EUR.

La partie belge assume la responsabilité de tous les travaux et fournitures nécessaires à l'entretien des quais afin de maintenir ces installations constamment en bon état de viabilité et de propreté. Elle assume également tous les risques liés à l'exploitation de ces quais.

*Article 4****Amélioration de l'accessibilité et des services rendus à la clientèle***

Les Ministres estiment que l'objectif de mobilité qui a été à la base de la réouverture au trafic des voyageurs des lignes Virton-Rodange et Arlon-Rodange ne sera pleinement atteint qu'à condition que des améliorations supplémentaires soient concrétisées afin de parfaire l'accessibilité générale des points d'arrêts intermédiaires d'Halanzy, d'Aubange et de Messancy ainsi que celle des gares de Virton et de Rodange et la qualité des services qui y sont rendus à la clientèle.

Chacun en ce qui les concerne, les Ministres invitent leurs responsables ferroviaires à leur présenter rapidement jusqu'au 31 mai 2008 des propositions communes concernant, notamment, l'accessibilité générale de ces gares et points d'arrêt, l'aménagement de nouveaux parkings pour voitures et le développement d'emplacements pour vélos ainsi que toute solution durable renforçant la complémentarité entre les transports ferroviaires et par autobus.

Les Ministres demandent, en outre, qu'une attention spéciale soit également réservée dans ce contexte à l'aménagement des quais de la gare de Virton.

*Article 5****Campagne de promotion***

Les bases de ce nouveau projet de mobilité étant déjà réalisées et son développement assuré, les Ministres considèrent que sa promotion doit être assurée via, notamment, des campagnes de promotion ciblées auprès de la clientèle, en réservant une attention spéciale aux nouveaux clients potentiels.

En conséquence, ils invitent leurs exploitants ferroviaires respectifs en collaboration avec la Communauté des Transports du Grand-Duché de Luxembourg à leur présenter un projet commun dans cette perspective jusqu'au 31 mai 2008.

Le projet sera soumis à l'approbation des deux parties.



*Article 6****Participation de l'Etat luxembourgeois au financement du projet***

L'Etat luxembourgeois participe au financement selon les principes cités ci-avant, dont plus particulièrement les travaux décrits à l'article 3, à concurrence d'un montant de 1.500.000 EUR. Ce financement est conditionné par le vote d'une loi spéciale autorisant cette participation.

Il s'engage à faire les diligences nécessaires afin que cette loi soit adoptée en 2008.

*Article 7****Modalités pratiques et conditions liées au financement apporté par le Grand-Duché de Luxembourg***

Sous réserve de l'approbation préalable de la Chambre des Députés du Grand-Duché de Luxembourg, la partie luxembourgeoise apportera la contribution financière dont question à l'article 6.

Elle sera considérée par la partie belge comme subvention d'équipement; cette subvention ne sera grevée d'aucun impôt ou taxe.

Elle constitue une contribution forfaitaire pour l'ensemble du projet. La partie belge renonce expressément à demander à la partie luxembourgeoise une quelconque contribution supplémentaire.

La contribution financière du Grand-Duché de Luxembourg fera l'objet d'un appel de fonds émis par la partie belge. L'appel de fonds sera adressé par le Service public fédéral Mobilité et Transports du Royaume de Belgique au Ministère des Transports du Grand-Duché de Luxembourg. Il sera accompagné, à titre de justificatif, par les appels de fonds émis par la SNCB Holding, la SNCB et Infrabel, agissant comme Maîtres d'Ouvrage, chacun en ce qui les concerne.

L'Etat belge s'engage à ce que ces modalités pratiques et conditions soient respectées par la SNCB Holding, la SNCB et Infrabel.

Si la desserte dont question est abandonnée en cours d'exécution ou ne peut pas se faire en conformité avec les stipulations essentielles de la présente convention, la partie belge remboursera à la partie luxembourgeoise l'intégralité des fonds versés par cette dernière.

Les deux parties conviennent d'examiner régulièrement et au plus tard en 2016 l'opportunité d'amender les dispositions de la présente convention.

FAIT à Virton, le 9 mars 2008, en trois exemplaires.

*Pour le Gouvernement  
du Royaume de Belgique,*

Yves LETERME  
*Ministre de la Mobilité*

Inge VERVOTTE  
*Ministre des Entreprises publiques*

*Pour le Gouvernement  
du Grand-Duché de Luxembourg,*

Lucien LUX  
*Ministre des Transports*

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

Le projet de loi joint comporte l'approbation de la convention d'accord relative à l'aménagement, à l'exploitation, au développement et à la promotion des lignes ferroviaires transfrontalières Virton-Rodange et Arlon-Rodange, qui a été signée le 9 mars 2008 par les Ministres des Transports belges et luxembourgeois, et il prévoit l'autorisation pour le Gouvernement de participer au financement de la partie belge des lignes ferroviaires transfrontalières Virton-Rodange et Arlon-Rodange.

### 1. Le transport dans le contexte de la Grande Région

En raison de son rôle de pôle économique dans la Grande Région, le Luxembourg rayonne sur un bassin d'emploi qui a déjà largement dépassé les frontières, et les perspectives de croissance laissent à penser que l'ampleur de l'emploi frontalier ira en s'amplifiant au cours des prochaines années. Le Luxembourg doit donc considérer la mobilité à l'échelle de la Grande région et trouver des réponses particulières aux problèmes aigus liés à l'intensité des échanges transfrontaliers.

Le défi du Luxembourg, dans le contexte de la Grande Région, est de répondre par des projets de niveau national aux besoins intérieurs mais aussi trans-régionaux et transfrontaliers de déplacements, pour accompagner le développement économique du Luxembourg, et éviter à terme son asphyxie. La place exagérée et préjudiciable de la voiture indique qu'il est primordial de développer les transports en commun interrégionaux, interurbains et urbains, à la fois par rail et par route. Pour répondre à la complexité des besoins, il convient de faciliter la multimodalité et de proposer des alternatives aux trajets „tout voiture“, sans pour autant stigmatiser la place de la voiture dans les territoires de faible densité.

Dès le milieu des années 90, afin de satisfaire la demande croissante d'emplois générée par la bonne santé économique du Luxembourg, la part du nombre de frontaliers a considérablement progressé.

En 2006, on comptait parmi les 120.600 frontaliers au Grand-Duché quelque:

- 26.100 domiciliés en Allemagne;
- 32.000 domiciliés en Belgique;
- 62.500 domiciliés en France.

Depuis lors, le nombre des frontaliers a continué à progresser: il est passé à 120.600 en 2006 (chiffres STATEC) et avoisine en mai 2008 les 140.000.

En termes de mode de transport, le transport individuel motorisé apparaît être majoritairement utilisé pour les trajets régionaux transfrontaliers, alors que les transports en commun ne comptent que pour 4% du total des trajets régionaux transfrontaliers en relation avec le Grand-Duché du Luxembourg.

Le défi majeur du transport régional transfrontalier sera d'augmenter la part des navetteurs transfrontaliers utilisant les transports en commun de manière à réduire les trajets régionaux transfrontaliers par véhicule individuel motorisé.

Ainsi, la Stratégie „Mobil2020“ du Ministère des Transports, mise prioritairement sur le développement de l'offre en transport public, en incluant les besoins propres à la mobilité transfrontalière, dans l'objectif du „Modal Split“ de 25% à atteindre à l'horizon 2020 qui attribue ainsi comme rôle aux transports publics d'assurer le quart des déplacements.

Cette ambition ne s'avère pourtant réaliste qu'à la condition impérative d'adapter les infrastructures ferroviaires et d'augmenter en même temps l'offre en capacité de transport du matériel roulant en service.

### 2. Importance des relations belgo-luxembourgeoises

Depuis 1922, date de la création de l'Union économique belgo-luxembourgeoise (UEBL), le Luxembourg et la Belgique ont continuellement développé leurs relations dans les domaines économiques, commerciaux et douaniers en procédant à l'intégration de larges pans de leurs économies nationales. La nouvelle convention de l'Union belgo-luxembourgeoise (UEBL), signée le 18 décembre 2002, a par la suite élargi l'éventail de la coopération bilatérale à d'autres domaines.

De là est finalement née la volonté de „poursuivre et intensifier encore davantage nos relations à tous les niveaux pour le bien-être de nos concitoyens belges et luxembourgeois“, comme le spécifie la déclaration commune, adoptée par les gouvernements belge et luxembourgeois, le 28 avril 2004 à Gaichel.

L'amélioration conjointe des voies de communications et des moyens de transport, la coopération et la mise en commun des ressources pour garantir la sécurité des concitoyens sont autant d'éléments qui auront un impact indéniable sur la vie quotidienne des populations de nos pays respectifs.

Précisément une coopération bilatérale plus étroite a été décidée dans des domaines, où il existe traditionnellement, au niveau de l'Union européenne, des hésitations pour ce qui est d'un renforcement.

Une coopération renforcée belgo-luxembourgeoise a ainsi été décidée dans les domaines de la santé, de la sécurité sociale, de la sécurité sanitaire et alimentaire, de l'environnement, de la sécurité, du transport, de la recherche ainsi que de la coopération diplomatique.

Soucieux de promouvoir „de bonnes connexions de transport“ entre les deux pays, les deux gouvernements ont décidé d'améliorer plusieurs tronçons de lignes ferroviaires „dans le but de raccourcir les temps de trajet et de rendre plus agréable et confortable les moyens de transport en commun“.

### **3. La convention d'accord signée le 9 mars 2008**

Les Ministres belges et luxembourgeois responsables des transports ferroviaires se sont réunis le 9 mars 2008 à Virton. A cette occasion ils ont signé une convention relative à la promotion des liaisons ferroviaires transfrontalières ainsi qu'une lettre d'intention visant à renforcer la coopération ferroviaire entre les deux pays.

Ils ont signé une convention relative à l'aménagement, à l'exploitation, au développement et à la promotion des lignes ferroviaires transfrontalières Virton-Rodange et Arlon-Rodange rouvertes au trafic des voyageurs depuis le 11 décembre 2006.

La convention d'accord contient les modalités de réalisation de la liaison ferroviaire transfrontalière en question et plus spécifiquement:

- les dessertes exploitées;
- la compensation des missions de service public;
- l'aménagement et l'entretien des quais des points d'arrêt intermédiaires d'Halanzy, d'Aubange et de Messancy;
- l'amélioration de l'accessibilité et des services rendus à la clientèle;
- la campagne de promotion;
- la participation de l'Etat luxembourgeois au financement du projet et
- les modalités pratiques et conditions liées au financement apporté par le Grand-Duché de Luxembourg.

L'inauguration des lignes transfrontalières susmentionnées a non seulement marqué une étape importante dans l'amélioration de l'offre commune des CFL et de la SNCB. En effet, il existe un grand besoin de mobilité dans cette zone, notamment pour grand nombre de travailleurs transfrontaliers et d'étudiants. Mais il s'agit également de relever le défi et de mettre en place les conditions pour une mobilité durable dans l'ensemble de la Grande Région afin de pouvoir maîtriser les flux des navetteurs dans le futur.

A cette occasion, les Ministres ont décidé de pérenniser l'exploitation de ces lignes jusqu'au moins à la fin de l'année 2018 et d'examiner au plus tard en 2016 l'opportunité d'amender les dispositions de cette convention.

### **4. La contribution financière du Grand-Duché de Luxembourg**

Le Grand-Duché de Luxembourg participera au financement de ce projet à concurrence d'un montant de 1.500.000 EUR qui consiste notamment en la construction, respectivement la reconstruction des points d'arrêts d'Halanzy, d'Aubange et de Messancy, afin de rendre encore plus performantes ces dessertes ferroviaires.

## **5. Aménagement et entretien des quais des points d'arrêts intermédiaires d'Halanzky, Aubange et Messancy**

### **5.1. Arrêt d'Halanzky**

Lors de la visite du 2 juin 2006 effectuée conjointement par Infrabel et les CFL, le bâtiment-voyageurs se trouvait dans un état désolant. Il était partiellement loué aux amis du chemin de fer d'Halanzky. Un quai à voyageurs d'une longueur d'environ 50 mètres existait le long du bâtiment-voyageurs. Il était revêtu partiellement en dalles de béton, le reste était revêtu en grenaille/poussier. Comme le bâtiment, le quai était dans un très mauvais état.

Il a été retenu que l'aménagement futur de 2 quais à voyageurs serait possible des deux côtés avec un accès au passage à niveau existant. L'aménagement d'un parking pour quelques voitures devant le bâtiment-voyageurs serait également à envisager.

Après la remise en service des arrêts, une nouvelle inspection des lieux en date du 22 avril 2008 a permis de constater que deux quais à voyageurs ont été construits d'une longueur égale à 185 mètres et d'une largeur égale à 2,60 mètres. La hauteur du quai par rapport au niveau supérieur du rail est de 55 centimètres. Un espace d'une largeur d'environ 1,50 mètre revêtu de grenaille longe les quais sur toute la longueur. Sur toute leur longueur, les quais sont délimités par une clôture de sécurité. Il est à souligner que les deux quais sont accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Chaque quai dispose des équipements suivants:

- un abri-voyageurs préfabriqué;
- un ensemble de trois sièges métalliques;
- des lampadaires;
- des panneaux „localité“;
- une boîte horaire;
- des bandes de guidage podotactiles;
- une installation de sonorisation.

Un parking pour voitures de 36 places de stationnement a été réalisé le long du quai à voyageurs derrière le bâtiment-voyageurs, ainsi que 3 places de stationnement pour personnes à mobilité réduite. En plus, 11 places de stationnement ont été aménagées devant le bâtiment-voyageurs, ce qui fait un total de 50 places pour le seul arrêt Halanzky. Un abri-vélos préfabriqué avec 12 emplacements a été érigé près du quai. La piste de circulation du parking est revêtue d'un enrobé, tandis que le revêtement de places de stationnement est constitué d'éléments en PVC recyclé remplis de grenaille.

### **5.2. Arrêt d'Aubange**

Lors de l'état des lieux du 2 juin 2006, Infrabel et les CFL ont noté que l'ancien arrêt à hauteur du passage à niveau avait été complètement enlevé. D'autant plus, l'ancien bâtiment-voyageurs avait été vendu. En ce qui concernait l'aménagement futur de l'arrêt d'Aubange, il a été retenu que l'aménagement de nouveaux quais à voyageurs serait difficilement réalisable à l'endroit de l'ancien arrêt.

L'état des lieux effectué en date du 22 avril 2008, après la remise en service des arrêts en question, a permis de constater que deux quais à voyageurs d'une longueur de 185 mètres et d'une largeur de 2,60 mètres ont été construits. La hauteur du quai par rapport au niveau supérieur du rail est de 55 centimètres. Vu l'exiguïté du site, un espace d'une largeur d'environ 1,50 mètre revêtu de grenaille longe uniquement le quai côté ancien bâtiment-voyageurs sur toute la longueur du parking. Sur toute leur longueur, les quais sont délimités par une clôture de sécurité. Il est souligné que les deux quais sont accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Chaque quai dispose des équipements suivants:

- un abri-voyageurs préfabriqué;
- un ensemble de trois sièges métalliques;
- des lampadaires;
- des panneaux „localité“;
- une boîte horaire;

- des bandes de guidage podotactiles;
- une installation de sonorisation.

Un parking pour voitures d'environ 12 places de stationnement a été réalisé devant l'ancien bâtiment-voyageurs, tandis qu'un parking provisoire revêtu de poussier a été aménagé à côté du bâtiment.

### **5.3. Arrêt de Messancy**

Lors de la visite des lieux du 2 juin 2006, il avait été remarqué, en ce qui concerne l'arrêt de Messancy, que l'abri-voyageurs maçonné existant à côté du passage à niveau de la rue de la Station se trouvait dans un état désolant.

A l'époque, il avait été relevé que l'aménagement d'un quai à voyageurs entre la voie unique et l'abri serait possible, alors que l'ancien quai, pour des raisons de dénivellations du terrain, avait été complètement déblayé. La réalisation d'un parking pour voitures serait également possible soit à côté de l'abri, soit à côté de la voie.

Après la remise en service des arrêts, la nouvelle inspection des lieux a permis de constater qu'un quai à voyageurs d'une longueur de 80 mètres et d'une largeur de 2,60 mètres a été construit. La hauteur du quai par rapport au niveau supérieur du rail est de 55 centimètres. Un espace d'une largeur d'environ 1,50 mètre revêtu de grenaille longe le quai sur toute sa longueur. Le quai est délimité par une clôture de sécurité sur toute sa longueur. Il est souligné que le quai est accessible aux personnes à mobilité réduite.

Chaque quai dispose des équipements suivants:

- un ensemble de trois sièges métalliques, érigés dans l'ancien abri maçonné;
- des lampadaires;
- des panneaux „localité“;
- une boîte horaire;
- des bandes de guidage podotactiles;
- une installation de sonorisation.

Un parking pour voitures de 24 places de stationnement a été réalisé le long du quai à voyageurs en amont et en aval de l'ancien abri maçonné. La piste de circulation du parking est revêtue d'un enrobé, tandis que le revêtement des places de stationnement est constitué de pavés de béton.

En résumé, les arrêts d'Halanzy, Aubange et Messancy ont tous les trois été réalisés, respectivement rehaussés à un même niveau d'équipement moderne, complet et accessible aux personnes à mobilité réduite.

Le plan schématique en annexe 1 représente l'insertion des 3 haltes dans le réseau ferroviaire.

Le plan en annexe 2 situe les haltes par rapport au réseau routier.

Les plans en annexes 3a, 3b et 3c fournissent la localisation détaillée des haltes dans l'environnement routier respectivement pour Aubange, Halanzy et Messancy.

Les plans en annexes 4a, 4b et 4c représentent une vue plus détaillée des quais respectivement pour Aubange, Halanzy et Messancy.

En annexe 5 se trouvent des photos plus détaillées des quais d'Halanzy.

## **6. La liaison transfrontalière**

La liaison ferroviaire transfrontalière Virton-Rodange et Arlon-Rodange rouverte au trafic des voyageurs depuis le 11 décembre 2006 contient les relations ferroviaires suivantes:

### **6.1. Relation Virton-Rodange-Luxembourg**

Sens Belgique-Luxembourg du lundi au vendredi:

- 11 circulations quotidiennes hors pointe matinale assurées par AR 41 SNCB à destination de Rodange.

- 2 circulations quotidiennes durant la pointe matinale assurées par matériel CFL à destination de Luxembourg.

Sens Luxembourg-Belgique du lundi au vendredi:

- 10 circulations quotidiennes hors pointe vespérale assurées par AR 41 SNCB en provenance de Rodange.
- 1 circulation quotidienne durant la pointe vespérale assurée par matériel CFL en provenance de Luxembourg.
- 3 circulations quotidiennes durant la pointe vespérale assurées par matériel CFL en provenance de Rodange.

### **6.2. Relation Arlon-Athus-Rodange-Luxembourg**

Sens Belgique-Luxembourg du lundi au vendredi:

- 11 circulations quotidiennes Arlon-Rodange assurées par AR 41 SNCB.
- 14 circulations quotidiennes Athus-Luxembourg assurées par matériel CFL.

Sens Luxembourg-Belgique du lundi au vendredi:

- 13 circulations quotidiennes Rodange-Arlon assurées par AR 41 SNCB.
- 15 circulations quotidiennes Luxembourg-Athus assurées par matériel CFL.

### **6.3. Relation Athus-Rodange-Luxembourg le samedi et dimanche**

Sens Belgique-Luxembourg le samedi:

- 14 circulations Athus-Luxembourg assurées par matériel CFL.

Sens Belgique-Luxembourg le dimanche:

- 13 circulations Athus-Luxembourg assurées par matériel CFL.

Sens Luxembourg-Belgique le samedi:

- 15 circulations Luxembourg-Athus assurées par matériel CFL.

Sens Luxembourg-Belgique le dimanche:

- 13 circulations Luxembourg-Athus assurées par matériel CFL.

\*

## **COMMENTAIRE DES ARTICLES**

### *ad article 1er*

L'article 1er prévoit l'approbation de la convention d'accord signée le 9 mars 2008.

### *ad article 2*

Le paragraphe 1er autorise le Gouvernement à régler la contribution luxembourgeoise convenue avec l'Etat français selon les modalités fixées à cet effet par la convention d'accord.

Le paragraphe 2. reprend le montant de la contribution convenue.

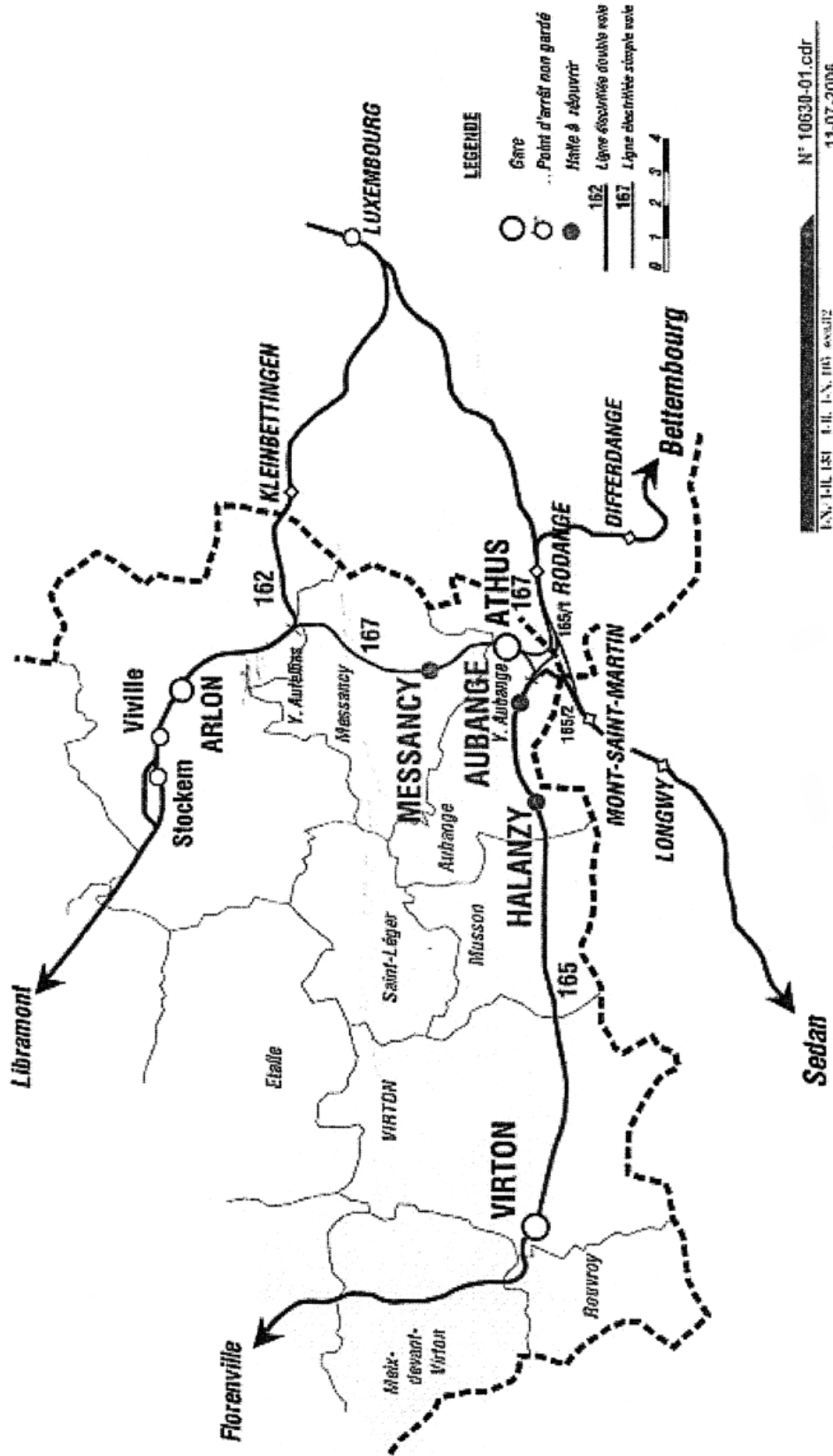
Le paragraphe 3. précise qu'il s'agit d'une contribution forfaitaire pour l'ensemble du projet.

Enfin, le paragraphe 4. arrête que les dépenses afférentes seront imputées sur le Fonds des Raccordements Ferroviaires Internationaux.

\*

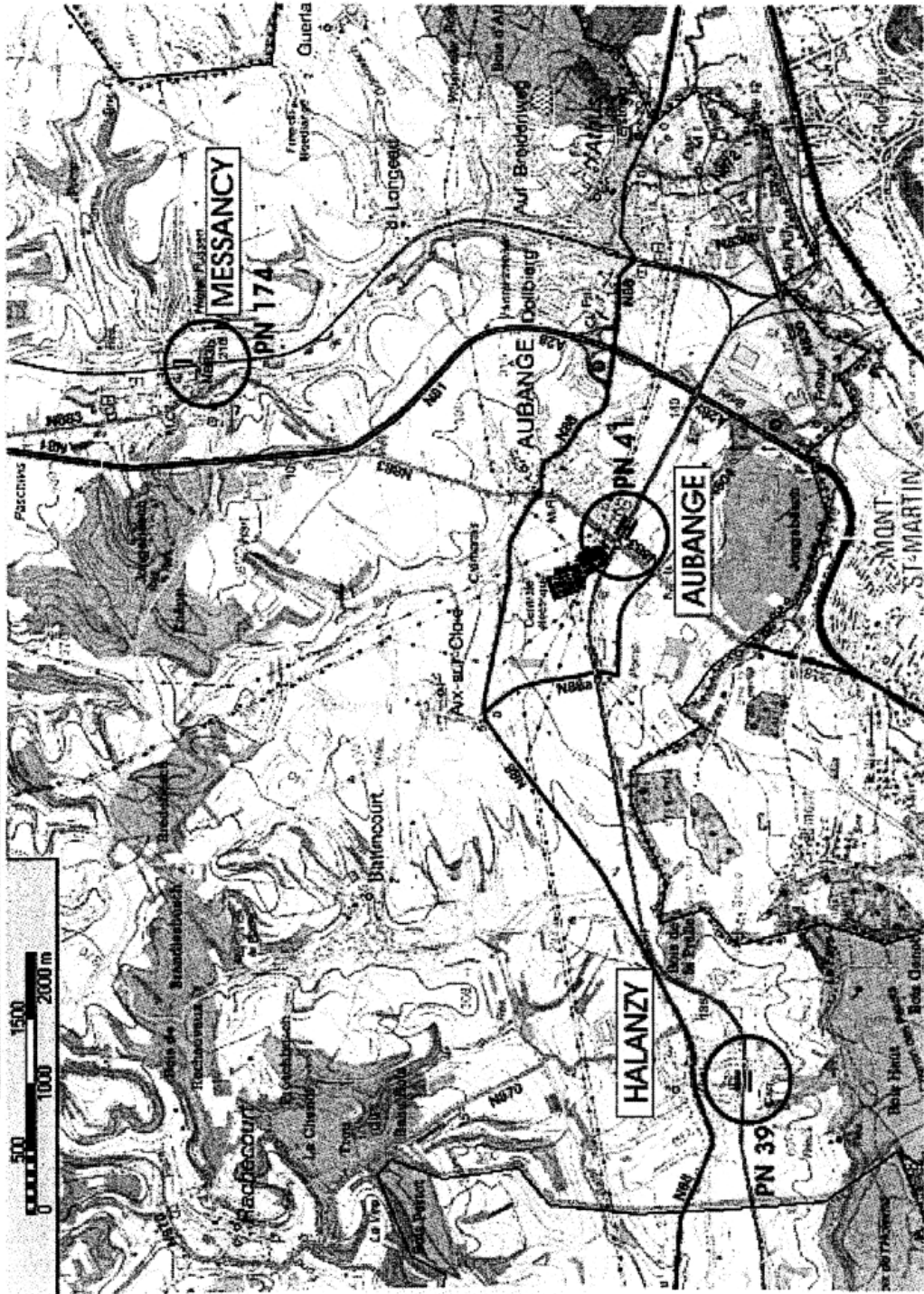
## **PARTIE GRAPHIQUE**

# Réouverture Aubange, Halanzy, Messancy Vue d'ensemble



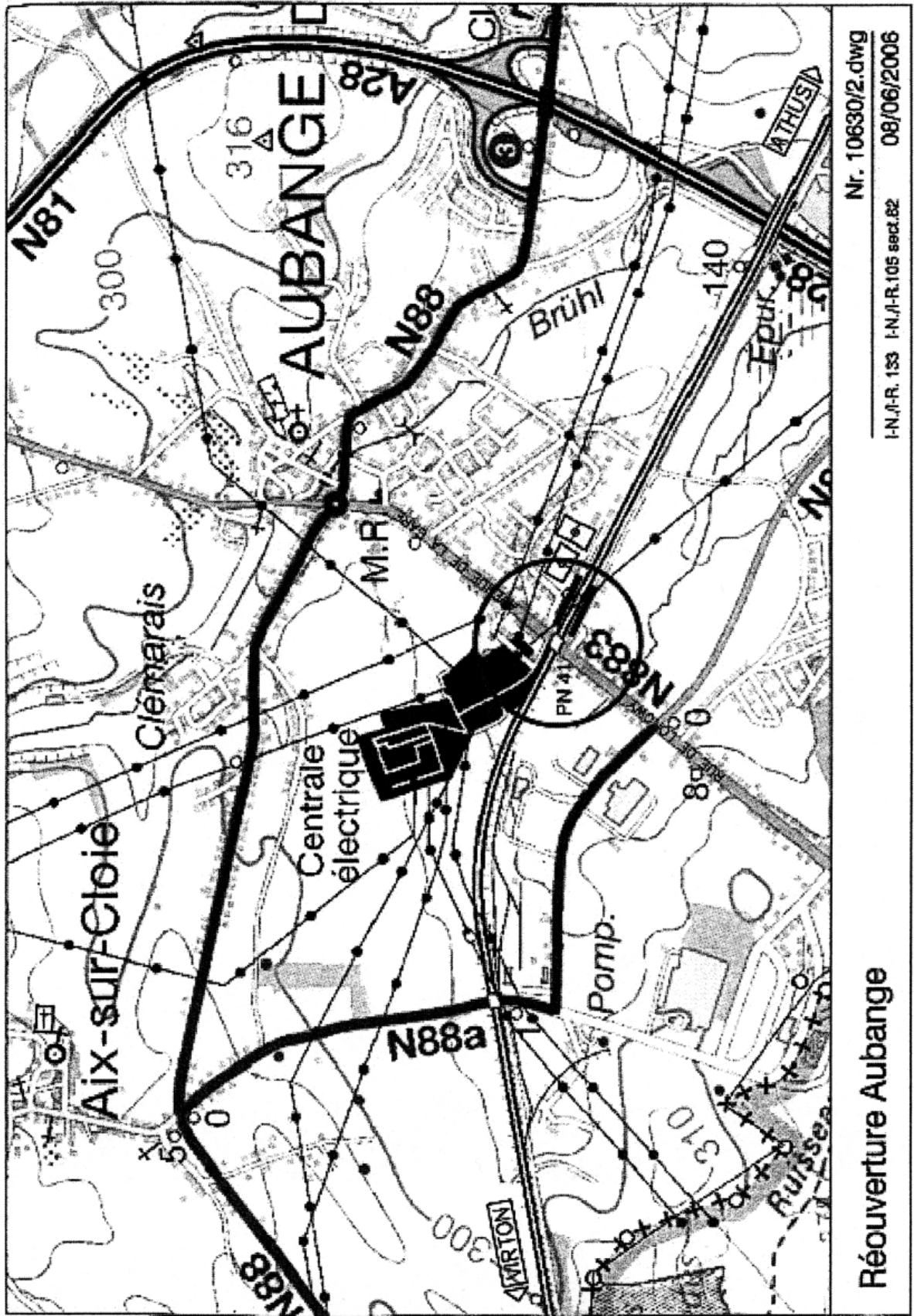


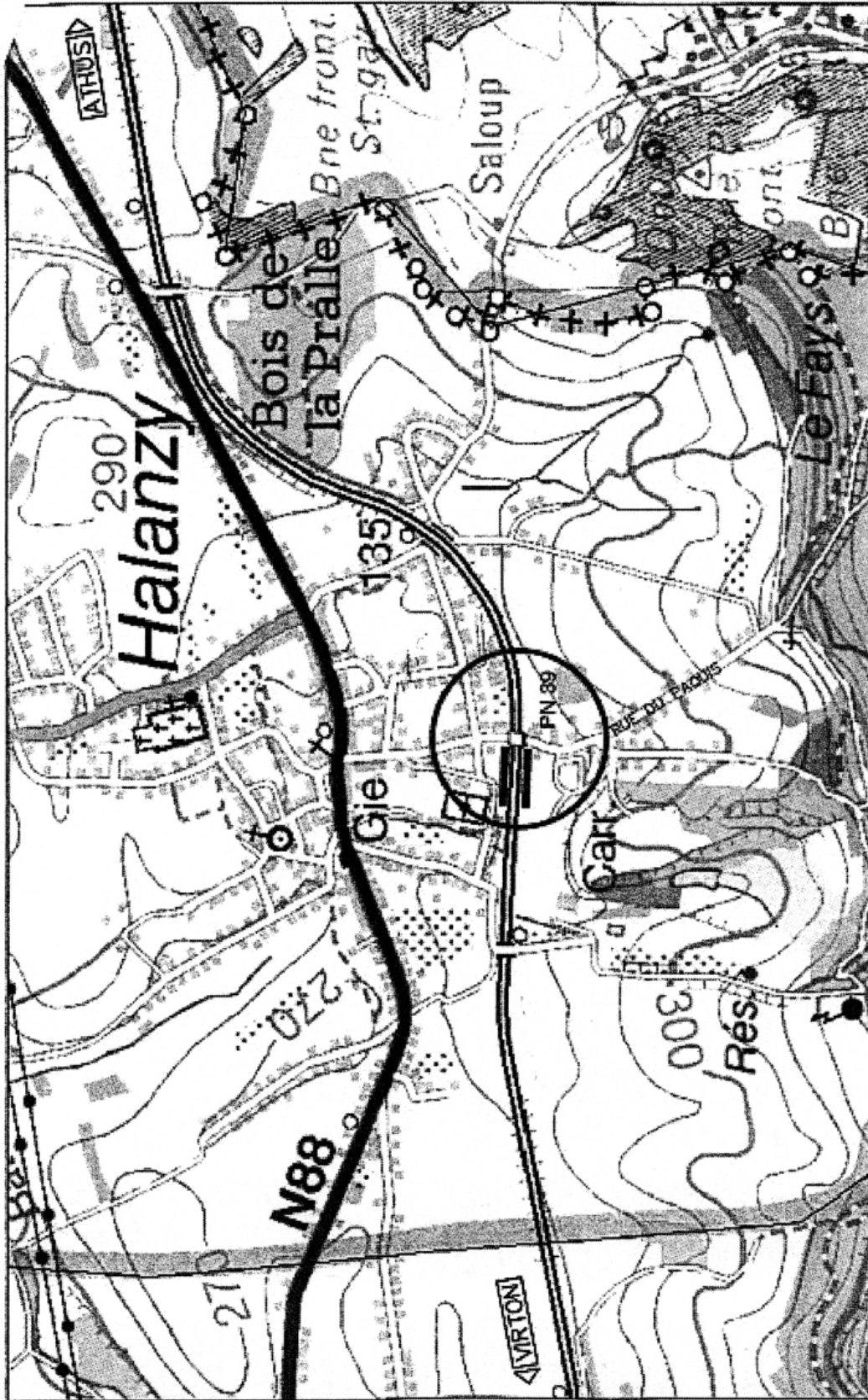
# Réouverture Aubange, Halanzy, Messancy Vue d'ensemble



N° 10630-1-1 (variante-1).cdr  
16-10-2006  
I.A. I.R. I.E.I. I.H. I.A. I.H. - 00122





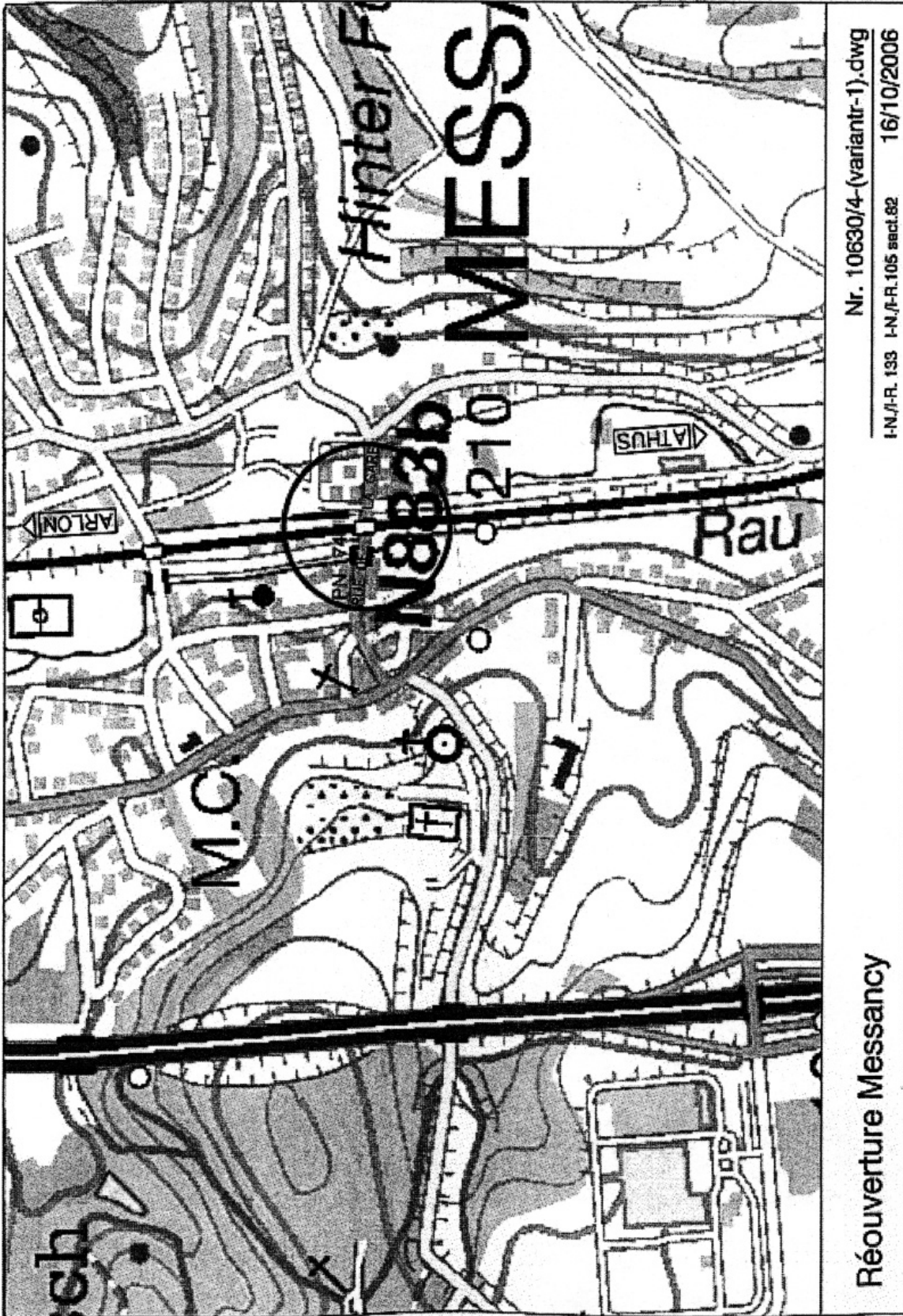


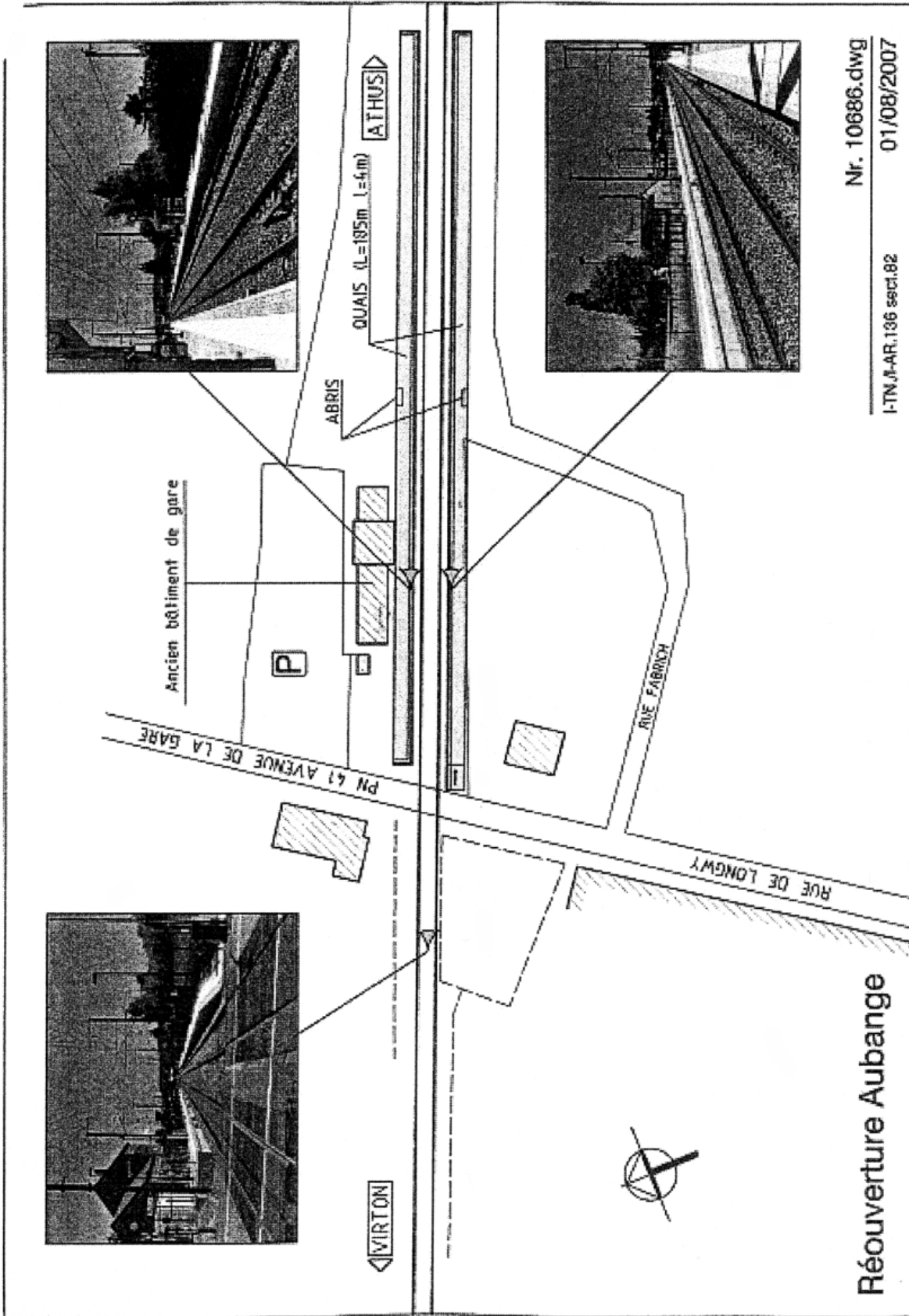
Nr. 10630/3.dwg

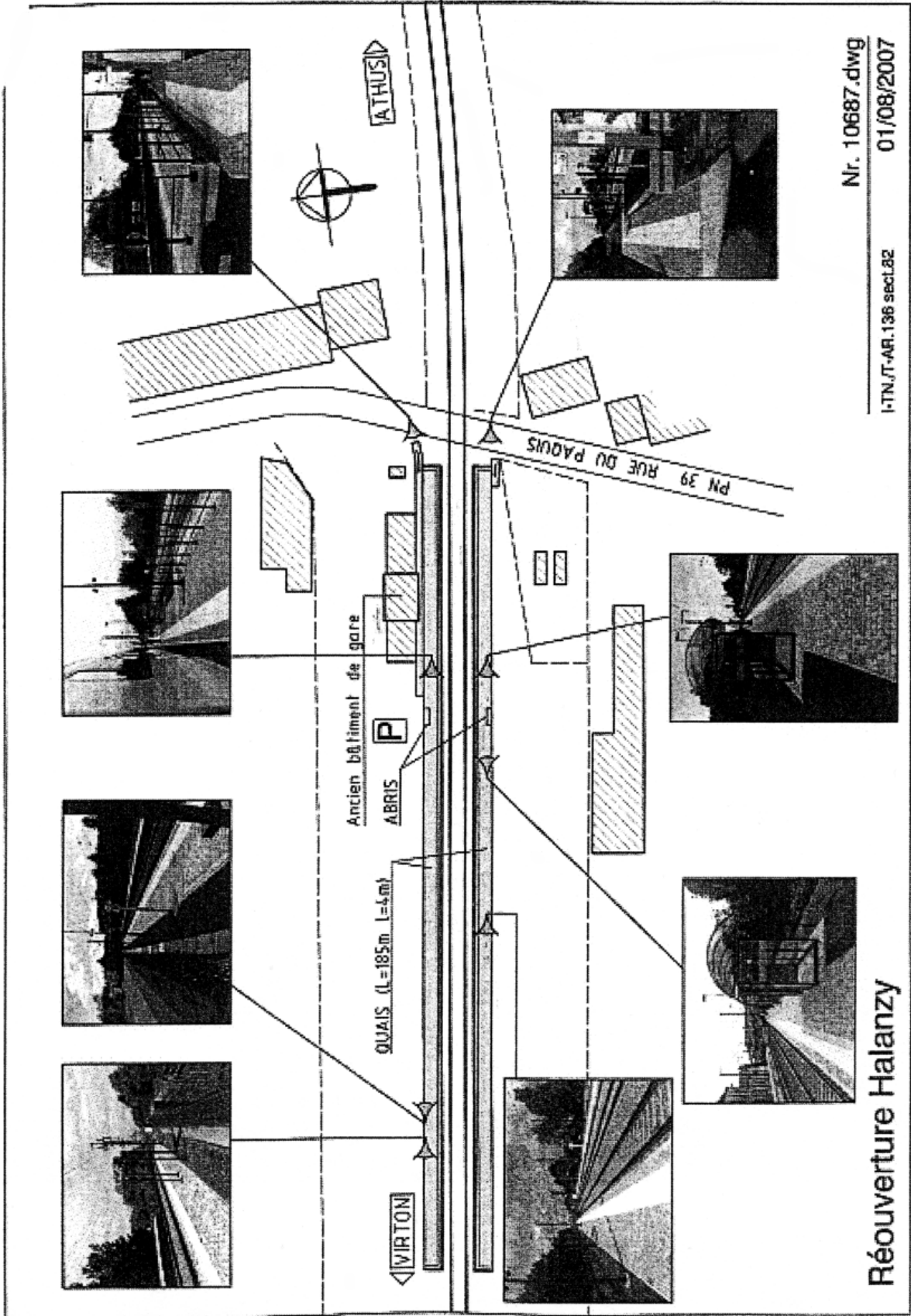
I-N/I-R. 133 I-N/I-R.105 sect.82

08/06/2006

Réouverture Halanzy





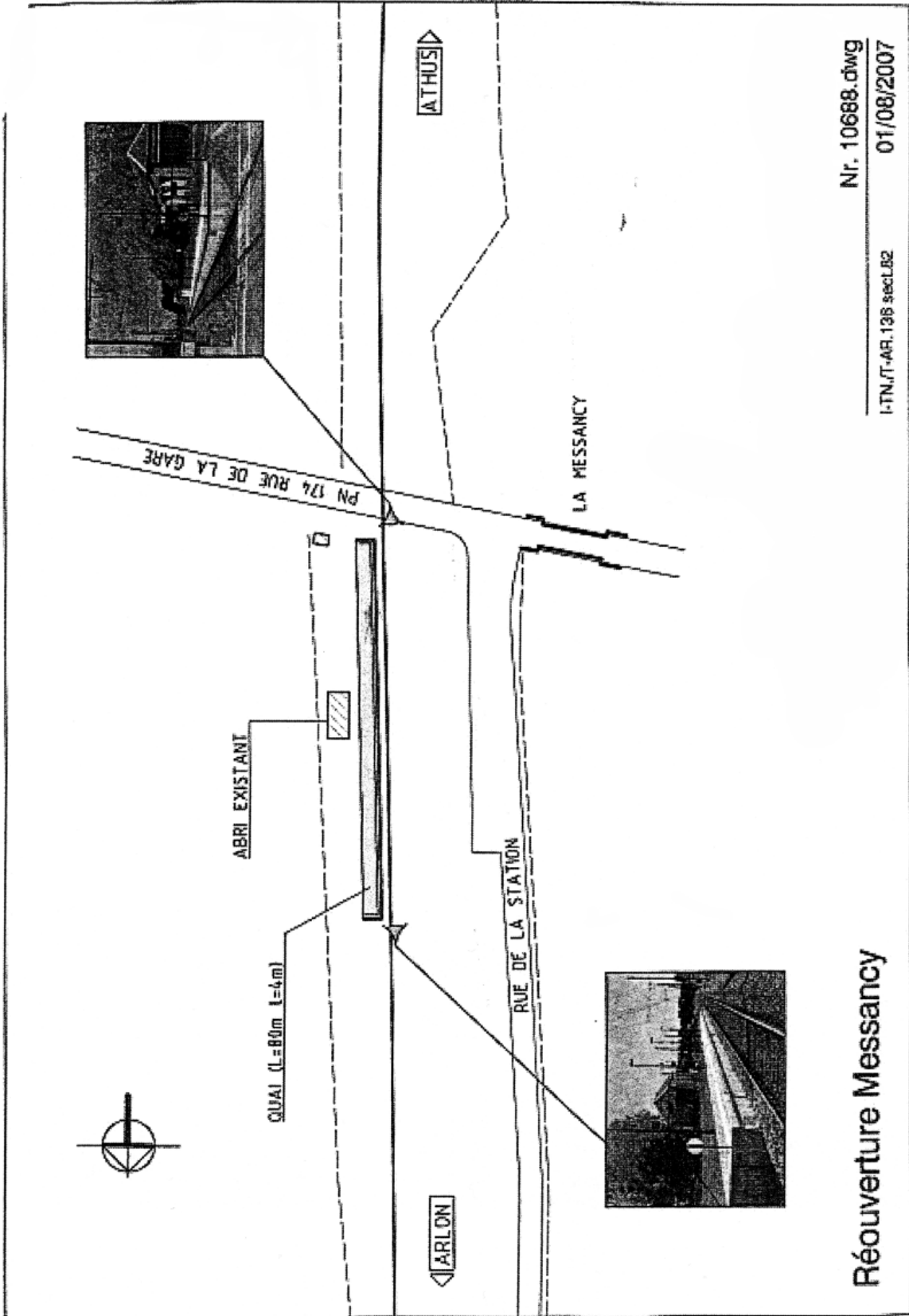


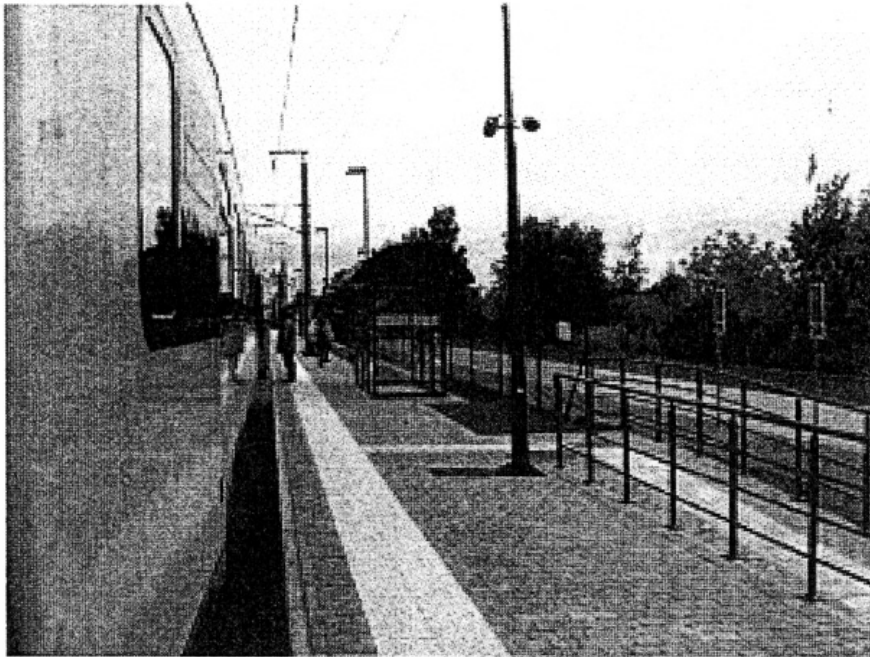
Nr. 10687.dwg

01/08/2007

I-TN/JT-AR.136 sect.02

Réouverture Halanzy





Halanzky quai I



Halanzky quai I



Halanzu quai II



Halanzu quai II



## **FICHE FINANCIERE**

Le présent projet de loi comporte l'approbation de la convention d'accord relative à l'aménagement, à l'exploitation, au développement et à la promotion des lignes ferroviaires transfrontalières Virton-Rodange et Arlon-Rodange, qui a été signée le 9 mars 2008 par les Ministres des Transports belges et luxembourgeois, et il prévoit l'autorisation pour le Gouvernement de participer au financement de la partie belge des lignes ferroviaires transfrontalières Virton-Rodange et Arlon-Rodange.

Le Grand-Duché de Luxembourg participera au financement de ce projet à concurrence d'un montant de 1.500.000 EUR qui consiste notamment en la construction, respectivement la reconstruction des points d'arrêts d'Halanzky, d'Aubange et de Messancy, afin de rendre encore plus performantes ces dessertes ferroviaires.

La dépense a été inscrite dans la programmation pluriannuelle du Fonds des Raccordements Ferroviaires Internationaux.

5951/01

N° 5951<sup>1</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2009-2010

**PROJET DE LOI**

**sur la participation de l'Etat luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés dans le cadre de la réouverture au trafic des voyageurs de la ligne ferroviaire Virton-Rodange**

\* \* \*

**AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

(24.11.2009)

Par dépêche datée du 20 octobre 2008, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat le projet de loi susmentionné. Le projet de loi, élaboré par le ministre des Transports, était accompagné de la convention *ad hoc* entre l'Etat belge et l'Etat luxembourgeois, d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une partie graphique et d'une fiche financière. Jusqu'à ce jour, aucun avis d'une chambre professionnelle n'est parvenu au Conseil d'Etat.

\*

**CONSIDERATIONS GENERALES**

Le projet de loi sous avis vise l'approbation de la convention relative à l'aménagement, à l'exploitation, au développement et à la promotion des lignes ferroviaires transfrontalières Virton-Rodange et Arlon-Rodange, qui a été signée le 9 mars 2008 par les ministres des Transports belges et luxembourgeois. Cette convention prévoit l'accord luxembourgeois de participer au financement de la partie belge des lignes ferroviaires transfrontalières Virton-Rodange et Arlon-Rodange.

Dans le but de rendre les dessertes ferroviaires citées plus haut plus performantes et plus attractives, il est prévu de construire respectivement de reconstruire les points d'arrêt d'Halazy, d'Aubange et de Messancy. Le Gouvernement luxembourgeois participera au financement de ce projet à hauteur de 1.500.000 euros. Cette dépense forfaitaire est inscrite dans le programme pluriannuel du Fonds des raccordements ferroviaires internationaux.

Le Conseil d'Etat approuve l'esprit et la démarche de ce projet de loi.

\*

**EXAMEN DES ARTICLES***Intitulé*

Le Conseil d'Etat constate un hiatus entre le libellé de la convention et celui du projet de loi, ce dernier ne parlant que de la ligne de chemin de fer Virton-Rodange alors que la ligne Arlon-Rodange est également concernée. Il serait utile de compléter l'intitulé du projet de loi en ce sens.

*Article 1er*

Sans observation.

*Article 2*

Il est de mauvaise technique législative de reprendre dans le texte de la loi d'approbation le texte de la convention internationale à approuver. Le Conseil d'Etat propose en conséquence de supprimer

le paragraphe 3 de l'article 2 sous avis qui constitue une copie conforme de l'article 7, paragraphe 3 de la convention d'accord relative à l'aménagement, à l'exploitation, au développement et à la promotion des lignes ferroviaires transfrontalières Virton-Rodange et Arlon-Rodange, qui a été signée le 9 mars 2008 par les ministres des Transports belges et luxembourgeois.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 24 novembre 2009.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Georges SCHROEDER

5951/02

**N° 5951<sup>2</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2009-2010

**PROJET DE LOI****sur la participation de l'Etat luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés dans le cadre de la réouverture au trafic des voyageurs des lignes ferroviaires Virton-Rodange et Arlon-Rodange**

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

(6.1.2010)

La Commission se compose de: M. Fernand BODEN, Président; Marc SPAUTZ, Rapporteur; MM. François BAUSCH, Eugène BERGER, Lucien CLEMENT, Fernand DIEDERICH, Mme Marie-Josée FRANK, MM. Paul HELMINGER, André HOFFMANN, Mme Lydia MUTSCH, MM. Roger NEGRI et Marcel OBERWEIS, Membres.

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le projet de loi sous rubrique a été déposé le 4 novembre 2008 par Monsieur le Ministre des Transports.

Le texte du projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une partie graphique ainsi que d'une fiche financière.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis en date du 24 novembre 2009.

Lors d'une première réunion en date du 23 septembre 2009, la Commission du Développement durable a d'abord désigné M. Marc Spautz comme rapporteur du projet de loi sous objet. Ensuite, au cours de la réunion du 10 décembre 2009, la commission parlementaire a procédé à l'examen du texte sous rubrique à la lumière de l'avis du Conseil d'Etat du 24 novembre 2009.

Le présent rapport a été adopté en date du 6 janvier 2010.

\*

**II. CONSIDERATIONS GENERALES****1. Objet du projet de loi**

Le projet de loi sous rubrique comporte l'approbation de la convention d'accord relative à l'aménagement, à l'exploitation, au développement et à la promotion des lignes ferroviaires transfrontalières Virton-Rodange et Arlon-Rodange, qui a été signée le 9 mars 2008 par les Ministres des Transports belges et luxembourgeois, et il prévoit l'autorisation pour le Gouvernement de participer au financement de la partie belge des lignes ferroviaires transfrontalières Virton-Rodange et Arlon-Rodange.

**2. Le transport dans le contexte de la Grande Région**

En raison de son rôle de pôle économique dans la Grande Région, le Luxembourg rayonne sur un bassin d'emploi qui a déjà largement dépassé les frontières, et les perspectives de croissance laissent

à penser que l'ampleur de l'emploi frontalier ira en s'amplifiant au cours des prochaines années. Le Luxembourg doit donc considérer la mobilité à l'échelle de la Grande région et trouver des réponses particulières aux problèmes aigus liés à l'intensité des échanges transfrontaliers.

Le défi du Luxembourg, dans le contexte de la Grande Région, est de répondre par des projets de niveau national aux besoins intérieurs mais aussi transrégionaux et transfrontaliers de déplacements, pour accompagner le développement économique du Luxembourg, et éviter à terme son asphyxie. La place exagérée et préjudiciable de la voiture indique qu'il est primordial de développer les transports en commun interrégionaux, interurbains et urbains, à la fois par rail et par route. Pour répondre à la complexité des besoins, il convient de faciliter la multimodalité et de proposer des alternatives aux trajets „tout voiture“, sans pour autant stigmatiser la place de la voiture dans les territoires de faible densité.

Dès le milieu des années 90, afin de satisfaire la demande croissante d'emplois générée par la bonne santé économique du Luxembourg, la part du nombre de frontaliers a considérablement progressé.

En 2006, on comptait parmi les 120.600 frontaliers au Grand-Duché quelque:

- 26.100 domiciliés en Allemagne;
- 32.000 domiciliés en Belgique;
- 62.500 domiciliés en France.

Depuis lors, le nombre des frontaliers a continué à progresser: il est passé à 120.600 en 2006 (chiffres STATEC) et avoisine en mars 2008 les 143.000. Parmi ces frontaliers, on comptait en mars 2008 quelque:

- 34.650 domiciliés en Allemagne;
- 37.033 domiciliés en Belgique;
- 71.880 domiciliés en France.

En termes de mode de transport, le transport individuel motorisé apparaît être majoritairement utilisé pour les trajets régionaux transfrontaliers, alors que les transports en commun ne comptent que pour 4% du total des trajets régionaux transfrontaliers en relation avec le Grand-Duché du Luxembourg.

Le défi majeur du transport régional transfrontalier sera d'augmenter la part des navetteurs transfrontaliers utilisant les transports en commun de manière à réduire les trajets régionaux transfrontaliers par véhicule individuel motorisé.

Ainsi, la Stratégie „*Mobil 2020*“ du Ministère des Transports, mise prioritairement sur le développement de l'offre en transport public, en incluant les besoins propres à la mobilité transfrontalière, dans l'objectif du „*Modal Split*“ de 25% à atteindre à l'horizon 2020 qui attribue ainsi comme rôle aux transports publics d'assurer le quart des déplacements.

Cette ambition ne s'avère pourtant réaliste qu'à la condition impérative d'adapter les infrastructures ferroviaires et d'augmenter en même temps l'offre en capacité de transport du matériel roulant en service.

### 3. Importance des relations belgo-luxembourgeoises

Depuis 1922, date de la création de l'Union économique belgo-luxembourgeoise (UEBL), le Luxembourg et la Belgique ont continuellement développé leurs relations dans les domaines économiques, commerciaux et douaniers en procédant à l'intégration de larges pans de leurs économies nationales. La nouvelle convention de l'Union belgo-luxembourgeoise (UEBL), signée le 18 décembre 2002, a par la suite élargi l'éventail de la coopération bilatérale à d'autres domaines.

De là est finalement née la volonté de „poursuivre et intensifier encore davantage nos relations à tous les niveaux pour le bien-être de nos concitoyens belges et luxembourgeois“, comme le spécifie la déclaration commune, adoptée par les gouvernements belge et luxembourgeois, le 28 avril 2004 à Gaichel.

L'amélioration conjointe des voies de communications et des moyens de transport, la coopération et la mise en commun des ressources pour garantir la sécurité des concitoyens sont autant d'éléments qui auront un impact indéniable sur la vie quotidienne des populations de nos pays respectifs.

Précisément une coopération bilatérale plus étroite a été décidée dans des domaines, où il existe traditionnellement, au niveau de l'Union européenne, des hésitations pour ce qui est d'un renforcement.

Une coopération renforcée belgo-luxembourgeoise a ainsi été décidée dans les domaines de la santé, de la sécurité sociale, de la sécurité sanitaire et alimentaire, de l'environnement, de la sécurité, du transport, de la recherche ainsi que de la coopération diplomatique.

Soucieux de promouvoir „de bonnes connexions de transport“ entre les deux pays, les deux gouvernements ont décidé d'améliorer plusieurs tronçons de lignes ferroviaires „dans le but de raccourcir les temps de trajet et de rendre plus agréable et confortable les moyens de transport en commun“.

#### **4. La convention d'accord signée le 9 mars 2008**

Les Ministres belges et luxembourgeois responsables des transports ferroviaires se sont réunis le 9 mars 2008 à Virton. A cette occasion ils ont signé une convention relative à la promotion des liaisons ferroviaires transfrontalières ainsi qu'une lettre d'intention visant à renforcer la coopération ferroviaire entre les deux pays.

Les Ministres ont signé une convention relative à l'aménagement, à l'exploitation, au développement et à la promotion des lignes ferroviaires transfrontalières Virton-Rodange et Arlon-Rodange rouvertes au trafic des voyageurs depuis le 11 décembre 2006.

La convention d'accord contient les modalités de réalisation de la liaison ferroviaire transfrontalière en question et plus spécifiquement:

- les dessertes exploitées;
- la compensation des missions de service public;
- l'aménagement et l'entretien des quais des points d'arrêt intermédiaires d'Halanzy, d'Aubange et de Messancy;
- l'amélioration de l'accessibilité et des services rendus à la clientèle;
- la campagne de promotion;
- la participation de l'Etat luxembourgeois au financement du projet et
- les modalités pratiques et conditions liées au financement apporté par le Grand-Duché de Luxembourg.

L'inauguration des lignes transfrontalières susmentionnées a non seulement marqué une étape importante dans l'amélioration de l'offre commune des CFL et de la SNCB.

En effet, il existe un grand besoin de mobilité dans cette zone, notamment pour grand nombre de travailleurs transfrontaliers et d'étudiants. Mais il s'agit également de relever le défi et de mettre en place les conditions pour une mobilité durable dans l'ensemble de la Grande Région afin de pouvoir maîtriser les flux des navetteurs dans le futur.

A cette occasion, les Ministres ont décidé de pérenniser l'exploitation de ces lignes jusqu'au moins à la fin de l'année 2018 et d'examiner au plus tard en 2016 l'opportunité d'amender les dispositions de cette convention.

#### **5. La contribution financière du Grand-Duché de Luxembourg**

Le Grand-Duché de Luxembourg participera au financement de ce projet à concurrence d'un montant de 1.500.000 EUR qui consiste notamment en la construction, respectivement la reconstruction des points d'arrêts d'Halanzy, d'Aubange et de Messancy, afin de rendre encore plus performantes ces dessertes ferroviaires.

La dépense a été inscrite dans la programmation pluriannuelle du Fonds des Raccordements Ferroviaires Internationaux.

#### **6. Aménagement et entretien des quais des points d'arrêts intermédiaires d'Halanzy, Aubange et Messancy**

##### *Arrêt d'Halanzy*

Lors de la visite du 2 juin 2006 effectuée conjointement par Infrabel et les CFL, le bâtiment-voyageurs se trouvait dans un état désolant. Il était partiellement loué aux amis du chemin de fer d'Halanzy.



Un quai à voyageurs d'une longueur d'environ 50 mètres existait le long du bâtiment-voyageurs. Il était revêtu partiellement en dalles de béton, le reste était revêtu en grenaille/poussier. Comme le bâtiment, le quai était dans un très mauvais état.

Il a été retenu que l'aménagement futur de 2 quais à voyageurs serait possible des deux côtés avec un accès au passage à niveau existant. L'aménagement d'un parking pour quelques voitures devant le bâtiment-voyageurs serait également à envisager.

Après la remise en service des arrêts, une nouvelle inspection des lieux en date du 22 avril 2008 a permis de constater que deux quais à voyageurs ont été construits d'une longueur égale à 185 mètres et d'une largeur égale à 2,60 mètres. La hauteur du quai par rapport au niveau supérieur du rail est de 55 centimètres. Un espace d'une largeur d'environ 1,50 mètre revêtu de grenaille longe les quais sur toute la longueur. Sur toute leur longueur, les quais sont délimités par une clôture de sécurité. Il est à souligner que les deux quais sont accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Chaque quai dispose des équipements suivants:

- un abri-voyageurs préfabriqué;
- un ensemble de trois sièges métalliques;
- des lampadaires;
- des panneaux „localité“;
- une boîte horaire;
- des bandes de guidage podotactiles;
- une installation de sonorisation.

Un parking pour voitures de 36 places de stationnement a été réalisé le long du quai à voyageurs derrière le bâtiment-voyageurs, ainsi que 3 places de stationnement pour personnes à mobilité réduite.

En plus, 11 places de stationnement ont été aménagées devant le bâtiment-voyageurs, ce qui fait un total de 50 places pour le seul arrêt Halanzy. Un abri-vélos préfabriqué avec 12 emplacements a été érigé près du quai. La piste de circulation du parking est revêtue d'un enrobé, tandis que le revêtement de places de stationnement est constitué d'éléments en PVC recyclé remplis de grenaille.

#### *Arrêt d'Aubange*

Lors de l'état des lieux du 2 juin 2006, Infrabel et les CFL ont noté que l'ancien arrêt à hauteur du passage à niveau avait été complètement enlevé. D'autant plus, l'ancien bâtiment-voyageurs avait été vendu. En ce qui concernait l'aménagement futur de l'arrêt d'Aubange, il a été retenu que l'aménagement de nouveaux quais à voyageurs serait difficilement réalisable à l'endroit de l'ancien arrêt.

L'état des lieux effectué en date du 22 avril 2008, après la remise en service des arrêts en question a permis de constater que deux quais à voyageurs d'une longueur de 185 mètres et d'une largeur de 2,60 mètres ont été construits. La hauteur du quai par rapport au niveau supérieur du rail est de 55 centimètres. Vu l'exiguïté du site, un espace d'une largeur d'environ 1,50 mètre revêtu de grenaille longe uniquement le quai côté ancien bâtiment-voyageurs sur toute la longueur du parking. Sur toute leur longueur, les quais sont délimités par une clôture de sécurité. Il est souligné que les deux quais sont accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Chaque quai dispose des équipements suivants:

- un abri-voyageurs préfabriqué;
- un ensemble de trois sièges métalliques;
- des lampadaires;
- des panneaux „localité“;
- une boîte horaire;
- des bandes de guidage podotactiles;
- une installation de sonorisation.

Un parking pour voitures d'environ 12 places de stationnement a été réalisé devant l'ancien bâtiment-voyageurs, tandis qu'un parking provisoire revêtu de poussier a été aménagé à côté du bâtiment.

### *Arrêt de Messancy*

Lors de la visite des lieux du 2 juin 2006, il avait été remarqué, en ce qui concerne l'arrêt de Messancy, que l'abri-voyageurs maçonné existant à côté du passage à niveau de la rue de la Station se trouvait dans un état désolant.

A l'époque, il avait été relevé que l'aménagement d'un quai à voyageurs entre la voie unique et l'abri serait possible, alors que l'ancien quai, pour des raisons de dénivellations du terrain, avait été complètement déblayé. La réalisation d'un parking pour voitures serait également possible soit à côté de l'abri, soit à côté de la voie.

Après la remise en service des arrêts, la nouvelle inspection des lieux a permis de constater qu'un quai à voyageurs d'une longueur de 80 mètres et d'une largeur de 2,60 mètres a été construit. La hauteur du quai par rapport au niveau supérieur du rail est de 55 centimètres. Un espace d'une largeur d'environ 1,50 mètre revêtu de grenaille longe le quai sur toute sa longueur. Le quai est délimité par une clôture de sécurité sur toute sa longueur. Il est souligné que le quai est accessible aux personnes à mobilité réduite.

Chaque quai dispose des équipements suivants:

- un ensemble de trois sièges métalliques, érigés dans l'ancien abri maçonné;
- des lampadaires;
- des panneaux „localité“;
- une boîte horaire;
- des bandes de guidage podotactiles;
- une installation de sonorisation.

Un parking pour voitures de 24 places de stationnement a été réalisé le long du quai à voyageurs en amont et en aval de l'ancien abri maçonné. La piste de circulation du parking est revêtu d'un enrobé, tandis que le revêtement des places de stationnement est constitué de pavés de béton.

En résumé, les arrêts d'Halanzy, Aubange et Messancy ont tous les trois été réalisés, respectivement rehaussés à un même niveau d'équipement moderne, complet et accessible aux personnes à mobilité réduite.

## **7. La liaison transfrontalière**

La liaison ferroviaire transfrontalière Virton-Rodange et Arlon-Rodange rouverte au trafic des voyageurs depuis le 11 décembre 2006 contient les relations ferroviaires suivantes:

### *Relation Virton-Rodange-Luxembourg*

*Sens Belgique-Luxembourg du lundi au vendredi:*

- 11 circulations quotidiennes hors pointe matinale assurées par AR 41 SNCB à destination de Rodange.
- 2 circulations quotidiennes durant la pointe matinale assurées par matériel CFL à destination de Luxembourg.

*Sens Luxembourg-Belgique du lundi au vendredi:*

- 10 circulations quotidiennes hors pointe vespérale assurées par AR 41 SNCB en provenance de Rodange.
- 1 circulation quotidienne durant la pointe vespérale assurée par matériel CFL en provenance de Luxembourg.
- 3 circulations quotidiennes durant la pointe vespérale assurées par matériel CFL en provenance de Rodange.

### *Relation Arlon-Athus-Rodange-Luxembourg*

*Sens Belgique-Luxembourg du lundi au vendredi:*

- 11 circulations quotidiennes Arlon-Rodange assurées par AR 41 SNCB.
- 14 circulations quotidiennes Athus-Luxembourg assurées par matériel CFL.

*Sens Luxembourg-Belgique du lundi au vendredi:*

- 13 circulations quotidiennes Rodange-Arlon assurées par AR 41 SNCB.
- 15 circulations quotidiennes Luxembourg-Athus assurées par matériel CFL.

*Relation Athus-Rodange-Luxembourg le samedi et dimanche*

*Sens Belgique-Luxembourg le samedi:*

- 14 circulations Athus-Luxembourg assurées par matériel CFL.

*Sens Belgique-Luxembourg le dimanche:*

- 13 circulations Athus-Luxembourg assurées par matériel CFL.

*Sens Luxembourg-Belgique le samedi:*

- 15 circulations Luxembourg-Athus assurées par matériel CFL.

*Sens Luxembourg-Belgique le dimanche:*

- 13 circulations Luxembourg-Athus assurées par matériel CFL.

\*

### III. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis du 24 novembre 2009, le Conseil d'Etat approuve formellement l'esprit et la démarche du projet de loi sous rubrique.

Pour d'autres précisions concernant l'avis du Conseil d'Etat, il est renvoyé au document parlementaire y relatif et au commentaire des articles ci-après.

\*

### IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

#### *Intitulé*

Dans son avis du 24 novembre 2009, le Conseil d'Etat constate un hiatus entre le libellé de la convention et celui du projet de loi, ce dernier ne parlant que de la ligne de chemin de fer Virton-Rodange alors que la ligne Arlon-Rodange est également concernée.

Par conséquent, le Conseil d'Etat suggère de compléter l'intitulé du projet de loi en ce sens.

Les membres de la commission parlementaire décident de suivre cette suggestion du Conseil d'Etat.

#### *Article 1er*

L'article 1er prévoit l'approbation de la convention d'accord signée le 9 mars 2008.

L'article 1er n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat.

#### *Article 2*

Le paragraphe 1er de l'article 2 du projet de loi sous rubrique autorise le Gouvernement à régler la contribution luxembourgeoise convenue avec le Royaume de Belgique selon les modalités fixées à cet effet par la convention d'accord.

Le paragraphe 2. de l'article 2 reprend le montant de la contribution convenue tandis que le paragraphe 3. de l'article en question précise qu'il s'agit d'une contribution forfaitaire pour l'ensemble du projet.

Enfin, le paragraphe 4. de l'article 2 arrête que les dépenses afférentes seront imputées sur le Fonds des Raccordements Ferroviaires Internationaux.

Dans son avis du 24 novembre 2009, le Conseil d'Etat estime qu'il est de mauvaise technique législative de reprendre dans le texte de la loi d'approbation le texte de la convention internationale à

approuver. Le Conseil d'Etat propose en conséquence de supprimer le paragraphe 3 de l'article 2 sous rubrique qui constitue une copie conforme de l'article 7, paragraphe 3 de la convention d'accord relative à l'aménagement, à l'exploitation, au développement et à la promotion des lignes ferroviaires transfrontalières Virton-Rodange et Arlon-Rodange, qui a été signée le 9 mars 2008 par les ministres des Transports belges et luxembourgeois.

La Commission du Développement durable décide de suivre cette suggestion du Conseil d'Etat.

\*

## V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission du Développement durable recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous rubrique dans la teneur qui suit:

\*

### PROJET DE LOI

#### **sur la participation de l'Etat luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés dans le cadre de la réouverture au trafic des voyageurs des lignes ferroviaires Virton-Rodange et Arlon-Rodange**

**Art. 1er.**— Est approuvée la convention relative à l'aménagement, à l'exploitation, au développement et à la promotion des lignes ferroviaires transfrontalières Virton-Rodange et Arlon-Rodange, faite à Virton, le 9 mars 2008.

**Art. 2.**— 1. Le Gouvernement est autorisé à contribuer aux frais résultant pour le Royaume de Belgique de la réalisation et de l'aménagement des infrastructures requises en Belgique pour la mise en service des lignes ferroviaires transfrontalières Virton-Rodange et Arlon-Rodange conformément aux stipulations de la convention dont question à l'article 1er.

2. Le montant de cette contribution est fixé à 1.500.000 (un million cinq cent mille) euros.

3. La contribution financière du Grand-Duché de Luxembourg est imputée sur les avoirs du Fonds des Raccordements Ferroviaires Internationaux.

Luxembourg, le 6 janvier 2010

*Le Rapporteur,*  
Marc SPAUTZ

*Le Président,*  
Fernand BODEN

Service Central des Imprimés de l'Etat

5951/03

**N° 5951<sup>3</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2009-2010

---

---

**PROJET DE LOI****sur la participation de l'Etat luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés dans le cadre de la réouverture au trafic des voyageurs des lignes ferroviaires Virton-Rodange et Arlon-Rodange**

\* \* \*

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL  
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(2.2.2010)

*Le Conseil d'Etat,*

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 25 janvier 2010 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

**PROJET DE LOI****sur la participation de l'Etat luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés dans le cadre de la réouverture au trafic des voyageurs des lignes ferroviaires Virton-Rodange et Arlon-Rodange**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 19 janvier 2010 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'Etat en sa séance du 24 novembre 2009;

*se déclare d'accord*

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique du 2 février 2010.

*Le Secrétaire général,*

Marc BESCH

*Le Président,*

Georges SCHROEDER

Service Central des Imprimés de l'Etat



5951

**MEMORIAL**  
Journal Officiel  
du Grand-Duché de  
Luxembourg



**MEMORIAL**  
Amtsblatt  
des Großherzogtums  
Luxemburg

---

**RECUEIL DE LEGISLATION**

---

**A — N° 37**

**12 mars 2010**

---

**Sommaire**

**LIGNES FERROVIAIRES VIRTON-RODANGE  
ET ARLON-RODANGE**

**Loi du 23 février 2010 sur la participation de l'Etat luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés dans le cadre de la réouverture au trafic des voyageurs des lignes ferroviaires Virton-Rodange et Arlon-Rodange ..... page **622****

**Loi du 23 février 2010 sur la participation de l'Etat luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés dans le cadre de la réouverture au trafic des voyageurs des lignes ferroviaires Virton-Rodange et Arlon-Rodange.**

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 19 janvier 2010 et celle du Conseil d'Etat du 2 février 2010 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

**Art. 1<sup>er</sup>.** Est approuvée la convention relative à l'aménagement, à l'exploitation, au développement et à la promotion des lignes ferroviaires transfrontalières Virton-Rodange et Arlon-Rodange, faite à Virton, le 9 mars 2008.

**Art. 2. 1.** Le Gouvernement est autorisé à contribuer aux frais résultant pour le Royaume de Belgique de la réalisation et de l'aménagement des infrastructures requises en Belgique pour la mise en service des lignes ferroviaires transfrontalières Virton-Rodange et Arlon-Rodange conformément aux stipulations de la convention dont question à l'article 1<sup>er</sup>.

2. Le montant de cette contribution est fixé à 1.500.000 (un million cinq cent mille) euros.

3. La contribution financière du Grand-Duché de Luxembourg est imputée sur les avoirs du Fonds des Raccordements Ferroviaires Internationaux.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,  
Claude Wiseler*

Melbourne, le 23 février 2010.  
**Henri**

Doc. parl. 5951; sess. ord. 2008-2009 et 2009-2010.

**Convention relative à l'aménagement, à l'exploitation, au développement et à la promotion des lignes ferroviaires transfrontalières Virton-Rodange et Arlon-Rodange**

Conclue entre:

Monsieur Yves LETERME et Madame Inge VERVOTTE, respectivement Ministre de la Mobilité et Ministre des Entreprises publiques du Royaume de Belgique

et

Monsieur Lucien LUX, Ministre des Transports du Grand-Duché de Luxembourg

Les Ministres chargés de la mobilité et des transports ferroviaires du Royaume de Belgique et du Grand-Duché de Luxembourg:

- se félicitent, d'une part, de la décision prise par la SNCB et les CFL d'avoir rouvert au trafic des voyageurs les lignes Virton-Rodange et Arlon-Rodange depuis le 11 décembre 2006;
- se félicitent, d'autre part, de la décision prise par INFRABEL de reconstruire les quais d'Halanzy, d'Aubange et de Messancy permettant la desserte de ces points d'arrêt depuis le 14 mai 2007 et de la décision de la SNCB Holding d'aménager ou de créer des emplacements de parking à Virton et à Halanzy, ceux-ci étant déjà opérationnels à cette même date;
- soulignent l'importance des nouveaux services offerts pour les nombreux navetteurs transfrontaliers qui peuvent maintenant accéder directement à la ville de Luxembourg via Rodange;
- apprécient l'impact positif de cette décision sur le désamorçage des épineux problèmes de mobilité qui se manifestent à l'extrême sud de la Province de Luxembourg ainsi que sur les routes d'accès à la ville de Luxembourg;
- estiment nécessaire que des mesures supplémentaires doivent être prises pour assurer la durabilité de la mobilité dans la zone concernée.

Les Ministres conviennent du plan de réalisation, de développement, de promotion et de financement suivant:

**Art. 1<sup>er</sup>. Dessertes exploitées**

Les parties se portent garant du maintien des nouvelles dessertes ferroviaires exploitées depuis le 11 décembre 2006 telles que précisées en annexe jusqu'au moins à la fin de l'année 2018.

## **Art. 2. Compensation des missions de service public**

Chacune en ce qui la concerne, les parties garantissent également le maintien jusqu'à la fin de l'année 2018 du niveau réel des compensations versées en 2007 respectivement à la SNCB et aux CFL afin de compenser les pertes d'exploitation de ces nouvelles dessertes qui relèvent des missions de service public.

## **Art. 3. Aménagement et entretien des quais des points d'arrêt intermédiaires d'Halanzy, d'Aubange et de Messancy**

L'aménagement des quais des points d'arrêt intermédiaires d'Halanzy, d'Aubange et de Messancy a été réalisé par Infrabel pour un montant total de 1.580.000 EUR.

La partie belge assume la responsabilité de tous les travaux et fournitures nécessaires à l'entretien des quais afin de maintenir ces installations constamment en bon état de viabilité et de propreté. Elle assume également tous les risques liés à l'exploitation de ces quais.

## **Art. 4. Amélioration de l'accessibilité et des services rendus à la clientèle**

Les Ministres estiment que l'objectif de mobilité qui a été à la base de la réouverture au trafic des voyageurs des lignes Virton-Rodange et Arlon-Rodange ne sera pleinement atteint qu'à condition que des améliorations supplémentaires soient concrétisées afin de parfaire l'accessibilité générale des points d'arrêt intermédiaires d'Halanzy, d'Aubange et de Messancy ainsi que celle des gares de Virton et de Rodange et la qualité des services qui y sont rendus à la clientèle.

Chacun en ce qui les concerne, les Ministres invitent leurs responsables ferroviaires à leur présenter rapidement jusqu'au 31 mai 2008 des propositions communes concernant, notamment, l'accessibilité générale des ces gares et points d'arrêt, l'aménagement de nouveaux parkings pour voitures et le développement d'emplacements pour vélos ainsi que toute solution durable renforçant la complémentarité entre les transports ferroviaires et par autobus.

Les Ministres demandent, en outre, qu'une attention spéciale soit également réservée dans ce contexte à l'aménagement des quais de la gare de Virton.

## **Art. 5. Campagne de promotion**

Les bases de ce nouveau projet de mobilité étant déjà réalisées et son développement assuré, les Ministres considèrent que sa promotion doit être assurée via, notamment, des campagnes de promotion ciblées auprès de la clientèle, en réservant une attention spéciale aux nouveaux clients potentiels.

En conséquence, ils invitent leurs exploitants ferroviaires respectifs en collaboration avec la Communauté des Transports du Grand-Duché de Luxembourg à leur présenter un projet commun dans cette perspective jusqu'au 31 mai 2008.

Le projet sera soumis à l'approbation des deux parties.

## **Art. 6. Participation de l'Etat luxembourgeois au financement du projet**

L'Etat luxembourgeois participe au financement selon les principes cités ci-avant, dont plus particulièrement les travaux décrits à l'article 3, à concurrence d'un montant de 1.500.000 EUR. Ce financement est conditionné par le vote d'une loi spéciale autorisant cette participation.

Il s'engage à faire les diligences nécessaires afin que cette loi soit adoptée en 2008.

## **Art. 7. Modalités pratiques et conditions liées au financement apporté par le Grand-Duché de Luxembourg**

Sous réserve de l'approbation préalable de la Chambre des Députés du Grand-Duché de Luxembourg, la partie luxembourgeoise apportera la contribution financière dont question à l'article 6.

Elle sera considérée par la partie belge comme subvention d'équipement; cette subvention ne sera grevée d'aucun impôt ou taxe.

Elle constitue une contribution forfaitaire pour l'ensemble du projet. La partie belge renonce expressément à demander à la partie luxembourgeoise une quelconque contribution supplémentaire.

La contribution financière du Grand-Duché de Luxembourg fera l'objet d'un appel de fonds émis par la partie belge. L'appel de fonds sera adressé par le Service public fédéral Mobilité et Transports du Royaume de Belgique au Ministère des Transports du Grand-Duché de Luxembourg. Il sera accompagné, à titre de justificatif, par les appels de fonds émis par la SNCB Holding, la SNCB et Infrabel, agissant comme Maîtres d'Ouvrage, chacun en ce qui les concerne.

L'Etat belge s'engage à ce que ces modalités pratiques et conditions soient respectées par la SNCB Holding, la SNCB et Infrabel.

Si la desserte dont question est abandonnée en cours d'exécution ou ne peut pas se faire en conformité avec les stipulations essentielles de la présente convention, la partie belge remboursera à la partie luxembourgeoise l'intégralité des fonds versés par cette dernière.

Les deux parties conviennent d'examiner régulièrement et au plus tard en 2016 l'opportunité d'amender les dispositions de la présente convention.

Fait à Virton, le 9 mars 2008, en trois exemplaires.

Pour le Gouvernement  
du Royaume de Belgique

**Yves Leterme**  
*Ministre de la Mobilité*  
(Signature)

**Inge Vervotte**  
*Ministre des Entreprises publiques*  
(Signature)

Pour le Gouvernement  
du Grand-Duché de Luxembourg

**Lucien Lux**  
*Ministre des Transports*  
(Signature)

---