



---

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# Dossier consolidé

Projet de loi 6569

Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire  
(aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange - phase I : travaux préparatoires)

Date de dépôt : 03-05-2013

Date de l'avis du Conseil d'État : 19-06-2013

Auteur(s) : Monsieur Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

## Liste des documents

| <b>Date</b> | <b>Description</b>                                                                                                                | <b>Nom du document</b>  | <b>Page</b> |
|-------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|-------------|
| 08-08-2013  | Résumé du dossier                                                                                                                 | Résumé                  | <u>3</u>    |
| 03-05-2013  | Déposé                                                                                                                            | 6569/00                 | <u>5</u>    |
| 19-06-2013  | Avis du Conseil d'Etat (18.6.2013)                                                                                                | 6569/01                 | <u>28</u>   |
| 03-07-2013  | Rapport de commission(s) : Commission du Développement durable<br>Rapporteur(s) : Monsieur Aly Kaes                               | 6569/02                 | <u>31</u>   |
| 09-07-2013  | Premier vote constitutionnel (Vote Positif)<br>En séance publique n°43<br>Une demande de dispense du second vote a été introduite | 6569                    | <u>39</u>   |
| 16-07-2013  | Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (16-07-2013)<br>Evacué par dispense du second vote (16-07-2013)     | 6569/03                 | <u>42</u>   |
| 03-07-2013  | Commission du Développement durable Procès verbal ( 46 ) de la reunion du 3 juillet 2013                                          | 46                      | <u>45</u>   |
| 26-06-2013  | Commission du Développement durable Procès verbal ( 44 ) de la reunion du 26 juin 2013                                            | 44                      | <u>51</u>   |
| 22-05-2013  | Commission du Développement durable Procès verbal ( 39 ) de la reunion du 22 mai 2013                                             | 39                      | <u>103</u>  |
| 09-07-2013  | Aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange Phase I : travaux préparatoires                                 | Document écrit de dépôt | <u>184</u>  |
| 09-09-2013  | Publié au Mémorial A n°162 en page 3104                                                                                           | 6569                    | <u>187</u>  |

# Résumé

## **6569 : résumé**

Le projet de loi 6569 a pour objet de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire en ajoutant un projet supplémentaire à la liste des projets inscrits à l'article 10.

La loi précitée du 10 mai 1995 règle la police et la gestion du réseau ferré national tout en confiant la gestion technique de ce réseau aux CFL, la responsabilité financière afférente étant assumée directement par l'Etat via le Fonds du Rail.

Depuis l'entrée en vigueur de la loi du 24 juillet 2000, qui a autorisé une première série de 14 projets d'infrastructure ferroviaire de grande envergure, l'article 10 précité comporte le relevé des projets et est régulièrement mis à jour au rythme de la réalisation du programme d'investissement arrêté entre le Gouvernement et les CFL en matière de maintenance, de sécurisation et d'extension de l'infrastructure ferroviaire.

Le présent projet de loi vise à faire autoriser par le législateur, conformément à l'article 99 de la Constitution, la création d'un centre de logistique de référence et le développement d'une plateforme multimodale à Bettembourg/Dudelange. Le projet comprend tous les travaux préparatoires y compris l'ensemble des terrassements, des soutènements et de la stabilisation et de protections des sous-sols ainsi que les infrastructures fixes de l'autoroute ferroviaire et du terminal pour transports combinés. Le montant de cette loi de financement s'élève à 182.000.000 euros.

6569/00

## N° 6569

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

**PROJET DE LOI**

**modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase I: travaux préparatoires)**

\* \* \*

*(Dépôt: le 3.5.2013)***SOMMAIRE:**

|                                                                                                        | <i>page</i> |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| 1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (23.4.2013).....                                                        | 1           |
| 2) Texte du projet de loi.....                                                                         | 2           |
| 3) Exposé des motifs.....                                                                              | 2           |
| 4) Commentaire de l'article unique.....                                                                | 10          |
| 5) Fiche financière.....                                                                               | 10          |
| 6) Avis de la Commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire (12.3.2013).....           | 11          |
| 7) Texte coordonné de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire..... | 14          |

\*

**ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT**

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

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

*Article unique.*– Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase I: travaux préparatoires).

Château de Berg, le 23 avril 2013

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*

Claude WISELER

HENRI

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

**Article unique.**– Le deuxième et le troisième alinéa du paragraphe 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire sont modifiés et complétés comme suit:

1. Le deuxième alinéa du paragraphe 3 est complété comme suit:

|      |                                                                                                                                                     |                             |
|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|
| „29° | Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase I: travaux préparatoires ..... | 182.000.000 € <sup>cc</sup> |
|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|

2. Le troisième alinéa du paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

„Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 16°, 17°, 18°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1er octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1er avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1er octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 23°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Celui repris sous 28° correspond à la valeur 685,44 de cet indice au 1er octobre 2010. Celui sous 29° correspond à la valeur 725,05 de cet indice au 1er octobre 2012. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.“

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

### I. INTRODUCTION

Le développement de modes de transport alternatifs à la route, en particulier sur les axes de trafics massifiés constitue un enjeu majeur de la politique des transports en Europe. Le transport multimodal est une vraie réponse, en sachant que les flux de marchandises sont responsables de plus de 40% des émissions de CO<sub>2</sub> du secteur des transports et de plus de 10% des émissions totales.

Le Luxembourg, situé au coeur de l'Europe, est desservi du point de vue ferroviaire par le corridor Rotterdam – Anvers – Bettembourg – Bâle/Lyon. Par l'existence de ce corridor, un nombre important de possibilités de développement se donnent pour le site de Bettembourg. Tout en sachant que le volume à transporter au Luxembourg ne suffit pas pour organiser des navettes ferroviaires rentables, il y a lieu de se concentrer notamment sur le trafic international couvrant un kilométrage plus important. Le prédit corridor permet l'ajout ou le retrait de wagons au site de Bettembourg de trains roulant sur l'intégralité ou sur une partie du corridor. Par ces opérations de manoeuvre, il devient possible d'offrir aux clients de l'économie luxembourgeoise et de la Grande Région un nombre important de destinations possibles.

Au vu de la situation géographique du Luxembourg, le Gouvernement envisage l'extension intensive du secteur de la logistique afin de créer au Luxembourg un centre de logistique de référence et au vu des engagements de Kyoto, un régime permettant le transfert modal venant de la route vers d'autres modes de transport, plus écologiques comme notamment le rail. De telles installations sont indispensables pour un système logistique de référence.

Le succès de l'autoroute roulante reliant le terminal de Bettembourg au terminal de Le Boulou situé au sud-ouest de la France près de la frontière franco-espagnole montre bien la volonté des transporteurs de recourir à ce type de transport. Entre-temps, une navette comparable a été instaurée entre Bettembourg et Lübeck au nord de l'Allemagne. Enfin, l'instauration récente de la navette supplémentaire entre Bettembourg et Triest en Italie montre l'intérêt que portent les entreprises de transport pour le transport ferroviaire de semi-remorques et de conteneurs par rail. Ce marché est actuellement en pleine ébullition et peut offrir des opportunités à l'économie luxembourgeoise.

Le succès de telles solutions logistiques demande toujours plus d'espaces pour pouvoir se développer et augmenter le nombre de services offerts. Le projet de la nouvelle plate-forme multimodale de Bettembourg/Dudelange permet l'extension des possibilités de chargement et de déchargement de semi-remorques sur des trains, le chargement et le déchargement de conteneurs, ainsi que l'entreposage de semi-remorques et de conteneurs.

\*

## **2. L'IMPLANTATION STRATEGIQUE DE LA NOUVELLE PLATE-FORME MULTIMODALE**

La finalité de la nouvelle plate-forme multimodale étant le transbordement entre le rail et la route de semi-remorques entières ou de conteneurs, ce pôle d'échange doit se trouver à proximité des infrastructures maîtresses tant de la route que du rail. Le site retenu satisfait parfaitement à ces exigences.

Sur le plan des infrastructures ferroviaires la nouvelle plate-forme est directement attenante à la gare de triage de Bettembourg. Cette proximité permet de profiter de voies pour le garage, la composition et le rangement des trains accédant au ou quittant la nouvelle autoroute ferroviaire. L'embranchement unique se fait par le sud par une seule voie qui s'ouvre sur un éventail de six voies.

Sur le plan des infrastructures routières la nouvelle plate-forme se trouve sur le croisement de deux autoroutes internationales, à savoir dans la direction nord-sud l'autoroute A3 venant de la Belgique pour se diriger vers la France et dans la direction est-ouest l'autoroute A13 assurant la liaison entre le bassin minier luxembourgeois et le bassin de la Sarre. Grâce à la croix de Bettembourg, point d'intersection de ces deux autoroutes, tous les trafics peuvent être dirigés vers l'échangeur de Dudelange/Burange qui dessert déjà aujourd'hui les zones d'activités de „Wolser“ et de „Scheleck“ implantées en bordure de la route nationale N31. Il sera donc possible d'accéder à la nouvelle plate-forme multimodale sans devoir traverser une seule zone d'habitation, même périphérique.

\*

## **3. VIABILISATION DE LA FUTURE PLATE-FORME MULTIMODALE**

En dépit de la situation stratégique, l'accès direct à la N31 est barré par la ligne ferroviaire vers Dudelange délimitant le site du côté est. Sur le site la topographie est assez mouvementée avec une large vallée et un monticule s'avancant sous forme d'un éperon en direction nord-sud. En plus, de nombreuses infrastructures aériennes et souterraines traversent le site.

Des travaux préparatoires sont donc nécessaires pour viabiliser la future plate-forme multimodale.

### **3.1. Création d'une plate-forme unie**

Le ruisseau de la Diddeléngerbaach, qui traverse ce site du nord au sud, le divise en deux parties totalement différentes pour ce qui est de la topographie et de la géologie. La partie ouest occupant à peu près deux tiers de la surface se présente sous forme d'un fond de vallée constitué d'une épaisse couche d'alluvions. La partie est est formée par un monticule de terres constituées de schistes bitumineux qui s'élève jusqu'à 10 mètres au-dessus du niveau de la future plate-forme et exigeant ainsi un volume de terrassement de l'ordre de 550.000 m<sup>3</sup>.

Les terres végétales de l'ensemble du site d'une superficie de 32 ha, qui sera entièrement minéralisé, sont décapées et transportées vers la décharge de Bettembourg pour servir de couverture de l'ancienne décharge de Bettembourg destinée à une réutilisation agricole.

Les couches d'alluvions pourront rester en place, mais devront cependant être stabilisées par des inclusions rigides, technique prévoyant la réalisation dans un maillage prédéfini en fonction de la qualité des sols de trous cylindriques de 80 cm de diamètre par vibration et leur remplissage par du ballaste constitué de gravier 8/22. En prenant quelques précautions, la majeure partie des schistes bitumineux peut être réutilisée comme matériel de remblai sur les alluvions stabilisées. Seules les terres d'un cordon de quelques 30.000 m<sup>3</sup> le long de la gare de triage doivent être évacuées vers une décharge.

Pour éviter des dégâts de gonflement des schistes au droit du talus de l'autoroute suite à l'abaissement de la nappe phréatique provoqué par les terrassements en profondeur le long de l'autoroute, certaines mesures d'étanchement des sols sont à prendre.



### **3.2. Déviation de la Diddeléngerbaach**

Le ruisseau de la Diddeléngerbaach est dévié entre l'extrémité nord du site et le grand bassin de décharge du STEP à la périphérie nord de la ville de Dudelange. Le nouveau tracé commence à l'ouvrage de décharge du STEP, longe sur la partie au sud de l'autoroute l'ancien lit désaffecté, traverse l'autoroute par un premier fonçage, continue sur l'emprise du site jusqu'à la hauteur de la zone d'activités Schéleck III, traverse la ligne ferroviaire vers Dudelange par un deuxième fonçage pour poursuivre son cours à l'ouest du site le long du grand bassin de rétention et pour rejoindre le lit actuel à l'extrémité nord du site. L'embranchement ferroviaire vers la zone d'activité Wolser est traversé par un autre ouvrage souterrain réalisé en tranchée couverte. Mis à part un petit bout avant le passage sous les voies ferrées et bien sûr des sections en fonçage, le nouveau ruisseau sera logé dans un lit naturel.

### **3.3. Déplacement des lignes électriques aériennes**

Le site de la plate-forme multimodale est traversé par trois lignes électriques aériennes de la CREOS, à savoir deux lignes de haute tension de 65 kV et une de moyenne tension de 20 kV. Une des deux lignes de 65 kV se trouvant à l'extrémité nord peut rester en place alors que l'autre sera déviée et mise en souterrain sur la partie traversant le site. Le nouveau tracé longe du côté ouest la voie ferrée vers Dudelange, se rabat vers l'est pour passer sous cette voie ferrée et pour suivre la nouvelle route de liaison, en bas de talus, emprunte l'ouvrage existant de la Diddeléngerbaach et du chemin rural pour traverser la Collectrice du sud (A13) et rejoint le premier pylône existant au sud de l'autoroute. La conduite de 20 kV est également mise en souterrain sur un tracé à l'est de la voie ferrée vers Dudelange jusqu'à la nouvelle route de liaison qu'elle suit sur toute la longueur et qui enjambe la gare de triage par le nouveau viaduc. L'approvisionnement du site en énergie électrique se fait à partir de cette conduite.

### **3.4. Déplacement d'une conduite d'eau potable du Syndicat des Eaux du Sud (SES)**

Une conduite maîtresse d'eau potable en acier d'un diamètre de 500 millimètres du SES, qui traverse le site du nord-est au sud-ouest est à supprimer et à remplacer par une conduite contournant le nouveau site. A partir du point d'aboutissement du passage sous la gare de triage à mi-hauteur du site, le nouveau tracé suit la route de secours longeant la gare de triage jusqu'à l'extrémité nord du site pour se rabattre vers le sud en suivant la voirie interne jusqu'à l'encoignure sud-ouest où elle rejoint la conduite existante.

### **3.5. Déplacement d'une conduite à gaz**

Le site est traversé par deux conduites à gaz, une haute pression et une moyenne pression. La conduite à haute pression d'un diamètre de 250 millimètres est déplacée dans la voie de secours longeant la gare de triage jusqu'à l'extrémité nord du site où par un passage sous la Diddeléngerbaach déviée elle rejoint la conduite en place. La conduite à moyenne tension, renforcée à un diamètre de 150 millimètres, est déplacée dans le cadre de la déviation de la Diddeléngerbaach qu'elle suit le long de la ligne ferroviaire vers Dudelange.

### **3.6. Renouvellement de la conduite d'eaux usées du Syndicat responsable pour la gestion de la station d'épuration de Bettembourg et de la réalisation de toutes activités de recyclage et de gestion écologique (STEP)**

Une conduite du STEP d'un diamètre de 1.100 millimètres traverse le site en fond du thalweg naturel en direction nord-sud. Au lieu de réaliser une protection de cette conduite qui sera alors enfouie sous les remblais il est plus opportun de poser une nouvelle conduite en un lieu où elle reste accessible pour les interventions d'entretien. L'actuelle conduite datant de l'époque d'avant la construction du grand bassin de décharge de Burange étant surdimensionnée, une réduction de la section à des diamètres de respectivement d'un diamètre de 700 millimètres et de 800 millimètres, appuyés par des nouveaux calculs hydrauliques, suffit aux besoins d'écoulement futurs.

Le nouveau tracé suit au sud de l'autoroute celui de la Diddeléngerbaach déviée, traverse l'autoroute par un fonçage et se place sous la voirie interne longeant la ligne ferroviaire vers Dudelange jusqu'à l'extrémité nord du site où elle rejoint la conduite existante. Le futur bâtiment administratif sera aussi raccordé à cette conduite par une canalisation à part.

### **3.7. Déviation d'autres conduites empiétant sur le site de la plate-forme**

Au bord est du site la conduite acheminant des eaux pluviales de la gare de triage se déversant dans un bras secondaire de la rivière doit être déplacée. Ces eaux sont évacuées par un dalot posé dans la route de secours le long de la gare de triage.

Au bord ouest une conduite d'eaux pluviales d'un diamètre de 700 millimètres en amont du bassin de rétention des zones Schéleck doit être déplacée et une conduite d'eaux usées d'un diamètre de 300 millimètres doit être relogée.

Au nord du site une conduite d'eaux usées d'un diamètre de 500 millimètres doit être déplacée.

\*

## **4. L'UTILISATION RATIONNELLE DES SOLS**

La nouvelle plate-forme multimodale des CFL à Bettembourg/Dudelange se présente sous forme d'un triangle délimité par la gare de triage à l'est, par la ligne ferroviaire vers Dudelange à l'ouest et par l'autoroute A13, dite collectrice du sud, au sud. La plate-forme comprend deux voies d'autoroute ferroviaire et un terminal pour transports combinés.

Un des défis majeurs de ce projet est l'utilisation la plus rationnelle possible de ce terrain.

Les deux voies d'autoroute ferroviaire, chacune d'une longueur de 700 mètres, sont disposées le long de la gare de triage. Parallèlement à ces voies se trouve le terminal pour conteneurs comprenant 4 voies ferroviaires, une route pour camions à deux voies de circulation et 5 rangées de conteneurs, le tout sous la portée de manutention de deux grues portiques.

Le reste de la surface est utilisée pour les voies de circulation, les aires de stationnement des semi-remorques, les gates d'entrée et de contrôle ainsi que les bâtiments de bureaux et d'entretien mécanique.

La desserte du site est assurée par une nouvelle route de liaison aménagée entre l'échangeur autoroutier de Dudelange-Burange et le nouveau centre logistique à aménager sur le site de l'ancienne WSA. Pour limiter la consommation de terrain, cette route est directement accolée à la collectrice du sud (A13). L'accès au site se fait au point bas par un carrefour en T équipé de feux intelligents qui permet un dosage des flux d'entrée sans risque d'encombrement de la route de liaison. Un autre grand avantage de cette forme de carrefour est qu'elle est moins consommatrice en emprises qu'un carrefour giratoire. La voie d'entrée tracée parallèlement à la route de liaison passe par un double visigate destiné à faire un contrôle visuel des camions pour s'élargir sur six voies donnant accès aux gates d'entrée au site. Derrière ces gates la route passe par un giratoire qui permet entre autres l'accès direct aux parkings ou l'approche des gates de contrôle du gabarit et de pesage. De là les camions peuvent accéder aux autoroutes ferroviaires, au terminal pour transports combinés ou au parking.

Le site dispose de deux routes de sortie, l'une pour les semi-remorques venant de l'autoroute ferroviaire, l'autre pour les trafics combinés du terminal de conteneurs. En cas de problèmes les sorties sont interchangeable ou peuvent servir à reprendre les deux flux de sortie.

Sur les voies de sortie un dernier contrôle est fait pour vérifier la conformité des machines tractrices et de leur charge.

Le bâtiment administratif avec le parking du personnel se trouve en bordure directe de la nouvelle route de liaison à laquelle il est raccordé par un deuxième carrefour également réglementé par feux.

La surface restante entre la voirie d'accès et le terminal du trafic combiné est utilisée pour l'aménagement de places de stationnement pour semi-remorques, soit en attente pour le départ par l'autoroute ferroviaire, soit pour être récupérées par les entreprises de transport routier.

En cas de pénurie de places de stationnement il est possible d'aménager dans une phase d'exploitation ultérieure un bâtiment de stockage de conteneurs qui permet un empilement des conteneurs sur

6 niveaux liés à l'avantage de récupérer un conteneur sans déplacement d'autres conteneurs. La place ainsi gagnée en emprise au sol pourrait être utilisée pour agrandir le parking pour semi-remorques.

\*

## 5. L'ACCES AU SITE

L'embranchement ferroviaire des nouveaux terminaux intermodaux rail/route se fera au niveau des voies 115/235 au niveau du poste directeur du triage. L'embranchement par voie unique se démultiplie par succession d'appareils de voie afin de desservir les quatre voies du terminal pour transport combiné et des deux terminaux de l'autoroute ferroviaire.

Les voies d'accès jusqu'aux voies de chargement seront équipées d'installations de traction électrique et de signalisation (avec ETCS) permettant des départs de train vers le sud directement à partir du terminal sans arrêt supplémentaire au triage.

La desserte routière de la nouvelle plate-forme multimodale des CFL à Bettembourg/Dudelange tout comme du nouveau centre logistique sur le site de l'ancienne WSA est conçue de manière à véhiculer l'ensemble des trafics lourds par le réseau autoroutier.

Du côté ouest l'accès est assuré par une nouvelle route de liaison qui prend son départ au giratoire de l'échangeur autoroutier de Dudelange-Burange complètement réaménagé. En approchant de la croix de Bettembourg un by-pass donne un accès direct à cette route sans devoir traverser le giratoire. Ensuite cette route enjambe la ligne ferroviaire vers Dudelange par un passage supérieur accolé à l'autoroute A13 pour redescendre au niveau du site qui sera raccordé par un carrefour en T réglementé par des feux tricolores. Un deuxième carrefour, également équipé de feux donne accès au bâtiment administratif. A partir de ce deuxième point de raccordement la route de liaison toujours accolée à l'autoroute A13 monte en hauteur pour passer au-dessus de la gare de triage par un nouveau viaduc et pour raccorder le nouveau centre logistique projeté sur le site de l'ancienne WSA. Via le chemin repris CR161 traversant la zone d'activités de Riedchen une deuxième jonction au réseau autoroutier se fait par l'échangeur de Dudelange-sud.

Cette nouvelle route de liaison est cofinancée par le Fonds des Routes pour la section partant de l'échangeur de Dudelange-Burange jusqu'au passage supérieur au-dessus de la voie ferrée vers Dudelange par le Fonds du Rail pour la partie entre cet ouvrage et le viaduc au-dessus de la gare de triage et par le Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur pour le viaduc au-dessus du triage et la partie restante jusqu'au raccordement du centre logistique de la WSA.

\*

## 6. LES INFRASTRUCTURES DE LA PLATE-FORME

La plate-forme multimodale comprend deux terminaux d'autoroute ferroviaire destinés à transborder des semi-remorques entières sur les wagons ferroviaires, une plateforme de transport combiné transbordant des conteneurs entre camions et wagon ferroviaire ainsi que les aires de stationnement pour camions entiers et pour les tracteurs, les gates d'entrée et de contrôle, les locaux techniques et le bâtiment administratif.

### 6.1. L'autoroute ferroviaire

Le concept de transport combiné rail-route permet aux semi-remorques traditionnelles ou aux camions complets de se charger sur le wagon de façon autonome. Les dimensions des wagons utilisés sont compatibles avec le gabarit des principales lignes ferroviaires. Les solutions techniques utilisées sont simples et, surtout, sans contraintes pour les utilisateurs. En effet, ce matériel permet le transport de semi-remorques routières standard.

### 6.2. Le terminal pour transports combinés

Le terminal pour le transport combiné est dédié au transbordement des conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques préhensibles par pinces de la route sur le rail et vice versa avec possibilité d'entre-

posage intermédiaire. Les opérations de manutention se font principalement à l'aide de deux grues portiques sur rails. Dans l'espace sous les grues portiques, des voies de circulation routière seront aménagées, ce qui permet de transborder directement entre trains et camions. En plus de ces voies routières, des zones tampon de stockage sont créées.

### **6.3. Les gates d'entrée et de sortie**

Le gate d'entrée est le passage obligé pour tous les camions voulant accéder au site. C'est à cet endroit que toutes les formalités administratives sont réalisées. Six voies de circulation sont prévues à cet effet afin de garantir un délai d'attente le plus court possible.

En vue du chargement sur les wagons de l'utoroute ferroviaire, les remorques passent par le gate „contrôle gabarit“. Cette étape a pour but de vérifier que les remorques entrent dans le gabarit prévu pour pouvoir circuler sur les voies ferrées.

Le gate „contrôle gabarit“ comprend 5 voies de circulation offrant chacune une bascule et une structure gabarit.

### **6.4. Le Poste de commande centralisé**

Le poste de commande centralisé (PCC) sera situé à l'extrémité est des terminaux ferroviaires, entre les voies de transport combiné et la voie de l'utoroute ferroviaire. Il permettra de commander les installations des autoroutes ferroviaires. Le niveau inférieur servira de vestiaire à une partie du personnel travaillant sur le site et aux visiteurs de train.

### **6.5. Le bâtiment administratif**

Le bâtiment administratif abritera les bureaux des services généraux du futur exploitant. Il comprendra également un parking sous-terrain ainsi qu'une cantine. Des surfaces de bureau supplémentaires sont prévues pour recevoir des entreprises de logistique, de dédouanement ou de services liés aux activités du terminal.

Le projet du bâtiment administratif fera l'objet d'un dossier APD séparé.

### **6.6. Le revêtement des sols**

Les aires de stationnement et les routes de circulation interne sont équipées d'un revêtement bitumineux du type Splittmastix, qui grâce à sa granulométrie discontinue composée de gravier de haute qualité et aux bitumes aux additifs stabilisants se distingue par sa portance et sa longévité parfaitement adaptées aux aires fortement sollicitées.

Les voies d'accès aux gates caractérisées par la fréquence des mouvements de freinage et d'accélération des poids lourds sont revêtues d'un enrobé percolé constitué d'un enrobé ouvert à 25% de vides percolé par un coulis de ciment ultrafin. Ce type de revêtement se distingue par ses excellentes qualités mécaniques marquées d'une grande résistance au poinçonnement et par une parfaite résistance aux agressions chimiques et aux hydrocarbures.

Les aires entourant la zone de stockage des conteneurs avec produits dangereux, manutentionnés par des reachstackers sont équipées d'un enrobé percolé.

Les zones de stockage des conteneurs sont réalisées par des longrines en béton disposées à l'endroit des pieds des conteneurs. Les surfaces entre les longrines sont équipées de pavés en béton du type lourd.

\*

## **7. LA PREPARATION DES TRAVAUX**

L'accès au chantier sera organisé par deux voies séparées. Du côté est l'actuel chemin d'accès le long de la gare de triage sera élargi à deux voies de circulation entre son départ sur le CR161 (rue de Zoufftgen) et l'extrémité nord de la nouvelle plate-forme intermodale. Du côté ouest un pont provisoire sera érigé au-dessus de la ligne ferroviaire vers Dudelage pour accéder par la voirie interne de la zone

d'activités Schéleck III à la route nationale N31. Grâce aux deux échangeurs autoroutiers de Dudelange-sud et de Dudelange-Burange l'acheminement des matériaux de construction et l'évacuation des déblais excédentaires peuvent se faire par le réseau de la grande voirie à l'écart des agglomérations.

Sur le site proprement-dit des pistes de chantiers seront aménagées pour accéder aux différents lieux de travaux.

L'installation de chantier avec les bureaux de la direction des travaux sera aménagée à l'extérieur de l'emprise de la nouvelle plate-forme afin de pouvoir rester opérationnelle jusqu'à la fin des travaux. Actuellement deux sites sont à l'étude, l'un situé au sud de la zone d'activités Schéleck III, accessible par le pont provisoire, et l'autre au sud de l'autoroute A13 aux abords immédiats de la gare de triage, sur l'emprise d'un futur parking pour le personnel de la gare de triage, accessible par la voie élargie le long de la gare de triage.

\*

## 8. REDUIRE LES NUISANCES POUR LES RIVERAINS

Une étude EIE (**E**tude des **I**ncidences sur l'**E**nvironnement) a été faite en application des dispositions de la loi du 29 mai 2009 (*loi portant 1. transposition en droit luxembourgeois en matière d'infrastructures de transport de la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 modifiant la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement 2. modification de la loi du 22 mai 2008 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement 3. modification de la loi du 19 janvier 2004 sur la protection de la nature et des ressources naturelles*). L'analyse des dossiers résultant des enquêtes publiques des deux Communes de Bettembourg et de Dudelange a mis à jour un certain nombre de craintes de nuisance qui ont été prises en compte lors de l'établissement du projet.

Les principales mesures visant une réduction des nuisances sont les suivantes:

### 8.1. Limiter les nuisances sonores

Les activités du nouveau site s'écartent de la Ville de Bettembourg et s'exercent sur une plate-forme abaissée au niveau des rails de la gare de triage qui du côté de la Ville de Dudelange se trouve derrière la digue supportant l'autoroute A13 qui fait fonction d'écran antibruit.

Grâce à deux grandes grues portiques l'activité des reachstackers, principale source de bruits, particulièrement en marche arrière, dans la manutention des conteneurs sera largement réduite.

Les bruits générés par les camions circulant sur l'autoroute, voirie d'accès préférentielle vers la nouvelle plate-forme multimodale, seront soumis aux règles générales valables sur l'ensemble du réseau autoroutier. Dès que des seuils prédéfinis seront dépassés (49 DB durant la nuit (22:00-6:00 heures) et 59 DB le jour (06:00-22:00 heures)) des écrans antibruit seront érigés.

### 8.2. Bien gérer l'augmentation du trafic routier

Le succès commercial de la plate-forme multimodale est susceptible d'engendrer un trafic plus important de poids lourds.

Il faut cependant souligner que l'ensemble de ce trafic approchera le site par le réseau autoroutier de sorte qu'une augmentation du trafic lourd sur la voirie attenante n'est pas à craindre.

Il est d'ailleurs envisagé de transformer le site actuel de la plate-forme multimodale en truckstop équipé d'une station de service, d'installations sanitaires, d'un catering et de facilités de repos avec motel, de sorte que des trafics parasites dans les environs ne sont pas à craindre.

L'Administration des Ponts et Chaussées est en train de dresser une étude de trafic globale considérant toutes les activités de la région susceptibles de générer du trafic afin de permettre le dimensionnement correct de toutes les infrastructures. Notons dans ce contexte que l'entrée au site de la plate-forme multimodale à partir de la nouvelle route de liaison se fait par un carrefour équipé de feux intelligents qui permet d'éviter tout reflux sur cette route en cas de problèmes au gate d'entrée et de se prémunir ainsi contre tout blocage de la circulation sur cette route. Les files de stockage à l'extérieur

du site sont calculées de manière à éviter tout embouteillage pouvant compromettre le bon fonctionnement de l'échangeur autoroutier.

### **8.3. Incidences sur la sécurité**

Les activités sur le site sont organisées de manière à éviter une extension du périmètre de l'actuelle zone SEVESO de la gare de triage. Le stockage des conteneurs avec matières dangereuses se fait de façon à pouvoir récupérer en cas de fuites ou d'accidents ces matières dans des cuves spéciales et d'éviter toute pollution des eaux de surface. L'entre-distance entre les conteneurs est déterminée de manière à s'opposer à tout effet domino.

Le site sera accessible pour les pompiers par quatre accès différents:

- En provenance de l'échangeur autoroutier de Dudelange-Burange (A13/N31) par la nouvelle route d'accès.
- En provenance du chemin repris CR161 par la nouvelle route d'accès.
- Par la voie de secours longeant les voies de chemin de fer à partir du chemin repris CR161 Route de Zoufftgen.
- A partir de la route nationale N31 par l'actuel site = futur truckstop via le pont existant franchissant la voie ferrée vers Dudelange.

### **8.4. Incidences sur l'environnement**

La variante préconisée pour la déviation de la Diddelengerbaach permet un aménagement dans un lit naturel qui sur le site est proche de la situation actuelle et qui constitue sur la partie au sud de l'auto-route une nette amélioration par rapport au lit actuel entièrement bétonné.

Des pistes cyclables reliant les villes de Bettembourg et de Dudelange tant en direction nord-sud que dans la direction est-ouest sont réalisées dans le cadre des travaux entrepris par l'Administration des Ponts et Chaussées.

L'écoulement des eaux de surface recueillies sur la plate-forme minéralisée sera tamponné et régularisé par des volumes de rétention aménagés dans des canalisations souterraines. Aux endroits sensibles ces eaux de ruissellement traversent des déshuileurs avant de se déverser dans les canalisations.

\*

## **9. CLASSEMENT DES FONDS**

Les PAG des deux Communes de Bettembourg et de Dudelange sont à modifier pour permettre la réalisation de la plate-forme multimodale. Il est prévu de classer les fonds en zone industrielle à caractère national.

Parallèlement à cette procédure au niveau communal un nouveau classement des fonds se fait par le Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur.

\*

## **10. LE VOLET FINANCIER**

Le financement du projet de la nouvelle plate-forme multimodale fera l'objet de trois lois de financement successives:

La première loi comprend tous les travaux préparatoires y compris l'ensemble des terrassements, des soutènements et de la stabilisation et de protections des sous-sols ainsi que les infrastructures fixes de l'autoroute ferroviaire et du terminal pour transports combinés. Le montant de cette première loi de financement, faisant l'objet du présent exposé des motifs, s'élève à 182.000.000 euros.

La deuxième loi englobe les équipements techniques ainsi que le bâtiment administratif. Son montant est évalué au niveau d'avant-projet sommaire (APS) à 28.000.000 euros. Il est prévu de déposer cette loi fin 2013.

La troisième loi prévoit en cas d'insuffisance en places de stationnement pour semi-remorques la réalisation d'une construction de stockage de conteneurs sur six étages équipée d'une logistique permettant par ailleurs la récupération d'un conteneur sans déplacement d'autres conteneurs. Son montant est évalué au niveau d'avant-projet sommaire (APS) à 30.000.000 euros. Cette troisième loi sera probablement déposée quelques années après la mise en service du terminal. La date de dépôt sera fonction de l'évolution du trafic sur les futurs terminaux.

En annexe se trouve la fiche financière détaillée de la première loi de financement dont le montant s'élève à 182.000.000 euros hors TVA.

|   | <i>Corps de métier</i>                                    | <i>Coûts estimés<br/>indice 725,05<br/>octobre 2012</i> |
|---|-----------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| A | Travaux préparatoires                                     | 80.115.320 €                                            |
| B | Travaux d'aménagement du site                             | 83.612.836 €                                            |
| C | Coûts annexes: Taxes et assurances                        | 85.000 €                                                |
| D | Acquisition et location de fonds – Mesures compensatoires | 2.150.000 €                                             |
| E | Frais d'études et frais d'expertises                      | 8.872.150 €                                             |
| F | Divers, imprévu et pour arrondir                          | 7.164.694 €                                             |
|   | <b>Total Général</b>                                      | <b>182.000.000 €</b>                                    |

\*

### COMMENTAIRE DE L'ARTICLE UNIQUE

Conformément à la pratique antérieure de regrouper dans un relevé l'ensemble de tous les projets ferroviaires de grande envergure dont le coût de réalisation dépasse le seuil légal de 40 millions €, il est proposé de modifier le paragraphe 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée par l'ajout du projet relatif à l'aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase I: travaux préparatoires (nouveau projet n° 29).

En vue de pouvoir mettre en compte les hausses légales, il y a en outre lieu de faire correspondre le montant de l'enveloppe financière précitée à la valeur de l'indice semestriel des prix à la construction, soit la valeur de 725,05 de l'indice du 1er octobre 2012.

Il convient d'inscrire cette précision au troisième alinéa du paragraphe 3 dudit article 10.

L'évaluation financière du projet n° 29 se situe au coût de 182.000.000 euros au niveau de l'indice des prix à la construction valable au 1er octobre 2012 (indice 725,05).

\*

### FICHE FINANCIERE

Le projet de loi sous examen prévoit l'autorisation par le législateur, conformément à l'article 99 de la Constitution, d'un nouveau projet d'investissement 29°, qui se présente comme suit:

|     |                                                                                                              |               |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| 29° | Aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/<br>Dudelange – Phase I: travaux préparatoires ..... | 182.000.000 € |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|

Le projet de loi sous examen prévoit l'autorisation par le législateur, conformément à l'article 99 de la Constitution, de la modernisation et du renouvellement des installations fixes (ajout d'un projet).

Le présent projet d'investissement a déjà figuré à l'ordre du jour du Conseil de Gouvernement en date du 30 novembre 2012. Dans le contexte de l'évaluation des incidences sur l'environnement, différentes variantes ont été examinées sur base de plusieurs critères: facilité d'exploitation du site, surface d'exploitation, possibilité d'extension ultérieure, traversée de voiries existantes, interaction avec des conduites externes, coût de déviation du ruisseau Diddeléngerbaach.

Après un bref échange de vues et sur base de la recommandation émise par la Commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire, la variante n° 5 a été retenue. Cette variante a servi de base au présent projet. Les mesures compensatoires y afférentes porteront notamment sur les volets de l'hydrologie, de la végétation détruite par le projet, ainsi que sur les émissions émanant des activités sur le site. La renaturation du ruisseau Diddeléngerbaach constituera l'élément principal des compensations écologiques.

Le coût de l'avant-projet détaillé, qui a été élaboré sur base de la variante n° 5 retenue, se chiffre à 182.000.000,00 € et se subdivise comme suit:

|   |                                                           | <i>Montants hors TVA indiqués en €</i>                  |
|---|-----------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
|   | <i>Corps de métier</i>                                    | <i>Coûts estimés<br/>indice 725,05<br/>octobre 2012</i> |
| A | Travaux préparatoires                                     | 80.115.320 €                                            |
| B | Travaux d'aménagement du site                             | 83.612.836 €                                            |
| C | Coûts annexes: Taxes et assurances                        | 85.000 €                                                |
| D | Acquisition et location de fonds – Mesures compensatoires | 2.150.000 €                                             |
| E | Frais d'études et frais d'expertises                      | 8.872.150 €                                             |
| F | Divers, imprévu et pour arrondir                          | 7.164.694 €                                             |
|   | <b>Total Général</b>                                      | <b>182.000.000 €</b>                                    |

Les montants indiqués s'entendent hors taxes sur la valeur ajoutée (TVA) et correspondent à la valeur 725,05 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2012.

\*

## AVIS DE LA COMMISSION D'ANALYSE DES PROJETS D'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

(12.3.2013)

La réalisation de la plate-forme multimodale sous rubrique se fait en plusieurs phases. Les deux premières phases doivent être achevées à la fin de l'exercice 2015 pour que le projet luxembourgeois soit le premier projet de ce genre dans la Grande Région.

Ce dossier ne comprend que la première phase du projet. Il comprend les travaux préparatoires et la réalisation de la première partie de la plate-forme multimodale proprement dite.

Même si le site retenu est très intéressant du point de vue connexion au réseau ferré, d'une part, et au réseau routier, d'autre part, les travaux préparatoires ont une envergure non négligeable. Ils comprennent, dans une première étape, le débroussaillage des haies longeant l'ancien tracé du ruisseau „Diddeléngerbaach“, le tracé actuel de ladite rivière et le talus de l'antenne de Bettembourg à Volmerange-les-Mines à l'endroit où ladite antenne ferroviaire passe au bord du site. Il s'y ajoute le talus longeant la gare de triage, les plantations implantées sur le talus de l'autoroute et une sapinière d'une surface de 53 ares. L'autorisation afférente a été établie par les services compétents le 22 janvier 2013.

La topographie du site n'est pas avantageuse pour la réalisation du projet. Entre les fossés de l'ancien et de l'actuel tracé du ruisseau „Diddeléngerbaach“, il existe une petite vallée qui doit être remplie afin d'avoir un fond plat au-dessus duquel le projet peut être réalisé. Du côté de l'autoroute, un volume important de terre doit être enlevé, étant donné que l'autoroute est située sur une petite colline qui est moins élevée entre le pont traversant la gare de triage et l'ouvrage par lequel elle traverse l'antenne ferroviaire de Bettembourg à Volmerange-les-Mines. En effet, un volume de 100.000 m<sup>3</sup> de terre arable est à enlever. Un volume de 30.000 m<sup>3</sup> de terre doit être transporté vers la décharge de Bettembourg. Un volume de 440.000 m<sup>3</sup> de terre est à enlever, mais peut être réutilisé ultérieurement pour remplir la petite vallée entre les deux tracés du ruisseau „Diddeléngerbaach“. Comme la terre arable ne peut servir comme matériel de remplissage au vu de son manque de stabilité, un apport de 40.000 m<sup>3</sup> doit être transporté vers le chantier pour finaliser la plate-forme de base sur lequel le projet sera réalisé.



Le ruisseau „Diddelengerbaach“ est dévié de façon à ce que celui-ci contourne le site. Ceci a comme conséquence que le tuyau de drainage menant de la gare de triage vers ledit ruisseau doit aussi être détourné. A ce tuyau de drainage est ajoutée une canalisation d'un diamètre de 700 mm qui mène jusqu'au point d'intersection avec une autre conduite d'eau existante. Pour tenir compte de la masse supplémentaire d'eau provenant de cette canalisation, une canalisation d'un diamètre de 800 mm est nécessaire pour évacuer l'eau de ces deux canalisations vers une canalisation existante d'un diamètre de 1.100 mm.

Deux lignes électriques de la société CREOS S.A. doivent être déplacées. La ligne à moyenne tension 20 kV est posée sur une hauteur suffisamment élevée de sorte qu'elle n'a pas besoin d'être déplacée. Elle sera fixée sur un nouveau poteau à construire sur un îlot de verdure. Afin de pouvoir traverser la route, elle sera mise en souterrain et sera posée pour la suite dans le talus de la route. La ligne à haute tension 2 x 65 kV, par contre, doit être mise en souterrain sur toute la longueur du tracé sur le site. Aux extrémités de ce souterrain, des poteaux existants doivent être renforcés pour supporter la charge unilatérale des câbles. A part ces câbles électriques, des câbles de l'Entreprise des Postes et des Télécommunications doivent être déplacés.

Une canalisation d'un diamètre de 500 mm du Syndicat des Eaux du Sud (SES) doit être déplacée. Elle sera posée en souterrain, tout en suivant le cours d'eau du ruisseau „Diddelengerbaach“ dévié.

Deux conduites à gaz de la société SUDGAZ S.A. doivent enfin être déplacées. La conduite existante à haute pression se trouve dans l'emprise de la future autoroute ferroviaire et doit être déplacée dans la nouvelle voie interne élargie à deux voies. La conduite existante à basse pression se trouve dans l'emprise du lit naturel du ruisseau „Diddelengerbaach“ et doit être déplacée vers l'ouest. La société SUDGAZ S.A. profite de ces travaux pour porter le diamètre des conduites à basse pression de 80 à 150 mm.

Actuellement, le seul accès au site de la nouvelle plate-forme multimodale est le chemin rural qui débouche de la rue Albert Schweitzer et qui longe le ruisseau „Diddelengerbaach“ jusqu'au site, tout en passant – ensemble avec ledit ruisseau – sous l'autoroute A13 par un passage souterrain commun. Pour la desserte du chantier, deux nouveaux accès seront réalisés:

- Il est prévu d'élargir la route interne des CFL le long des voies ferrées. Cet élargissement sera de nature définitive. Actuellement, il s'agit d'un chemin rural qui est élargi à deux voies de roulement sur quelques endroits afin de laisser passer le trafic routier circulant en contre-sens.
- Il est prévu de construire un pont provisoire dans le prolongement de la voirie de la zone industrielle „Schéleck“. Ce pont assure aussi la liaison entre la zone de conteneurs aménagée lors de l'installation du chantier et les sites de travaux sur la plate-forme à construire. Cette façon de procéder permet de réaliser cette infrastructure de manière à pouvoir rester en place pendant la durée totale des travaux. D'autres scénarios prévoient à tour régulier le déplacement de ces conteneurs à un autre endroit sur le site au fur et à mesure de l'évolution des travaux.

Pour la phase d'exploitation du site, l'accès au site se fera par une nouvelle route liaison à réaliser au nord de l'autoroute A13 entre l'échangeur Dudelange/Burange qui sera aussi réaménagé afin d'y améliorer la sécurité, et le chemin repris 161 aux abords de l'entrée vers le nouveau Centre Logistique.

Pour l'entrée au site, un carrefour en T a été retenu. En effet, un giratoire aurait occupé trop d'espace sur un site dont la surface disponible est limitée. Un carrefour en T avec deux bandes de circulation permettant de tourner vers la gauche devrait être la solution la mieux adaptée au risque de bouchons causés par une installation éventuellement tombée en panne sur le site ce qui pourrait entraîner un bouchon de camions jusqu'à l'extérieur du site avec le risque de déranger le trafic routier de passage.

Le „gate“ d'entrée au site est équipé de six couloirs. Pour les clients réguliers, il est prévu d'aménager aussi parmi ces six couloirs des postes d'enregistrement automatiques.

Le „gate“ de contrôle du gabarit et du pesage des camions est aménagé à quatre pistes et dispose d'une installation pour accéder sur le toit des remorques pour faire des contrôles et/ou des interventions, comme la fermeture des couvercles ou l'exécution de petites réparations et matériel de traction.

Pour compléter le service, un parking est à disposition des clients, notamment pour le garage des semi-remorques.

Les installations ferroviaires comprennent:

- l'embranchement du site;

- le terminal pour conteneurs et
- les installations de l'autoroute ferroviaire.

L'embranchement du site se fait par une voie de liaison entre la gare de triage et le site. L'existence de cette gare de triage tout près de la plate-forme multimodale permet de garer des wagons en attente dans la gare de triage, ainsi que de réaliser la composition de trains.

Le terminal pour conteneurs dispose de quatre voies ferroviaires et d'une route de circulation à deux voies pour les poids lourds. A côté de cette route est située la zone de stockage des conteneurs. Les deux grues installées aux frais de l'exploitant de la plate-forme multimodale peuvent faire des manutentions entre les poids lourds et le rail, entre les poids lourds et l'aire de stockage et entre cette aire et le rail. Une aire de stockage séparée est prévue pour le stockage de conteneurs contenant des matières dangereuses.

Les installations de l'autoroute ferroviaire comprennent deux voies ferroviaires pour le chargement et le déchargement de semi-remorques routières.

Du point de vue bâtiments, il est prévu d'y aménager un atelier, un poste central de commande et un bâtiment administratif. Ce dernier bâtiment fait l'objet d'un deuxième projet de loi qui est censé être déposé à la Chambre des Députés dans une deuxième étape.

L'atelier comprend des bureaux, l'atelier proprement dit, un magasin et un local dans lequel des travaux d'inspection, d'entretien et de petites réparations peuvent être exécutés.

Le poste central de commande, intercalé entre les voies d'entrée, est un bâtiment à trois niveaux. Le niveau supérieur offre une bonne vue globale sur le fuseau des voies d'entrée au site et sur les installations de l'autoroute ferroviaire.

Le bâtiment administratif offre de la place pour 300 postes de travail, pour des vestiaires, une cantine, ainsi que des emplacements de stationnement pour 320 voitures, y compris les places de parking réservées aux visiteurs.

La troisième phase non comprise dans le projet de loi sous examen et dont la réalisation dépend notamment du succès de la plate-forme multimodale, comprend sur le site actuel de l'autoroute ferroviaire des installations sanitaires pour les conducteurs des camions et une station de service afin d'empêcher que les chauffeurs des camions entrent dans les localités voisines pour faire le plein de leur camion.

Lors de sa réunion du 19 février 2013, la Commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire a examiné le dossier sous objet. Elle peut émettre un avis favorable quant à la réalisation de ce projet, sous réserve que d'autres projets ferroviaires doivent être reportés dans le temps afin que l'enveloppe financière globale arrêtée par le Conseil de Gouvernement pour les années à venir ne soit pas dépassée.

*Pour la Commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire,*

*La Présidente,*  
Félicie WEYCKER

\*

**TEXTE COORDONNE  
DE LA LOI DU 10 MAI 1995 RELATIVE A LA GESTION  
DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE**

**I. Les principes de gestion du réseau ferré**

**Art. 1er.** Le réseau ferré luxembourgeois est conçu pour répondre aux besoins globaux de l'aménagement du territoire, du développement de l'économie et de la mobilité de la population.

Ses raccordements avec les chemins de fer des pays voisins contribueront à son insertion appropriée dans les réseaux de transport transeuropéens et à une desserte ferroviaire adéquate de la région transfrontalière.

**Art. 2.** (*Loi du 24 juillet 2006*) Par réseau ferré il faut entendre l'infrastructure ferroviaire telle qu'elle est définie par la directive modifiée du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires (91/440/CEE).

L'infrastructure ferroviaire se compose des éléments suivants, pour autant qu'ils font partie des voies principales et des voies de service, à l'exception de celles situées à l'intérieur des ateliers de réparation du matériel et des dépôts ou garages d'engins de traction, ainsi que des embranchements particuliers:

- Terrains;
- Corps et plate-forme de la voie, notamment remblais, tranchées, drains, rigoles, fossés maçonnés, aqueducs, murs de revêtement, plantations de protection des talus, etc.;
- quais à voyageurs et à marchandises;
- accotements et pistes;
- murs de clôture, haies vives, palissades;
- bandes protectrices contre le feu;
- dispositifs pour le réchauffage des appareils de voie;
- écrans pare-neige;
- Ouvrages d'art:
  - ponts, ponceaux et autres passages supérieurs, tunnels, tranchées couvertes et autres passages inférieurs;
  - murs de soutènement et ouvrages de protection contre les avalanches, les chutes de pierres, etc.;
- Passages à niveau, y compris les installations destinées à assurer la sécurité de la circulation routière;
- Superstructure, notamment:
  - rails, rails à gorge et contre-rails;
  - traverses et longrines, petit matériel d'assemblage, ballast, y compris gravillon et sable;
  - appareils de voie;
  - plaques tournantes et chariots transbordeurs (à l'exception de ceux exclusivement réservés aux engins de traction);
- Chaussées des cours à voyageurs et à marchandises, y compris les accès par route;
- Installations de sécurité, de signalisation et de télécommunication de pleine voie, de gare et de triage, y compris installations de production, de transformation et de distribution de courant électrique pour le service de la signalisation et des télécommunications;
- bâtiments affectés auxdites installations;
- freins de voie;
- Installations d'éclairage destinées à assurer la circulation des véhicules et la sécurité de cette circulation;
- Installations de transformation et de transport de courant électrique pour la traction des trains; sous-stations, lignes d'alimentation entre les sous-stations et les fils de contact, caténaires et supports; troisième rail avec supports;

– Bâtiment affectés au service des infrastructures.

Les éléments composant l'infrastructure ferroviaire pourront être complétés ou modifiés par règlement grand-ducal.

**Art. 3.** A partir de l'entrée en vigueur de la présente loi l'Etat a la pleine propriété du réseau ferré.  
(*Loi du 28 mars 1997*)

L'Etat et les CFL procéderont jusqu'au 1er juillet 1997 aux écritures cadastrales afférentes qui seront reprises dans un règlement grand-ducal énumérant les propriétés domaniales concernées.<sup>1</sup>

**Art. 4.** L'Etat pourvoit à la remise en état, à la modernisation et à l'entretien du réseau ferré ainsi qu'aux raccordements ferroviaires internationaux.

Il décide de la construction de lignes nouvelles ainsi que de l'extension et de la suppression de lignes existantes.

Il a la charge de la police du réseau ferré. Cette mission comporte notamment l'obligation d'assurer les conditions de sécurité de l'exploitation ferroviaire, de sûreté des personnes et des biens et de conservation et de viabilité du réseau ferré.

Les prescriptions y relatives seront fixées par règlement grand-ducal.

**Art. 5.** La remise en état, la modernisation et l'extension du réseau ferré, la suppression de lignes ainsi que l'adaptation et le développement des raccordements ferroviaires internationaux sont réalisés sous l'autorité du membre du Gouvernement ayant dans ses attributions les chemins de fer, ci-après désigné par le terme „le ministre“, avec le concours tant des services administratifs et techniques de l'Etat que du gestionnaire de l'infrastructure.

Le ministre peut s'assurer, avec l'accord du Conseil de Gouvernement, tous autres concours nécessaires à la réalisation du programme d'investissement ferroviaire et des raccordements ferroviaires transfrontaliers. Il peut notamment engager, par contrat à durée déterminée, du personnel expert en la matière dont un expert administrateur chargé de la coordination. Les frais y relatifs sont supportés à parts égales par les deux Fonds institués en vertu des articles 10 et 13.

**Art. 6.** La gestion du réseau ferré est confiée à la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois, en abrégé CFL, ci-après dénommée le gestionnaire de l'infrastructure.

Les modalités de mise en oeuvre de cette mission sont réglées par voie de contrat entre l'Etat et les CFL à approuver par règlement grand-ducal.

**Art. 7.** Toute construction de ligne nouvelle et toute modification du tracé d'une ligne existante requérant le déplacement de l'assiette sont subordonnées à l'élaboration préalable d'une étude de l'impact sur l'environnement naturel et l'environnement humain.

**Art. 8.** (*abrogé par la loi du 24 juillet 2006*)

## II. L'Institution d'un Fonds du Rail

**Art. 9.** Les projets de remise en état, de modernisation et d'extension du réseau ferré ou de suppression de lignes sont repris dans un programme d'investissement quinquennal établi par le ministre avec le concours du gestionnaire de l'infrastructure et soumis préalablement à son exécution à l'approbation du Gouvernement en Conseil.

Sur proposition du ministre une mise à jour du programme sera faite tous les ans par le Gouvernement.

<sup>1</sup> La loi du 28 mars 1997 remplace le texte suivant: „L'Etat et les CFL procéderont dans les 12 mois suivant l'entrée en vigueur de la présente loi aux écritures cadastrales afférentes qui seront reprises dans un règlement grand-ducal énumérant les propriétés domaniales concernées.“

(Loi du 24 juillet 2000)<sup>2</sup>

**Art. 10.** Il est institué un fonds spécial, dénommé „Fonds du Rail“.

1. Sont imputés sur le Fonds du Rail:

- les dépenses occasionnées par la réalisation du programme d’investissement;
- les dépenses relatives aux acquisitions immobilières requises dans l’intérêt de la réalisation du programme d’investissement;
- les dépenses relatives à la gestion courante de l’infrastructure comprenant notamment les frais d’entretien du réseau ferré luxembourgeois ainsi que les dépenses relatives à la régulation du trafic ferroviaire sur ledit réseau (*loi du 24 juillet 2006*);
- les frais d’experts et d’études relatifs à la réalisation du programme d’investissement ainsi que les frais d’études et de surveillance de la gestion de l’infrastructure ferroviaire;
- les dépenses relatives aux acquisitions d’infrastructures et d’installations ferroviaires existantes qui ne font pas partie du réseau ferré national (*loi du 18 décembre 2006*);
- les frais de fonctionnement du régulateur du marché ferroviaire (*loi du 3 août 2010*).

Le Ministre ordonnance les dépenses à charge de ce Fonds.

2. Le Gouvernement est autorisé à réaliser les projets d’infrastructure ferroviaire énoncés au programme des investissements repris au paragraphe 3. et concernant la remise en état, la modernisation et l’extension du réseau ferré ainsi que la suppression de lignes.

Les projets en question comprennent les études préparatoires et définitives, l’acquisition des terrains et des immeubles bâtis, la construction, le parachèvement et l’équipement des voies, installations de voies et ouvrages d’art, les raccordements à l’infrastructure existante ainsi que le rétablissement des communications interrompues.

3. Le Gouvernement est autorisé à imputer à charge des crédits de ce fonds spécial les dépenses concernant la réalisation des projets énumérés ci-après et qui dépassent le montant prévu par la législation portant exécution de l’article 99, troisième et quatrième phrases de la Constitution.

Les dépenses d’investissement concernant ces projets ne peuvent pas dépasser les montants ci-après indiqués, sans préjudice des hausses légales de prix pouvant intervenir jusqu’à l’achèvement des travaux:

|     |                                                                                                                                                                                                                                                                            |                            |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|
| 1a° | Ligne de Zoufftgen à Luxembourg (renouvellement complet des voies existantes entre Bettembourg/frontière et Luxembourg)                                                                                                                                                    | 12.518.623 €               |
| 1b° | ( <i>Loi du 3 juin 2003</i> )<br>Ligne Zoufftgen-Luxembourg (aménagement d’une 3e voie dans le triangle de Fentange, augmentation de la capacité de ligne par l’optimisation des blocks de section, intégration du poste de Berchem dans le Poste Directeur de Luxembourg) | 27.500.000 € <sup>3</sup>  |
| 2°  | Mise à double voie intégrale de la ligne de Pétange à Luxembourg et renouvellement et modernisation des installations fixes de ces lignes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et de Rodange                                                             | 319.920.000 € <sup>4</sup> |
| 3°  | ( <i>Loi du 24 juillet 2000</i> )<br>Renouvellement complet de voie et des infrastructures de la ligne de Luxembourg à Gouvy, dite „Ligne du Nord“, en particulier de la section de voie Walferdange-Lorentzweiler et augmentation de la capacité de ligne                 | 14.497.656 €               |

2 La loi du 24 juillet 2000 remplace le texte de la loi du 10 mai 1995: „Il est institué un fonds spécial, dénommé „Fonds du Rail“. Les dépenses occasionnées par la réalisation du programme d’investissement, y compris les acquisitions immobilières requises à cet effet, sont imputées sur le Fonds du Rail. Le Ministre ordonnance les dépenses à charge de ce Fonds.“

3 Loi du 20 juillet 2000: 546.000.000 LUF/13.534.986,45 €

4 Loi du 24 juillet 2000: Mise à double voie partielle des lignes de Pétange à Luxembourg et de Pétange à Rodange/frontière et renouvellement et modernisation des installations fixes de ces lignes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et Rodange: 1.992.547.000 LUF/49.393.949,91 €

|     |                                                                                                                                                                                                                                                         |                            |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|
| 4°  | <i>(Loi du 3 juin 2003)</i><br>Renouvellement de voie, d'appareils de voie et du poste directeur en gare de Wasserbillig                                                                                                                                | 23.867.189 € <sup>5</sup>  |
| 5°  | Renouvellement et modernisation des installations fixes des lignes de Noertzange à Rumelange et de Tétange à Langengrund, en particulier dans les secteurs des gares                                                                                    | 9.441.223 € <sup>6</sup>   |
| 6°  | Gare Esch-sur-Alzette (modernisation et renouvellement des installations fixes, situation définitive)                                                                                                                                                   | 25.161.193 € <sup>7</sup>  |
| 7°  | Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg                                                                                                                                                                       | 102.570.000 € <sup>8</sup> |
| 8°  | Remise en état du viaduc „Pulvermuehle“ en gare de Luxembourg                                                                                                                                                                                           | 15.917.755 € <sup>9</sup>  |
| 9°  | <i>(Loi du 6 mai 2010)</i><br>Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois                                                             | 37.269.864,25 €            |
| 10° | Aménagement de nouveaux quais pour voyageurs                                                                                                                                                                                                            | 9.915.741 €                |
| 11° | Alimentation du réseau ferré luxembourgeois en énergie électrique de traction dans l'optique du trafic au début du 21e siècle                                                                                                                           | 35.101.996 €               |
| 12° | Renouvellement et suppression de passages à niveau sur l'ensemble du réseau                                                                                                                                                                             | 12.345.098 €               |
| 13° | <i>(Loi du 3 juin 2003)</i><br>Modernisation et renouvellement de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen                                                                                                                                               | / <sup>10</sup>            |
| 14° | <i>(Loi du 24 juillet 2000)</i><br>Renouvellement de voie et d'appareils de voie, aménagement de nouvelles voies et de nouveaux appareils de voie tertiaires et aménagement de supports spéciaux antigraissage dans les aiguilles des appareils de voie | 8.676.273 €                |
| 15° | <i>(Loi du 3 juin 2003)</i><br>Modernisation et sécurisation de l'infrastructure ferroviaire de l'antenne de Kautenbach à Wiltz                                                                                                                         | 31.463.086 €               |
| 16° | <i>(Loi du 19 juin 2012)</i><br>Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermühle) et Sandweiler                                                                                                       | 215.000.000 €              |
| 17° | Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Modernisation des installations de signalisation et de télécommunication des postes de Wecker, Roodt, Oetrange et Sandweiler-Contern                                                                                | 25.606.000 €               |
| 18° | <i>(Loi du 19 juin 2012)</i><br>Réseau ferré luxembourgeois. Aménagement d'un réseau numérique intégrée ERTMS/GSM-R (partie infrastructure)                                                                                                             | 51.100.000 €               |
| 19° | Ligne du Nord. Renouvellement d'installations de voie sur plusieurs tronçons de ligne                                                                                                                                                                   | 40.016.000 €               |

5 Loi du 24 juillet 2000: 828.500.000 LUF/20.537.978,53 €

6 Loi du 24 juillet 2000: 322.684.000 LUF/7.999.127,42 €

7 Loi du 24 juillet 2000: 894.000.000 LUF/22.161.681,11 €

8 Loi du 24 juillet 2000: 1.000.000.000 LUF/24.789.352,48 €

9 Loi du 24 juillet 2000: Mise à trois voies du viaduc de „Pulvermuehle“ en gare de Luxembourg: 1.000.000.000 LUF/24.789.352,48 €

10 Loi du 24 juillet 2000: 900.000.000 LUF/22.310.417,23 €

|     |                                                                                                                                                                                                                                      |               |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| 20° | Tronçon de ligne Berchem/Nord-Oetrange et courbe de raccordement d'Alzingen. Renouvellement complet d'installations de voie                                                                                                          | 12.752.000 €  |
| 21° | (Loi du 18 décembre 2003)<br>Raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel, d'une part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg-Gouvy, dite Ligne du Nord, et, d'autre part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg-Wasserbillig | 389.680.000 € |
| 22° | (Loi du 18 avril 2004)<br>Construction d'une antenne ferroviaire Belval-Usines-Belvaux-Mairie                                                                                                                                        | 95.450.000 €  |
| 23° | Construction d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie Nord de la Gare de Luxembourg, raccordement d'une des deux voies par un tunnel nouveau à voie unique et réaménagement général de la tête Nord de la Gare de Luxembourg     | 180.700.000 € |
| 24° | (Loi du 5 juin 2009)<br>Gare de Luxembourg. Reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 0,858 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen (Rue d'Alsace)                                                          | 19.250.000 €  |
| 25° | (Loi du 17 décembre 2010)<br>Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase I                                                                                                                                                  | 42.878.500 €  |
| 26° | (Loi du 19 juin 2012)<br>Ligne du Nord. Renouvellement complet de différents tronçons de voie avec amélioration de la plate-forme en vue de la mise en oeuvre de traverses en béton                                                  | 96.200.000 €  |
| 27° | (Loi du 19 juin 2012)<br>Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase I: Renouvellement des Postes Directeurs sur la situation actuelle                                                                    | 42.000.000 €  |
| 28° | (Loi du 19 juin 2012)<br>Gare de Differdange. Modernisation et renouvellement des installations fixes                                                                                                                                | 51.000.000 €  |
| 29° | (avant-projet de loi) Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/ Dudelange – Phase 1: travaux préparatoires                                                                 | 182.000.000 € |

„Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 16°, 17°, 18°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1er octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1er avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1er octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 23°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Celui repris sous 28° correspond à la valeur 685,44 de cet indice au 1er octobre 2010. Celui sous 29° correspond à la valeur 725,05 de cet indice au 1er octobre 2012. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.“

(Loi du 24 juillet 2006)

4. Par dérogation à l'article 12 b) de la loi du 30 juin 2003 sur les marchés publics, la durée des contrats et marchés relatifs aux travaux, fournitures et services à exécuter en vertu de la présente loi peut excéder dix exercices, y non compris celui au cours duquel ils ont été conclus.

(Loi du 24 juillet 2000)

**Art. 11.** Le Fonds du Rail est alimenté:

- par des dotations budgétaires;
- par des emprunts; (*loi du 19 décembre 2003*)
- par le produit de la vente d'immeubles appartenant au domaine foncier et bâti du réseau ferré et rendus disponibles après la réalisation du programme d'investissement;
- par le produit des redevances d'utilisation prévues à l'article 8;
- par les revenus provenant notamment de la location d'immeubles faisant partie du domaine foncier et bâti du réseau ferré;
- par les subventions de l'Union Européenne allouées à des projets inscrits au programme d'investissement.

Les sommes dont question aux tirets deux à six sont portées directement en recette au Fonds.<sup>11</sup>

### III. Les raccordements ferroviaires internationaux

**Art. 12.** La participation à la réalisation de projets ferroviaires situés en-dehors du territoire national, lorsque ces projets contribuent au maintien et au développement des raccordements ferroviaires du Grand-Duché de Luxembourg avec ses pays voisins et à l'insertion du réseau ferré luxembourgeois dans les réseaux de transport transeuropéens doit être autorisée par une loi spéciale.

**Art. 13.** Les dépenses engendrées par ces participations sont à charge d'un fonds spécial, dénommé Fonds des Raccordements Ferroviaires Internationaux.

Le ministre ordonnance les dépenses à charge à ce Fonds.

**Art. 14.** Le Fonds des Raccordements Ferroviaires Internationaux est alimenté:

- par des dotations budgétaires;
- par les subventions de l'Union Européenne allouées au Grand-Duché de Luxembourg en vue de promouvoir la réalisation des raccordements visés à l'article 12;
- par les rémunérations des participations de l'Etat dans des entités étrangères ou internationales qui sont, le cas échéant, chargées de la réalisation des projets prévus à l'article 12;
- par des emprunts (*loi du 23 décembre 2005*).

Les sommes dont question aux deuxième, troisième et quatrième tirets sont portées directement en recette au Fonds.

### IV. Les missions du gestionnaire de l'infrastructure

**Art. 15.** La gestion du réseau ferré comporte la charge de la conception, de la planification technique et financière, de l'adjudication et de la réalisation des travaux de renouvellement, de la maintenance de la totalité des voies et installations fixes du réseau ferré, dans la mesure où celles-ci sont nécessaires pour assurer la circulation des trains et la sécurité de cette circulation. Cette gestion inclut par ailleurs l'administration centrale et locale de la circulation des trains qui comprend notamment la planification, le suivi, l'expédition et la réception, le dispatching et les systèmes de communication et d'information.

*(Loi du 24 juillet 2006)*

Les mêmes modalités valent dans le cadre de projets d'extension du réseau ou de suppression des lignes dont la réalisation technique est confiée au gestionnaire. Celui-ci est notamment tenu de présenter au ministre un plan de renforcement des capacités, s'il est informé de problèmes de saturation sur un axe déterminé par l'organisme de répartition prévu par la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

<sup>11</sup> La loi du 24 juillet 2000 a remplacé le texte de la loi du 10 mai 1995: „Le Fonds du Rail est alimenté:

- par des dotations budgétaires;
- par le produit de la vente d'immeubles au domaine foncier et bâti du réseau ferré et rendus disponibles après la réalisation du programme d'investissement;
- par les subventions de l'Union Européenne allouées à des projets inscrits au programme d'investissement.

Les sommes dont question aux deuxième et troisième tirets sont portées directement en recette au Fonds.“



Pour l'exécution des travaux lui incombant, le gestionnaire de l'infrastructure est investi de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Etat en matière de travaux publics. Toutefois, il demeure soumis à toutes les obligations qui dérivent, pour l'Etat, de ces lois et règlements.

*(Loi du 24 juillet 2000)*

**Art. 16.** Les opérations immobilières qui sont réalisées dans l'intérêt de la mise en oeuvre du programme dont question aux paragraphes 2. et 3. de l'article 10 sont reconnues d'utilité publique.

Le plan des parcelles à exproprier et la liste des propriétaires concernés sont approuvés par règlement grand-ducal, le Conseil d'Etat entendu en son avis. Pour le surplus les dispositions de la loi du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique sont d'application; lorsque la réalisation d'un projet reconnu d'utilité publique relève du programme des investissements prévu à l'article 10, les mesures préparatoires relatives à l'expropriation sont diligentées par le ministre qui assume les attributions dont question aux articles 11, 12, 13, 15, 19 et 22 de la loi du 15 mai 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.<sup>12</sup>

**Art. 17.** Le gestionnaire de l'infrastructure a l'obligation d'entretenir constamment le réseau ferré et toutes ses dépendances dans un état tel que les besoins du trafic et la circulation des trains sont assurés dans des conditions de sécurité et de commodité appropriées.

Toutefois, cette obligation est limitée en cas de réduction du trafic, aux exigences du service réduit maintenu et en cas de suspension ou de suppression du trafic ferroviaire sur une ligne ou une section de ligne en ce qui concerne le gros-oeuvre de l'infrastructure, aux mesures nécessaires pour assurer la sécurité publique et le respect des droits des tiers. Dans cette hypothèse le gestionnaire peut être autorisé par le ministre à supprimer les installations ferroviaires rendues inutiles par les transformations ainsi apportées à l'exploitation.

**Art. 18.** Dans les limites de la mission lui dévolue en vertu de l'article 6 le gestionnaire de l'infrastructure est responsable tant envers l'Etat qu'envers les particuliers, et notamment envers les entreprises ferroviaires qui empruntent le réseau ferré luxembourgeois, du dommage causé soit par son propre fait, sa faute, sa négligence ou son imprudence, soit par le fait des personnes dont il doit répondre ou des choses qu'il a sous sa garde.

Les dispositions qui précèdent ne préjudicient pas à l'application des dispositions internationales sur la responsabilité en matière de gestion de l'infrastructure ferroviaire.

**Art. 19.** Le gestionnaire réalise et entretient les embranchements particuliers conformément aux modalités fixées dans le contrat de gestion à conclure selon l'article 6.

Les conditions de la réalisation, de l'entretien et de l'usage de ces embranchements particuliers sont convenues entre le gestionnaire et l'embranché.

*(Loi du 24 juillet 2000)*

**Art. 20.** Le gestionnaire de l'infrastructure effectue les paiements correspondant aux engagements financiers et recouvre les recettes relevant des missions lui confiées dans le cadre de la présente loi.

<sup>12</sup> La loi du 28 mars 1997 a remplacé le texte de la loi du 10 mai 1995: „Sous condition de respecter les maxima de la loi du 31 août 1989 portant exécution de l'article 99, troisième et quatrième phrases de la Constitution, le gestionnaire peut, dans le cadre des délégations prévues par l'article 6, procéder au nom et pour compte de l'Etat aux acquisitions, aliénations et échanges d'immeubles nécessaires à la gestion du réseau ferré. Les actes relatifs à ces opérations immobilières sont sujets à approbation par le ministre. Ces opérations font l'objet d'actes relatifs à recevoir par l'administration de l'Enregistrement et des Domaines.

Les opérations immobilières qui sont réalisées par le gestionnaire, et qui concernent le réseau ferré proprement dit, sont reconnues d'utilités publique.

Les parties sont dispensées de recourir à la vente publique dans les cas visés par la loi du 12 juin 1816 qui détermine les formalités à observer à l'égard de la vente d'immeubles appartenant à des mineurs, à des successions acceptées sous bénéfice d'inventaire, etc., loi qui reste applicable pour le surplus.“

La loi du 24 juillet 2000 remplace celle du 28 mars 1997: „Les opérations immobilières qui concernent le réseau ferré proprement dit, sont reconnues d'utilité publique.“

Conformément aux modalités fixées par le contrat de gestion prévu à l'article 6 l'Etat rémunère les prestations effectuées par le gestionnaire à charge des crédits du Fonds du Rail et le gestionnaire verse au profit du Fonds du Rail les recettes dont le recouvrement lui a été confié.

Les comptes des CFL relatifs à la gestion du réseau ferroviaire sont tenus d'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale et de façon à permettre la tenue et la publication de comptes de profit et pertes séparés et de bilans financiers annuels séparés décrivant les actifs et les passifs, d'une part, pour les activités relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et, d'autre part, pour les autres activités dont notamment celle relative à la fourniture de services de transports. Les aides publiques versées à l'une de ces catégories d'activités ne peuvent pas être transférées à l'autre; cette interdiction doit être reflétée par les comptes y relatifs.<sup>13</sup>

Le gestionnaire veillera par ailleurs, en ce qui concerne la gestion du réseau ferré, à séparer les produits et les charges se rapportant aux investissements, à l'entretien et à la régulation du trafic.<sup>14</sup>

**Art. 21.** Sont abrogés l'article 49 et l'article 50, à l'exception de son dernier alinéa, de la loi du 23 décembre 1994 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1995.

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

---

13 La loi du 28 mars 1997 a remplacé le texte de la loi du 10 mai 1995: „Les comptes des CFL relatifs à la gestion du réseau ferré sont tenus d'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale et de façon à ce que ces comptes soient nettement séparés de ceux relatifs à d'autres activités du gestionnaire, et qu'il n'y ait de transfert d'aides possible entre ces deux catégories de comptes.“

14 La loi du 24 juillet 2000 remplace l'article 20 de la loi du 10 mai 1995 qui était: „Le gestionnaire de l'infrastructure effectue les paiements correspondant aux engagements financiers pris dans le cadre des missions lui confiées. Ses prestations lui sont rémunérées par l'Etat, déduction faite des recettes qui proviennent des redevances d'utilisation perçues sur les entreprises ferroviaires qui empruntent le réseau ferré, et des rétributions résultant, le cas échéant, d'autres actes effectués en exécution des missions prévues dans le contrat de gestion de l'article 6. Le règlement de cette rémunération a lieu d'après les modalités de ce contrat de gestion.“

Les comptes des CFL relatifs à la gestion ferroviaire sont tenus d'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale et de façon à ce que ces comptes soient nettement séparés de ceux relatifs à d'autres activités du gestionnaire, et qu'il n'y ait pas de transfert d'aides possible entre ces deux catégories de comptes.“

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6569/01

N° 6569<sup>1</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

**PROJET DE LOI**

**modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase I: travaux préparatoires)**

\* \* \*

**AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

(18.6.2013)

Par dépêche du 24 avril 2013, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures. Le projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire de l'article unique, d'une fiche d'évaluation d'impact, d'une fiche financière et du texte de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Par ailleurs, était joint l'avis de la Commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire.

\*

**CONSIDERATIONS GENERALES**

Le projet de loi sous avis propose une modification de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion ferroviaire en ajoutant un projet supplémentaire à la liste des projets inscrits à l'article 10. Les auteurs du projet de loi entendent „créer au Luxembourg un centre de logistique de référence et, au vu des engagements de Kyoto, un régime permettant le transfert modal venant de la route vers d'autres modes de transport, plus écologiques comme notamment le rail“.

Dans ce contexte, le Gouvernement entend développer une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange. Le projet de loi couvre les dépenses relatives au projet intégral. L'exposé des motifs comprend une présentation détaillée du projet afin de justifier la dépense de 182.000.000 euros qui sera inscrite dans la loi précitée du 10 mai 1995 et qui sera imputée sur le Fonds du rail.

Le Gouvernement est autorisé à imputer à charge des crédits dudit fonds spécial les dépenses concernant la réalisation des projets prévus au tableau des projets d'infrastructures ferroviaires à l'article 10, paragraphe 3, alinéa 2 de la loi précitée du 10 mai 1995 et qui dépassent le montant prévu par la législation portant exécution de l'article 99, troisième et quatrième phrases de la Constitution.

\*

**EXAMEN DE L'ARTICLE UNIQUE**

Le Conseil d'Etat invite les auteurs du projet de loi à profiter de l'occasion de la présente modification de la loi de 1995 pour compléter le tableau des projets d'infrastructures ferroviaires à l'article 10, paragraphe 3, alinéa 2 de la loi précitée du 10 mai 1995 en y ajoutant une colonne indiquant les coûts réévalués des dépenses d'investissement selon l'indice des prix de la construction, et de l'actualiser en indiquant par projet les dépenses déjà réalisées par le pouvoir adjudicateur. En outre, il se demande si le tableau ajourné, conformément aux suggestions du Conseil d'Etat, ne devrait pas refléter les priorités d'investissements du Gouvernement.

Afin d'éviter toute discussion d'interprétation ultérieure, le Conseil d'Etat voudrait que la dernière phrase de l'alinéa 3 du paragraphe 3 devienne un alinéa nouveau prenant la teneur suivante:

„Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, les montants visés au tableau précité sont adaptés semestriellement en fonction de la variation des prix de la construction.“

Ainsi délibéré en séance plénière, le 18 juin 2013.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Victor GILLEN

6569/02

N° 6569<sup>2</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

**PROJET DE LOI**

**modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – phase I: travaux préparatoires)**

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

(3.7.2013)

La Commission se compose de: M. Fernand BODEN, Président; M. Ali KAES, Rapporteur; MM. François BAUSCH, Eugène BERGER, Lucien CLEMENT, Fernand ETGEN, Mmes Marie-Josée FRANK, Lydia MUTSCH, MM. Roger NEGRI, Marcel OBERWEIS, Roland SCHREINER et Serge URBANY, Membres.

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés par Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures le 3 mai 2013. Il était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche financière ainsi que de l'avis de la Commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire datant du 12 mars 2013.

L'avis du Conseil d'Etat date du 18 juin 2013.

Lors de la réunion du 22 mai 2013, la Commission du Développement durable a désigné Monsieur Ali Kaes comme rapporteur du projet de loi. Elle a analysé le texte du projet de loi ainsi que l'avis de la Haute Corporation y afférent le 26 juin 2013.

Le présent rapport a été adopté le 3 juillet 2013.

\*

**II. CONSIDERATIONS GENERALES****Points saillants**

Le réseau ferré européen dispose d'atouts, du fait de sa sécurité et de son respect de l'environnement, sachant que les flux de marchandises sont responsables de plus de 40% des émissions de CO<sub>2</sub> du secteur des transports et de plus de 10% des émissions totales. Conçus dans des logiques nationales, les réseaux ferrés doivent être adaptés à la réalité du marché unique: les trains et leurs passagers doivent pouvoir franchir les frontières librement, au sein d'un espace intégré. Pour ce faire, le Gouvernement luxembourgeois renforce l'interopérabilité des réseaux, en stimulant l'investissement sur les infrastructures.

Le site de Bettembourg se situe au cœur de l'Europe, faisant partie du corridor ferroviaire Rotterdam-Anvers-Bettembourg-Bâle/Lyon. Ainsi, il existe un nombre intéressant de possibilités de développement pour le site de Bettembourg. Il serait notamment envisageable de réaliser l'ajout ou le retrait de wagons au site de Bettembourg de trains roulant sur l'intégralité ou sur une partie du corridor. Les



clients de l'économie luxembourgeoise et de la Grande Région auraient ainsi un grand nombre de destinations à leur choix.

Le Gouvernement, en considérant la situation géographique favorable du Luxembourg, envisage de créer un centre de logistique de référence et au vu des engagements de Kyoto, un régime permettant le transfert modal venant de la route vers d'autres modes de transport, plus écologiques comme le rail. Le projet de loi sous revue s'inscrit dans la lignée des précédents efforts faits par le Gouvernement afin de promouvoir le secteur ferroviaire et afin de stimuler les demandes d'un marché en pleine croissance, offrant ainsi des opportunités à l'économie luxembourgeoise.

Dans ce contexte, le projet de la nouvelle plate-forme multimodale de Bettembourg/Dudelange permet l'extension des possibilités de chargement et de déchargement de semi-remorques sur des trains, le chargement et le déchargement de conteneurs, ainsi que l'entreposage de semi-remorques et de conteneurs. La finalité étant le transbordement entre le rail et la route de semi-remorques entières ou de conteneurs, ceci expliquant le site retenu qui est suffisamment raccordé aux infrastructures importantes de la route et du rail.

### **La mise en œuvre du projet**

Afin de satisfaire à toutes les exigences du projet, des travaux préparatoires sont indispensables pour viabiliser cette future plate-forme multimodale, à savoir:

- création d'une plate-forme unie

Le site retenu est marqué par une topographie assez mouvementée avec notamment le ruisseau de la *Diddeléngerbaach* qui divise le site en deux parties. Dans ce contexte des travaux de terrassement deviennent nécessaires avec entre autres le décapement et le transport des terres végétales de l'ensemble du site (32 ha) vers la décharge de Bettembourg pour servir de couverture.

- déviation de la *Diddeléngerbaach*

Le ruisseau est dévié entre l'extrémité nord du site et le grand bassin de décharge du STEP à la périphérie nord de la ville de Dudelange. Le nouveau ruisseau sera presque exclusivement logé dans un lit naturel.

- déplacement des lignes électriques aériennes

A l'heure actuelle, le site de la future plate-forme multimodale est traversé par trois lignes électriques aériennes de la CREOS, une des deux lignes de 65kV qui se trouve à l'extrémité nord peut rester en place tandis que les deux autres conduites seront mises en souterrain.

- déplacement d'une conduite d'eau potable du SES et d'une conduite de gaz
- renouvellement de la canalisation du STEP
- déviation d'autres conduites empiétant sur le site de la plate-forme
- l'accès au site

La desserte routière du site des CFL à Bettembourg/Dudelange tout comme le nouveau centre logistique sur le site de l'ancienne WSA est conçue de manière à véhiculer l'ensemble des trafics lourds par le réseau autoroutier. A cette fin, il est construit au côté ouest une nouvelle route de liaison qui prend son départ au giratoire de l'échangeur autoroutier de Dudelange-Burange complètement réaménagé.

- classement des fonds

Afin de pouvoir réaliser ce projet, les PAG des deux communes de Bettembourg et de Dudelange sont à modifier, il est prévu de classer les fonds en zone industrielle à caractère national.

### **Les infrastructures de la plate-forme et la réduction des nuisances**

La future plate-forme sera composée de deux terminaux d'autoroute ferroviaire destinés à assurer le transbordement entre les wagons ferroviaires et les camions. Le concept de transport combiné rail-route permet aux semi-remorques traditionnelles ou aux camions complets de se charger sur le wagon de façon autonome. L'infrastructure du site comprend:

- un terminal pour transports combinés
- des gates d'entrée et de sortie

- un poste de commande centralisé
- un bâtiment administratif

Un chantier d'une telle envergure fera d'importantes nuisances sonores, c'est pourquoi une étude EIE (Etude des Incidences sur l'Environnement) a été réalisée et qui propose diverses mesures pour limiter ces nuisances. En premier lieu, les travaux sur le nouveau site s'écartent de la Ville de Bettembourg et s'exercent sur une plate-forme abaissée au niveau des rails de la gare de triage qui du côté de Dudelange se trouve derrière la digue supportant l'autoroute A13 qui fait fonction d'écran antibruit.

En deuxième lieu, dès que les bruits générés par les camions circulant sur l'autoroute auront dépassé un seuil prédéfini, des écrans antibruit seront érigés. Le surplus en trafic routier engendré par les opérations quotidiennes du site approchera ce dernier par le réseau autoroutier de sorte qu'une augmentation du trafic lourd sur la voirie attenante n'est pas à craindre.

### **Le volet financier**

La nouvelle plate-forme multimodale fera l'objet de trois lois de financement successives. La première loi, donc le projet de loi sous revue, comprend tous les travaux préparatoires et s'élève à un montant de 182.000.000 euros.

Une deuxième loi, dont le dépôt se fera probablement fin 2013, englobe les équipements techniques ainsi que le bâtiment administratif. Le montant est évalué au niveau d'avant-projet sommaire à 28.000.000 euros.

Enfin une troisième loi prévoit le financement d'une construction de stockage de conteneurs sur six étages en cas d'insuffisance en places de stationnement. Cette troisième loi sera déposée en fonction de l'évolution du trafic sur le site.

\*

### **III. AVIS DE LA COMMISSION D'ANALYSE DES PROJETS D'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE**

Dans son avis du 12 mars 2013, la Commission d'analyse mentionne les dimensions non négligeables des travaux projetés, notamment à cause de la topographie peu avantageuse. Il convient de mettre l'accent sur le fait que les deux premières phases doivent être achevées à la fin de l'exercice 2015 pour que le projet luxembourgeois soit le premier projet de ce genre dans la Grande Région.

Lors de sa réunion du 19 février 2013, la Commission d'analyse a examiné le dossier sous objet pour émettre un avis favorable. Cet accord est donné sous réserve que d'autres projets ferroviaires soient reportés dans le temps afin que l'enveloppe financière globale arrêtée par le Conseil de Gouvernement pour les années à venir ne soit pas dépassée.

\*

### **IV. AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

Le Conseil d'Etat dans son avis du 18 juin 2013, invite les auteurs du projet de loi à compléter le tableau des projets d'infrastructure tel qu'il figure à l'article 10, paragraphe 3, alinéa 2 de la loi modifiée du 10 mai 1995. La Haute Corporation propose d'ajouter à ce tableau une colonne qui indique les coûts réévalués des dépenses d'investissement selon l'indice des prix de la construction et de l'actualiser en indiquant par projet les dépenses déjà réalisées.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat fait, dans un souci de sécurité juridique, une proposition de texte pour la dernière phrase de l'alinéa 3 du paragraphe 3 qui devrait devenir un alinéa nouveau.

\*

## V. TRAVAUX DE LA COMMISSION

Au cours de la réunion du 26 juin 2013, le projet a été présenté exhaustivement à la Commission du Développement durable. De l'échange de vues corrélatif à cette présentation, il peut être retenu les points saillants suivants:

- dans la mesure du possible, les trains de fret circulent en dehors des heures de pointe;
- le taux de remplissage moyen de certains trains de fret, comme notamment celui reliant Trieste, est actuellement supérieur à 90%;
- s'il est évident que le système d'autoroute ferroviaire est moins flexible que le transport routier classique, il faut cependant garder à l'esprit les importants problèmes de congestion sur les routes. L'autoroute ferroviaire dispose en l'occurrence d'un avantage compétitif non négligeable et apparaît comme une réponse à ces problèmes. Un autre point qui pourrait, de l'avis des responsables de CFL-Multimodal, jouer en faveur d'une utilisation accrue des trajets ferroviaires est la mise en place d'un système de péage autoroutier à l'échelle de l'Union européenne;
- la clientèle de CFL-Multimodal est une clientèle très diversifiée, l'objectif principal de la société étant bien entendu de servir au mieux les intérêts de l'industrie luxembourgeoise;
- des accords avec des opérateurs tiers permettent à CFL-Multimodal de desservir, de manière indirecte, des endroits très éloignés. Est notamment donné l'exemple de la plate-forme de Lübeck qui permet de rejoindre la Russie ou la Finlande;
- comme mentionné ci-dessus, le projet de construction de la nouvelle plate-forme multimodale fera l'objet de trois lois de financement successives. A la question de savoir pour quelles raisons un seul projet global n'a pas été déposé, il est répondu que toutes les analyses nécessaires pour les deuxième et troisième phases de construction ne sont pas encore finalisées. Si l'on attendait la finalisation de ces études, un temps précieux serait perdu avant le début des travaux de la première phase. Or, il est très important de pouvoir être opérationnel en 2015, afin d'éviter de perdre des parts de marché;
- afin d'éviter au maximum le trafic parasite dans les localités avoisinantes, une infrastructure à destination des chauffeurs des poids lourds fréquentant le site de la plate-forme multimodale sera construite. Il est misé sur l'attractivité de ce futur site, qui comprendra des installations sanitaires, des possibilités de restauration, de facilités de repos avec motel, ainsi qu'une station de carburant „multicartes“;
- les activités sur le site seront organisées de manière à éviter une extension du périmètre de l'actuelle zone SEVESO de la gare de triage. Le stockage des conteneurs avec matières dangereuses se fera de façon à pouvoir récupérer en cas de fuites ou d'accidents ces matières dans des cuves spéciales et d'éviter toute pollution des eaux de surface. L'entre-distance entre les conteneurs a été déterminée de manière à contrecarrer tout effet domino;
- la conduite d'eaux usées du Syndicat responsable pour la gestion de la station d'épuration de Bettembourg et de la réalisation de toutes activités de recyclage et de gestion écologique (STEP) sera renouvelée. Cette conduite d'un diamètre de 1.100 millimètres sera en effet remplacée par une nouvelle conduite en un lieu où elle sera accessible pour les interventions d'entretien. L'actuelle conduite qui date de l'époque d'avant la construction du grand bassin de décharge de Burange étant surdimensionnée, une réduction de la section à des diamètres de 700 millimètres et de 800 millimètres suffit aux besoins d'écoulement futurs. Le nouveau tracé suit au sud de l'autoroute celui de la *Diddelengerbaach* déviée, traverse l'autoroute par un fonçage et se place sous la voirie interne longeant la ligne ferroviaire vers Dudelange jusqu'à l'extrémité nord du site où elle rejoint la conduite existante.

### Examen de l'article unique

L'article unique se propose de modifier le paragraphe 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée par l'ajout du projet relatif à l'aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange. En vue de pouvoir mettre en compte les hausses légales, il y a en outre lieu de faire correspondre le montant de l'enveloppe financière précitée à la valeur de l'indice semestriel des prix à la construction. Il convient d'inscrire cette précision au troisième alinéa du paragraphe 3 dudit article 10. L'évaluation financière du projet n° 29 se situe au coût de 182.000.000 euros au niveau de l'indice des prix à la construction valable au 1er octobre 2012 (indice 725,05).

Dans sa version initiale, l'article unique se lit comme suit:

**Article unique.** – *Le deuxième et le troisième alinéa du paragraphe 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire sont modifiés et complétés comme suit:*

1. *Le deuxième alinéa du paragraphe 3 est complété comme suit:*

|      |                                                                                                                                                            |                        |
|------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|
| „29° | <i>Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase I: travaux préparatoires .....</i> | <i>182.000.000 €</i> “ |
|------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|

2. *Le troisième alinéa du paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:*

*„Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 16°, 17°, 18°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1er octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1er avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1er octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 23°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Celui repris sous 28° correspond à la valeur 685,44 de cet indice au 1er octobre 2010. Celui sous 29° correspond à la valeur 725,05 de cet indice au 1er octobre 2012. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité. “*

Le Conseil d'Etat invite les auteurs du projet de loi à profiter de l'occasion de la présente modification de la loi de 1995 pour compléter le tableau des projets d'infrastructures ferroviaires à l'article 10, paragraphe 3, alinéa 2 de la loi précitée du 10 mai 1995 en y ajoutant une colonne indiquant les coûts réévalués des dépenses d'investissement selon l'indice des prix de la construction, et de l'actualiser en indiquant par projet les dépenses déjà réalisées par le pouvoir adjudicateur. En outre, il se demande si le tableau ajourné ne devrait pas refléter les priorités d'investissements du Gouvernement.

Afin d'éviter toute discussion d'interprétation ultérieure, le Conseil d'Etat voudrait que la dernière phrase de l'alinéa 3 du paragraphe 3 devienne un alinéa nouveau prenant la teneur suivante:

*„Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, les montants visés au tableau précité sont adaptés semestriellement en fonction de la variation des prix de la construction. “*

Les membres de la commission parlementaire décident de ne pas faire droit à la demande de la Haute Corporation pour les raisons suivantes:

- il n'est pas coutume d'indiquer les coûts réévalués des dépenses d'investissement selon l'indice des prix de la construction; l'autorisation donnée par le législateur pour une dépense spécifique étant ainsi clairement associée à un indice des prix de la construction donné;
- une actualisation par projet des dépenses déjà réalisées par le pouvoir adjudicateur est présentée semestriellement à la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire de la Chambre des Députés;
- les priorités d'investissement du Gouvernement sont reprises dans le programme gouvernemental, la stratégie de mobilité „MODU“ ainsi qu'annuellement dans le projet de budget sous le volet „Fonds du Rail“.

\*

## VI. 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**

**modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de  
l'infrastructure ferroviaire (aménagement d'une plate-forme  
multimodale à Bettembourg/Dudelange – phase I: travaux  
préparatoires)**

**Article unique.** – Le deuxième et le troisième alinéa du paragraphe 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire sont modifiés et complétés comme suit:

1. Le deuxième alinéa du paragraphe 3 est complété comme suit:

|      |                                                                                                                                                     |                            |
|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|
| „29° | Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase I: travaux préparatoires ..... | 182.000.000 € <sup>«</sup> |
|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|

2. Le troisième alinéa du paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

„Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 16°, 17°, 18°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1er octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1er avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1er octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 23°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Celui repris sous 28° correspond à la valeur 685,44 de cet indice au 1er octobre 2010. Celui sous 29° correspond à la valeur 725,05 de cet indice au 1er octobre 2012. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.“

Luxembourg, le 3 juillet 2013

*Le Rapporteur,*  
Ali KAES

*Le Président,*  
Fernand BODEN

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6569

## Bulletin de Vote (Vote Public)

Page 1/2

Date: 09/07/2013 17:14:45  
 Scrutin: 2  
 Vote: PL 6569 Plate-forme multimodale  
 Description: Projet de loi 6569

Président: M. Mosar Laurent  
 Secrétaire A: M. Frieseisen Claude  
 Secrétaire B: Mme Barra Isabelle

|              | Oui | Abst | Non | Total |
|--------------|-----|------|-----|-------|
| Présents:    | 54  | 0    | 0   | 54    |
| Procuration: | 6   | 0    | 0   | 6     |
| Total:       | 60  | 0    | 0   | 60    |

| Nom du député          | Vote | (Procuration) | Nom du député      | Vote | (Procuration) |
|------------------------|------|---------------|--------------------|------|---------------|
| <b>déi gréng</b>       |      |               |                    |      |               |
| M. Adam Claude         | Oui  |               | M. Bausch François | Oui  |               |
| M. Braz Félix          | Oui  |               | M. Gira Camille    | Oui  |               |
| M. Kox Henri           | Oui  |               | Mme Lorsché Josée  | Oui  |               |
| Mme Loschetter Viviane | Oui  |               |                    |      |               |

| <b>CSV</b>            |     |                      |                        |     |                    |
|-----------------------|-----|----------------------|------------------------|-----|--------------------|
| Mme Adehm Diane       | Oui |                      | Mme Andrich-Duval Sylv | Oui | (Mme Arendt Nancy) |
| Mme Arendt Nancy      | Oui |                      | M. Boden Fernand       | Oui |                    |
| M. Clement Lucien     | Oui |                      | Mme Doerner Christine  | Oui |                    |
| M. Eicher Emile       | Oui |                      | M. Eischen Félix       | Oui |                    |
| Mme Frank Marie-Josée | Oui |                      | M. Gloden Léon         | Oui |                    |
| M. Hauptert Norbert   | Oui |                      | M. Kaes Ali            | Oui |                    |
| M. Lies Marc          | Oui |                      | M. Mellina Pierre      | Oui |                    |
| Mme Mergen Martine    | Oui |                      | M. Meyers Paul-Henri   | Oui |                    |
| M. Mosar Laurent      | Oui |                      | M. Oberweis Marcel     | Oui |                    |
| M. Roth Gilles        | Oui |                      | M. Schaaf Jean-Paul    | Oui |                    |
| Mme Scholtes Tessy    | Oui |                      | M. Weber Robert        | Oui |                    |
| M. Weiler Lucien      | Oui | (Mme Mergen Martine) | M. Weydert Raymond     | Oui |                    |
| M. Wilmes Serge       | Oui |                      | M. Wolter Michel       | Oui |                    |

| <b>LSAP</b>            |     |  |                      |     |  |
|------------------------|-----|--|----------------------|-----|--|
| M. Angel Marc          | Oui |  | M. Bodry Alex        | Oui |  |
| Mme Dall'Agnol Claudia | Oui |  | M. Diederich Fernand | Oui |  |
| M. Engel Georges       | Oui |  | M. Fayot Ben         | Oui |  |
| M. Haagen Claude       | Oui |  | M. Klein Jean-Pierre | Oui |  |
| M. Lux Lucien          | Oui |  | Mme Mutsch Lydia     | Oui |  |
| M. Negri Roger         | Oui |  | M. Scheuer Ben       | Oui |  |
| M. Schreiner Roland    | Oui |  |                      |     |  |

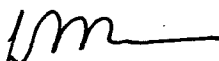
| <b>DP</b>        |     |                    |                     |     |                       |
|------------------|-----|--------------------|---------------------|-----|-----------------------|
| M. Bauler André  | Oui |                    | M. Berger Eugène    | Oui |                       |
| M. Bettel Xavier | Oui | (M. Wagner Carlo)  | Mme Brasseur Anne   | Oui | (M. Berger Eugène)    |
| M. Etgen Fernand | Oui |                    | M. Krieps Alexandre | Oui |                       |
| M. Meisch Claude | Oui | (M. Etgen Fernand) | Mme Polfer Lydie    | Oui | (M. Krieps Alexandre) |
| M. Wagner Carlo  | Oui |                    |                     |     |                       |

| <b>Indépendants</b> |     |  |                        |     |  |
|---------------------|-----|--|------------------------|-----|--|
| M. Colombero Jean   | Oui |  | M. Henckes Jacques-Yve | Oui |  |

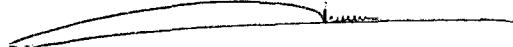
| <b>ADR</b>       |     |  |                       |     |  |
|------------------|-----|--|-----------------------|-----|--|
| M. Gibéryen Gast | Oui |  | M. Kartheiser Fernand | Oui |  |

| <b>déi Lénk</b> |     |  |  |  |  |
|-----------------|-----|--|--|--|--|
| M. Urbany Serge | Oui |  |  |  |  |

Le Président:



Le Secrétaire général:





Date: 09/07/2013 17:14:45  
Scrutin: 2  
Vote: PL 6569 Plate-forme  
multimodale  
Description: Projet de loi 6569

Président: M. Mosar Laurent  
Secrétaire A: M. Frieseisen Claude  
Secrétaire B: Mme Barra Isabelle

|              | Oui | Abst | Non | Total |
|--------------|-----|------|-----|-------|
| Présents:    | 54  | 0    | 0   | 54    |
| Procuration: | 6   | 0    | 0   | 6     |
| Total:       | 60  | 0    | 0   | 60    |

n'ont pas participé au vote:

Nom du député

Nom du député

Le Président:

Le Secrétaire général:



6569/03

**N° 6569<sup>3</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2012-2013

---

**PROJET DE LOI**

**modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – phase I: travaux préparatoires)**

\* \* \*

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

(12.7.2013)

*Le Conseil d'Etat,*

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 10 juillet 2013 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

**PROJET DE LOI**

**modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – phase I: travaux préparatoires)**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 9 juillet 2013 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'Etat en sa séance du 18 juin 2013;

*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 12 juillet 2013.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Victor GILLEN

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau





## Commission du Développement durable

### Procès-verbal de la réunion du 03 juillet 2013

#### Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 19 et 26 juin 2013
2. 6124 Projet de loi concernant l'aménagement du territoire et modifiant :
  1. la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes ;
  2. la loi modifiée du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
  3. la loi du 10 août 1993 relative aux parcs naturels ;
  4. la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain- Rapporteur : Monsieur Gilles Roth  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 6547 Projet de loi dérogeant temporairement à la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre  
- Rapporteur : Monsieur Marcel Oberweis  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. 6569 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange - Phase I : travaux préparatoires)  
- Rapporteur : Monsieur Ali Kaes  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
5. Divers

\*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. Ali Kaes, Mme Josée Lorsché, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Gilles Roth

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

Mme Isabelle Didier, M. Romain Diederich, M. Claude Franck, M. Dawid Gawlik, M. Jeannot Poeker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

\*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

\*

**1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 19 et 26 juin 2013**

Les projets de procès-verbal des réunions des 19 et 26 juin 2013 sont approuvés.

**2. 6124 Projet de loi concernant l'aménagement du territoire et modifiant :**  
**1. la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes ;**  
**2. la loi modifiée du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;**  
**3. la loi du 10 août 1993 relative aux parcs naturels ;**  
**4. la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain**

Suite à la présentation du projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se référer au courrier électronique n°124601, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- le groupe parlementaire *déi gréng* regrette que le chapitre III « Points saillants de la réforme » ne mentionne aucunement la décision d'abroger les plans directeurs régionaux, décision pourtant importante et méritant donc sa place dans ledit chapitre. Les membres de la Commission opinent et décident d'y ajouter un paragraphe qui aura la teneur suivante :

***Abrogation des plans directeurs régionaux***

*Le volet des plans directeurs régionaux de la loi de 1999 n'a pas été suivi d'une mise en œuvre concrète et aucun projet de plan directeur régional n'a été élaboré depuis l'entrée en vigueur de cette loi. Dès lors, la commission parlementaire a décidé, dans sa majorité, de suivre l'avis du Conseil d'Etat et de supprimer dans la nouvelle loi un instrument qui n'a trouvé aucune application dans la pratique. En contrepartie, une disposition a été ajoutée dans le projet de loi afin de donner une base légale à la conclusion de conventions entre l'Etat et des communes.*

- pour plus de clarté, le point « 6. La procédure de modification des plans directeurs sectoriels et POS » de la page 7 du document sera modifié comme suit :

*Concernant la modification des plans directeurs, il importe de souligner qu'un plan ne doit pas être un instrument figé, mais qu'il doit pouvoir se développer dans le temps. Pour faire ainsi du plan directeur sectoriel un instrument plus souple et évolutif, il faut distinguer, d'un côté, entre les modifications qui sont le résultat de la mise en œuvre du plan directeur, comme par exemple la détermination d'un nouveau site et, de l'autre côté, des modifications ponctuelles. Tandis que les premières nécessiteront toujours le recours à la même procédure que celle utilisée pour l'adoption du plan, les deuxièmes*

**qui** sont des modifications **ayant** pour objet l'adaptation d'un plan directeur sectoriel sur un ou plusieurs points précis sans mettre en cause la structure générale ou les orientations et objectifs du plan directeur sectoriel concerné et sans aggraver les servitudes qu'il a introduites ni ajouter des servitudes nouvelles pour le domaine communal et les propriétés privées, **profiteront d'une procédure allégée.**

La loi révisée institutionnalisera le principe du suivi pour tous les plans directeurs. Le suivi a pour but d'accompagner la mise en œuvre du plan et d'apporter des corrections en cours de route et de vérifier si l'objectif défini par le plan a été atteint.

~~La nouvelle loi introduira une distinction entre une modification et une modification ponctuelle des plans directeurs sectoriels. Cette distinction est nécessaire afin de disposer d'une procédure allégée en cas d'une modification mineure rendue nécessaire par la mise en œuvre d'un plan.~~

- de même, le premier paragraphe de la page 9 prendra la teneur suivante :

Le Conseil d'Etat recommande dans le même contexte de renoncer aux **orientations qui lient les communes quant aux résultats à atteindre** qui, d'un côté sont considérés comme « orientations », et d'un autre côté sont désignés comme « obligatoires » quant aux résultats à atteindre. Ce terme « orientations » pose d'autres soucis aux yeux du Conseil d'Etat, car son champ sémantique varie d'un contexte à l'autre, à savoir selon qu'il est question des effets du programme directeur ou des plans directeurs sectoriels.

\*

Suite à un bref échange de vues, les membres de la commission parlementaire décident de reporter l'adoption du projet de rapport jusqu'à la prochaine réunion, qui se tiendra le 4 juillet courant à 14h00.

### **3. 6547 Projet de loi dérogeant temporairement à la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre**

Monsieur le Rapporteur présente son projet de rapport, pour les détails duquel il est renvoyé au document parlementaire 6547<sup>6</sup>.

Ce projet de rapport ne soulève pas de commentaire de la part des membres de la Commission du Développement durable. Il est adopté à la majorité des membres présents, le groupe parlementaire DP votant contre et le groupe parlementaire *déi gréng* s'abstenant.

Les membres de la commission parlementaire proposent le modèle de temps de parole de base pour les débats en séance publique.

### **4. 6569 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange - Phase I : travaux préparatoires)**

Monsieur le Rapporteur présente son projet de rapport, pour les détails duquel il est renvoyé au courrier électronique n°124544.

Monsieur le Rapporteur propose en outre de ne pas suivre le Conseil d'Etat dans ses suggestions de :



- compléter le tableau des projets d'infrastructure ferroviaire à l'article 10, paragraphe 3, alinéa 2 de la loi du 10 mai 1995 en y ajoutant une colonne indiquant les coûts réévalués des dépenses d'investissement selon l'indice des prix de la construction, et de l'actualiser en indiquant par projet les dépenses déjà réalisées par le pouvoir adjudicateur ;
- modifier ledit tableau ajourné de sorte qu'il reflète les priorités d'investissements du Gouvernement ;
- transformer la dernière phrase de l'alinéa 3 du paragraphe 3 en un alinéa nouveau prenant la teneur suivante : « *Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, les montants visés au tableau précité sont adaptés semestriellement en fonction de la variation des prix de la construction.* »

Les membres de la Commission acquiescent et décident d'ajouter, à la page 6 *in fine*, un nouveau paragraphe ayant la teneur suivante :

*Les membres de la commission parlementaire décident de ne pas faire droit à la demande la Haute Corporation pour les raisons suivantes :*

- *il n'est pas coutume d'indiquer les coûts réévalués des dépenses d'investissement selon l'indice des prix de la construction ; l'autorisation donnée par le législateur pour une dépense spécifique étant ainsi clairement associée à un indice des prix de la construction donné ;*
- *une actualisation par projet des dépenses déjà réalisées par le pouvoir adjudicateur est présentée semestriellement à la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire de la Chambre des Députés ;*
- *les priorités d'investissement du Gouvernement sont reprises dans le programme gouvernemental, la stratégie de mobilité « MODU » ainsi qu'annuellement dans le projet de budget sous le volet « Fonds du Rail ».*

Il est par ailleurs procédé à un bref échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- la Commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire a émis un avis favorable quant à la réalisation du projet sous rubrique, sous réserve que d'autres projets ferroviaires soient reportés dans le temps afin que l'enveloppe financière globale arrêtée par le Gouvernement pour les années à venir ne soit pas dépassée. A une question afférente, il est répondu qu'aucun projet ferroviaire ne sera annulé, mais que le calendrier de réalisation de certains projets sera adapté ;
- en ce qui concerne les nuisances sonores, les activités du nouveau site s'écarteront de la localité de Bettembourg et s'exerceront sur une plate-forme abaissée au niveau des rails de la gare de triage qui, du côté de la Ville de Dudelange, se trouve derrière la digue supportant l'autoroute A13 qui fait fonction d'écran antibruit. En outre, grâce à deux grandes grues portiques, l'activité des reachstackers, principale source de bruits, sera sensiblement réduite ;
- les mesures compensatoires afférentes au projet de loi porteront notamment sur l'hydrologie, la végétation détruite par le projet, ainsi que sur les émissions émanant des activités sur le site. La renaturation du ruisseau *Diddeléngerbaach* constituera l'élément principal des compensations écologiques.

\*

Le projet de rapport est ensuite adopté à la majorité des membres présents, les groupes parlementaires DP et *déi gréng* s'abstenant.

Les membres de la commission parlementaire proposent le modèle de temps de parole de base pour les débats en séance publique.

## **5.            Divers**

A la demande du groupe parlementaire DP, une réunion jointe avec la Commission de la Culture sera convoquée pour le 23 septembre 2013 à 10h30. Au cours de cette réunion, la situation des Archives nationales sera abordée.

Luxembourg, le 12 juillet 2013

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden





## Commission du Développement durable

### Procès-verbal de la réunion du 26 juin 2013

#### Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 12 juin 2013
2. 6547 Projet de loi dérogeant temporairement à la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre  
- Rapporteur: Monsieur Marcel Oberweis  
- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat
3. 6569 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange - Phase I : travaux préparatoires)  
- Rapporteur: Monsieur Ali Kaes  
- Présentation du projet de loi  
- Examen de l'avis du Conseil d'Etat
4. Divers

\*

Présents : M. Eugène Berger, M. Lucien Clement, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. Ali Kaes, Mme Josée Lorsché, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis

M. Claude Franck, M. Jeannot Poeker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. Tom Braun, M. Henri Werdel, M. Marc Widong, de la Société nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois

M. François Benoy, de CFL-Multimodal

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Fernand Boden, Mme Anne Brasseur

\*

Présidence : M. Camille Gira, Vice-président de la Commission

\*

## **1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 12 juin 2013**

Le projet de procès-verbal sous rubrique est approuvé.

## **2. 6547 Projet de loi dérogeant temporairement à la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre**

Les membres de la commission parlementaire examinent l'avis complémentaire du Conseil d'Etat, avis datant du 18 juin dernier et émis à la suite de la série d'amendements parlementaires du 4 juin 2013.

Le Conseil d'Etat marque son accord à l'égard des amendements 1<sup>er</sup> et 3.

En ce qui concerne l'amendement 2, le Conseil d'Etat note que la dernière phrase du paragraphe 2 de l'article 2 reprend une disposition du règlement européen destinée aux Etats membres. Il considère que soit l'autorité compétente du Luxembourg a déjà mis aux enchères le nombre de quotas du secteur de l'aviation pour 2013, alors cette phrase est superfétatoire et à omettre, soit tel n'a pas été fait avant le 1<sup>er</sup> mai 2013, alors il suffit de mentionner que le nombre de quotas du secteur de l'aviation, à mettre aux enchères en 2013, soit adapté en fonction de la dérogation visée par le projet de loi sous revue. Dans cette dernière hypothèse, la Haute Corporation suggère de libeller le paragraphe 2 de l'article 2 comme suit :

*« 2. Eu égard à l'annulation visée au paragraphe 1<sup>er</sup>, un nombre réduit de quotas du secteur de l'aviation au titre de l'année 2012 est mis aux enchères. Cette réduction est proportionnelle au nombre réduit du total des quotas du secteur de l'aviation en circulation dans l'Union européenne. Le nombre de quotas du secteur de l'aviation à mettre aux enchères en 2013 est adapté en conséquence. »*

Les membres de la Commission décident de retenir le libellé suggéré par le Conseil d'Etat à l'endroit du paragraphe 2 de l'article 2.

Pour ce qui est de l'amendement 4, il prévoit de donner aux dispositions de la future loi un effet rétroactif au 24 avril 2013 et ceci pour des raisons de cohérence avec le droit européen. Etant donné que les dispositions introduites par le projet de loi ne créent pas d'obligations nouvelles, qu'elles ne lèsent pas des droits individuels, mais qu'au contraire, elles instaurent pendant une certaine durée un régime plus favorable pour les exploitants d'aéronefs, le Conseil d'Etat peut y marquer son accord, tout en proposant la rédaction suivante pour la deuxième phrase de l'article 4

*« Ces dispositions produisent leurs effets à partir du 24 avril 2013. »*

Les membres de la Commission décident de suivre la suggestion du Conseil d'Etat

\*

Monsieur le Rapporteur est chargé de rédiger son projet de rapport, en vue de son adoption le 3 juillet prochain.

### **3. 6569    Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange - Phase I : travaux préparatoires)**

Monsieur le Rapporteur, ainsi que les responsables du Ministère et des CFL présentent le projet de loi sous rubrique. Pour les détails de cette présentation, il est renvoyé au document parlementaire afférent, ainsi qu'aux deux documents repris en annexe du présent procès-verbal.

En bref, le projet de loi a pour objet de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire en ajoutant un projet supplémentaire à la liste des projets inscrits à l'article 10. La loi précitée du 10 mai 1995 règle la police et la gestion du réseau ferré national tout en confiant la gestion technique de ce réseau aux CFL, la responsabilité financière afférente étant assumée directement par l'Etat via le Fonds du Rail institué en vertu des articles 9 et 10 de la loi. Depuis l'entrée en vigueur de la loi du 24 juillet 2000 qui a autorisé une première série de 14 projets d'infrastructure ferroviaire de grande envergure, l'article 10 précité comporte le relevé des projets et est régulièrement mis à jour au rythme de la réalisation du programme d'investissement arrêté entre le Gouvernement et les CFL en matière de maintenance, de sécurisation et d'extension de l'infrastructure ferroviaire.

Le projet de loi sous rubrique vise à faire autoriser par le législateur, conformément à l'article 99 de la Constitution, la création d'un centre de logistique et le développement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange. Le projet comprend tous les travaux préparatoires y compris l'ensemble des terrassements, des soutènements et de la stabilisation et de protections des sous-sols ainsi que les infrastructures fixes de l'autoroute ferroviaire et du terminal pour transports combinés. Le montant de cette loi de financement s'élève à 182.000.000 euros.

Le premier des deux documents repris en annexe a pour objet de situer le projet de construction dans son contexte global, à savoir celui de la politique de mobilité durable du Gouvernement et celui de la mise en place des corridors ferroviaires internationaux. Il montre en outre l'importance cruciale que revêt le projet pour l'économie du pays. Le second document présente quant à lui en détail l'aménagement de la plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange.

De l'échange de vues corrélatif à la présentation de ces documents, il peut être retenu les points saillants suivants :

- dans la mesure du possible, les trains de fret circulent en dehors des heures de pointe ;
- le taux de remplissage moyen de certains trains de fret, comme notamment celui reliant Trieste, est actuellement supérieur à 90% ;
- s'il est évident que le système d'autoroute ferroviaire est moins flexible que le transport routier classique, il faut cependant garder à l'esprit les importants problèmes de congestion sur les routes. L'autoroute ferroviaire dispose en l'occurrence d'un avantage compétitif non négligeable et apparaît comme une réponse à ces problèmes. Un autre point qui pourrait, de l'avis des responsables de CFL-Multimodal, jouer en faveur d'une utilisation accrue des trajets ferroviaires est la mise en place d'un système de péage autoroutier à l'échelle de l'Union européenne ;

- la clientèle de CFL-Multimodal est une clientèle très diversifiée, l'objectif principal de la société étant bien entendu de servir au mieux les intérêts de l'industrie luxembourgeoise ;
- des accords avec des opérateurs tiers permettent à CFL-Multimodal de desservir, de manière indirecte, des endroits très éloignés. Est notamment donné l'exemple de la plate-forme de Lübeck qui permet de rejoindre la Russie ou la Finlande ;
- le projet de construction de la nouvelle plate-forme multimodale fera l'objet de trois lois de financement successives. La première loi fait l'objet du présent projet de loi et comprend tous les travaux préparatoires ainsi que les infrastructures fixes de l'autoroute ferroviaire et du terminal pour transports combinés. La deuxième loi englobera les équipements techniques ainsi que le bâtiment administratif. Son montant est évalué au niveau d'avant-projet sommaire à quelque 28.000.000 euros. La troisième loi prévoit, en cas d'insuffisance en places de stationnement pour conteneurs, la réalisation d'une construction de stockage de conteneurs sur six étages. Son montant est évalué au niveau d'avant-projet sommaire à 30.000.000 euros. Cette troisième loi sera probablement déposée quelques années après la mise en service du terminal. La date de dépôt sera fonction de l'évolution du trafic sur les futurs terminaux. A la question de savoir pour quelles raisons un seul projet global n'a pas été déposé, il est répondu que toutes les analyses nécessaires pour les deuxième et troisième phases de construction ne sont pas encore finalisées. Si l'on attendait la finalisation de ces études, un temps précieux serait perdu avant le début des travaux de la première phase. Or, il est très important de pouvoir être opérationnel en 2015, afin d'éviter de perdre des parts de marché ;
- afin d'éviter au maximum le trafic parasite dans les localités avoisinantes, une infrastructure à destination des chauffeurs des poids lourds fréquentant le site de la plateforme multimodale sera construite. Il est misé sur l'attractivité de ce futur site, qui comprendra des installations sanitaires, des possibilités de restauration, des facilités de repos avec motel, ainsi qu'une station de carburant « multiscartes » ;
- la renaturation du ruisseau *Diddeléngerbaach* constituera l'élément principal des compensations écologiques. La variante préconisée pour la déviation de la *Diddeléngerbaach* permet un aménagement dans un lit naturel qui est proche de la situation actuelle et qui constitue une nette amélioration par rapport au lit actuel entièrement bétonné ;
- les activités sur le site seront organisées de manière à éviter une extension du périmètre de l'actuelle zone SEVESO de la gare de triage. Le stockage des conteneurs avec matières dangereuses se fera de façon à pouvoir récupérer en cas de fuites ou d'accidents ces matières dans des cuves spéciales et d'éviter toute pollution des eaux de surface. L'entre-distance entre les conteneurs a été déterminée de manière à contrecarrer tout effet domino. Pour les détails graphiques du périmètre de la zone SEVESO, il est renvoyé à la page 31 de l'annexe 2 du présent procès-verbal ;
- il est porté à la connaissance des membres de la Commission qu'une étude a été réalisée par la société Luxcontrol, étude dans laquelle plusieurs solutions ont été envisagées afin de réduire au maximum les nuisances sonores pour les riverains. Les activités du nouveau site s'écartent de la Ville de Bettembourg et s'exercent sur une plate-forme abaissée au niveau des rails de la gare de triage qui du côté de la Ville de Dudelange se trouve derrière la digue supportant l'autoroute A13 qui fait fonction d'écran antibruit. Grâce à deux grandes grues portiques l'activité des reachstackers, principale source de bruits, particulièrement en marche arrière, dans la manutention des conteneurs sera largement réduite. Les bruits générés par les camions circulant sur

l'autoroute, voirie d'accès préférentiel vers la nouvelle plate-forme multimodale, seront soumis aux règles générales valables sur l'ensemble du réseau autoroutier. Dès que des seuils prédéfinis seront dépassés, des écrans antibruit seront érigés ;

- la conduite d'eaux usées du Syndicat responsable pour la gestion de la station d'épuration de Bettembourg et de la réalisation de toutes activités de recyclage et de gestion écologique (STEP) sera renouvelée. Cette conduite d'un diamètre de 1.100 millimètres sera en effet remplacée par une nouvelle conduite en un lieu où elle sera accessible pour les interventions d'entretien. L'actuelle conduite qui date de l'époque d'avant la construction du grand bassin de décharge de Burange étant surdimensionnée, une réduction de la section à des diamètres de 700 millimètres et de 800 millimètres suffit aux besoins d'écoulement futurs. Le nouveau tracé suit au sud de l'autoroute celui de la *Diddeléngerbaach* déviée, traverse l'autoroute par un fonçage et se place sous la voirie interne longeant la ligne ferroviaire vers Dudelange jusqu'à l'extrémité nord du site où elle rejoint la conduite existante. Pour les détails graphiques de cette nouvelle conduite d'eaux usées, il est renvoyé à la page 7 de l'annexe 2 du présent procès-verbal.

### Examen de l'article unique

L'article unique se propose de modifier le paragraphe 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée par l'ajout du projet relatif à l'aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange. En vue de pouvoir mettre en compte les hausses légales, il y a en outre lieu de faire correspondre le montant de l'enveloppe financière précitée à la valeur de l'indice semestriel des prix à la construction. Il convient d'inscrire cette précision au troisième alinéa du paragraphe 3 dudit article 10. L'évaluation financière du projet n° 29 se situe au coût de 182.000.000 euros au niveau de l'indice des prix à la construction valable au 1er octobre 2012 (indice 725,05).

Dans sa version initiale, l'article unique se lit comme suit :

**Article unique.** – *Le deuxième et le troisième alinéa du paragraphe 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire sont modifiés et complétés comme suit :*

1. *Le deuxième alinéa du paragraphe 3 est complété comme suit :*

|       |                                                                                                                                                       |                 |
|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|
| « 29° | Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg ; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase I : travaux préparatoires ..... | 182.000.000 € » |
|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|

2. *Le troisième alinéa du paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant :*

*« Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 16°, 17°, 18°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1er octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1er avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1er octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 23°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Celui repris sous 28° correspond à la valeur 685,44 de cet indice au 1er octobre 2010. Celui sous 29° correspond à la valeur 725,05 de cet indice au 1er octobre 2012. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité. »*

Le Conseil d'Etat invite les auteurs du projet de loi à profiter de l'occasion de la présente modification de la loi de 1995 pour compléter le tableau des projets d'infrastructures



ferroviaires à l'article 10, paragraphe 3, alinéa 2 de la loi précitée du 10 mai 1995 en y ajoutant une colonne indiquant les coûts réévalués des dépenses d'investissement selon l'indice des prix de la construction, et de l'actualiser en indiquant par projet les dépenses déjà réalisées par le pouvoir adjudicateur. En outre, il se demande si le tableau ajourné ne devrait pas refléter les priorités d'investissements du Gouvernement.

Afin d'éviter toute discussion d'interprétation ultérieure, le Conseil d'Etat voudrait que la dernière phrase de l'alinéa 3 du paragraphe 3 devienne un alinéa nouveau prenant la teneur suivante :

*« Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, les montants visés au tableau précité sont adaptés semestriellement en fonction de la variation des prix de la construction. »*

\*

Les membres de la Commission chargent Monsieur le Rapporteur de préparer son projet de rapport en vue de son adoption au cours de la réunion du 3 juillet prochain.

#### **4.            Divers**

La prochaine réunion aura lieu le 3 juillet prochain.

Luxembourg, le 28 juin 2013

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Vice-président,  
Camille Gira



## Nouveaux terminaux intermodaux Bettembourg-Dudelange

Société Nationale des  
Chemins de Fer  
Luxembourgeois

La logistique au cœur de la stratégie de développement



- La logistique: un secteur clé de la diversification économique



3 plateformes logistiques dédiées

**Eurohub Sud  
(Ferroviaire /  
Multimodal)**

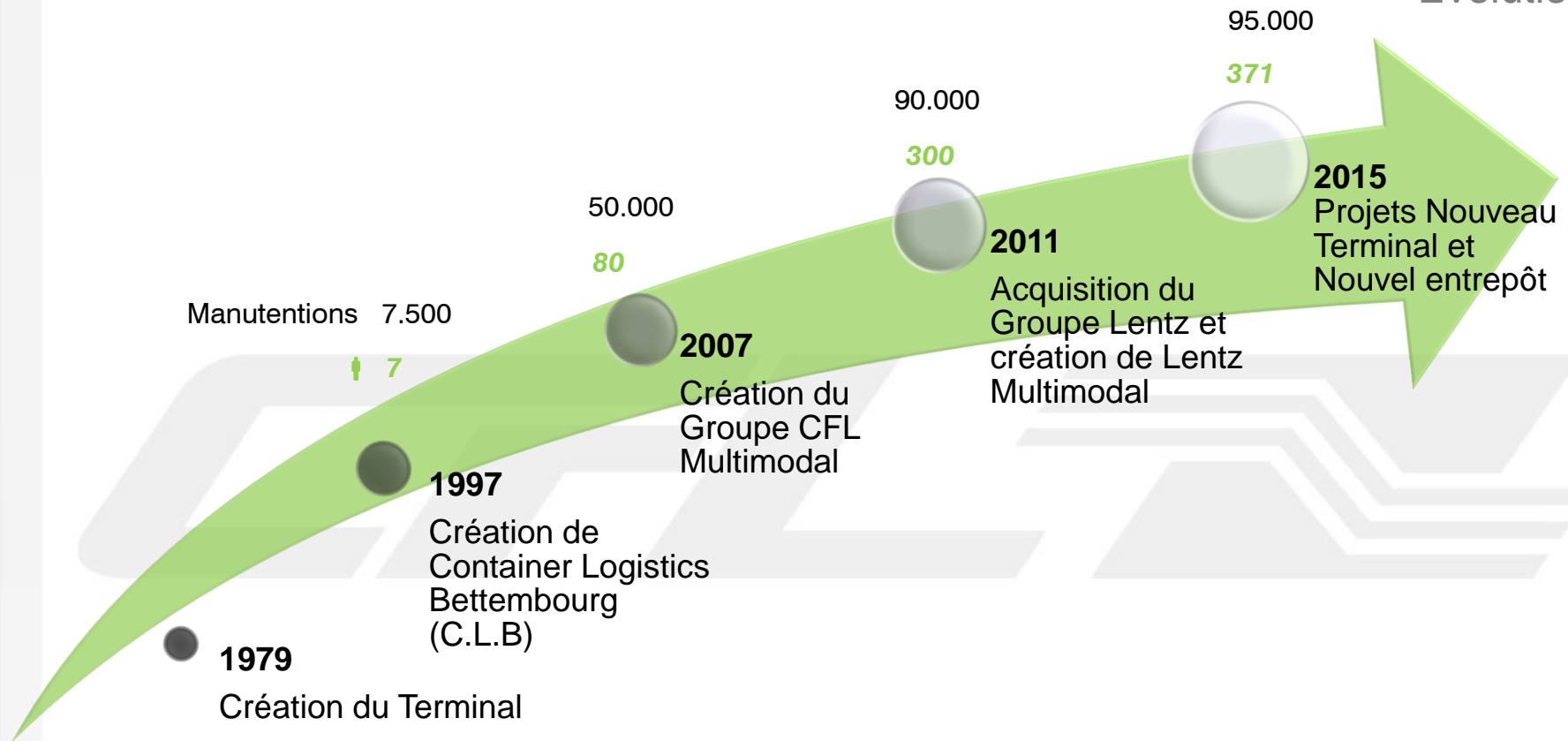


**Eurohub Centre  
(Aérien)**

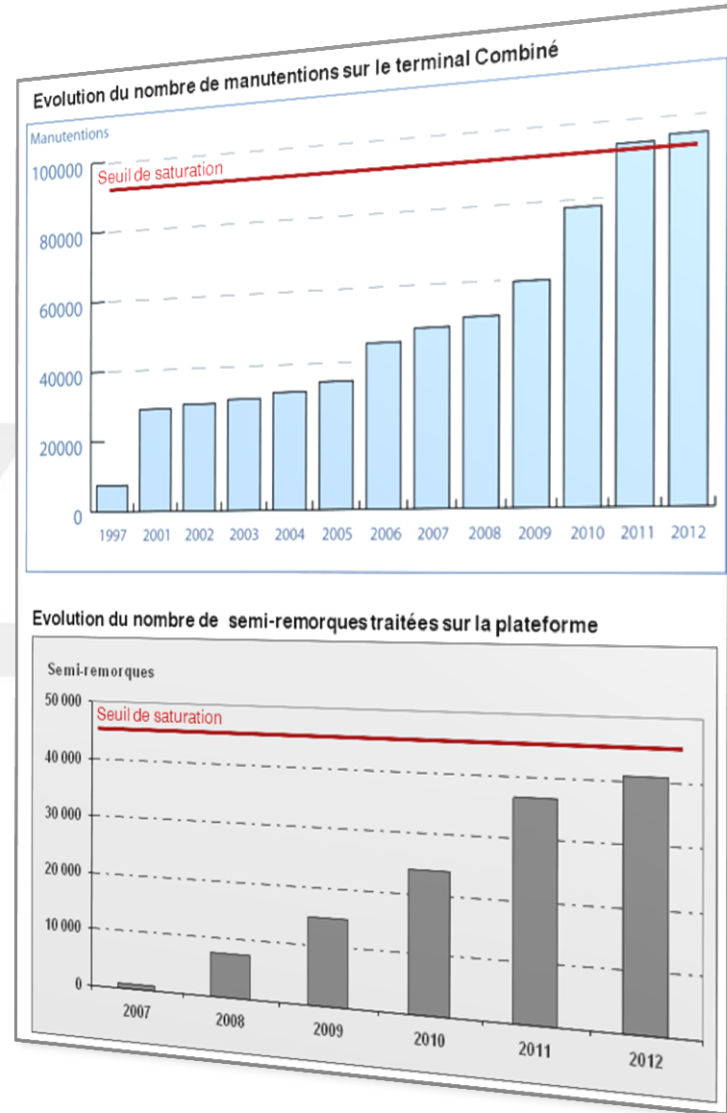


**Port de Mertet  
(Fluvial)**

Evolution



- Gestion et exploitation du terminal intermodal
- Exploitation de la plateforme de l'Autoroute Ferroviaire
- Services techniques - maintenance des installations et équipements



- Connexion de Luxembourg:
  - Aux ports de la Mer du Nord, de la Baltique et de la Méditerranée
  - Aux principaux centres industriels européens
- Positionnement de Bettembourg au centre d'un réseau d'autoroutes ferroviaires européen en création

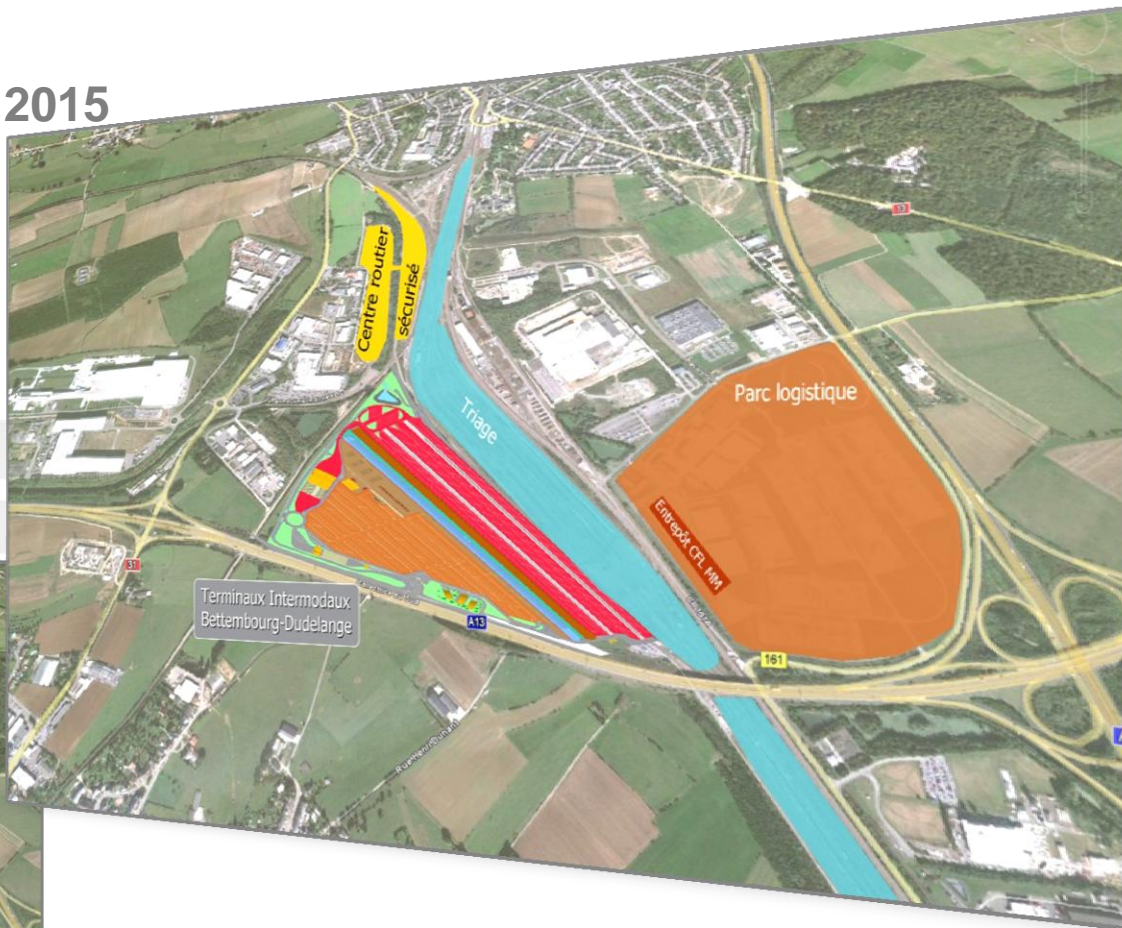


- Situation idéale sur les axes routier et ferroviaire existants
- Site unique sur le territoire luxembourgeois

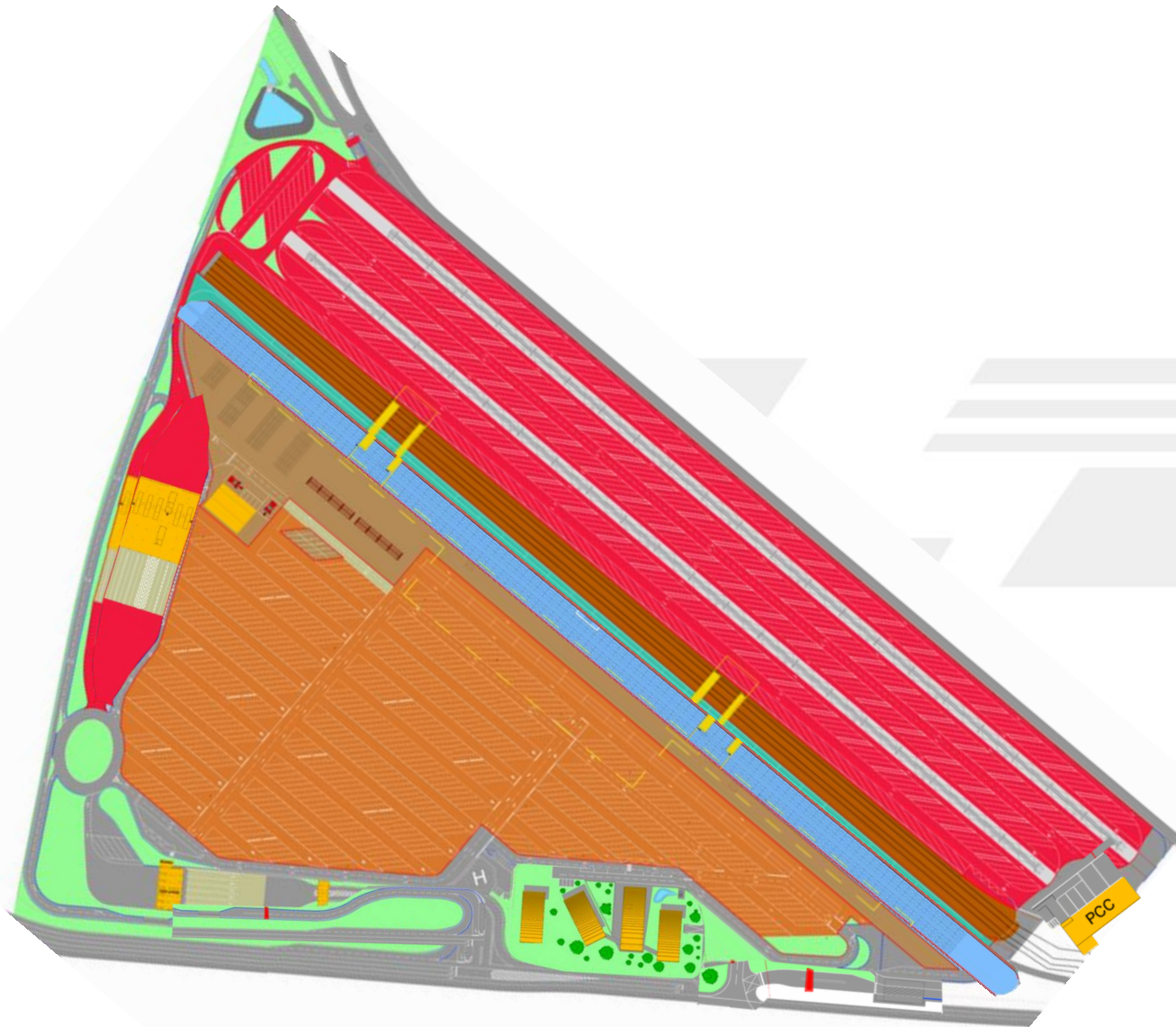
2013



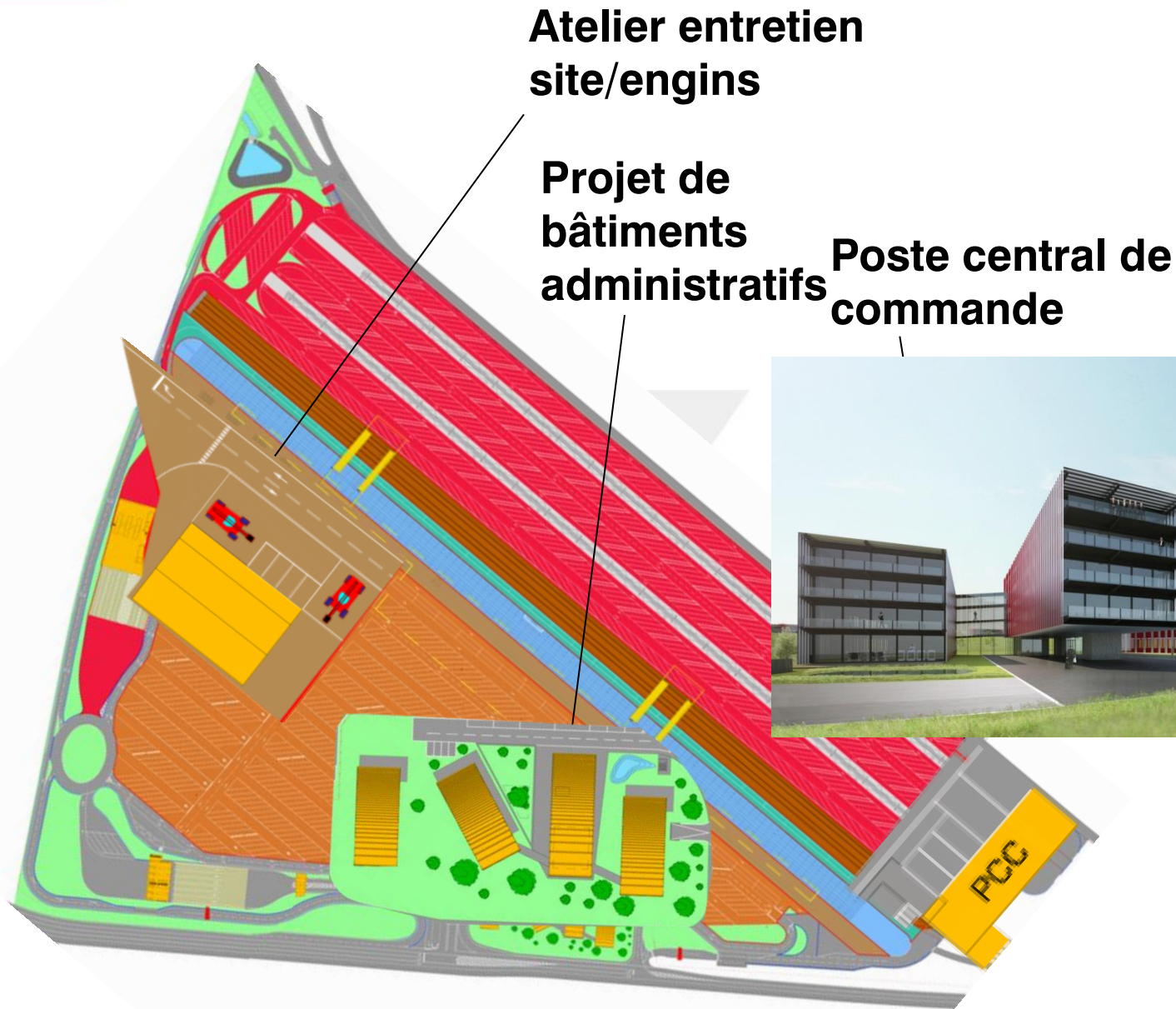
2015

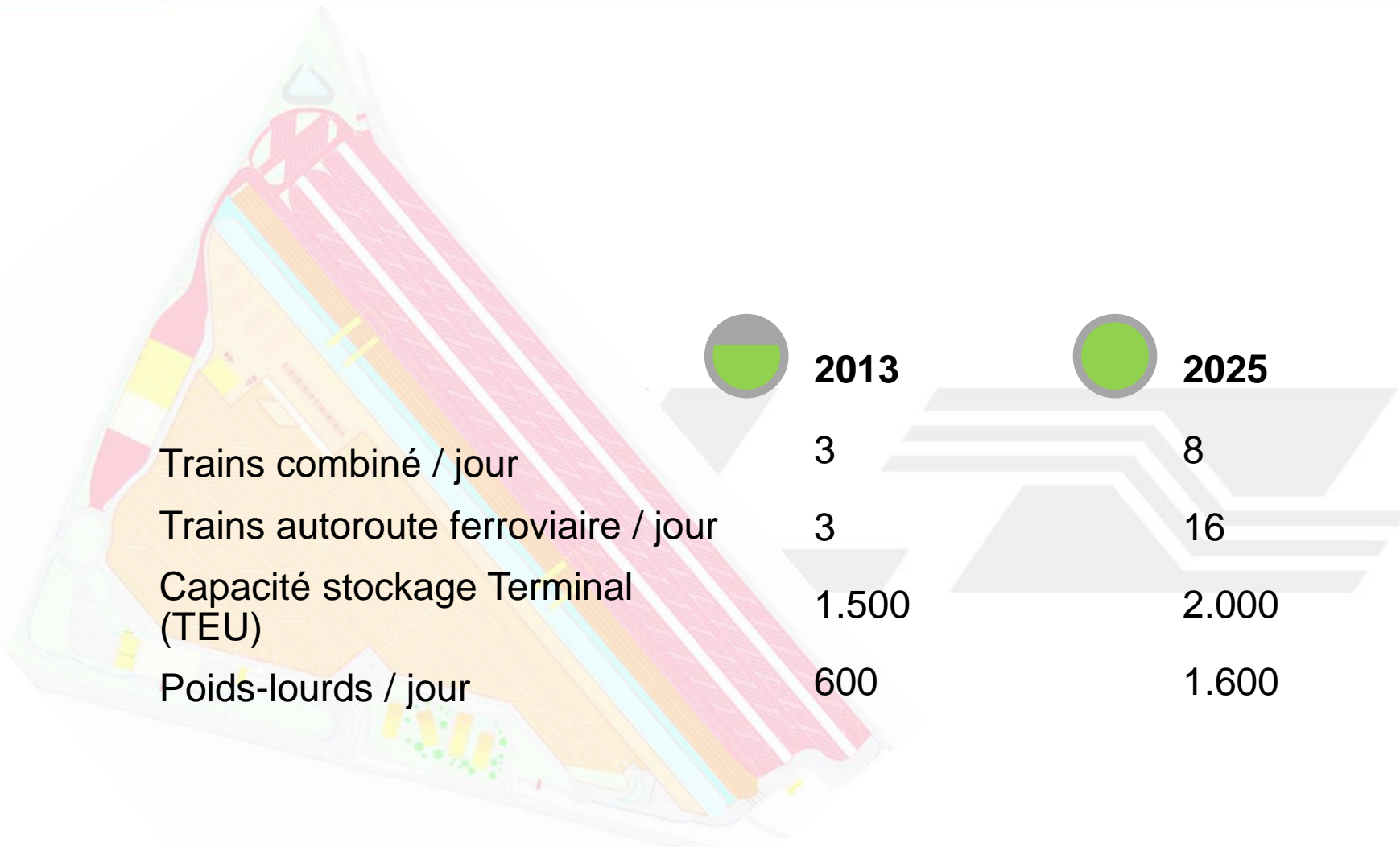


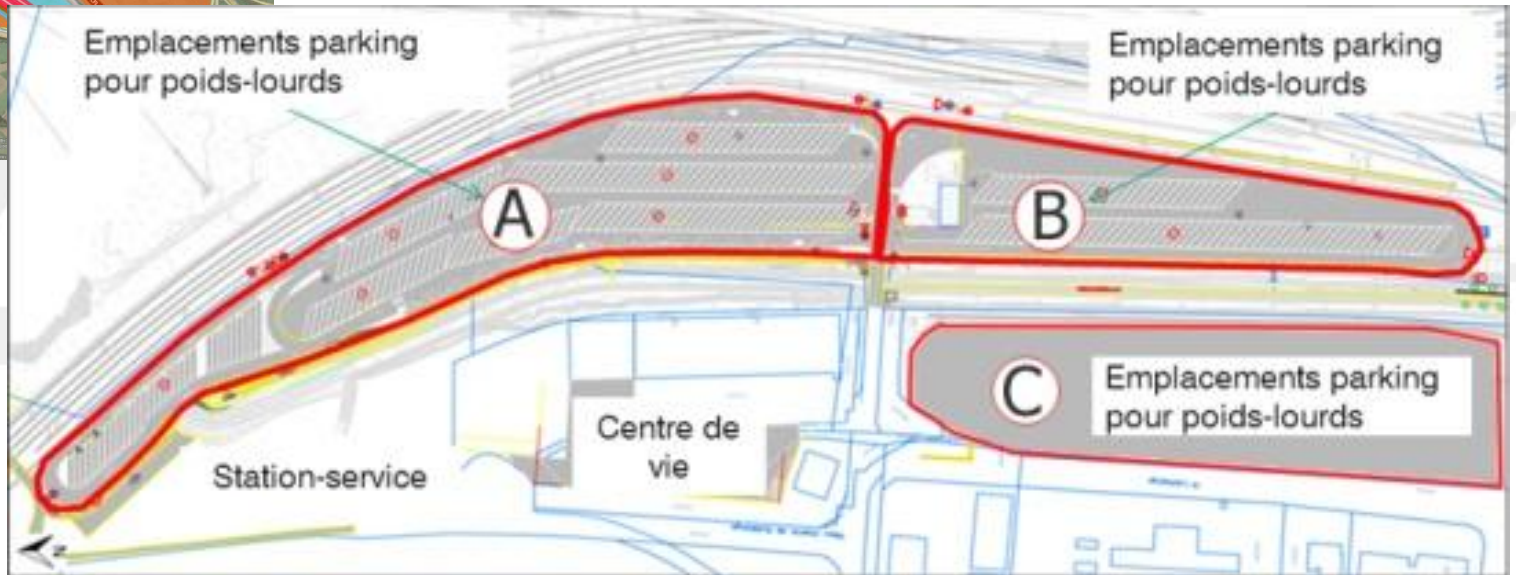
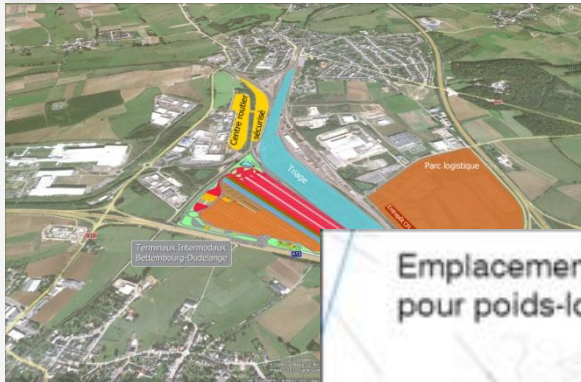












- Site sécurisé
- Environ 400 emplacements parking pour poids-lourds
- Site réservé aux usagers de l'Eurohub Sud





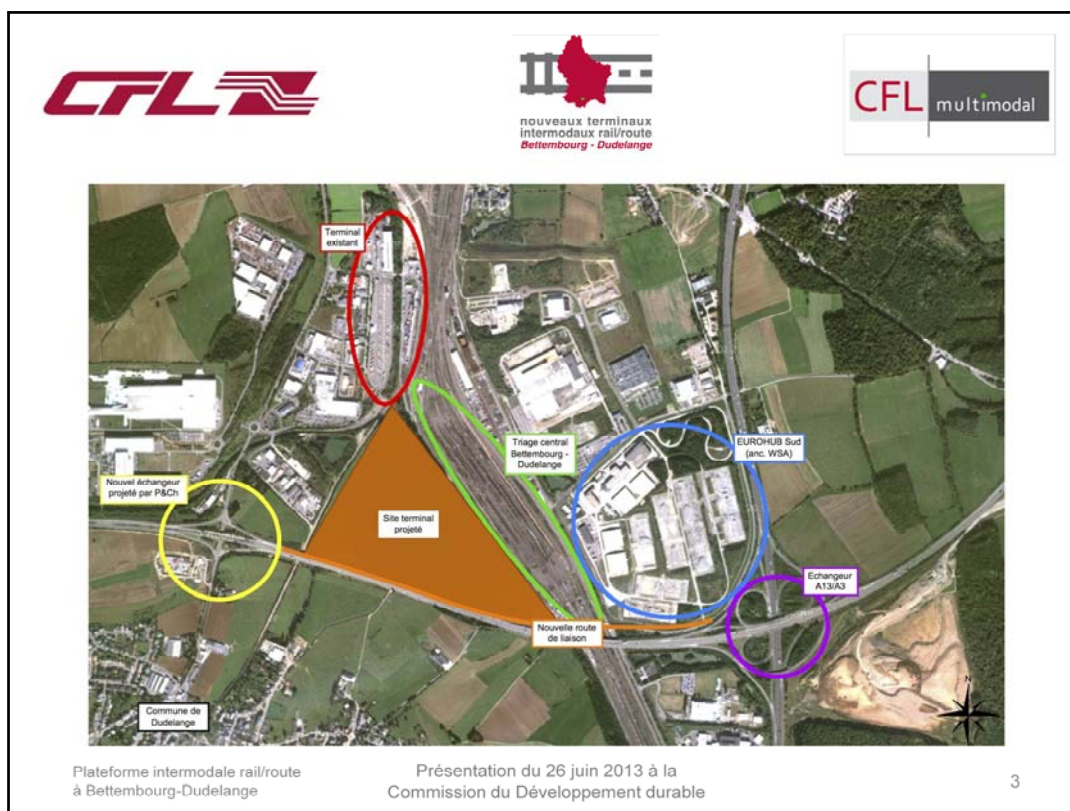
Cette diapositive montre le projet à l'état de l'APS avec deux voies Modalohr et un terminal pour transports combinés (conteneurs) comportant une partie sous l'emprise d'une grande grue et une partie à manutentionner par des reachstackers. L'entrée au site se fait par un grand giratoire. Les espaces de verdure, avec notamment la large bande entre la plateforme et la gare de triage, sont conçus de manière beaucoup trop généreuse.



Sur le plan des infrastructures ferroviaires la nouvelle plateforme est directement attenante à la gare de triage de Bettembourg. Cette proximité permet de profiter de voies pour le garage, la composition et le rangement des trains accédant au ou quittant la nouvelle autoroute ferroviaire. L'embranchement unique se fait par le sud par une seule voie qui s'ouvre sur un éventail de six voies, chaque fois une pour les terminaux des systèmes Modalohr et Cargobeamer et les quatre autres pour le terminal des transports combinés.

Sur le plan des infrastructures routières la nouvelle plateforme se trouve sur le croisement de deux autoroutes internationales, à savoir dans la direction nord-sud l'autoroute A3 venant de la Belgique pour se diriger vers la France et dans la direction est-ouest l'autoroute A13 assurant la liaison entre le bassin minier luxembourgeois et le bassin de la Sarre. Grâce à la croix de Bettembourg, point d'intersection de ces deux autoroutes, tous les trafics peuvent être dirigés vers l'échangeur de Dudelange Burange. Il sera donc possible d'accéder à la nouvelle plateforme multimodale sans devoir traverser une seule zone habitée, même périphérique.





Cette diapositive montre les infrastructures attenantes existantes et à réaliser:

- Au nord, en rouge, est indiqué le site actuel de l'autoroute ferroviaire. Ce site sera transformé en « truckstop », infrastructure à destination des chauffeurs des poids lourds fréquentant le site de la plateforme multimodale, et comprendra des installations sanitaires, une restauration, une aire de repos et station de carburant interne où les routiers peuvent s'approvisionner sans causer de gênes aux populations riveraines.
- A l'ouest en couleur jaune l'échangeur autoroutier de Dudelange/Burange qui sera entièrement réaménagé par les Ponts et Chaussées pour le rendre plus performant et plus sûr.
- Au Nord de la Collectrice du Sud (A13) en couleur orange la nouvelle voie de liaison, une route publique qui desservira à partir de l'échangeur de Dudelange/Burange tant la plateforme multimodale que le nouveau Centre Logistique et qui se raccordera ensuite au CR161, route étatique qui traverse la zone industrielle de Riedchen en direction de l'échangeur de Dudelange-Est.
- A l'est en mauve la Croix de Gasperich, point d'intersection des autoroutes A3 et A13, qui permettra aux camions accédant de n'importe quelle direction, d'accéder via l'échangeur de Dudelange-Burange et la nouvelle route de liaison tant à la plateforme multimodale qu'au centre logistique de la WSA.
- A l'est en bleu le site de l'ancienne WSA sur lequel sera réalisé un nouveau centre logistique, où les CFL exploiteront une grande halle et qui offrira des synergies avec la plateforme multimodale.

**CFL**

nouveaux terminaux  
intermodaux rail/route  
Bettembourg - Dudelange

CFL multimodal



**Déboisement et débroussaillage réalisé sur le site**

[autorisation MDDI accordée en date du 22 janvier 2013]

Plateforme intermodale rail/route à Bettembourg-Dudelange

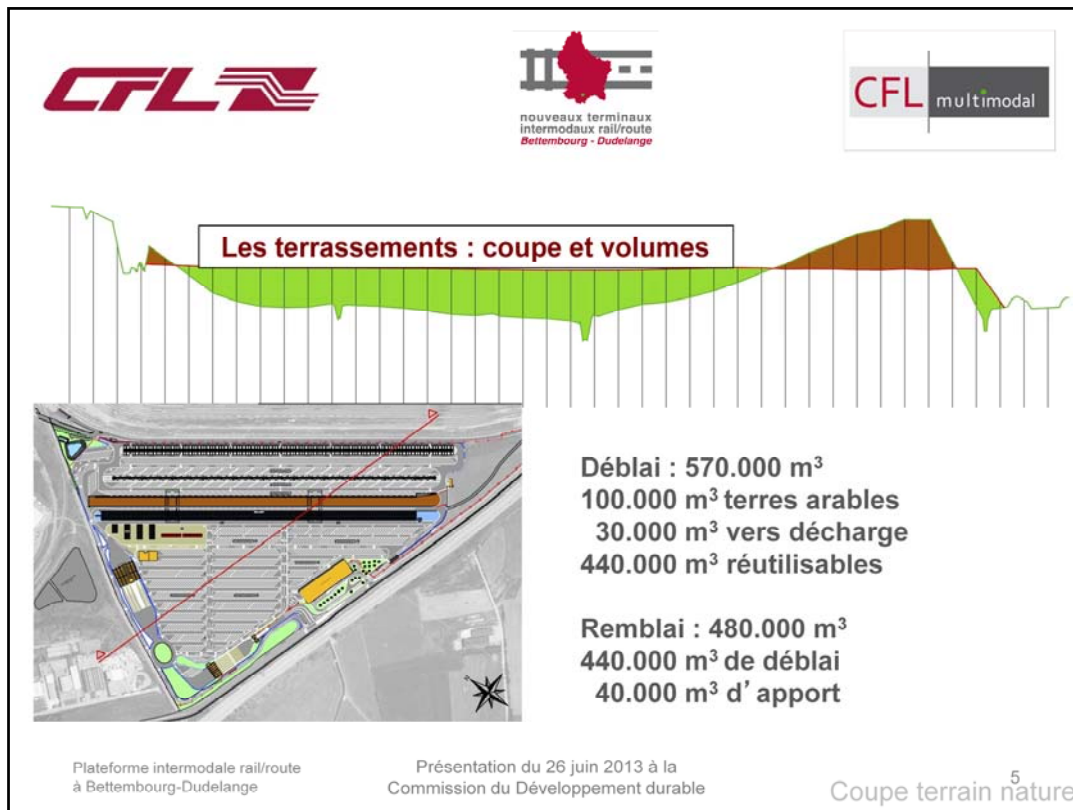
Présentation du 26 juin 2013 à la Commission du Développement durable

4

Sur cette photo aérienne sont indiqués les haies et les arbres qu'il faut enlever avant le démarrage des travaux:

- Les plantations le long de l'ancienne rivière et de la Didelengerbaach.
- Les plantations le long de la ligne ferroviaire vers Dudelange.
- Les plantations sur les talus de l'autoroute.
- Les plantations sur le talus le long de la gare de triage.
- Un sapinière de 53 ares

Les travaux sont actuellement en cours et il devrait être possible de respecter le délai allant jusqu'au 1<sup>er</sup> mars.



Cette diapositive montre une coupe à travers le terrain naturel tracée parallèlement à l'autoroute.

Une autre coupe, implantée en bordure directe de l'autoroute est représentée sur le plan de la route de liaison.

La diapositive donne les volumes de déblai et de remblai : on remarque que la quantité à évacuer vers la décharge a été fortement réduite, ce qui est le résultat d'une nouvelle expertise géotechnique, confirmée par le Service Géologique de l'Etat.

**CFL**

nouveaux terminaux intermodaux rail/roule  
Bettembourg - Dudelange

**CFL** multimodal

La Diddelengerbaach traverse le site au milieu en direction Nord - Sud

Déviation du drainage de la Gare de Triage

Raccordement du drainage de la gare de triage

Décharge du STEP

Plateforme intermodale rail/roule à Bettembourg-Dudelange

Présentation du 26 juin 2013 à la Commission du Développement durable

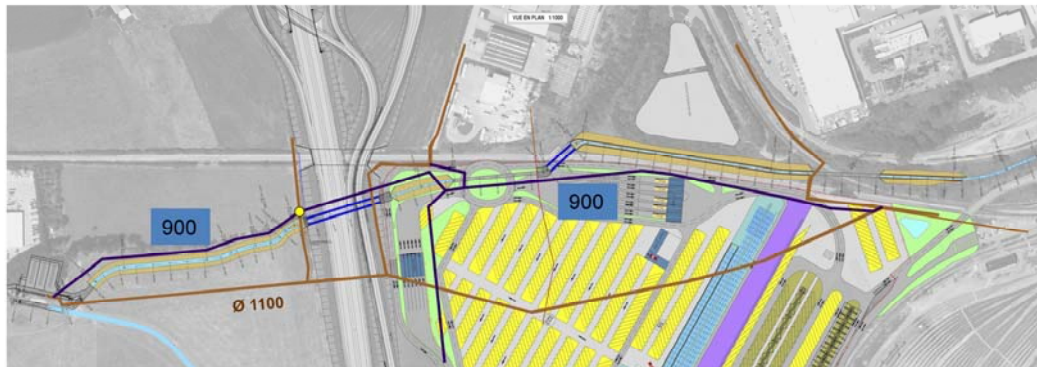
6

Sur cette diapositive on voit le tracé de la Diddelengerbaach, qui doit être déplacée en dehors du nouveau site.

Ceci a comme conséquence directe que la canalisation des eaux de surface en provenance de la gare de triage se déversant dans cette rivière au point marqué par la flèche rouge ne fonctionnera plus et que ces eaux doivent être évacuées par un nouvel ouvrage hydraulique (indiqué par la ligne bleue pointillée) logé dans la route interne longeant le bord du site pour rejoindre la rivière à l'extrémité Nord du site.

Cette diapositive montre également l'emplacement de l'ouvrage de décharge du Syndicat STEP, d'où part une canalisation pour eaux mixtes en direction de la station d'épuration de Bettembourg.

## Nouveau lit naturel de la Diddelengerbaach Nouvelle conduite d'eaux usées du STEP



Plateforme intermodale rail/route  
à Bettembourg-Dudelange

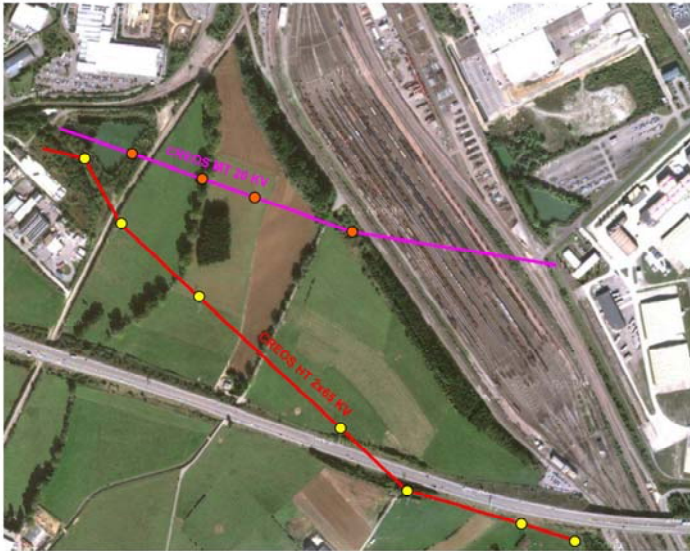
Présentation du 26 juin 2013 à la  
Commission du Développement durable

7

Cette diapositive montre le nouveau tracé du lit naturel de la Diddelengerbaach déviée.

Est également représenté par une ligne bleue le tracé de la nouvelle conduite d'eaux mixtes du STEP. Comme la canalisation en place date du temps d'avant la construction de l'ouvrage de décharge, le diamètre de la nouvelle conduite pourra être diminué à un DN 700 jusqu'au point de raccordement avec la canalisation venant de l'Ouest et à un DN 800 pour la section restante de la canalisation déviée.

Pour des raisons de niveau le tracé de la nouvelle canalisation doit être choisi de manière à ne pas franchir la rivière. (un franchissement du tracé de la rivière est certes techniquement possible, mais exige une modification coûteuse de la sortie du bassin de décharge.)



Deux lignes aériennes de CREOS à déplacer:

1 ligne MT 20 KV  
1 ligne HT 2x65 KV

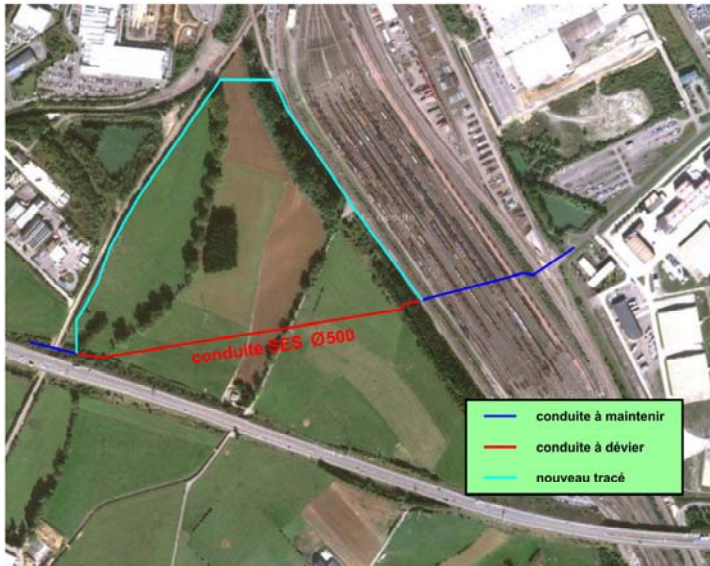
Plateforme intermodale rail/route à Bettembourg-Dudelange

Présentation du 26 juin 2013 à la Commission du Développement durable

8

Sur les 3 diapositives suivantes on montre le déplacement d'une partie des infrastructures gênantes traversant le site. D'autres infrastructures, comme les câbles des P&T et certaines conduites des Communes sont également à déplacer, mais sont plus difficiles à représenter en détail sur le format d l'extrait de carte choisi.

Sur cette diapositive on voit es deux lignes HT et MT existantes de CREOS



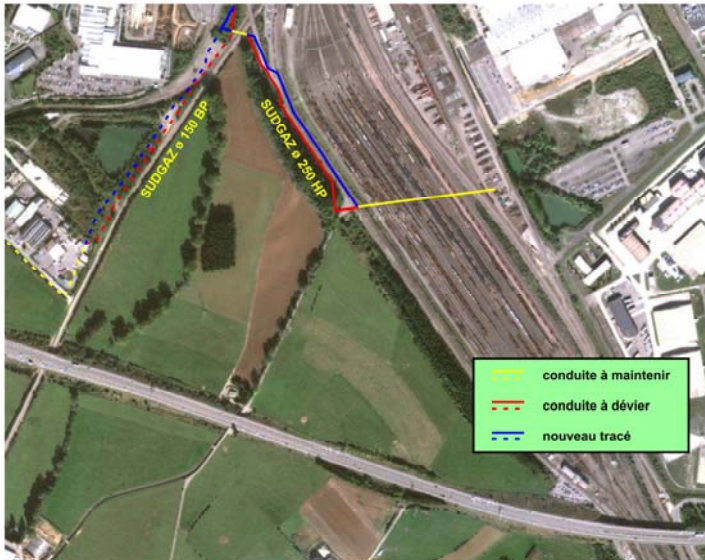
Déviation de la  
conduite Ø 500  
du SES (Syndicat  
des Eaux du Sud)

Plateforme intermodale rail/route  
à Bettembourg-Dudelange

Présentation du 26 juin 2013 à la  
Commission du Développement durable

9

Cette diapositive montre le tracé existant et le tracé futur de la conduite DN 500 de l'SES qui contourne le site par le Nord.



Déviation des conduites HP et BP de SUDGAZ

DN de BP porté de Ø 80 à Ø 150

Plateforme intermodale rail/route à Bettembourg-Dudelange

Présentation du 26 juin 2013 à la Commission du Développement durable

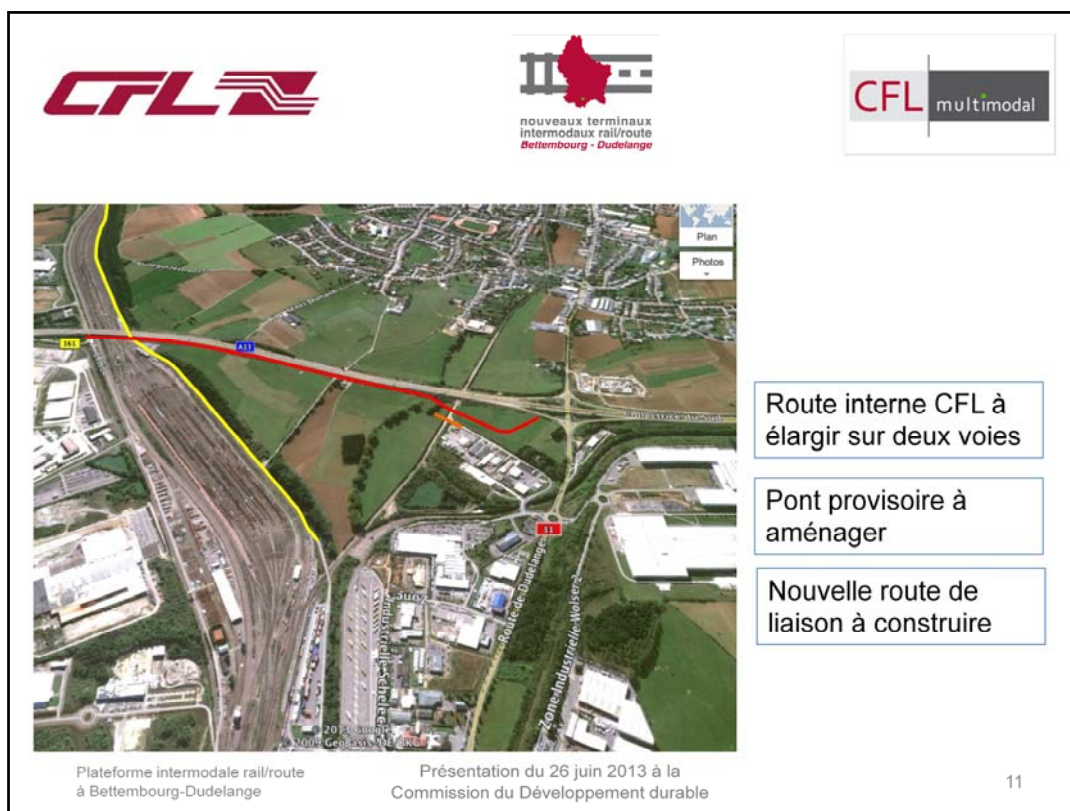
10

Cette diapositive montre les tracés existants et futurs des conduites HP et BP de SUDGAZ.

La conduite existante de HP se trouve dans l'emprise de la future autoroute ferroviaire et doit être déplacée dans la nouvelle voie interne élargie à deux voies.

La conduite existante de BP se trouve dans l'emprise du lit naturel de la Didelengerbaach déviée et doit être déplacée vers l'Ouest. SUDGAZ profite de ces travaux pour porter le diamètre de DN80 à DN150.





Cette diapositive montre les accès au site de la nouvelle plateforme.

Actuellement le seul accès est le chemin rural prolongeant la rue Albert Schweitzer longeant la Didelengerbaach et passant sous l'autoroute A13 par un passage souterrain.

Pour **la desserte du chantier** deux accès nouveaux seront réalisés:

- L'élargissement de la route interne des CFL le long des voies. Cet élargissement sera de nature définitive.
- La construction d'un pont provisoire dans le prolongement de la voirie du Schéleck. Ce pont assure aussi la liaison entre la « base de vie » (installation de chantier) et les sites des travaux sur la plateforme à construire, permettant de réaliser cette infrastructure de manière à pouvoir rester en place pendant la durée totale des travaux.


Pour **la phase d'exploitation** l'accès au site se fera par une nouvelle route de liaison à aménager au nord de l'autoroute A13 entre l'échangeur de Dudelange/Burange et le CR161 aux abords de l'entrée vers le nouveau Centre Logistique.



Plateforme intermodale rail/route  
à Bettembourg-Dudelange

Présentation du 26 juin 2013 à la  
Commission du Développement durable

Cette diapositive montre une vue générale de la nouvelle plateforme intermodale. On y voit aussi l'échangeur autoroutier dans sa nouvelle configuration.



**Infrastructures routières :**

- Le carrefour d'entrée au site
- Le gate d'entrée
- Le gate du pesage et du contrôle gabarit
- Le parking

Plateforme intermodale rail/roule à Bettembourg-Dudelange

Présentation du 26 juin 2013 à la Commission du Développement durable

13

Les infrastructures routières:

Choix du type du carrefour d'entrée au site. Critères: limiter l'emprise au sol, éviter toute gêne du trafic sur la route de liaison en cas de problèmes d'accès au site, par ex en cas de blocage du gate d'entrée (panne de courant), prévoir de la place pour les files d'attente, etc

Gate de contrôle visuel.

Gate d'entrée.

Gate gabarit.

Parking pour remorques et tracteurs.



**Infrastructures ferroviaires :**

- L' embranchement du site
- Le terminal pour conteneurs
- Les autoroutes ferroviaires

Plateforme intermodale rail/roule  
à Bettembourg-Dudelange

Présentation du 26 juin 2013 à la  
Commission du Développement durable

Les infrastructures ferroviaires:

Zones pour le stockage des conteneurs avec matières dangereuses.

Embranchement du site : embranchement unique par le Sud.

Quatre voies pour les transports combinés.

Deux voies pour l'autoroute ferroviaire: un terminal Modalohr et un terminal Cargobeamer.



**Les Bâtiments :**

- L'atelier
- Le poste PCC (Poste Central de Commande)
- Le bâtiment administratif

Plateforme intermodale rail/route  
à Bettembourg-Dudelange

Présentation du 26 juin 2013 à la  
Commission du Développement durable

15

Les trois bâtiments : l'atelier, le poste PCC, le bâtiment administratif.

## Le programme des travaux



Plateforme intermodale rail/route  
à Bettembourg-Dudelange

Présentation du 26 juin 2013 à la  
Commission du Développement durable

16

Le planning initial des travaux.



| Plateforme Multimodale : Fiche financière                         |               |
|-------------------------------------------------------------------|---------------|
| Définition des travaux                                            | Montants      |
| <i>indice des prix de la construction d'octobre 2012 : 725,05</i> |               |
| A Travaux préparatoires                                           | 80 115 320 €  |
| B Travaux d'aménagement du site                                   | 83 612 836 €  |
| C Coûts annexes : Taxes et assurances                             | 85 000 €      |
| D Acquisition et location de fonds - Mesures compensatoires       | 2 150 000 €   |
| E Frais d'études et frais d'expertises                            | 8 872 150 €   |
| F Divers, imprévu et pour arrondir                                | 7 164 695 €   |
| Montant total hors TVA :                                          | 182 000 000 € |

Le résumé des chapitres.



## Enveloppes financières des trois projets de loi

| Objet de la répartition             | Montant              | Fonds du Rail        | CFL TIB             |
|-------------------------------------|----------------------|----------------------|---------------------|
| 1 <sup>ère</sup> loi de financement | 182 000 000 €        |                      |                     |
| 2 <sup>ème</sup> loi de financement | 28 000 000 €         |                      |                     |
| 3 <sup>ème</sup> loi de financement | 30 000 000 €         |                      |                     |
| <b>Total</b>                        | <b>240 000 000 €</b> | <b>240 000 000 €</b> | <b>15 000 000 €</b> |

Répartition de l'investissement total sur trois lois.

2<sup>ème</sup> loi : Le bâtiment administratif avec raccordements, l'assainissement et alimentation du site, la protection pour produits dangereux.

3<sup>ème</sup> loi : Le CTI.





# Merci de votre attention

Plateforme intermodale rail/route  
à Bettembourg-Dudelange

Présentation du 26 juin 2013 à la  
Commission du Développement durable

19



## Menu des slides explicatifs

La route de liaison

Les infrastructures ferroviaires

Le carrefour d'entrée au site

L'atelier

Le pont provisoire

Le poste central de commande

La base de vie

Le bâtiment administratif

Le gate d'entrée au site

Les périmètres SEVESO

Le gate gabarit et pesage

Le réseau des pistes cyclables





Plan de situation et profil en long de la nouvelle route de liaison.

Sur le profil en long on voit à côté de la route de liaison (en rouge), le niveau du terrain naturel (en vert), le niveau de la plateforme (en mauve) et le niveau de l'autoroute (en brun).

Aux abords du carrefour d'entrée au site les profils en long de la voie de liaison et de la plateforme multimodale se confondent. Le niveau de l'autoroute dépasse celui de la plateforme de 4 – 5 mètres.

En s'approchant des infrastructures de la nouvelle autoroute ferroviaire la différence de hauteur entre l'autoroute et la plateforme multimodale augmente jusqu'à dix mètres.







**Le carrefour d'entrée au site :**

**Le carrefour en T remplace le carrefour giratoire**



Le carrefour retenu est celui en T fonctionnant avec des feux tricolores.

L'avantage de cette forme de carrefour est qu'elle est moins dévoratrice en emprises au sol, que toute gêne du trafic circulant sur la route de liaison par le trafic de desserte de la plateforme multimodale est exclue et que le stockage de camions sur les pistes de tourne à droite (en provenance de l'autoroute) est possible en cas de problèmes au gate d'entrée provoquant des reflux jusqu'à la route de liaison.

Le bâtiment administratif est raccordé par un 2<sup>ème</sup> carrefour réglementé par feux.

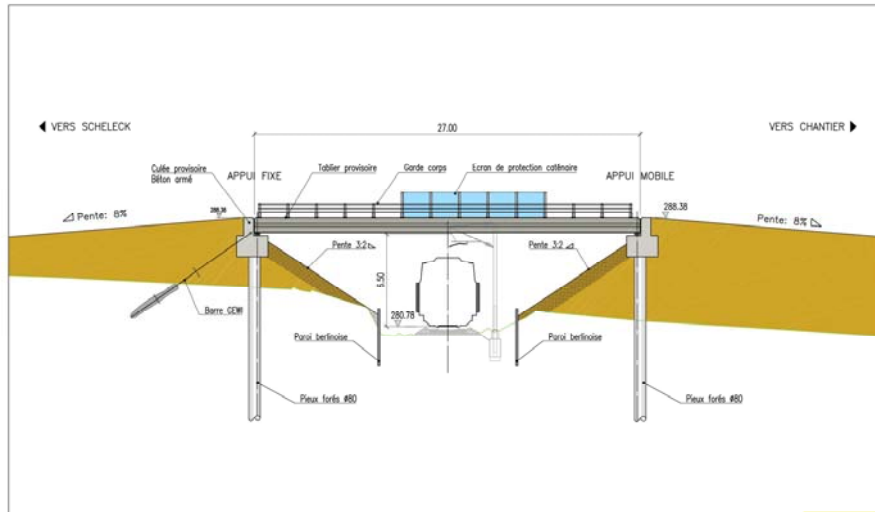
Trafic de poids lourds (PL) accédant au site ou en sortant à l'heure de pointe :

Trafic entrant : 106 PL / heure.

Sortie 1 : 65 PL / heure.

Sortie 2 : 41 PL / heure.

### Le pont provisoire



Le pont provisoire à 2 voies:

- Assure la liaison avec la base de vie.
- Evite des détours pour l'évacuation des terres excédentaires vers la décharge de Differdange.
- Sert d'acheminement des matériaux en provenance de l'échangeur de Dudelange/Burange.

Le tablier est mis à disposition par les Ponts et Chaussées.

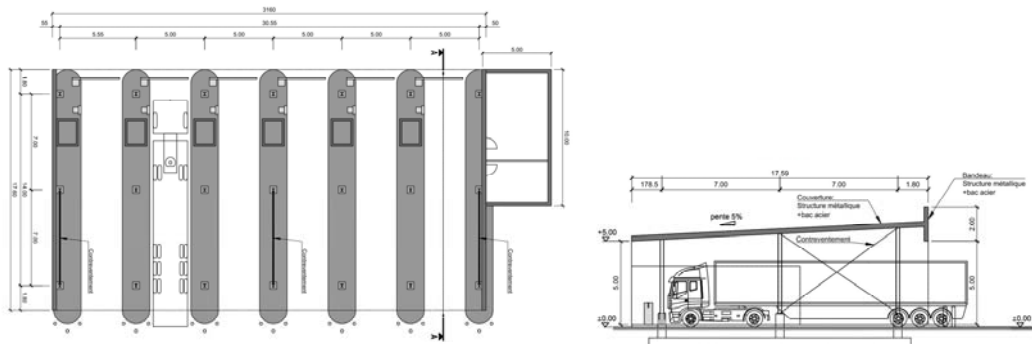
Les culées et les rampes d'accès sont réalisées par les CFL.



La base de vie:

- Bureau pour la direction des travaux.
- Locaux pour le laboratoire de chantier.
- Emplacement prévu pour les bureaux des entreprises.

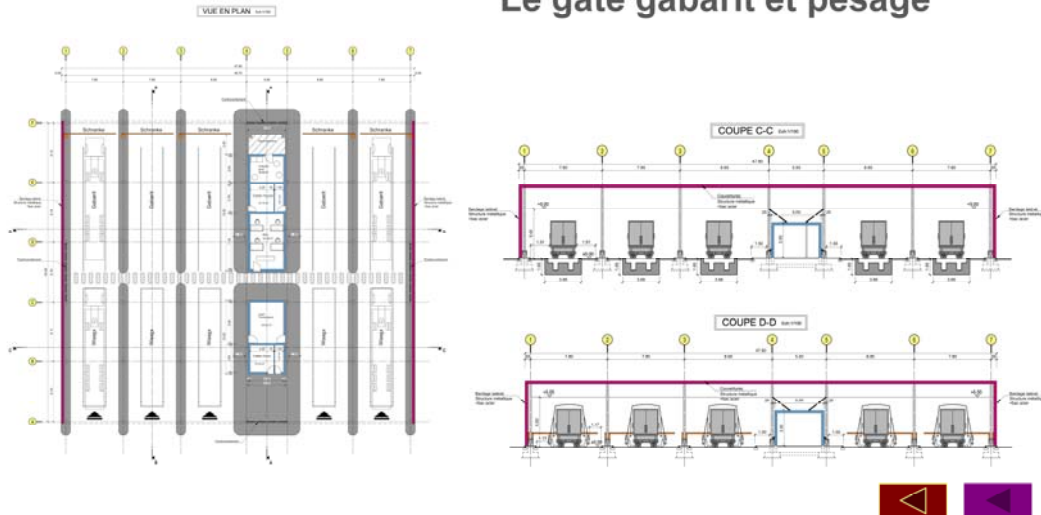
## Le gate d'entrée au site



Le gate d'entrée à six pistes.

Certains couloirs seront équipés de postes d'enregistrement automatique.

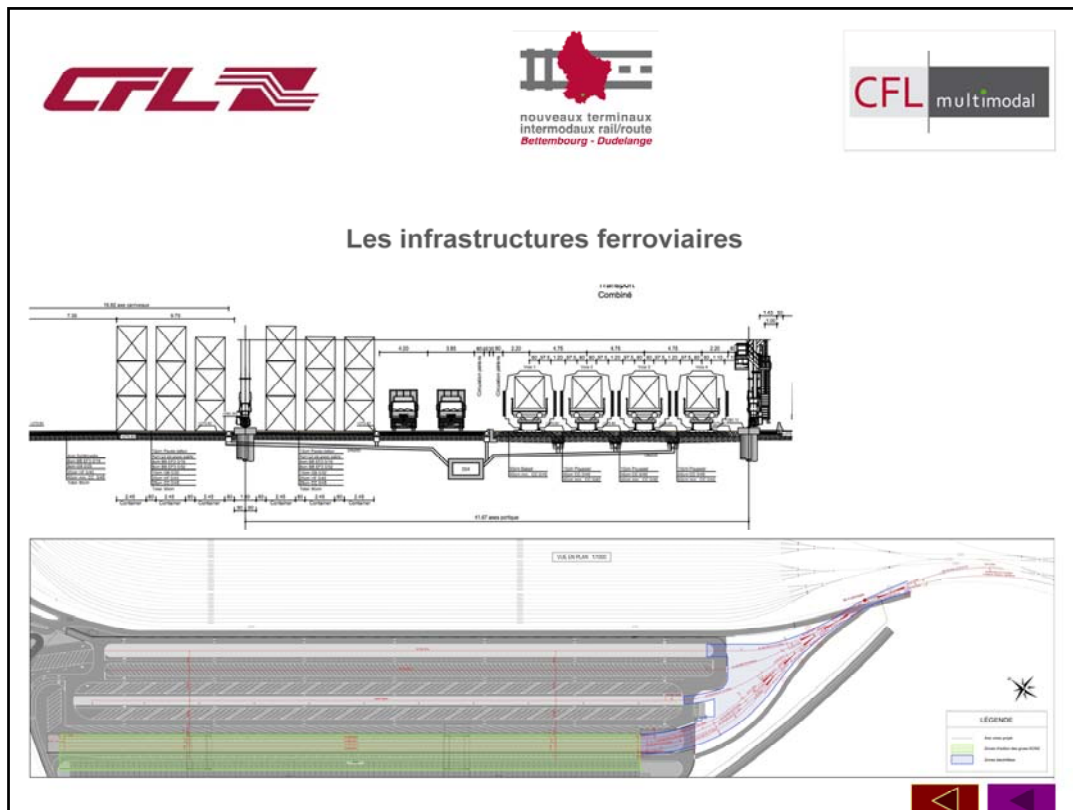
## Le gate gabarit et pesage



Le gate de contrôle du gabarit et du pesage des camions. Installation pour accéder sur le toit des remorques pour faire des contrôles et/ou des interventions, comme la fermetures de couvercles, ou pour l'exécution des petites réparations.

Des variantes plus compactes du gate sont à l'étude.

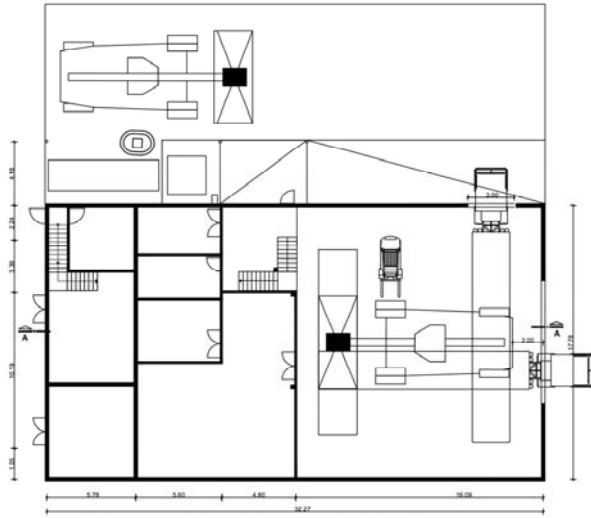




L'autoroute ferroviaire comprend **deux** voies pour le chargement des remorques (actuellement un terminal Modalohr et un terminal Cargobeamer) et **quatre** voies pour le terminal des transports combinés.

L'embranchement unique se fait par le Sud.

La coupe montre le terminal pour conteneurs avec les 4 voies ferroviaires, six rangées de conteneurs et une route de circulation à deux voies pour les poids lourds. Les deux grues peuvent faire des manutentions entre les poids lourds et le rail, entre les poids lourds et le stock et entre le stock et le rail.

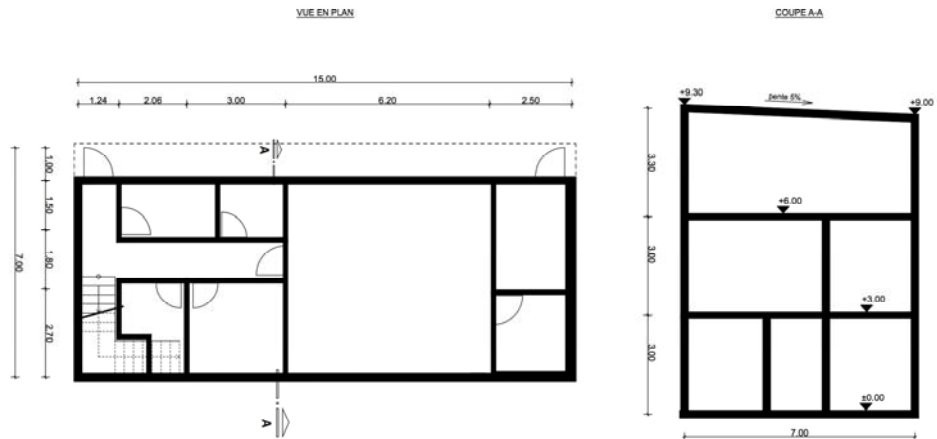


## L'atelier



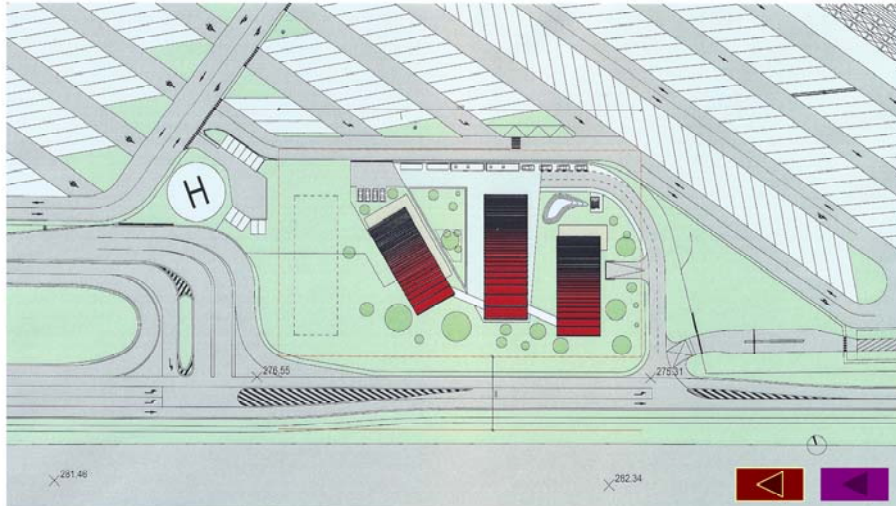
Le bâtiment de l'atelier comprend des bureaux, un atelier, un magasin et un local où peut entrer un reachstacker pour inspection, entretien et réparation.

### Le Poste Central de Commande (PCC)

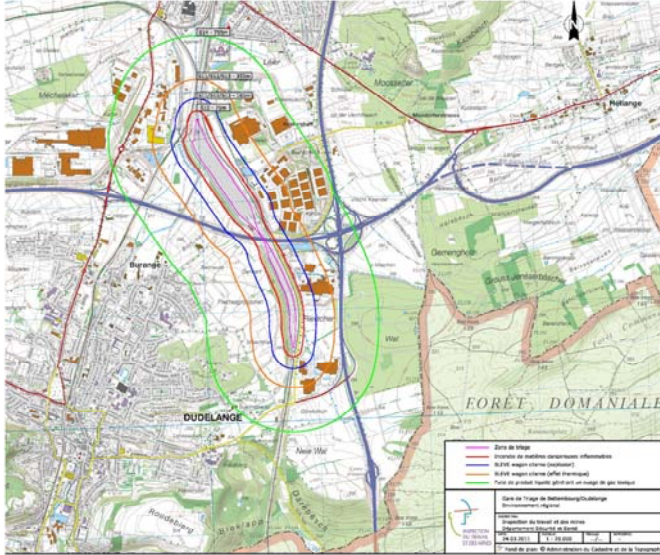


Le poste de commande central, intercalé entre les voies d'entrée, est à trois niveaux, le niveau supérieur offrant une bonne vue sur le fuseau des voies d'entrée au site et sur les infrastructures de l'autoroute ferroviaire.

### Le bâtiment administratif



Le bâtiment administratif offre de la place pour 300 postes de travail, pour des vestiaires pour 200 personnes, pour une cantine avec cuisine ainsi que des emplacements de stationnement pour 320 voitures (y compris les visiteurs).



**Périmètres SEVESO  
de la Gare de Triage**



Cette carte montre les périmètres de sécurité (SEVESO) de la Gare de triage.



**Périmètres SEVESO  
de la Gare de Triage**

**Réseau des pistes  
cyclables Nord-Sud et  
Est-Ouest entre Dudelange  
et Bettembourg**



Cette carte donne une vue générale du site et de ses environs.

On y voit aussi la continuité des pistes cyclables entre Bettembourg et Dudelange, tant en direction Nord-Sud qu'en direction Est-Ouest.





## **Commission du Développement durable**

### **Procès-verbal de la réunion du 22 mai 2013 (10h30)**

#### Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 8 mai 2013
2. 6566 Projet de loi facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière  
- Désignation d'un rapporteur
3. 6569 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange - Phase I : travaux préparatoires)  
- Désignation d'un rapporteur
4. 6572 Projet de loi
  - a. concernant certaines modalités d'application et la sanction du règlement (UE) No 649/2012 du Parlement Européen et du Conseil du 4 juillet 2012 concernant les exportations et importations de produits chimiques dangereux
  - b. abrogeant la loi du 28 mai 2009 concernant certaines modalités d'application et la sanction du règlement (CE) N° 689/2008 du Parlement Européen et du Conseil du 17 juin 2008 concernant les exportations et importations de produits chimiques dangereux- Désignation d'un rapporteur
5. 6426 Projet de loi modifiant :
  - a) la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics
  - b) la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics- Rapporteur: Monsieur Marc Spautz  
- Désignation d'un nouveau rapporteur  
- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat
6. 6493 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques  
- Rapporteur: Monsieur Ali Kaes  
- Examen du projet de loi  
- Examen de l'avis du Conseil d'Etat
7. 6532 Projet de loi sur la participation de l'Etat luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur territoire allemand entre Igel et Igel-West  
- Rapporteur: Monsieur Fernand Boden



- Continuation de l'examen du projet de loi

8. Présentation par Monsieur le Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures du deuxième plan d'action en matière de changement climatique
9. Divers

\*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. Ali Kaes, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer, M. Roland Schreiner

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Marco Schank, Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures

M. Georges Gehl, M. Henri Haine, M. Guy Heintz, Mme Félicie Weycker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusée : Mme Anne Brasseur

\*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

\*

### **1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 8 mai 2013**

Le projet de procès-verbal de la réunion du 8 mai 2013 est approuvé.

### **2. 6566 Projet de loi facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière**

Monsieur Ali Kaes est désigné Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

### **3. 6569 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange - Phase I : travaux préparatoires)**

Monsieur Ali Kaes est désigné Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

- 4. 6572 Projet de loi**  
**a. concernant certaines modalités d'application et la sanction du règlement (UE) No 649/2012 du Parlement Européen et du Conseil du 4 juillet 2012 concernant les exportations et importations de produits chimiques dangereux**  
**b. abrogeant la loi du 28 mai 2009 concernant certaines modalités d'application et la sanction du règlement (CE) N° 689/2008 du Parlement Européen et du Conseil du 17 juin 2008 concernant les exportations et importations de produits chimiques dangereux**

Monsieur Marcel Oberweis est désigné Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

- 5. 6426 Projet de loi modifiant :**  
**a) la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics**  
**b) la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics**

Après avoir désigné Monsieur Ali Kaes Rapporteur du projet de loi sous rubrique en remplacement de Monsieur Marc Spautz, les membres de la commission parlementaire examinent l'avis complémentaire du Conseil d'Etat. Cet avis date du 22 mars 2013 et a été émis à la suite d'une série d'amendements parlementaires envoyée au Conseil d'Etat en date du 28 novembre 2012.

L'amendement 1 avait pour objet de modifier l'intitulé du projet de loi suite à l'inscription des sanctions administratives pour les voyageurs en situation irrégulière dans la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics. Ce nouvel intitulé ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat.

L'amendement 2 avait pour objet d'introduire, outre quelques adaptations mineures nécessaires aux articles 1<sup>er</sup>, 2 et 9, un nouveau Chapitre III dans la loi précitée du 19 juin 2009 prévoyant les sanctions administratives pour les voyageurs en situation irrégulière ainsi que les procédures y relatives, tel que préconisé par le Conseil d'Etat dans son avis du 13 juillet 2012. Ainsi :

- le nouvel article 3 modifie l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 19 juin 2009 en vue d'adapter l'objet de la loi. Cette adaptation n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat ;
- le nouvel article 4 ajoute deux nouvelles définitions (« *titre de transport* » et « *opérateurs de transports publics* ») à l'article 2 de la loi du 19 juin 2009. Le Conseil d'Etat marque son accord avec la définition du titre de transport, mais il s'interroge sur la nécessité de définir le concept d'opérateurs de transports publics, alors que, dans le texte qu'il propose pour le nouvel article 11<sup>ter</sup>, ce concept est omis. De l'avis des responsables gouvernementaux, la définition serait pourtant à maintenir étant donné que, dans le texte proposé par la Commission parlementaire, le concept d'opérateurs de transports publics est bel et bien prévu ;
- le nouvel article 5 adapte l'article 9 concernant les infractions pour tenir compte de l'article 11<sup>ter</sup> qui sera introduit dans la loi du 19 juin 2009. Le Conseil d'Etat déclare ne pas comprendre la logique consistant à ajouter une référence à l'article 11<sup>ter</sup> dans l'article 9 sur le constat des infractions pénales sans prévoir également cette référence dans l'article 8 qui détermine les infractions. Les responsables du Ministère ne suivent pas le

raisonnement du Conseil d'Etat et sont d'avis qu'il est impossible d'insérer une référence à l'article 11ter dans l'article 8 de la loi de 2009 qui dispose que : « *Sont punis d'une amende de 25 à 250 euros :*

- *le non-respect de l'interdiction prévue à l'article 5, paragraphe 3;*
- *le refus d'obtempérer à l'injonction de quitter le véhicule ou de s'éloigner des lieux faite par un agent de service conformément à l'article 5, paragraphe 1er, ou par un membre de la police grand-ducale ou par un agent de l'administration des douanes et accises conformément à l'article 5, paragraphe 2; ainsi que*
- *le refus d'exhiber une pièce d'identité. »*

De plus, le Conseil d'Etat ne comprend pas l'articulation du mécanisme de sanctions administratives prévu dans le nouvel article 11ter avec le régime de sanctions pénales prévu dans les articles 8 et 9. Il se demande si les auteurs de l'amendement entendent cumuler le régime des sanctions et rappelle qu'au regard de la règle du *non bis in idem*, la sanction pénale devrait exclure la sanction administrative. Dans ce contexte, il réserve sa position par rapport à la dispense du second vote constitutionnel. Ici encore, les responsables du Ministère déclarent ne pas suivre la logique du Conseil d'Etat et expliquent qu'aucun cas de *non bis in idem* ne se pose car l'amende prévue à l'article 8 punit le refus d'exhiber une pièce d'identité tandis que l'amende de l'article 11ter punit l'absence d'un titre de transport valable : deux faits différents susceptibles d'être punis par deux peines différentes.

Les membres de la commission parlementaire procèdent donc à un échange de vues sur la marche à suivre et se demandent s'il conviendrait plutôt de maintenir la référence à l'article 11ter ou de la supprimer. Si un intervenant exprime sa préférence pour le maintien de la référence à l'article 11ter, car il est d'avis que les contrôleurs ont un métier difficile et il craint que leur autorité ne soit dénigrée sans cette référence, les autres membres de la Commission sont plutôt d'avis qu'il conviendrait de la supprimer. En effet, dans la pratique, la situation sur le terrain sera strictement identique à celle qui existe actuellement : si, lors du contrôle des titres de transport, un client refuse d'exhiber une pièce d'identité au contrôleur, un officier et agent de police judiciaire ou un agent de l'ADA peut être appelé et contraindre le client à exhiber son identité. Ainsi, si la référence à l'article 11ter est supprimée, la seule différence est que le contrevenant se verra uniquement imposer une amende administrative (pour ne pas posséder de titre de transport valable) et non pas une amende pénale supplémentaire (pour avoir refusé de présenter sa carte d'identité au contrôleur). Il est finalement décidé de supprimer la référence à l'article 11ter dans l'article 9 de la loi du 19 juin 2009 et donc de biffer l'article 5 du projet de loi, devenu superfétatoire ;

- le nouvel article 6 introduit un Chapitre III dans la loi du 19 juin 2009, composé des articles 11bis et 11ter, dont l'objet est la sanction des voyageurs en situation irrégulière et la procédure y relative.

Le Conseil d'Etat propose le texte suivant pour le Nouvel article 11bis de la loi du 19 juin 2009 :

**Art. 11bis.** *Les agents visés à l'article 4 sont chargés du contrôle des titres de transport dans les services de transports publics. »*

La commission fait sienne cette proposition.

Pour ce qui est de l'article 11ter, la Commission du Développement durable a proposé le texte suivant :

**Art. 11ter.- 1.** *Tout usager des transports publics doit être muni d'un titre de transport, valable au début de son voyage, avant d'utiliser les services de transports publics.*

*L'usager qui ne peut pas présenter de titre de transport à l'agent de service, valable au début de son voyage, sans l'avoir prévenu, préalablement au contrôle, de son intention de régulariser sa situation, est tenu de payer une amende administrative de 150 euros.*

2. L'agent de service qui constate qu'un usager qui ne dispose pas de titre de transport en vertu du paragraphe 1, est démuné de moyens de paiement ou qui refuse de payer, remplit un constat. Sur base de ce constat l'usager est sommé par écrit par l'opérateur de transport public concerné d'acquitter le montant précité.

Si l'usager ne réagit pas à la première sommation endéans un mois, le rappel de paiement est augmenté d'une majoration de 25 euros.

3. Afin de pouvoir dresser le constat prévu au paragraphe 2, l'agent de service est autorisé à contrôler l'identité de l'usager et à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité ainsi qu'à se faire fournir l'adresse de l'usager en question.

4. Si l'usager a utilisé frauduleusement un titre de transport, cette pièce doit être remise par le détenteur à l'agent de contrôle, sans préjudice de poursuites pénales éventuelles.

Est considéré notamment comme utilisation frauduleuse :

- l'utilisation d'un titre de transport contrefait ou illicitement modifié ;
- l'utilisation d'un titre de transport traité de manière qui permettrait d'effacer ou d'enlever l'oblitération originale ;
- l'utilisation d'un titre de transport comportant une réduction à laquelle le voyageur n'a pas droit ;
- l'utilisation d'un titre nominatif établi au nom d'une tierce personne ;
- l'utilisation d'un billet, d'un abonnement ou d'un titre donnant droit au transport gratuit, dont la durée de validité est expirée ;
- l'utilisation d'un titre de transport acquis après le début du voyage.

Le Conseil d'Etat propose quant à lui le texte suivant :

**Art. 11ter. 1.** Tout usager des transports publics doit se munir d'un titre de transport.

L'usager qui ne peut pas présenter de titre de transport valide à la demande de l'agent est tenu de payer une amende administrative de 150 euros.

Si l'usager présente un titre de transport contrefait, manipulé ou non valide, l'agent peut retenir ce titre.

2. L'agent est autorisé à contrôler l'identité de l'usager et à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité ainsi qu'à se faire fournir l'adresse de l'usager en question.

3. L'agent dresse un rapport dans lequel il constate l'identité de l'usager des transports publics, le transport concerné, l'absence de titre de transport valide, le paiement de l'amende ou le défaut de paiement de l'amende et la rétention du titre de voyage présenté.

Le contrôle d'identité fait également l'objet de ce rapport, conformément à l'article 6.

4. Le rapport est transmis au ministre.

Le Conseil d'Etat émet les remarques suivantes :

- il estime que l'exigence d'un titre de transport valide au début du voyage est inutile. En effet, ce qui est déterminant, dans une optique de contrôle et de répression, est l'existence d'un titre au moment où l'agent effectue le contrôle. Par ailleurs, si certains opérateurs acceptent une régularisation en cours de voyage, il n'est pas logique, dans les cas où cette possibilité est prévue, de se référer au début du voyage. Les membres de la commission parlementaire sont au contraire d'avis que la référence au début du voyage a une justification importante et doit être gardée dans le texte. En effet, il s'agit du cas particulier des tickets sms : le client qui fait usage de ce type de ticket doit le valider dès son entrée dans le bus ou dans le train et non pas seulement au moment où il se rend compte qu'un contrôle de tickets est en train d'être fait. C'est notamment pour cette raison et parce qu'ils sont d'avis que la version de texte proposée par le Conseil d'Etat est extrêmement simplifiée et ne comporte pas assez de nuances, que les membres de la Commission décident de ne pas retenir le texte suggéré par la Haute

Corporation, mais de maintenir le texte qu'ils avaient établi initialement, quitte à y apporter quelques modifications pour suivre certaines remarques du Conseil d'Etat ;

- le Conseil d'Etat évoque le problème de l'imposition d'une amende administrative à un mineur et estime aléatoire d'envisager l'exécution d'une sanction administrative contre le mineur. Afin de régler ce problème, il propose d'ajouter à l'article 11<sup>ter</sup> un paragraphe 5 ayant la teneur suivante :  
« (5) Si l'usager des transports publics est un mineur d'âge, l'alinéa 2 du paragraphe 1<sup>er</sup> ne s'applique pas. Le ministre peut adopter la décision visée à l'article 7, paragraphe 1<sup>er</sup> selon la procédure y prévue. »  
En effet, l'article 7, paragraphe 1<sup>er</sup> donne au ministre le droit d'adopter une décision motivée interdisant l'accès aux moyens de transport public, en tout ou en partie pour une durée ne dépassant pas un an. Cette décision pourrait, selon les circonstances, être appliquée à l'encontre du mineur qui ne dispose pas de titre de transport valide.  
De l'avis des membres de la Commission, la proposition du Conseil d'Etat n'est pas à suivre. En effet, la minorité n'est pas une cause d'irresponsabilité. L'article 1310 du Code civil exprime ce principe de manière claire qu'encore indirecte. La jurisprudence a dégagé l'âge à partir duquel le mineur avait le discernement nécessaire pour être conscient des implications de ses actes à l'âge de fréquenter l'école, c'est-à-dire six ou sept ans. D'ailleurs, une condamnation à l'égard du mineur est exécutoire sur ses propres biens, sauf insuffisance où le patrimoine des parents est alors en cause. En outre, l'affirmation que le mineur d'âge n'a pas de patrimoine ou à tout le moins n'en a pas la capacité d'exercice est incorrecte. Il est en effet admis en doctrine et en jurisprudence que le mineur dispose d'un patrimoine propre sur lequel il peut seul accomplir les actes de la vie courante ;
- aux yeux du Conseil d'Etat, le montant de 150 euros peut paraître élevé, d'autant plus qu'il n'est pas distingué selon la gravité du fait. La Haute Corporation pourrait concevoir que le taux de l'amende soit fixé à un niveau inférieur à 150 euros ; elle admet pourtant qu'une modulation du taux de l'amende en fonction des distances parcourues ou à parcourir est difficile à mettre en pratique et pose problème au regard du principe de la prévisibilité de l'amende. Les membres de la commission parlementaire sont d'avis qu'il faut une amende suffisamment élevée pour prévenir la fraude dans ce domaine. 150 euros paraît adapté en l'occurrence alors qu'une amende trop dérisoire n'aura pas l'effet souhaité ;
- en ce qui concerne le recouvrement des amendes, le Conseil d'Etat estime que les opérateurs de transports publics n'ont pas qualité pour agir, alors que la sanction administrative est un acte de puissance publique et ne relève pas des rapports contractuels entre transporteur et voyageur. Il propose donc que le recouvrement des amendes soit opéré de manière centralisée par application du droit commun des amendes en matière administrative, tel que prévu à l'article 27 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat. Les responsables du Ministère ne sont pas d'accord avec cette proposition. De leur avis, il est administrativement inimaginable que le Ministère prenne en charge le recouvrement des amendes. En effet, les seuls CFL ont actuellement un service de 4 employés à temps plein pour le traitement des dossiers en question. Suite à ces explications, les membres de la Commission rejoignent l'avis des responsables du Ministère et décident d'ignorer la remarque du Conseil d'Etat ;
- l'article 11<sup>ter</sup> proposé par le Conseil d'Etat ne prévoit pas de règles spécifiques en cas de fraude ou d'usage de faux. Il faut savoir que les cas de figure visés au paragraphe 4, tel que proposé dans les amendements, sont susceptibles de constituer des faux au sens des articles 196 et suivants du Code pénal. Comme exposé ci-dessus, le cumul de sanctions administratives et pénales pose problème. Le Conseil d'Etat voit deux

solutions. Soit omettre toute référence au faux et s'en remettre à l'application du droit commun, soit prévoir une infraction particulière qui sera consacrée de préférence dans le Code pénal. En ce qui concerne le principe *non bis in idem* soulevé par le Conseil d'Etat, les membres de la commission parlementaire envisagent de supprimer le bout de phrase « *sans préjudice de poursuites pénales éventuelles* ». Ils décident cependant de réserver leur décision et d'éventuellement reformuler le paragraphe 4, afin d'opérer une nuance entre le fait de voyager sans ticket et celui de voyager avec un titre de transport falsifié ;

- suite à une question afférente, Monsieur le Ministre déclare ne pas savoir avec exactitude le montant annuel recouvert grâce aux amendes. En effet, comme discuté ci-dessus, le recouvrement n'est pas géré de manière centralisée. L'on sait cependant que quelque 5.000 dossiers sont gérés annuellement par les CFL. Si l'on estime qu'en moyenne, une amende permettra de recouvrer entre 25 et 30 euros, le montant recouvert par les CFL se situe donc entre 125 et 150.000 euros ;
- si ce chiffre de 5.000 dossiers peut paraître élevé, il faut cependant l'appréhender proportionnellement aux 25 millions de passagers qui empruntent les véhicules des CFL chaque année ;
- d'une manière générale, les contrôles sont moins fréquents dans les bus que dans les trains où ils ont lieu systématiquement. A cet égard, Monsieur le Ministre informe que le nombre de contrôles dans les bus sera prochainement augmenté, à la faveur d'un relèvement sensible du budget afférent.

\*

L'examen des articles du projet de loi sera poursuivi au cours d'une prochaine réunion.

**6. 6493 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**

**7. 6532 Projet de loi sur la participation de l'Etat luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur territoire allemand entre Igel et Igel-West**

Sur proposition de Monsieur le Président, les membres de la Commission décident d'examiner les projets de loi n°6493 et n°6532 au cours de la réunion qui aura lieu le 22 mai à 14h00.

**8. Présentation par Monsieur le Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures du deuxième plan d'action en matière de changement climatique**

Monsieur le Ministre délégué présente le nouveau plan d'action national en matière de protection du climat. Pour les détails exhaustifs de son exposé, il est prié de se référer aux deux documents joints en annexe du présent procès-verbal.

Le but de ce deuxième plan d'action est de réduire les émissions de gaz à effet de serre au Luxembourg de 20% jusqu'en 2020. Le plan d'action se base sur six mesures prioritaires :

- les énergies renouvelables ;
- l'efficacité énergétique ;
- la mobilité ;
- la restructuration du système d'impôts ;
- la mise en œuvre d'instruments financiers plus efficaces et plus justes d'un point de vue social ;
- l'amélioration de l'information et de la communication.

Elaboré en tant que mise en œuvre du plan national pour un développement durable et en considération des résultats du Partenariat pour l'environnement et le climat, ce deuxième plan d'action national prend en compte la transversalité de la thématique « protection du climat » et s'appuie sur les plans d'action nationaux existants pour l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables, actuellement en phase de révision, ainsi que sur le « paquet logement » et la stratégie globale pour une mobilité durable.

Les membres de la commission parlementaire conviennent de procéder à un échange de vues en la matière au cours d'une prochaine réunion.

Luxembourg, le 27 mai 2013

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden

# 2. Nationaler Aktionsplan Klimaschutz

22 Mai 2013

Aménagement & territoire  
Environnement  
Transports  
Travaux publics

Pour  
un développement  
durable



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures



## Einführung

Im Jahr 2006 hat Luxemburg seinen 1. Nationalen Aktionsplan Klimaschutz vorgelegt und damit wichtige Weichen für einen wirksameren nationalen Klimaschutz gestellt. Die nationalen Emissionen, die 2005 ihren absoluten Höhepunkt hatten, sind seither zurückgegangen. Sie liegen aber weiter über dem Kyoto-Budget für das Land und über den Zielwerten, die innerhalb der EU für die Jahre 2013 bis 2020 vereinbart worden sind. Die nationale Klimapolitik steht daher weiterhin vor großen Herausforderungen – dies umso mehr, als mit weiterem wirtschaftlichem und demografischem Wachstum zu rechnen ist und die bedrohliche weltweite Emissionsentwicklung zu raschen Reaktionen bis 2020 zwingt: Bis dahin muss der globale Emissionshöhepunkt überschritten und die Wende eingeleitet sein.

Im Regierungsprogramm 2009 hat die Regierung daher schon einige Schwerpunkte angekündigt, die neben die bereits bestehenden und z.T. ebenfalls neu zu bearbeitenden Pläne und Programme treten sollen, um die nationalen Anstrengungen zur Emissionsminderung zu forcieren. Neben der Erarbeitung einer Klimaanpassungsstrategie und dem Abschluss eines Klimapakts mit den Gemeinden galt dabei das Hauptaugenmerk von vorneherein der Erstellung eines Zweiten Nationalen Aktionsplans zur CO<sub>2</sub>-Minderung. Er steht im Mittelpunkt des aktiven Klimaschutzes und bezieht die Beiträge zur Emissionssenkung, die aus anderen Programmen und Beschlüssen stammen, mit ein – nicht zuletzt diejenigen aus dem Klimapakt mit den Gemeinden.

Seit 2006 haben sich nämlich die planerischen und programmatischen Rahmenbedingungen deutlich verändert. Klimaschutz ist immer stärker zu einer Querschnittsaufgabe geworden. Er ist in die Gesamtperspektive des Nachhaltigkeitsplans (PNDD) eingebunden, er schlägt sich in gesetzlichen Regelungen beispielsweise zum Wohnungsbau, zum Verkehr, zur Energiepolitik sowie in Maßnahmen anderer Bereiche nieder. Und er ist auch Gegenstand anderer Berichtspflichten und Planvorlagen, die den Zielen einer Drosselung des Energieverbrauchs und einer Absenkung der Emissionen dienen, so vor allem die Nationalen Aktionspläne zur Energieeffizienz und zur Förderung Erneuerbarer Energien. Diese sind z.T. parallel zum neuen Aktionsplan Klimaschutz zu überarbeiten. Im Laufe dieser Arbeitsprozesse kann es zu Änderungen in den internationalen Vorgaben, zu neuen Erkenntnissen bezüglich der technisch-wirtschaftlichen Potenziale und der politischen Handlungsspielräume kommen, die ihrerseits wiederum Anpassungen ermöglichen bzw. verlangen.

Der nationale Klimaschutz erschöpft sich daher nicht in der Vorlage des Zweiten Nationalen Aktionsplans. Er ist vielmehr ein dynamischer Prozess, in dem der hiermit vorgelegte neue Plan nicht mehr als einen Zwischenschritt und einen Teilaspekt verkörpert, zugleich aber auch klimarelevante Maßnahmen enthält, über die bereits in anderem Zusammenhang entschieden wurde. Immer wieder gilt es, neue Erkenntnisse zu berücksichtigen, ehrgeizigere Ziele zu setzen und weitergehende Maßnahmen vorzusehen, auch wenn gerade eine Planung zum Abschluss gekommen zu sein scheint. Die globalen Veränderungen und Krisen unserer Zeit verlangen uns auch eine neue Dynamik ab.

Wir werden uns alle gemeinsam – Politik wie Zivilgesellschaft – an diese neue Dynamik und die aus ihr folgenden Konsequenzen gewöhnen müssen. Die langfristige Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen, und dazu gehört vor allem die Begrenzung der durch den Treibhausgaseneffekt ausgelösten Erderwärmung, stellt eine zentrale Herausforderung für uns alle dar. Sie zwingt uns, immer komplexere Abwägungen vorzunehmen und unsere Entscheidungen fortlaufend daraufhin zu

überprüfen, ob sie das erreichen, was wir uns von ihnen erhoffen, ob sie nicht nur unseren kurzfristigen Bedürfnissen, sondern auch den Ansprüchen kommender Generationen gerecht werden. Wir wissen: Die Art, wie wir leben und wohnen, produzieren und konsumieren sowie unsere Mobilität organisieren, muss sich nach dem gegenwärtigen Kenntnisstand grundlegend ändern, wenn wir einen gefährlichen Klimawandel noch abwenden wollen. Wir wissen aber noch nicht, wie wir die notwendige Energiewende einleiten und die strukturellen Änderungen, die dafür notwendig werden, umsetzen können, ohne dass dies sich negativ auf andere Nachhaltigkeitsziele und auf unser Luxemburger Gesellschaftsmodell auswirkt.

Trotz langer Erfahrung mit wirtschaftlich-sozialen Konzertierungsprozessen in der Tripartite-Struktur stehen wir beim Nachhaltigkeitsmanagement vor einer neuen Herausforderung. Es gilt, auf einer sehr begrenzten Wissensbasis Entwicklung langfristig zu gestalten, dabei die Einhaltung der Umweltgrenzen zu gewährleisten und die Interessen künftiger Generationen „mitzudenken“, ohne kurzfristig Krisen heraufzubeschwören oder zu verstärken. Dazu müssen wir Neues ausprobieren.

Es reicht nämlich nicht aus, jetzt einzelne Maßnahmen zur Verminderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen zu beschließen, die kurzfristig unsere Emissionsbilanz verbessern. Sie sind zweifellos notwendig, helfen uns allein aber nicht dabei, überkommene Strukturen zukunftsfähig zu machen. Wir müssen uns von lieb gewordenen Gewohnheiten in Politik und Gesellschaft trennen und die strukturellen Voraussetzungen dafür schaffen, dass wir dem immer schnelleren globalen Wandel gewachsen sind und in diesem Rahmen auch einen unserer Verantwortung und unseren Möglichkeiten entsprechenden Beitrag zum Klimaschutz leisten können. Wir müssen die Strukturen für eine langfristige Wende schaffen: Infrastrukturen, Budgetstrukturen, Planungs- und Vollzugsstrukturen, Informations- und Kommunikationsstrukturen. Und wir müssen *jetzt* damit beginnen – die Nachhaltigkeitsherausforderungen lassen uns nicht beliebig viel Zeit.

Mit der Erarbeitung einer Nachhaltigkeitsstrategie, mit Aktionsplänen für Energieeffizienz und Erneuerbare Energien, einem Weißbuch zur Energiestrategie, mit dem *paquet logement*, mit den Arbeiten an räumlichen und sektoriellen Plänen und anderen Aktivitäten haben wir bereits wichtige Fortschritte erzielt. Von besonderer Bedeutung werden künftig Verbesserungen in der Governance werden. Dabei geht es nicht zuletzt darum, unsere Bürger stärker als dies bei den politischen Wahlen möglich ist, in den Planungs- und Willensbildungsprozess einzubeziehen, in dem über wichtige Weichenstellungen für die Zukunft unseres Landes diskutiert und verhandelt wird. Wir wollen von ihrem Wissen und von ihren Zukunftsvorstellungen profitieren, aber auch die gemeinsame Einsicht in Änderungsnotwendigkeiten und ihre Konsequenzen wecken. Erfolgreich werden wir die Nachhaltigkeitsprobleme mit ihren Zukunftschancen ohnehin nur bewältigen, wenn wir zu einem breiten gesellschaftlichen Konsens finden. Das setzt neue Plattformen und Kooperationsmechanismen im Sinne besserer Governance voraus. Die Grundlagen dafür können nur in einem offenen Diskurs zwischen Politik und Zivilgesellschaft gelegt werden.

Wir haben mit dem Partenariat für Umwelt und Klimaschutz, in dem die Regierung nicht nur mit Unternehmen und Gewerkschaften, sondern auch mit Umwelt- und Dritt-Welt-NGOs zusammenarbeitet, einen ersten Versuch in diese Richtung unternommen. Im Partenariat sind die strategischen Perspektiven für den Zweiten Nationalen Aktionsplan und einige der dahinter liegenden Grundsatzthemen erörtert und in Arbeitsgruppen instrumentell vertieft worden. Aus der gemeinsamen Arbeit, wenngleich nicht immer in vollem Konsens, sind wesentliche Teile dieses

Aktionsplans hervorgegangen; der Prozess ist in einem Synthesedokument und im paquet climat dokumentiert worden.

Einig waren wir uns im Partenariat darüber, dass die Klimakrise nur global überwunden werden kann, und das heißt, wenn alle Staaten in eine künftige Klimavereinbarung einbezogen werden. Auch Entwicklungs- und Schwellenländer müssen mitmachen – von den USA ganz zu schweigen. Aber – und auch das war Konsens im Partenariat: Luxemburg muss von seinem hohen Emissionssockel runter und sowohl in einer weltweiten Vereinbarung als auch im EU-Rahmen einen seiner Emissionsverantwortung und seinen Fähigkeiten entsprechenden Beitrag zum Klimaschutz übernehmen. Dabei sollen Maßnahmen, die im Inland zu endgültigen Emissionsminderungen führen, den Vorrang haben vor Maßnahmen, die nur zu einer Verlagerung der Emissionen führen und vor der Nutzung flexibler Mechanismen. Der Zweite Nationale Aktionsplan zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung ist ein weiterer Schritt auf diesem Wege – unsere gemeinsamen Anstrengungen werden aber weiter gehen müssen.

Die Erfahrungen mit dem Klimapartenariat haben uns bewogen, den partnerschaftlichen Austausch fortzusetzen und über eine institutionalisierte Form der Einbeziehung zivilgesellschaftlicher Gruppen und Interessen in die Prozesse zur Vorbereitung von Planungen und Entscheidungen von nachhaltigkeitspolitischer Bedeutung gemeinschaftlich nachzudenken. Auch insoweit werden wir den eingeschlagenen Weg fortsetzen, ohne damit an die politische Zuständigkeit und Verantwortung zu rühren. Ein Vorschlag zur Novellierung des Gesetzes vom 25. Juni 2004 über die Nachhaltigkeitsgremien mit dem Ziel der Schaffung einer nationalen Nachhaltigkeitskommission soll demnächst vorgelegt werden.

# I. Klimaherausforderung und Verpflichtungen

## 1. Der internationale Rahmen

Das Weltklima ist bedroht. Der Klimawandel gefährdet die natürlichen Lebensgrundlagen künftiger Generationen und ruft bereits jetzt hohe Schäden in aller Welt hervor. Dem Kampf gegen Klimaveränderungen gebührt daher höchste Priorität.

Die internationale Staatengemeinschaft hat mit der Unterzeichnung der Klimarahmenkonvention in Rio einen völkerrechtlich verbindlichen Rahmen für den Umgang mit dieser Herausforderung geschaffen – dies ist nunmehr fast 20 Jahre her. Im Kyoto-Protokoll sind wichtige erste Schritte zur Konkretisierung verbindlicher Reduktionsziele für wichtige Treibhausgasemissionen zumindest für viele Industrieländer vereinbart worden – auch das liegt mittlerweile mehr als 15 Jahre zurück. Seither sind die Versuche, zu einem neuen und weiter reichenden globalen Abkommen mit dezidierten Vorgaben zu gelangen, weitgehend im Sande verlaufen.

Dabei hat sich in diesen 15 bis 20 Jahren die Gewissheit der Wissenschaftler verstärkt, dass die bisherigen Bemühungen völlig unzureichend sind und wir auf eine dramatische Erderwärmung mit unabsehbaren Folgen zusteuern. Es bleibt nur noch ein schmales Zeitfenster, um diese Entwicklung umzukehren und mit Hilfe von Innovation und echter Einsparung und vor allem mit dem Ausstieg aus der fossilen Energie die Klimafolgen auf ein noch erträgliches Maß zu begrenzen. Dieses gerade noch verträgliche Maß wird gegenwärtig mit einer Erwärmung von nicht mehr als 2 Grad Celsius gegenüber der vorindustriellen Periode gleichgesetzt. Nach langen Bemühungen ist dieses Ziel auf dem Klimagipfel in Cancun im Dezember 2010 zumindest in die UNO-Vereinbarungen aufgenommen worden. National haben wir uns auf dieses Ziel bereits in der Regierungserklärung von 2009 festgelegt. Es ist für uns die wichtigste Orientierungsmarke für unsere Klimaschutzanstrengungen.

Wissenschaftliche Abschätzungen (z.B. WBGU Deutschland) kommen inzwischen zu dem Ergebnis, dass das 2-Grad-Ziel mit einer mittleren Wahrscheinlichkeit nur noch realisiert werden kann, wenn innerhalb der kommenden 40 Jahre bis 2050 weltweit insgesamt nicht mehr als 750 Mrd. t CO<sub>2</sub>e emittiert werden. Gegenwärtig liegen die Jahresemissionen nach den neuesten IEA-Angaben aber bei über 30 Mrd. t CO<sub>2</sub>e. Ohne deutliche Senkungen würde das Globalbudget also nur noch für rund 25 Jahre reichen. Um den ärmeren Ländern überhaupt noch eine Entwicklungsperspektive zu eröffnen, müssten die Industrieländer ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen daher schon bis 2020 halbieren, wobei mindestens 35 % der Reduktion im eigenen Land und der Rest in Kooperation mit Entwicklungsländern stattfinden könnte. Und auch das IPCC sieht das 2-Grad-Ziel nur als erreichbar an, wenn der Höchststand der weltweiten Treibhausgasemissionen spätestens 2020 erreicht ist und die Emissionen global bis zum Jahr 2050 um mindestens 50% gegenüber dem Jahr 1990 gesenkt und danach weiter zurückgeführt werden. Dies hätte zur Folge, dass die Industrieländer ihre Emissionen bis 2050 drastisch um 80-95% vermindern müssen. Legt man die aktuellen Bevölkerungsvorausschätzungen zugrunde, müssten dann die weltweiten durchschnittlichen Treibhausgasemissionen pro Kopf und Jahr auf ungefähr 2 t CO<sub>2</sub>e gesenkt werden.

Diesen Notwendigkeiten und Perspektiven zum Trotz haben sich die weltweiten Entwicklungen weiter verschlechtert:

- Der Energieverbrauch und die von ihm ausgehenden Treibhausgasemissionen sind weiter angestiegen. Die Zuwachsrate der Treibhausgas-Emissionen ist in den vergangenen 10 Jahren

sogar größer als in den pessimistischsten Zukunftsszenarien des Klimarates der Vereinten Nationen in den neunziger Jahren unterstellt; sie wuchsen mehr als drei Mal so stark wie in den 1990er Jahren. Sie nehmen auch pro Kopf zu, obgleich sie deutlich reduziert werden müssten.

- Das Abkoppeln unseres Wohlstands von der fossilen Energie ist nach wie vor nicht gelungen.
- Effizienzgewinne werden nicht in absolute Verbrauchs- und Emissionsminderungen umgesetzt, sondern vom Mengenwachstum aufgefressen.
- Fukushima mahnt uns, dass die Atomenergie keineswegs die ideale, billige und sichere Alternative ist.
- Der Ausbau erneuerbarer Energien macht weltweit viel zu geringe Fortschritte.
- Es zeigt sich immer mehr, dass auch nicht jede Form und jedes Ausmaß der regenerativen Energieerzeugung mit den Nachhaltigkeitsanforderungen vereinbar ist.

Trotz der im Dezember 2012 vereinbarten Fortführung des Kyoto-Protokolls - mit geringerer Beteiligung als in der 1. Verpflichtungsperiode – ist ein internationaler Durchbruch für ein neues Klimaschutzabkommen noch nicht in Sicht. Dabei brauchen wir dringend eine Vereinbarung, und zwar mit globaler Beteiligung, wie es die Klimarahmenkonvention vorsieht. Sie postuliert in Art. 3 u.a. die gemeinsame, aber unterschiedliche und den jeweiligen Fähigkeiten entsprechende Verantwortung von Industrie- und Entwicklungsländern für das Klimasystem zum Wohl heutiger und künftiger Generationen. Dabei sollen die entwickelten Länder bei der Bekämpfung der Klimaänderungen und ihrer nachteiligen Auswirkungen die Führung übernehmen. Auch fordert die Klimarahmenkonvention die Beachtung des Vorsorgegrundsatzes (Art. 3 Abs. 3) und räumt jedem Staat das Recht auf „sustainable development“ ein (Art. 3 Abs. 4).

Luxemburg ist in diesem Sinne weiterhin bereit, in den Verhandlungsprozessen eine Führungsrolle zu übernehmen und an einer gerechten Lastenverteilung mitzuwirken. Wie bisher sehen wir uns im Rahmen der EU und aller Industriestaaten in einer besonderen Verantwortung für den Schutz des Weltklimas und dafür, dass der notwendige Schutz nicht den Nachholbedarf an wirtschaftlicher Entwicklung in den armen Ländern unmöglich macht. Wir sind in der Gruppe der Industrieländer und der EU allein aber nicht in der Lage, das Problem zu meistern. Die heute in der Atmosphäre befindlichen Treibhausgase stammen zwar zu deutlich mehr als der Hälfte aus den Industrieländern. Aber bei den Emissionen, die neu hinzukommen, liegt der Anteil der Entwicklungsländer bereits jetzt bei 60% und wird bis zum Jahr 2030 auf knapp 70% steigen. Wenn wir gemeinsam das 2-Grad-Ziel einhalten wollen, muss es also einen verbindlichen Rahmen für alle Staaten geben – unabhängig davon, wie die Lastverteilung dafür im Einzelnen aussehen kann bzw. soll.

Bisher haben aber nur die EU und Australien, sieht man von Ländern wie Norwegen und der Schweiz einmal ab, eine verbindliche und quantifizierte Vorgabe für die Zeit bis 2020 formuliert: Im Fall eines internationalen Übereinkommens, wenn andere Industrieländer vergleichbare Anstrengungen unternehmen und große Schwellenländer angemessene Beiträge leisten, will die EU 30 %, ansonsten nach gegenwärtiger Vertragslage 20 % der Emissionen des Jahres 1990 einsparen. Luxemburg hat sowohl diese verbindliche Vorgabe unterstützt als sich auch bereit erklärt, jeweils hohe, seiner Verantwortung und seinen wirtschaftlichen Möglichkeiten entsprechende Lastenanteile bei der Gesamtaufteilung auf die Mitgliedstaaten zu übernehmen. Dies ist ein mittelfristiger Schritt, dem recht bald weitere international abgestimmte folgen müssen.

Die Einigkeit der Europäer beim Klimaschutz war und ist nämlich der Schlüssel zum Erfolg im internationalen Klimaschutz und im Werben für ein Globalabkommen. Deshalb bedauern wir zutiefst,

dass es im Rat der europäischen Umweltminister noch immer nicht zu einer gemeinsamen Schlussfolgerung mit einem klaren Bekenntnis zu der „Roadmap 2050“ der Kommission kam, die auch Luxemburg unterstützt. In ihrer „Roadmap“ schlägt die Kommission sogenannte „Meilensteine“ vor, die zwar noch keine verbindlichen Minderungsziele vorgeben, aber sukzessiv bis zum Erreichen des Langfristziels im Jahre 2050 umgesetzt werden sollen. Sie sieht alle zehn Jahre bis 2050 eine Minderung um weitere 20 Prozentpunkte im Vergleich zu 1990 vor.

## *2. Die nationalen Aufgaben*

Luxemburg bekennt sich zum Geist und zum Auftrag der Klimarahmenkonvention, die den entwickelten Industrieländern eine besondere Verantwortung und den Führungsauftrag beim Schutz des Klimasystems übertragen hat. Für diesen Auftrag hat die Klimarahmenkonvention eine klare Perspektive entwickelt, die auch im Kyoto-Protokoll ihren Niederschlag gefunden hat. Allerdings ist es bis heute nicht gelungen, aus dieser Perspektive konkrete und sanktionsbewährte Handlungspflichten abzuleiten – sieht man einmal von den quantifizierten Selbstverpflichtungen einiger Staaten zur Emissionsminderung ab. Luxemburg gehört zu den Staaten, die im Kyoto-Protokoll unter den dort genannten Voraussetzungen und Rahmenbedingungen eine derartige Selbstverpflichtung übernommen haben.

### *2.1 Die Vorgaben der 1. Kyoto-Periode*

Im Jahr 2012 endete die 1. Verpflichtungsperiode des Kyoto-Protokolls. Bis dahin galten für Luxemburg jene Regelungen, die in Kyoto allgemein vereinbart und dann im EU-Burden-Sharing für die einzelnen Mitgliedstaaten in einem internen Verhandlungsprozess festgesetzt wurden. Seiner internationalen Verantwortung bewusst hat Luxemburg im Kyoto-Protokoll als Annex B-Land – so wie alle EU-Mitgliedstaaten - die Verpflichtung unterzeichnet, die registrierten und zugerechneten Klimagasemissionen bis 2012 auf 92% der 1990er Werte zu begrenzen, bei Bedarf unter Einbeziehung flexibler Mechanismen.

Im EU-Verbund, der von der im Kyoto-Protokoll geschaffenen Möglichkeit einer „Bubble“ Gebrauch gemacht hat, hat Luxemburg dann in den internen Verhandlungen (Burden Sharing Agreement) eine Vorreiterrolle übernommen und einer Begrenzung auf 72% der Emissionen des Jahres 1990 zugestimmt. Das Land verfügt dadurch über ein eigenes Kontingent an Emissionsrechten in Höhe von 9,48 Mio. t CO<sub>2</sub>e pro Jahr bzw. von 47,40 Mio. t CO<sub>2</sub>e für die Gesamtperiode von 2008 bis 2012. Diese und alle weiteren nachstehend aufgeführten Mengenangaben zu den Emissionen beziehen sich auf die klimarelevanten Gase des Kyoto-Protokolls (CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O und fluorierte Treibhausgase), nicht aber auf Treibhausgase, aus Landnutzung, Landnutzungsänderungen, Forstwirtschaft (LULUCF in Englisch), sowie internationaler Flug- und Schiffsverkehr.

Selbst nach den Emissionsminderungen, die sich in den letzten Jahren trotz eines im internationalen Vergleich überdurchschnittlichen Wachstums bei der Bevölkerung und beim BIP einstellten, wird das Emissionsbudget nicht ausreichen, um die nationalen Emissionen in der Kyoto-Periode abzudecken. Die Differenz zwischen Ist-Emissionen und AAU-Budget muss durch Zukauf von internationalen Rechten auf dem Markt gedeckt werden. Dies sieht das Kyoto-Protokoll so vor, und es enthält auch keine verbindliche quantitative Begrenzung für die Nutzung flexibler Mechanismen. Zwar wird das mit ihnen ausgleichende Defizit deutlich hinter den im zweiten nationalen Allokationsplan (Juli 2006) eingeplanten 23,65 Millionen Tonnen für die Periode 2008-2012 zurückbleiben. Und somit konnten die damals auf rund 500 Millionen € veranschlagten Ausgaben dementsprechend auch

erheblich reduziert werden. So hat Luxemburg bisher rund 150 Millionen € kontraktiert, von denen aber bisher erst rund 100 Millionen € ausbezahlt werden mussten. Bisher beteiligt sich Luxemburg an 5 „Carbon Funds“ internationaler Finanzinstitute, hat 8 CDM-Transaktionen getätigt und schloss 2 „Green Investment Schemes“ (Estland, Litauen) ab.

Auch mit Hilfe neuer Maßnahmen im Zweiten Nationalen Aktionsplan werden wir ohne diese flexiblen Mechanismen nicht auskommen, zumal die Wirkungen neuer Maßnahmen nicht so kurzfristig eintreten können.

Zukäufe durch flexible Mechanismen sollten erst nach Abschätzung der nationalen Bilanz-Potenziale, der Bestimmung ihrer effektiven CO<sub>2</sub>-Minderung und ihrer Realisierbarkeit im Bilanzzeitraum in Höhe der dann erwartungsgemäß nicht abgedeckten Budgetdefizite unter Beachtung der Notwendigkeit des rechtzeitigen Zugriffs auf flexible Mechanismen und der Beschaffungskosten vorgenommen werden.

Über die dabei anzuwendenden Kriterien gibt es unterschiedliche Auffassungen. Im Partenariat für Umwelt und Klimaschutz haben wir darüber einen Diskurs begonnen.

## 2.2 *Der neue Rahmen der EU von 2013 bis 2020*

Auf dem langen Weg bis 2050, auf dem insgesamt wesentlich stärkere Emissionsminderungen erreicht werden müssen, hält die EU bisher an dem Zwischenziel fest, bis 2020 die EU-Gesamtemissionen 20% unter das Niveau des Jahres 1990 zu drücken. Um dieses Ziel zu erreichen, hat die EU für den Bereich der großen Energie- und Industrieanlagen, die im ETS (Emissionshandelssystem der EU) zusammengefasst sind, und für die übrigen Emissionssektoren nach 2013 unterschiedliche Spielregeln erlassen:

- ▶ Die Anlagen des *Emissionshandelssektors* werden ab 2013 *EU-weit einheitlich* behandelt und nach den gleichen Kriterien mit Emissionszuteilungen ausgestattet – keine 27 nationalen Allokationspläne mehr, sondern ein harmonisiertes europäisches Instrument! Das Emissionsbudget wird für alle diese Anlagen insgesamt im Jahr *2020 um 21% unter dem des Jahres 2005 liegen*. In diesem Rahmen können sich auch die Luxemburger ETS-Anlagen in Konkurrenz zu den Unternehmen in anderen Ländern entwickeln.
- ▶ Demgegenüber müssen die *übrigen Sektoren* (Verkehr, Haushalte, Gewerbe, Dienstleistungen und Landwirtschaft) bis 2020 ihre Emissionen EU-weit um 10% gegenüber 2005 mindern. Dafür sind die Mitgliedstaaten selbst verantwortlich. Allerdings werden die Emissionsminderungen ganz unterschiedlich auf die einzelnen Mitgliedstaaten aufgeteilt, die dann für die Umsetzung der Minderung selbst verantwortlich sind. Die europäische Kommission hat für dieses Effort Sharing als Hauptkriterium das Bruttoinlandprodukt – also nicht die jeweiligen Reduktionspotenziale, sondern ein wirtschaftliches Leistungsmaß – als Basis genommen, um die nationalen Beiträge festzulegen. Es gibt Länder (praktisch alle neuen Mitgliedsländer, aber auch Portugal), deren Emissionen nach dem Verteilungsschlüssel sogar noch weiter zunehmen dürfen. Das Maximum gilt für Bulgarien mit + 20 %. Auf der anderen Seite gilt die höchste Emissionsreduktion für Dänemark und Irland und eben erneut – wie in der Kyoto-Periode - für Luxemburg. Mit -20 % im Vergleich zu 2005 wird Luxemburg auch in der ersten Phase der Nach-Kyoto-Periode die stärkste Minderung aller nationalen Emissionsbudgets zu verzeichnen haben. Und wir werden – wenn es denn zu einer international breiteren

Vereinbarung kommt – sicherlich einen noch größeren Beitrag im Rahmen unserer internationalen Verantwortung und unserer Fähigkeiten übernehmen müssen.

Nach den neuen EU-Regeln darf Luxemburg 2013 nicht mehr emittieren als im Durchschnitt der Jahre 2008 bis 2010, einem Zeitraum, der erheblich von der Wirtschaftskrise beeinflusst war. Dieser provisorische Ausgangswert (noch nicht berücksichtigt sind weitere Änderungen welche sich aus Artikel 10 der Entscheidung Nr.406/2009/EG über die Anstrengungen der Mitgliedstaaten zur Reduktion ihrer Treibhausgasemissionen mit Blick auf die Erfüllung der Verpflichtungen der Gemeinschaft zur Reduktion der Treibhausgasemissionen bis 2020 ergeben) beträgt 9,74 Mio. t CO<sub>2</sub>e. In den Folgejahren müssen die Emissionen dann linear gemindert werden, bis 2020 das Ziel-Niveau von 8,32 Mio. t CO<sub>2</sub>e erreicht ist.

Somit werden wir nach den gegenwärtig vorliegenden Zahlen in unserem nationalen Budget für alle Emissionen, die nicht aus dem Emissionshandelssektor stammen, in den Jahren von 2013 bis 2020 über folgende Zuteilungen verfügen können (Angaben in Mio. t CO<sub>2</sub>e):

|                             | 2005                       | 2008 | 2009 | 2010 | 2013        | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020        |
|-----------------------------|----------------------------|------|------|------|-------------|------|------|------|------|------|------|-------------|
| <b>Emissionen Nicht-ETS</b> | <b>10,41</b>               | 9,99 | 9,37 | 9,86 |             |      |      |      |      |      |      |             |
|                             | <br>$\bar{\emptyset} 9,74$ |      |      |      |             |      |      |      |      |      |      |             |
| <b>Emissions-Budget</b>     |                            |      |      |      | <b>9,74</b> | 9,54 | 9,33 | 9,13 | 8,93 | 8,73 | 8,53 | <b>8,32</b> |

Die Zuteilungsrechte können zeitlich in gewissen Grenzen flexibel in Anspruch genommen werden. Auch kann die Gesamtmenge um **4%** der Nicht-ETS-Emissionen des Jahres 2005 durch CER und ERU aufgestockt werden, also um etwas mehr als 0,38 Mio. t CO<sub>2</sub>e pro Jahr. Darüber hinaus ist man bei höheren eigenen Defiziten darauf angewiesen, dass andere Staaten ihre Aufstockungsoptionen und jährlichen Emissionszuweisungen nicht selbst nutzen und daher verkaufen wollen.

- Vorgaben für die Energieeffizienz und für den Einsatz Erneuerbarer Energien kommen hinzu. Zum einen soll Luxemburg den Anteil Erneuerbarer Energie am Endenergieverbrauch von 0,9 % in 2005 auf 11 % in 2020 erhöhen und dabei bis 2020 den Anteil von alternativen Kraftstoffen, vor allem Agrokraftstoffen am Benzin- und Dieselmotorkraftstoffverbrauch auf 10 % steigern. Zu bemerken sei hier, dass die Europäische Kommission im Oktober 2012 einen Richtlinienvorschlag vorgelegt hat, durch den die globalen Landnutzungsänderungen für die Herstellung von Biokraftstoffen begrenzt und die Klimaverträglichkeit der in der EU verwendeten Biokraftstoffe verbessert werden sollen. Dieser Vorschlag sieht unter anderem vor, die Einbeziehung der aus Nahrungsmittelpflanzen gewonnenen Biokraftstoffe bei der Erreichung des in der Richtlinie über erneuerbare Energien vorgesehenen Anteils der erneuerbaren Energien von 10 % auf 5 % zu begrenzen. Einige Mitgliedsstaaten, darunter Luxemburg, haben sich für ein Einbeziehen der sogenannten ILUC-Faktoren in die Berechnungen zu den Emissionsbilanzen der Biokraftstoffe ausgesprochen. Zum anderen soll zur Umsetzung der EU-Richtlinie 2006/32/EG über Endenergieeffizienz und



Energiedienstleistungen die Effizienz der Endenergienutzung gesteigert werden. Dafür wurde im NEEAP ein nationaler Energieeinsparrichtwert von 9 % festgelegt, der in der Periode 2008 bis 2016 unter Einbezug von älteren Maßnahmen aus den Jahren von 1995 bis 2007, neueren Maßnahmen ab 2008 und geplanten Maßnahmen erreicht werden muss. Durch die im Jahre 2012 beschlossene Energieeffizienzrichtlinie sind neue bindende Maßnahmen für die Mitgliedstaaten festgelegt worden, die hauptsächlich den Bereich der öffentlichen Gebäude betreffen und die Einführung einer Einsparverpflichtung vorsehen. Die Umsetzung dieser Richtlinie wird wesentliche Veränderungen mit sich bringen und neben einer Verbesserung der Energieeffizienz auch eine Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen zur Folge haben. Grundsätzlich unterstützen alle Verbesserungen der Energieeffizienz und des höheren Einsatzes erneuerbarer Energien unsere Klimaschutzanstrengungen. Nach den bisher vorliegenden Potenzialstudien werden sie bis 2020 allerdings nur einen relativ geringen Beitrag zur Entlastung der Emissionsbilanz bringen.

Das also ist der Rahmen, in dem wir nach gegenwärtigem Stand klimapolitisch agieren müssen. Sobald in der EU aufgrund weltweiter Absprachen neue Entscheidungen - zum Beispiel hin zum 30 %-Ziel oder zu längerfristigen Minderungsvorgaben im Sinne der Roadmap - getroffen werden, müssen und werden wir den dann neu auszuhandelnden nationalen Minderungsverpflichtungen im Sinne der „gemeinsamen, aber unterschiedlichen Verantwortung“ Rechnung tragen. Wir müssen uns hier auf einen dynamischen Prozess einstellen, in dem die nationalen Emissionsbudgets zunehmend verknappt werden und die CO<sub>2</sub>-Preise ansteigen.

## II. Nationale Klimaschutzstrategie

Die allgemeine Richtschnur für unsere Klimaschutzpolitik ist im Qualitätsziel 7 des PNDD wie folgt formuliert: „Begrenzung der Wirkungen von Klimaveränderungen und ihrer Kosten für Gesellschaft und Umwelt“. In diesem Sinne werden wir unseren nationalen Beitrag zur Begrenzung des Klimawandels auf 2 Grad Celsius leisten. Nur bei Einhaltung des 2-Grad-Zieles kann davon ausgegangen werden, dass die Klimaveränderungen ohne unumkehrbare Konsequenzen für die Lebens- und Entfaltungsmöglichkeiten künftiger Generationen bleiben und die bereits jetzt deutlich spürbaren Beeinträchtigungen und Kosten in engen Grenzen gehalten werden.

Mit der Anerkennung des 2-Grad-Zieles in der Regierungserklärung 2009 und der Erarbeitung eines Nachhaltigkeitsplanes hat Luxemburg die Voraussetzungen für einen verantwortlichen nationalen Beitrag im Rahmen einer internationalen Klimaschutzstrategie weiter verbessert. Es hat seine Klimapolitik über die mittelfristige Planung bis 2020 hinaus in eine Langfristperspektive bis 2050 eingebunden. In dieser Perspektive wird es unerlässlich sein, sich so schnell wie möglich von der fossilen Energie zu verabschieden. Damit werden weit reichende Konsequenzen und strukturelle Anpassungen verbunden sein.

In dieser Perspektive gilt es auch, die bisherigen nationalen Bemühungen, die vor rund 7 Jahren in den ersten nationalen Aktionsplan Luxemburgs gemündet sind, weiter zu führen. Seither haben wir national auf dieser Grundlage zwar einiges bewegt und Fortschritte erzielt. In den vergangenen 7 Jahren hat sich aber auch gezeigt, dass die klimapolitischen Herausforderungen weiter gewachsen sind und wesentlich größere Anstrengungen von uns allen verlangen werden. Um unsere eigenen Zukunftschancen zu verbessern und die natürlichen Lebensgrundlagen unserer Enkel und Urenkel zu schützen, müssen wir Strategie, Strukturen und Instrumente weiter entwickeln.

Klimaschutz ist nicht nur Pflicht und Anstrengung. Klimaschutz eröffnet auch neue Chancen und Zukunftsperspektiven: Er kann Motor für die Modernisierung der Wirtschaft, für direkte Investitionen und Innovationen in Bereichen mit hohem Wachstums- und Arbeitsplatzpotential sein und eine höhere Energieversorgungssicherheit schaffen.

Der vorgelegte Aktionsplan zielt auf effizienten Klimaschutz ab. Wir ergreifen Maßnahmen, die eine möglichst große Kosteneffizienz aufweisen und eine günstige CO<sub>2</sub>-Bilanz, und damit die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen nicht beeinträchtigen und die Verbraucher nicht überfordern.

Um unseren Verpflichtungen nachzukommen, um die Chancen von Strukturwandel und Innovation zu nutzen und dadurch die Wirkungen des Klimawandels und dessen Kosten in Grenzen zu halten, werden wir konsequent den Weg gehen, der im PNDD vorgezeichnet ist und in internationalen Verpflichtungen qualitativ und quantitativ konkretisiert ist. Wir müssen unsere Ausgangssituation, die nationalen Entwicklungstendenzen und die Potenziale zur Emissionssenkung und zum Ausgleich unserer Klimabilanz nüchtern analysieren.

### **1. Ausgangsdaten und Erwartungen**

*Der langjährige Emissionsanstieg wurde gestoppt*

Mit einiger Erleichterung stellen wir fest: Die Emissionen pro Einwohner – ohne LULUCF und internationaler Luftfahrt – konnten in den letzten 20 Jahren erheblich reduziert werden: Beliefen sie

sich 1990 noch auf fast 34 Tonnen, so waren sie im Jahre 2011 auf rd. 23 Tonnen pro Einwohner gesunken, eine Verminderung um rund 31%. Dies ist insofern bemerkenswert, als Luxemburg in diesen Jahren das demografisch und wirtschaftlich am stärksten wachsende EU-Land war. Die Zahlen bieten aber keinen Anlass, sich zufrieden zurück zu lehnen. Sie sind nämlich nach wie vor die höchsten in der EU – Verpflichtung genug, sie weiter zu senken.

Immerhin: Im Vergleich zum Jahr 2006, als der 1. Aktionsplan aufgestellt wurde, haben sich die Treibhausgas-Emissionen – ohne LULUCF und internationaler Luftfahrt – in Luxemburg deutlich verringert. Sie liegen im Jahr 2011 voraussichtlich um 8,1% (2009 waren es -11,2%) unter den Emissionen im Kyoto- Referenzjahr 1990 (Assigned Amount gemäß UNFCCC: 13,17 Millionen Tonnen im Jahre 1990).

Das seit 1998 anhaltende Emissionswachstum, das im Jahre 2005 mit rd. 13,1 Mio. t CO<sub>2</sub> den absoluten Höchststand nach 1993 erreichte, wurde also vorerst gestoppt. Ab 2005 sind die Emissionen zurückgegangen: 2006 wurden 12,95 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> emittiert, 2007 12,36 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>, 2008 12,19 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>, 2009 11,69 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>, 2010 12,25 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>, und für 2011 liegen wir jetzt bei 12,10 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>. Das sind eine Million Tonnen weniger als 2005. Allerdings beobachten wir mit dem Rückgang der wirtschaftlichen Krise auch einen Wiederanstieg der Emissionen. Dies ist ein erstes Warnzeichen. Solche Veränderungen bzw. Schwankungen können auf einige Besonderheiten Luxemburgs hinweisen. Sie sind nämlich nicht nur durch den Transportsektor bedingt, sondern auch durch die Dominanz einzelner Anlagen. So hat z.B. allein die Gas-Dampf-Turbine der TWINerg im Jahr 2010 rund 200.000 t CO<sub>2</sub> mehr ausgestoßen als 2008. Die Veränderungen haben also nichts mit weniger Energieeffizienz oder mit der Unzulänglichkeit nationaler Maßnahmen zu tun, sie sind rein produktionsbedingt – in den Jahren 2008 und 2011 gab es mehrere Monate Stillstand.

Dies macht deutlich, dass die registrierten Verringerungen im Emissionsvolumen keineswegs endgültig sein müssen. Die Entwicklung der letzten Jahre ist nicht allein auf politische Maßnahmen des 1. Aktionsplans und der Folgebeschlüsse und auch nicht auf endgültige strukturelle Anpassungsprozesse zurückführbar. Wir müssen in unserer Wertung der Tatsache Rechnung tragen, dass wir in dieser Zeit eine starke wirtschaftliche Krise durchlaufen haben. Aber: Auch darauf allein lassen sich die nationalen Verbesserungen nicht zurückführen: Die Gesamtemissionen sind nämlich bereits seit 2005 rückläufig, obgleich seinerzeit das BIP und die Industrieproduktion noch stiegen. Auch der vom allgemeinen internationalen Trend geprägte technische Fortschritt kann allein nicht für die positive nationale Entwicklung verantwortlich sein: Schließlich ist in Luxemburg im Vergleich zu den meisten anderen Ländern die Bevölkerung durchgehend stärker gewachsen, um mehr als 36% seit 1990.

Mit Sicherheit sind also verschiedene sich überlagernde Faktoren für die Emissionsrückgänge in Luxemburg verantwortlich. Welche Minderungen auf die Maßnahmen des Aktionsplans zurückzuführen sind, lässt sich nur sehr grob abschätzen. Das Ergebnis einer Zwischenbilanz: Der größere Teil der feststellbaren Emissionsminderungen dürfte externen Faktoren wie den Ölpreisen, der Wirtschaftslage, dem technischen Fortschritt und den Entwicklungen im Ausland geschuldet sein. Unabhängig davon kann man nach den vorliegenden Berechnungen bzw. Szenarien etwa davon ausgehen, dass in den Jahren 2008 und 2009 jeweils rd. 0,35 Millionen Tonnen CO<sub>2e</sub> weniger angefallen sind als ohne Aktionsplan. Rechnet man die Beiträge der Biotreibstoffbeimischung, die auf einer EU-Verordnung beruhen, hinzu, so sind es knapp 0,5 Mio. t CO<sub>2e</sub>. Von 2008 bis 2012 wird das rechnerisch insgesamt zu einer Minderung von rd. 2,5 Mio. t führen.

Für die 1. Kyoto-Periode hat sich durch diese Entwicklung das Defizit in unserer Klimabilanz deutlich verringert. Das heißt auch: Wir brauchen weniger flexible Mechanismen als bisher gedacht und eingeplant. Aber: die Emissionen liegen weiterhin über dem zugeteilten AAU-Budget (rd. 9,5 Mio. t CO<sub>2e</sub>) des Landes für die Kyoto-Periode, das eine Verringerungspflicht um 28 % gegenüber 1990 widerspiegelt. Zur Erfüllung der Kyoto-Verpflichtungen haben wir also bis 2012 auf die Nutzung flexibler Mechanismen zurückgreifen müssen. Daran haben auch die bereits im Verlauf der Vorarbeiten zum 2. Aktionsplan neu initiierten Maßnahmen nichts ändern können. Im 2. Aktionsplan ist der Blick konsequent auf die Jahre 2013 bis 2020 gerichtet worden.

Und für diese Phase sieht die Perspektive etwas günstiger aus. Was für diese nächste Planungsperiode von Bedeutung ist: Auch die Emissionen der Nicht-ETS-Bereiche sind in den letzten Jahren gesunken, und zwar um 450.000 t im Jahr 2011 im Vergleich zu 2005, und das trotz weiteren Bevölkerungswachstums und bei gestiegenem BIP.

#### *Weitere Entwicklung – Prognosen*

So wertvoll die Verringerungen der Emissionen sind, sie sind keine Garantie für weitere künftige Minderungen – im Gegenteil: Wir müssen von einem Wiederanstieg ausgehen, wenn wir unsere Klimaschutzbemühungen nicht verstärken. Bei der Frage, wie sich die nationalen Treibhausgasemissionen im Allgemeinen und diejenigen, die nicht aus dem Emissionshandelssektor stammen, im Besonderen bis 2020 entwickeln werden, stoßen wir an echte Erkenntnisgrenzen. Die ohnehin für eine so kleine und so offene Volkswirtschaft wie Luxemburg bestehenden Prognoseprobleme haben sich angesichts der noch andauernden Phase wirtschaftlicher Einbrüche und Unsicherheiten zusätzlich verstärkt. Die früheren Prognosen haben die Emissionsentwicklung in Luxemburg deutlich überschätzt. Unter dem Eindruck aktueller, aber auch krisenabhängiger Zahlen können neue Prognosen eher zu einer Unterschätzung führen. Welche Spuren die Wirtschafts- und Finanzkrise strukturell hinterlassen wird und ob es dadurch zu einem Niveaueffekt im Emissionssockel kommt, lässt sich z.Z. ähnlich schwer abschätzen wie die weitere Entwicklung im Treibstoffexport, der sich 2007 und 2009 jeweils im Vergleich zum Vorjahr verringert, aber im Folgejahr bereits wieder leicht erholt hat.

Dennoch: Um eine grobe Abschätzung der Luxemburger Emissionsentwicklung kommt man nicht herum, wenn man im Rahmen der nationalen Klimastrategie die künftigen Potenziale und Minderungsmöglichkeiten beim CO<sub>2</sub> für den neuen Aktionsplan abstecken will. Die allgemeine Entwicklung in den kommenden Jahren prägt die klimapolitischen Spielräume in der Post-Kyoto-Phase entscheidend mit.

Laut neuesten Prognosen wird für die Jahre 2010 bis 2020 im Szenario ohne neue Maßnahmen mit einem nationalen Emissionsanstieg um rd. 0,6 Mio. t CO<sub>2e</sub> gerechnet – ohne LULUCF und internationaler Luftfahrt. An dem Gesamt-Plus ist der Verkehrsbereich mit rd. 0,7 Mio. t CO<sub>2e</sub>, der Energie- und Industriesektor mit rd. 0,1 beteiligt, während im Haushaltssektor mit einem Rückgang um rund 0,2 Mio. t CO<sub>2e</sub> gerechnet wird. Des Weiteren wird davon ausgegangen, dass die übrigen Emissionssektoren weitgehend konstant bleiben. Allerdings sind seinerzeit die Minderungen durch die nach gegenwärtigem europäischem Recht verbindliche Erhöhung des Agrokraftstoffeinsatzes auf 10 % noch nicht berücksichtigt. Kalkuliert man sie zusätzlich, so wird die Emissionserhöhung bis 2020 nur noch etwa 0,2 Mio. t CO<sub>2e</sub> betragen. In den Berechnungen zum NEEAP 2 geht man zudem davon aus, dass die für den NEEAP 1 angestellten und im Klimaschutzbericht verwendeten Berechnungen

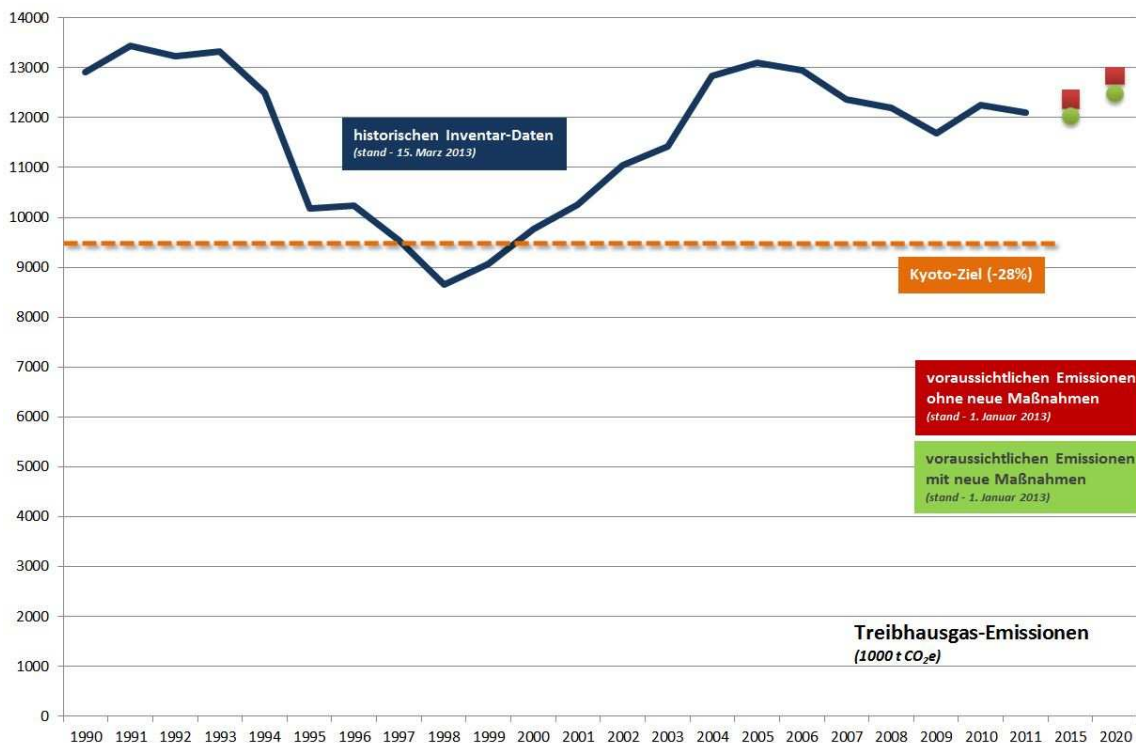
über Emissionsminderungen der Effizienzmaßnahmen aufgrund von Änderungen in den Rahmenbedingungen und verbesserter Umsetzung schon bis 2016 etwas höher als seinerzeit geschätzt ausfallen.

Nach gegenwärtigem Erkenntnisstand rechnen wir daher bis zum Jahr 2020 mit einem Anstieg der Emissionen außerhalb des Emissionshandelssystems auf knapp 10,4 Mio. t CO<sub>2e</sub>, und zwar vor der Auflage eines neuen Aktionsplans, also ohne die Durchführung der darin vorgesehenen, z.T. in NEEAP sowie NREAP enthaltenen Maßnahmen.

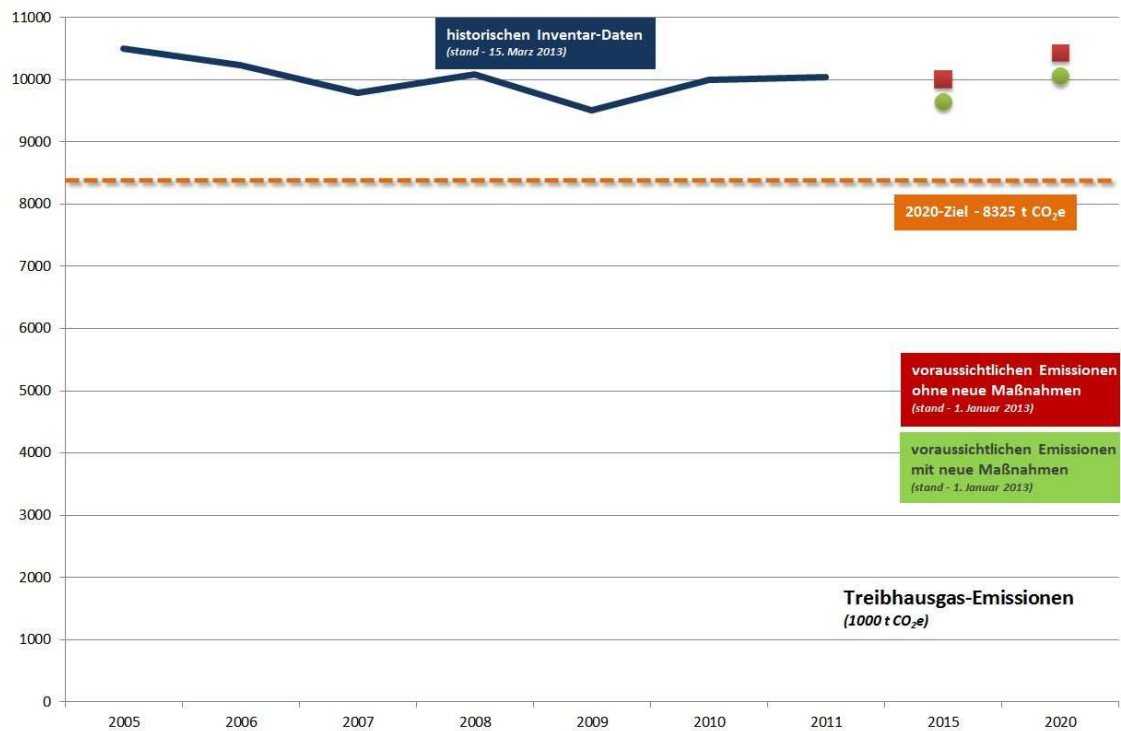
Ohne weiteres Handeln könnten die Emissionen im Jahr 2020 also bis zu 2,1 Mio. t CO<sub>2e</sub> über unser Emissionsbudget von 8,3 Mio. t CO<sub>2e</sub> hinaus anwachsen. Dies wollen wir nicht zulassen. Wir werden daher unser Hauptaugenmerk darauf richten:

- ▶ den weiteren demografischen und wirtschaftlichen Wachstumsprozess möglichst ohne Zusatzemissionen in unserer Bilanz zu gestalten,
- ▶ die bestehenden Anlagen im Bereich der Gebäude, der Fahrzeuge und der Produktionsstätten energetisch bzw. thermisch zu sanieren und über Effizienzgewinne die resultierenden Emissionen absolut zu senken,
- ▶ die „strategischen Potenziale“ – insbesondere Treibstoffexportveränderungen und flexible Mechanismen – verantwortungsbewusst, effizient und unter Berücksichtigung ihrer tatsächlichen Emissionsminderungen zu nutzen.

Graph 1 – Emissionen Luxemburg – Bisherige Entwicklung und Prognosen



**Graph 2 – Nicht ETS Emissionen Luxemburg – Bisherige Entwicklung und Prognosen**



## 2. Nationale Potenziale und Handlungsfelder

Orientierungs- und Anknüpfungspunkt für den Aktionsplan bietet die Emissionsbilanz Luxemburgs. Sie zeigt, wo – außerhalb der großen ETS-Anlagen – national die meisten fossilen Energien verbraucht werden und daher die höchsten Emissionen entstehen. Aus ihr geht hervor, in welchen Emissionssektoren die Maßnahmen langfristig ansetzen müssen, um die Energiewende erfolgreich meistern zu können.

### *Emissionsstruktur (Nicht-ETS): Emissionsquellen 2011 in Mio. t (CO<sub>2</sub>e)*

|                         |              |
|-------------------------|--------------|
| Treibstoffexport        | 5,02         |
| Inlandsverkehr          | 1,81         |
| Haushalte/G/H/D         | 1,46         |
| Industrie/Energie       | 0,91         |
| Landwirtschaft          | 0,72         |
| Sonstige                | 0,14         |
| <b>Gesamt Nicht-ETS</b> | <b>10,05</b> |

Die Bilanz sagt aber noch nicht unmittelbar etwas über die kurz- und mittelfristig nach Effizienzkriterien sinnvoll nutzbaren Potenziale zur Emissionsminderung aus.

So zeigt der Blick auf die Bilanz, dass wir rein theoretisch und rechnerisch bis 2020 die im Vergleich zum aktuellen Emissionsniveau absolut notwendige Emissionsverringerung von knapp 1,75 Mio. t CO<sub>2e</sub> auf unsere Budgetzuteilung in Höhe von 8,3 Mio. t einfach dadurch sicherstellen könnten, dass wir den Treibstoffexport auf etwa 60 % seines gegenwärtigen Volumens reduzieren. So einfach und problemlos ist das aber nicht. Gewiss haben wir die Möglichkeit, die Treibstoffbesteuerung zu erhöhen. Das Ergebnis hängt dann aber davon ab, wie in den Nachbarländern die Preis- und Steuerpolitik aussieht und die Verbraucher auf veränderte Preisdifferenzen reagieren. Darüber hinaus können mit einer kurzfristigen steuerpolitischen Variante dieser Art hohe Steuerausfälle verbunden sein. Und schließlich hängt es von einer ganzen Reihe zusätzlicher Faktoren ab, ob die Entlastung der Luxemburger Bilanz auch tatsächlich in gleichem oder zumindest ähnlichem Umfang zu einer Gesamtminderung an CO<sub>2</sub>-Emissionen führt, oder nicht überwiegend Verlagerungen ins Ausland vorgenommen werden.

Sieht man einmal von solchen Unsicherheiten ab, so würden wir es uns im Hinblick auf die Nachhaltigkeitskriterien und die klimapolitischen Herausforderungen auch zu leicht machen, wenn wir ausschließlich auf den Treibstoffexport setzen wollten. Echte CO<sub>2</sub>-Minderungen können wir nämlich im Inland dort erreichen, wo wir die Effizienz erhöhen, erneuerbare Quellen statt bisher in Luxemburg eingesetzter fossiler Quellen nutzen und echte Einsparungen bzw. Verbrauchsminderungen realisieren. Und dort bieten sich Möglichkeiten, deren Realisierung z.T. sogar günstiger ist.

Wir gehen daher in unserem Aktionsplan bewusst von einem Vorrang derjenigen Maßnahmen aus, die zu echten Minderungen beim Inlandsverbrauch und den im Inland selbst entstehenden Emissionen führen. Unsere wichtigsten einheimischen Potenziale sind:

#### **Inlandsverkehr**

Hier könnte es mittelfristig gelingen, selbst bei Bevölkerungswachstum durch finanzielle und regulative Unterstützung des ohnehin laufenden technischen Minderungsprozesses an neuen Autos eine leichte Emissionsminderung zu erzielen. Insbesondere, wenn es gelingt, den Modal Split kontinuierlich zugunsten des öffentlichen Verkehrsanteils zu erhöhen.

Angesichts der Tatsache, dass 2009 erstmals das Absinken der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen pro km bei der Inlandsflotte den Emissionszuwachs durch Erhöhung des Gesamtbestandes überkompensiert hat, ist bis 2020 eine weitere Entlastung zu erwarten.

*Das mit Hilfe der im Maßnahmenprogramm enthaltenen zusätzlichen Aktivitäten erschließbare Potenzial veranschlagen wir auf -0,15 Mio. t CO<sub>2e</sub> bis 2020.*

#### **Haushalte/Gebäude**

Nach Berechnungen des Wohnungsbauministeriums für den Aktionsplan können die Emissionen aus dem *Gebäudebestand* langfristig gesehen, im Hinblick auf die Einhaltung des 2-Grad-Zieles, von 2,11 t CO<sub>2</sub>/a/Kopf auf unter 0,3 t CO<sub>2</sub>/a/Kopf reduziert werden. Rein rechnerisch ist hier also durch Sanierung eine absolute Minderung von rd. 1,5 – 1,8 t CO<sub>2</sub>/a/Kopf durchaus möglich, insgesamt etwa 0,7 – 0,8 Mio. t CO<sub>2</sub>/a bei insgesamt rd. 170.000 Wohnungen und Durchschnittsfamiliengröße. Allerdings braucht der Sanierungsprozess Zeit. Fordern und Fördern in Zusammenhang mit

Sensibilisierung und Beratung müssten daher die Sanierungsintensität pro Jahr deutlich erhöhen. Zur Orientierung: Wenn man die Sanierungsquote auf rd. 2,5 % des Bestandes pro Jahr erhöhen könnte (4.200 Gebäude pro Jahr), ließe sich bis 2020 eine Reduktion von bis zu 0,2 Mio. t CO<sub>2</sub> erreichen. Dies erscheint jedoch selbst mit verbesserten Förderprogrammen unrealistisch; im NEEAP wird von einer Sanierungsquote von 1 % ausgegangen. Unser Ziel muss es zwar sein, diese Quote zu erhöhen. Insgesamt rechnen wir aber in diesem Bereich nur mit einer Emissionsminderung um bis zu 40.000 t CO<sub>2</sub> im Jahr 2020.

Um das zu erwartende Bevölkerungswachstum auf der Energie- und Emissionsseite abzufangen, müssen zudem möglichst bald für alle *Neubauten* „Niedrigstenergiegebäudestandards“ verbindlich eingeführt werden (der fast bei null liegende oder sehr geringe Energiebedarf muss laut EU-Richtlinie zu einem ganz wesentlichen Teil durch Energie aus erneuerbaren Quellen gedeckt werden). Eine entsprechende großherzogliche Verordnung mit festem Zeitplan zur progressiven Einführung des Passivhausstandards bei Wohngebäuden liegt bereits seit Mai 2012 vor.

Wenn darüber hinaus die Sanierung *gewerblicher und öffentlicher Gebäude* verstärkt und die neuen Standards für alle öffentlichen Neubauten eingehalten werden, kann insgesamt eine leichte Minderung erzielt werden.

In engem Zusammenhang mit dem Gebäudesektor bzw. den Haushaltsverbräuchen stehen auch die durch neue Maßnahmen möglichen *Stromeinsparungen*.

*Das realisierbare Potenzial im Bereich Haushalte/Gebäude schätzen wir mit Hilfe der bestehenden und der hier vorgeschlagenen Maßnahmen auf -0,14 Mio. t CO<sub>2</sub>e bis 2020.*

#### **Industrie/Energie**

Über die in der freiwilligen Vereinbarung vorgesehenen Maßnahmen hinaus sind weitergehende Einsparungen möglich.

*Das realisierbare Potenzial im Bereich Industrie schätzen wir auf rd. - 0,1 Mio. CO<sub>2</sub>e bis 2020.*

#### **Agrokraftstoffe**

Mit den Agrokraftstoffen, die dem im Inland verbrauchten und ins Ausland exportierten Treibstoffen beigemischt werden, haben wir weitere Minderungspotenziale, die zur nationalen Bilanzentlastung beitragen.

*Der von der EU verbindlich vorgeschriebene Einsatz alternativer Energien bei den Kraftstoffen – verlangt wird derzeit eine Erhöhung der Beimischung auf 10% im Jahr 2020 – würde sich bilanztechnisch (bei etwa gleich bleibend hohem Treibstoffexport) in einer Minderung von fast einer halben - 0,5 Mio. t CO<sub>2</sub>e auswirken.*

Wir verfügen also – nehmen wir mögliche Veränderungen beim **Treibstoffexport** hinzu - durchaus über Potenziale, die wir in der Zukunft für einen nationalen Klimaschutzbeitrag ausschöpfen können,



der unserer Emissionsverantwortung und unserer Leistungsfähigkeit gerecht wird. Wir werden dabei allerdings auch den internationalen Rechtsrahmen respektieren und Effizienzaspekte beachten müssen.

Zu erwähnen sei noch dass der Aktionsplan Klimaschutz noch um einen weiteren Teilbereich ergänzt werden muss: Dabei geht es um eine weitere Analyse, welchen Beitrag Schutz und Pflege von natürlichen Ressourcen sowie die Landwirtschaft zum Klimaschutz leisten können. Die im Maßnahmenkatalog angeführten Aktionen erheben daher keinesfalls den Anspruch den Beitrag von Land- und Forstwirtschaft zur Emissionsbegrenzung vollständig abzudecken.

Wir werden also – wenn sich die allgemeinen Rahmenbedingungen nicht wesentlich verschlechtern – unsere nationalen Defizite und damit auch die Notwendigkeit flexibler Mechanismen mit Hilfe des neuen Aktionsplans und der Maßnahmen aus dem Paquet logement, aus dem Klimapakt mit den Gemeinden, den bereits eingeplanten Investitionen in den öffentlichen Transport, den in Energieeffizienzplan und Aktionsplan für erneuerbare Energien enthaltenen und anzupassenden Ansätzen kontinuierlich verringern können. Aus effizienz- und haushaltspolitischen Gründen wollen und können wir nicht auf flexible Mechanismen nach 2012 verzichten.

### **3. Ziele und Handlungsperspektiven für den Aktionsplan**

Im Partenariat konnte ein Konsens darüber gefunden werden, dass Luxemburg unter Berücksichtigung von Effizienzkriterien vorrangig auf *eigene* Minderungsanstrengungen und auf *effektive* Verminderungen der Emissionen setzen sollte, die zugleich in möglichst hohem Maße der nationalen Wirtschaft und den im Inland Beschäftigten zugutekommen. Luxemburg muss die dennoch erforderliche Nutzung flexibler Mechanismen gemäß dem EU Klima- und Energiepaket vornehmen.

Um dies garantieren zu können, setzt der Aktionsplan vor allem auf die Ausschöpfung von inländischen Potenzialen durch Verhaltensänderung und technische sowie organisatorische Innovation im privaten und öffentlichen Sektor Luxemburgs. Dazu wollen wir an die Effizienzreserven von privaten und öffentlichen Gebäuden und von Produktions- wie Konsumprozessen heran, wir wollen den inländischen Verkehr reduzieren, verbrauchs- und emissionsärmer machen, den Anteil des öffentlichen Verkehrs erhöhen, unsere nationalen Planungs- und Entscheidungsprozesse verbessern und unsere Kommunikation sowohl intern als auch mit der Zivilgesellschaft intensivieren.

Staatliche Anpassungen allein reichen dazu nicht aus. Darum haben wir so starken Wert darauf gelegt, nicht nur die Zivilgesellschaft in das Partenariat einzubeziehen, sondern auch gesondert einen Pakt mit den Gemeinden ins Leben zu rufen. Ohne die Gemeinden lässt sich der Strukturwandel, der für eine Nachhaltigkeitswende erforderlich ist, nicht gestalten. Ohne sie wird auch das notwendige Umdenken an der Basis nicht zu vermitteln sein. Wir sehen es als ein ermutigendes Zeichen für eine breite gesellschaftliche Akzeptanz der Klimaschutzbemühungen an, dass die Gemeinden sich dem Gedanken des Klimapakts so konstruktiv geöffnet haben und ein staatlich-kommunales Gemeinschaftswerk mittragen. Dass dafür staatliche Budgetmittel eingesetzt werden, soll den weiteren Überlegungen zu einer grundlegenden kommunalen Finanzreform nicht entgegenstehen.

Mit den Gemeinden, aber auch mit allen anderen Partnern sind wir uns darin einig, dass der Umbau zu einer carbonarmen bzw. –freien Gesellschaft und die dazu erforderliche Instrumentierung soziale Ungleichgewichte nicht vergrößern, sondern verringern soll. Wir werden daher bei allen verbindlichen Normen deren finanzielle Konsequenzen für den Bürger künftig besser evaluieren, bei allen

umwelt- sowie klimapolitischen Finanzierungsregeln und Abgaben- oder Steuertatbeständen die Möglichkeit einkommensabhängiger Differenzierungen erwägen.

Nationale Ansätze für den Klimaschutz finden dort ihre Grenze, wo sie zwar möglicherweise zu einer Bilanzentlastung beitragen, aber nicht in zumindest ähnlichem Umfang zu einer globalen Emissionsminderung, vielmehr überwiegend zu einer örtlichen bzw. regionalen Verlagerung der Emissionstätigkeit führen. Solche Maßnahmen sind nicht nur klimapolitisch fragwürdig. Soweit sie aus Standortverlagerungen von bisher im Inland ansässigen Produktionen ins Ausland resultieren - und somit zum „carbon leakage“ führen – können auch negative Folgen für einzelne Sektoren unserer Wirtschaft entstehen. Dieselben Aspekte gelten in gewissem Maße auch für Maßnahmen gegen den Tanktourismus. Wie viel an Tankvorgängen dadurch einfach in unsere Nachbarländer verdrängt und welcher Anteil an Kraftstoffen tatsächlich eingespart wird, ist unbekannt; andererseits ist von einem gewissen Ausmaß der Verlagerung an national mit Steuer- und Arbeitsplatzverlusten zu rechnen. Vergleichbare Informationsdefizite haben wir bei den EU-rechtlich vorgesehenen und bilanzentlastend wirkenden Beimischungen von Agrokraftstoffen, über deren Klimabeitrag derzeit diskutiert wird, und letztlich auch bei den flexiblen Mechanismen, die aus CDM- und JI-Projekten entstehen. Wir werden im Partnerschaft mit den dort vertretenen Organisationen ein Vorgehen zu vereinbaren versuchen, die diesbezüglichen Informationsdefizite durch einzelne Studien und durch die Entwicklung von Monitoringsystemen, soweit dies national möglich ist, nach und nach abzubauen. Bei dem gegenwärtigen Wissensstand halten wir es aber nach wie vor für angemessen, zum Ausgleich der Klimabudgetdefizite, die nach Minderung von im Inland stattfindenden Emissionen noch übrig bleiben, die zur Verfügung stehenden Alternativen nach Effizienzgesichtspunkten zu nutzen.

Nach diesen Grundsätzen und unter Würdigung der im PNDD formulierten, im Partnerschaft konkretisierten Nachhaltigkeitsprinzipien und Klimaschutzziele gestalten wir den Zweiten Nationalen Aktionsplan zur CO<sub>2</sub>-Minderung. Wir konzentrieren die Maßnahmen auf die Minderung jener Emissionen, die aus mobilen und stationären Anlagen stammen, die nicht in das Emissionshandelssystem eingebunden sind. Die Aufgabe lautet dabei:

Für den Nicht-ETS-Sektor müssen die CO<sub>2</sub>-Emissionen von gegenwärtig rd. (10 Mio. t) CO<sub>2</sub>e vorrangig durch Minderung von im Inland auftretenden Emissionen auf 8,32 Mio. t CO<sub>2</sub>e im Jahr 2020 heruntergefahren, der im Inland nicht vermeidbare Emissionsrest durch andere Mechanismen kompensiert werden. Es gibt eine realistische Möglichkeit, die nach gegenwärtigem Informationsstand bis 2020 auftretenden Defizite durch „eigene“ Maßnahmen deutlich zu verringern und dadurch die „einheimische“ Effizienz zu erhöhen.

***Ziel des Aktionsplans ist es, Luxemburgs Bilanzdefizite bis 2020 möglichst weitgehend durch nationale Anstrengungen zur Minderung von Inlandsemissionen auszugleichen. Die Nutzung von flexiblen Mechanismen nimmt im Ausmaß der Defizitverringerung ab. Ihr soll stärker die Rolle von Ergänzungs- und Übergangsmaßnahmen zuteilwerden.***

Dies wird unter folgenden Bedingungen gelingen:

- ▶ Das Bevölkerungswachstum darf nicht über den Neubau, über eine vergrößerte Pkw-Flotte und über sonstige Mengeneffekte die jeweiligen technischen Effizienzgewinne überkompensieren.

*Es bedarf daher vor allem einer scharfen, über 2017 hinausgehenden Regulierung der Neubaustandards, sowie einer schärferen Regulierung der Neuzulassungen bei Kfz.*

- ▶ Das BIP-Wachstum, das emissionsbilanzwirksam vor allem in Klein- und Mittelbetrieben des Nicht-ETS-Bereichs und im „Finanzsektor“ stattfindet (ETS-Anlagen sind dabei ja außen vor), muss emissionsneutral zustande gebracht werden.

*Es bedarf daher deutlicherer Effizienzanforderungen und -anstrengungen bei betrieblichen Prozessen, des forcierten Einsatzes von Erneuerbaren im betrieblichen Bereich und intensiver Aufklärungsmaßnahmen sowie verstärkter Contracting-Initiativen.*

- ▶ Der Treibstoffexport darf nicht noch weiter ansteigen, sondern sollte – unabhängig von den bilanzentlastend wirkenden pflichtigen Agrokraftstoffanteilen – einen Beitrag zum Bilanzausgleich leisten. Als Mindestziel für den Treibstoffexport gilt: Er soll – soweit dies mit nationalen Parametern möglich und mit dem nationalen Interesse vereinbar ist – nicht weiter wachsen. Vorsichtige und graduelle Anpassungen der Akzisen (inklusive Kyoto-Cent) werden kontinuierlich vorgenommen im Anbetracht von verbesserten empirischen Kenntnissen über die Bestimmungsfaktoren des Treibstoffverkaufs und im Anbetracht von ihren möglichen Auswirkungen auf den nationalen Haushalt.
- ▶ Absolute Emissionsminderungen werden durch Sanierung von Beständen erzielt, d.h. durch Gebäudesanierung, schnelleren Austausch der Kfz-Flotte und technischer Aggregate, darüber hinaus durch Einsparungen aufgrund von Verhaltensänderungen.

*Bei Eingriffen in Bestände und bei Verhaltensänderungen wird es – soweit der Privatsektor betroffen ist – nicht ohne Anreizinstrumente, bessere Information bzw. Kommunikation und die Förderung bzw. Bereitstellung klimafreundlicherer Alternativen – so vor allem im öffentlichen Verkehr – abgehen.*

Um die dafür notwendigen Rahmenbedingungen zu schaffen, hat die Regierung ein prioritäres Maßnahmenprogramm – aus bereits umgesetzten, neuen und zusätzlichen Maßnahmen - für diesen Aktionsplan beschlossen.

### III. Maßnahmenprogramm

| N°                                                              | Vorgesehene Maßnahme                                                                              | Ziele/Erläuterungen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Umgesetzte Aktionen 2011-2013                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Vorgesehene Aktionen ab 1.1.2013                                                                                                     | Zeitplan                 | Zuständigkeit |
|-----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|---------------|
| <b>1 Bewährtes weiterentwickeln</b>                             |                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                      |                          |               |
| <b>1.1 Produktion und Einsatz erneuerbarer Energien stärken</b> |                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                      |                          |               |
| 1                                                               | Überprüfung und gegebenenfalls Anpassung der bestehenden finanziellen Förderungssysteme           | <ul style="list-style-type: none"> <li>Energieeinsparung und Einsatz erneuerbarer Energiequellen im Haushaltsbereich, Unternehmen, Landwirtschaft und öffentlichem Sektor effektiver fördern.</li> <li>Bessere Abstimmung von Maßnahmen und Zielsetzungen.</li> <li>Effektivere und kohärentere Bearbeitung der Förderanträge.</li> <li>Breitere Bekanntmachung der im Bereich der Unternehmen existierenden Förderungssysteme für die KMU und die Industrie.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>In Kraft treten des « RGD du 12 décembre 2012 instituant un régime d'aides pour la promotion de l'utilisation rationnelle de l'énergie et la mise en valeur des énergies renouvelables dans le domaine du logement » ab Januar 2013.</li> <li>Im Bereich der Unternehmen existieren derzeit Förderungssysteme für die KMU und die Industrie. Es gilt vor allem diese den Unternehmen breiter bekannt zu machen und deren Nutzung zu verstärken.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Gezielte Kampagne KMU und Industrie.</li> </ul>                                               | 2013-2014<br>Fortlaufend | MDDI, MECE    |
| 2                                                               | Anpassung der Einspeisevergütung für Strom aus erneuerbaren Energiequellen (RGD vom 8. Feb. 2008) | <ul style="list-style-type: none"> <li>Überprüfung der Tarife und Anpassung an die aktuellen Rahmenbedingungen der Investitionen in erneuerbare Energien.</li> <li>Gesamtbewertung mit starkem Akzent auf die Wärmenutzung.</li> <li>Analyse von Ersatzinvestitionen in bestehenden Anlagen und Entwicklung nötiger ergänzender Instrumente.</li> </ul>                                                                                                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>In Kraft treten des « RGD du 15 nov. 2012 mod. le RGD du 8 février 2008 relatif à la production d'électricité basée sur les sources d'énergie renouvelables » ab Januar 2013.</li> <li>Überprüfung, im Rahmen der Fortschreibung des LUREAP, von Höhe und Struktur der Einspeisevergütung.</li> <li>In Kraft treten des neuen Rechtsrahmens der Einspeisevergütung Anfang 2013.</li> </ul>                                                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Vorlage der Reform der Verordnung über die Einspeisetarife für erneuerbaren Strom.</li> </ul> | Mitte 2013               | MECE          |
| 3                                                               | Vergütung für ins Erdgasnetz eingespeistes Biogas (RGD vom 8. Feb. 2008)                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>Einführung der Vergütung für ins Erdgasnetz eingespeistes Biogas, differenziert nach privaten Produzenten und Produzenten mit</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>In Kraft treten des « RGD du 15 déc. 2011 relatif à la production, la rémunération et la commercialisation</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Überprüfung der Tarife.</li> </ul>                                                            | 2013-2020                | MECE          |

|                                                                   |                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                               |                    |
|-------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|--------------------|
|                                                                   |                                                                                  | öffentlicher Beteiligung.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | de biogaz » ab Januar 2012.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                               |                    |
| 4                                                                 | Konzept zur gezielteren Förderung der Nutzung von Biomasse                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklung neuer Konzepte zur konsequenteren Nutzung von Biomasse in Form von Holz, Grünabfällen, landwirtschaftlichen Abfällen und Klärschlämmen.</li> <li>• Erwägen verschiedener Ansatzpunkte in staatl. Planungsinstrumenten, Informations- und Entscheidungssystemen.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anlaufen der Erarbeitung eines Konzepts zur Verbesserung der Waldmobilisierung und der Nutzung des Holzes.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorstellung des Konzepts.</li> <li>• Durchführung erster Umsetzungsschritte.</li> <li>• Erarbeitung eines Konzepts für andere Biomassefraktionen.</li> </ul>                                                                                                                           | 2013<br>2013-2014<br><br>2014 | AEV, MDDI, AGE, MA |
| <b>1.2 Energieeffizienz steigern und Energieverbrauch senken!</b> |                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                               |                    |
| 5                                                                 | Präzisierung und Umsetzung eines Rechtsrahmens für den „Plan sectoriel logement“ | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereitstellung von Wohnraum sowie Lenkung der Bevölkerungsverteilung unter Berücksichtigung des Konzepts der dezentralen Konzentration und des Systems der zentralen Orte als Entwicklungsschwerpunkte.</li> <li>• Definition eines strukturellen, räumlichen und organisatorischen Bezugsrahmens für den künftigen Wohnbau und Förderung des Prinzips der „Stadt der kurzen Wege“.</li> <li>• Unterteilung des Landes in „städtische“ Wohnvorranggemeinden und ländliche komplementäre Gemeinden, wobei der Wohnbau hauptsächlich in den Wohnvorranggemeinden stattfinden soll.</li> <li>• Territoriale Koordination Wohnungsbau auf regionalem und interkommunalem Niveau.</li> <li>• Effiziente Aktivierung und Nutzung des Baugrunds.</li> <li>• Vorgaben im Bereich landsparender und ökologisch nachhaltiger Erschließung.</li> <li>• Erhöhung der Erstellung von Wohnbauten, durch u.a. „zones pour projets d’envergure destinés à l’habitat“.</li> <li>• Sicherstellen der Koordination und der Kommunikation.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausarbeitung des « Plan sectoriel logement » mit folgenden Zielen: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Territoriale Koordination des Wohnungsbaus auf regionalem und interkommunalem Niveau.</li> <li>– Effiziente Aktivierung und Nutzung des Baugrunds.</li> <li>– Vorgaben im Bereich der landsparenden und ökologisch nachhaltigen Erschließung.</li> <li>– Erhöhung der Erstellung von Wohnbauten.</li> <li>– Sicherstellen der Koordination und der Kommunikation.</li> </ul> </li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beginn der Prozedur des « Plan sectoriel logement PSL ».</li> <li>• Inkraft treten des « RGD déclarant le PSL obligatoire ».</li> <li>• Schnelle Entwicklung von einigen „zones pour projets d’envergure“ in Form von Pilotprojekten durch „plans d’occupation du sol POS“.</li> </ul> | 2013-2015                     | MDDI, ML           |

|   |                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                            |            |                 |
|---|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|-----------------|
| 6 | Neuordnung und Vereinfachung der finanziellen Hilfen für den Wohnungsbereich, mit besonderem Augenmerk auf die AltbauSanierung | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausrichtung der Förderung für Wohnbauten an Kriterien der Energieeffizienz.</li> <li>• Fortlaufende Kontrolle der Wirksamkeit.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• In Kraft treten des « RGD du 12 déc. 2012 instit. un régime d'aides pour la promotion de l'utilisation rationnelle de l'énergie et la mise en valeur des énergies renouvelables dans le domaine du logement » (01/2013).</li> <li>• Vereinfachung über Bündelung der Beihilfen im Rahmen des « APL relative à la promotion du logement et de l'habitat durables ».</li> </ul>            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• In Kraft treten der « Loi rel. à la promotion du logement et de l'habitat durables »</li> <li>• Neugestaltung der sozialen Staffelung.</li> </ul> | 2015       | MDDI, MECE      |
| 7 | Energetische Sanierung staatlicher Bauten                                                                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Seit einigen Jahren lässt ABP an allen dazu geeigneten Projekten energetische Sanierungsarbeiten durchführen, je nach Möglichkeiten in unterschiedlichem Maße. So ist Fenster, Dach- und Fassaden-sanierungen, oder beim Austausch von Heizungs- oder Lüftungsanlagen eine deutliche Verbesserung der Energieeffizienz zu verzeichnen.</li> <li>• Eine neue Europäische Richtlinie im Bereich Energieeffizienz, sieht ab 2014 eine Renovierungsquote von 3%/a aller öffentlichen Gebäude vor. Für die Gebäude des Luxemburger Staates bedeutet dies eine Sanierung von ca. 60.000 m<sup>2</sup>/a. Aktuell (2013): ca. 12.000 m<sup>2</sup>/a oder 0,6 %/a.</li> <li>• In Anbetracht der geschätzten Kosten von 1.000-1.500 €/m<sup>2</sup> BGF würde eine Renovierungsquote von 3 % oder 60.000 m<sup>2</sup> eine zusätzliche Investition von 50-75 Mio €/a mit sich bringen.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorantreiben der energetischen Sanierung staatlicher Gebäude.</li> <li>• Zur Verfügung stellen der Budgetmittel und personeller Kapazitäten zur energetischen Sanierung staatlicher Bauten.</li> <li>• Aufstockung der finanziellen Möglichkeiten der zuständigen staatlichen Behörden.</li> <li>• Ausarbeitung und Publikation von Musterverträgen durch MECE (Anfang 2012).</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzen der begonnenen Maßnahmen.</li> <li>• Umsetzen der Energieeffizienzrichtlinie.</li> </ul>                                                 | 2013-2020  | MECE, MDDI, ABP |
| 8 | Monitoring der Energieverbrauchs staatlicher Bauten                                                                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ziel ist das Senken des Energieverbrauchs staatlicher Gebäude.</li> <li>• Ein Energiemonitoring staatlicher Gebäude kann nur zielführend sein, wenn die Energie-</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausarbeitung eines globalen Meßkonzeptes für Gebäude aus Bestand und Neubau.</li> <li>• Festlegung der prinzipiellen Zonen</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausarbeitung einer Datenbank.</li> <li>• Festlegung der benötigten</li> </ul>                                                                     | Mitte 2013 | MDDI, ABP       |

|    |                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                            |                   |                |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|----------------|
|    |                                                                                                      | <p>verbräuche zentral geführt werden. Zurzeit erfassen Energiezähler Verbräuche nur für ganze Gebäudekomplexe und/oder zwecks Abrechnung. Eine angemessene und zeitnahe Reaktion auf Änderungen im Energieverbrauch ist damit nicht gewährleistet.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Um den Meßaufwand zu minimieren werden Gebäude, Gebäudeteile sowie funktionale Gebäudeeinheiten mittel- und langfristig mit vernetzten Smart-Metering-Zählern ausgestattet, welche automatisch an eine zentrale Datenbank angebunden sind. Diese erlaubt vergleichende Analysen und die Detektion von Auffälligkeiten des Energieverbrauches, um letztendlich Aktionspläne für die energetische Gebäudesanierung zu erarbeiten.</li> </ul> | <p>und Nutzungsarten, die separat erfasst werden sollen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abschätzung der finanziellen Mittel für die Erstausrüstung/Nachrüstung von Zählern.</li> <li>• Priorisierung der nachzurüstenden Gebäude.</li> <li>• Ausarbeitung eines Standards für die Messgeräte.</li> <li>• Festlegung der Art und Qualität der Messgeräte und der Fernübertragungsart (Protokoll).</li> <li>• Ausarbeitung von Standardpositionen für die Messgeräte in den Leistungsverzeichnissen.</li> </ul> | <p>Informationen (Jahres-, Monats-, Wochen-, Stundenwerte)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausarbeitung der Struktur.</li> <li>• Realisierung einer Software zur Erfassung und Verarbeitung der Energieverbräuche.</li> </ul> |                   |                |
| 9  | Verschärfung der Baustandards für Zweckneubauten                                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anpassung der energetischen Baustandards für Zweckneubauten in mehreren Schritten auf das Niveau „Nahe Null“.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• In Planung.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verschärfung der Vorgaben in 2 bis 3 Jahresschritten ab Ende 2013.</li> </ul>                                                                                                                     | 2013-2020         | MECE, MDDI     |
| 10 | Schaffung eines Anreizsystems zur Deckung des Restenergiebedarfs aus Erneuerbaren im Haushaltssektor | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Deckung der benötigten Restenergie möglichst weitgehend aus erneuerbaren Quellen.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anpassung und Ausweitung der Förderungen für erneuerbare Energien ab Januar 2013.</li> <li>• Über die Verschärfung der Baustandards hinaus, soll durch ein Anreizsystem sichergestellt werden, dass die jeweils benötigte Restenergie möglichst weitgehend aus erneuerbaren Quellen gedeckt wird.</li> </ul>                                                                                                                                                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anpassung und Ausweitung der Förderungen für erneuerbare Energien.</li> <li>• Anpassung der Förderungen für erneuerbare Energien 2016.</li> </ul>                                                 | 2013<br>2015      | MDDI, MECE, ML |
| 11 | Standardisierung der Vorschriften für kommunale Gebäude                                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ziel ist eine verbesserte Energieeffizienz und eine verstärkte Nutzung erneuerbarer Energien im Bereich der kommunalen Infrastrukturen.</li> <li>• Nachstehende Rahmenbedingungen werden ihre Auswirkungen zeigen.</li> <li>• « RGD du 31 août 2010 concernant la performance énergétique des bâtiments fonctionnels ».</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• In Kraft treten der „Loi du 13 septembre 2012 portant création d'un pacte climat avec les communes“.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anpassung der „Circulaire ministérielle“ an den Zweckbaupass und Überarbeitung der Beihilfen.</li> <li>• Verschärfung des « RGD du 31 août 2010 conc. la performance énergétique</li> </ul>       | Ende 2013<br>2014 | MDDI, MECE     |

|    |                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                     |                                                        |
|----|----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------------------------|
|    |                                                                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• « Loi du 31 mai 1999 portant institution d'un fonds pour la protection de l'environnement ».</li> <li>• « Loi du 12 septembre 2012 portant création d'un pacte climat avec les communes ».</li> <li>• Außer den Anpassungen der bestehenden Instrumente sind keine Neuerungen im Bereich der Standardisierung der Vorschriften kommunaler Gebäude vorgesehen.</li> </ul> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | <p>des bâtiments fonctionnels ».</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verstärkte Förderung der Gemeinden mittels Klimapakt</li> </ul>                                                                                                                                       | 2013-2022                           |                                                        |
| 12 | Stärkere Nachhaltigkeitsorientierung der Finanzhilfen für den Wohnungsbau        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anpassung der Finanzhilfen an Privatpersonen und „Promoteurs publics“ für den Wohnungsneubau.</li> <li>• Anpassung der Sanierungsförderung für Altbauten.</li> <li>• „Ökologisierung“ der Beihilfen.</li> </ul>                                                                                                                                                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kopplung der Fördersätze an den Energiepass und Verschärfung der Mindeststandards (erfolgte 2012).</li> <li>• Ausarbeitung eines Rahmengesetzes « APL relative à la promotion du logement et de l'habitat durables ».</li> <li>• Verschärfung der Mindeststandards.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prozedur und In Kraft treten der « Loi rel. à la promotion du logement et de l'habitat durables »</li> <li>• Bindung der Förderung an Nachhaltigkeitszertifikat.</li> <li>• Neugestaltung der sozialen Staffelung.</li> </ul>              | 2013-2014<br>2014-2015<br>2014-2015 | ML, MDDI                                               |
| 13 | Schnellere Abschreibung für Investitionen im Bereich der energetischen Sanierung | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schnelleres Abschreiben von Investitionen in die energetische Sanierung für Vermieter.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorlage des « projet de loi déterminant différentes mesures fiscales destinées à encourager l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le domaine du logement »</li> </ul>                                                                                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prozedur und In Kraft treten des Gesetzes bezügl. der schnelleren Abschreibung für Investitionen im Bereich der energetischen Sanierung sowie des RGD bezgl. des reduzierten TVA-Satzes im Falle einer energetischen Sanierung.</li> </ul> | 2013-2014                           | MDDI, ML, MECE, MFIN, Administration des Contributions |
| 14 | Förderung der Elektro-Mobilität                                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zielsetzung bis 2020: ca. 10%, was etwa 40.000 Autos entspricht, des Luxemburger Fuhrparks sind Elektroautos.</li> <li>• Einrichtung von ca 850 Ladestationen für Elektroautos bis 2020.</li> </ul>                                                                                                                                                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Realisierung verschiedener Pilotprojekte.</li> <li>• In Kraft treten der „Loi du 7 août 2012 mod. la loi mod. du 1<sup>er</sup> août 2007 rel. à l'organisation du marché de l'électricité“ und Beauftragung der Netzbetreiber mit dem Aufbau/ Be-</li> </ul>                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gründung einer/mehrerer Arbeitsgruppen aus Mitgliedern MDDI, MECE, Gemeinden und Unternehmen zur Koordination des Plans.</li> <li>• Einbindung der betroffenen</li> </ul>                                                                  | 2013-2020                           | MDDI, MECE, ILR                                        |



|    |                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                |                                                                       |
|----|----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
|    |                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | <p>treiben einer öffentlichen Ladeinfrastruktur.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• In Kraft treten des „RGD du 18 février 2013 port. introduction d'une aide financière (...) pour la promotion des véhicules électriques purs et des véhicules électriques hybrides chargeables de l'extérieur à faibles émissions de CO<sub>2</sub> (...).</li> </ul>                                                                                                                   | <p>en Sektoren, u.a. der Mitglieder der ILEA („équipementiers d'automobiles“).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diskussion mit den Netzbetreibern über die konkrete Umsetzung dieses Vorhabens.</li> <li>• Überarbeitung bestehender Förderreglements.</li> </ul>           |                                |                                                                       |
| 15 | Förderung der Erdgasmobilität                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau des Erdgas-Tankstellennetzes bis 2020.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gründung einer Arbeitsgruppe mit betroffenen Akteuren zur Identifikation der Hemmnisse in der Nutzung von Erdgas/Biogas im Bereich Mobilität.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Finanzielle Förderung weiterer Erdgastankstellen.</li> </ul>                                                                                                                                                                                   | 2013-2020                      | MDDI, MECE                                                            |
| 16 | Anpassung der Prime car-e                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Im Sinne der Förderung der Elektromobilität bleibt auch 2013 die Prämie für Elektroautos in Höhe von 5.000 € bestehen.</li> <li>• Die Car-e Prämie für konventionell betriebene Autos wurde 2013 nicht mehr weitergeführt.</li> </ul>                                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abschaffung der Car-e Prämie für konventionell betriebene Autos</li> <li>• Verlängerung der Förderung der Elektromobilität für 2013 « RGD du 18 févr. 2013 portant introduction d'une aide financière aux personnes physiques et aux personnes morales de droit privé pour la promotion des véhicules électriques purs et des véhicules électriques hybrides chargeables de l'extérieur à faibles émissions de CO<sub>2</sub> ».</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Weitere Anpassungen.</li> <li>• Verlängerung der Förderung der Elektromobilität über 2013 hinaus.</li> </ul>                                                                                                                                   | 2013-2020                      | MDDI, MECE                                                            |
| 17 | Erhöhung der Energieeffizienz in Unternehmen | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einsparpotenziale im Bereich der Querschnitt-Technologien und stärkere Nutzung der Querschnittstechnologien.</li> <li>• Unterstützung des Energie-Einspar-Contractings für KMU des tertiären Sektors.</li> <li>• Berücksichtigung der Vorgaben der Richtlinie 2012/27/EU.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sensibilisierung, Information und Grundberatung für Industrie im Rahmen der freiwilligen Vereinbarung.</li> <li>• Ein Mustervertrag, welcher an Luxemburger Verhältnisse angepasst ist, wurde von myenergy erstellt und Anfang 2012 publiziert.</li> </ul>                                                                                                                                                                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diverse Pilotvorhaben.</li> <li>• Förderung von Contracting für kommunale Infrastrukturen.</li> <li>• Dauerhaftes Monitoring der auf 2016 ausgelegten freiwilligen Vereinbarung zwecks Erkennung der Notwendigkeit einer Anpassung.</li> </ul> | 2013-2014<br>2013<br>2013-2014 | MECE, MDDI, myenergy, Luxinnovation, CRTE, OAI, CRTI-B, Klima-Bündnis |

|                                                      |                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                             |           |                                                                                            |
|------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| 18                                                   | Erhöhung der Energieeffizienz in Unternehmen mit ETS-Anlagen                                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Überprüfung des Anreizes zur Energie- und Emissionseinsparung des ETS-Systems.</li> <li>• Berücksichtigung der Vorgaben der Richtlinie 2012/27/EU.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Freiwillige Vereinbarung mit der FEDIL.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• „Learning factory“</li> <li>• Staatliche Einnahmen aus ETS für Energieeffizienzmassnahmen einsetzen.</li> </ul>                                                                                                                    | 2013-2020 | MDDI, MECE                                                                                 |
| 19                                                   | Anwendung von Nachhaltigkeitskriterien bei öffentlicher Beschaffung und im gesamten öffentlichen Planungsprozess | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorgehen der öffentlichen Hand in Bereichen Umweltschutz- und Nachhaltigkeitspolitik.</li> <li>• Unterstützung des "pre commercial / green public procurement" zur Absicherung der Effizienz durch umweltsparenden technischen Fortschritt und spezielle ökotechnologische Entwicklungen.</li> </ul>                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erstellung fester Spielregeln (Geschäftsordnung für Ministerien, Handbuch für Gemeinden).</li> <li>• Laufendes Monitoring.</li> </ul>                                                                                              | 2013-2020 | MDDI, MECE                                                                                 |
| <b>2 Neues wagen!</b>                                |                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                             |           |                                                                                            |
| <b>2.1 Auf Ökotechnologie und Forschung setzten!</b> |                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                             |           |                                                                                            |
| 20                                                   | Öko-Technologien in Forschung und Anwendung fördern                                                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Effizientere Nutzung öffentlicher Möglichkeiten zur Förderung des Einsatzes von Ökotechnologie in Unternehmen, um den Standort Luxemburg zu stärken.</li> <li>• Unterstützung der für Ökotechnologien relevanten Branchen bei der Orientierung am internationalen Markt und bei Beteiligung an internationalen Forschungs- und Entwicklungsvorhaben im Bereich Erzeugung erneuerbarer Energien und Emissionsminderung.</li> </ul>        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfung verschiedener Optionen.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Überprüfung der Handlungsmöglichkeiten und ggf. Ausarbeitung konkreter Lösungsvorschläge.</li> </ul>                                                                                                                               | 2013-2014 | MECE, MDDI, Luxinnovation, Ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche, CRP's |
| <b>2.2 Die Mobilität von morgen gestalten!</b>       |                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                             |           |                                                                                            |
| 21                                                   | Integrative und strukturierte Raumentwicklung                                                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzierung des motorisierten Verkehrs.</li> <li>• Die Bürger näher an ihren Arbeitsort bringen und eine kompaktere Stadtplanung sowie eine gesunde Mischung der Funktionen und Aktivitäten gewährleisten, welche dem öffentlichen Personennahverkehr und der sanften Mobilität zugutekommen.</li> <li>• Gewährleistung einer konzentrierten und kohärenten Entwicklung der Ballungsgebiete als Gegenpol zur Stadt Luxemburg.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausarbeitung des neuen Landesplanungsgesetzes.</li> <li>• Ausarbeitung und Publikation der nationalen Mobilitätsstrategie für nachhaltige Mobilität (MoDu).</li> <li>• Ausarbeitung der sektoriellen Leitpläne: Transport (PST), Geschützte Landschaften (PSP), Wohnungsbau (PSL) und Aktivitätszonen (PSZAE).</li> <li>• Staat-Gemeinden-Konventionen und</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• In Kraft treten des neuen Landesplanungsgesetzes</li> <li>• Beginn der Prozedur « Plans directeurs sectoriels primaires ».</li> <li>• In Kraft treten der RGD „déclarant obligatoire les plans directeurs sectoriels ».</li> </ul> | 2013-2015 | MDDI, MIGR, Gemeinden                                                                      |

|    |                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                |                             |
|----|------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|
|    |                                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der nationalen Mobilitätsstrategie für nachhaltige Mobilität (MoDu) setzt sich als Ziel, dass bis 2020 25 % des täglichen Verkehrsaufkommens auf die sanfte Mobilität entfallen und dass von dem verbleibenden motorisierten Verkehrsaufkommen wiederum 25 % auf den öffentlichen Personenverkehr entfallen.</li> </ul> | der EVTZ Alzette-Belval.                                                                                                                                                                                                                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fortführung der Staat-Gemeinden-Vereinbarungen und der EVTZ Alzette-Belval.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Kurz- bis mittelfristig        |                             |
| 22 | Förderung der sanften Mobilität          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Im Hinblick auf die angestrebten Modal-Split Ziele der Strategie „MoDu“, werden landesweit verschiedenste Maßnahmen im Bereich Infrastrukturen, finanzielle Förderung, Serviceangebote und Gesetzgebung noch stärker gefördert.</li> </ul>                                                                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Thematisierung im Zuge des Nationalen Aktionsplans für sanfte Mobilität.</li> <li>• Thematisierung im Zuge der nationalen Mobilitätsstrategie für nachhaltige Mobilität (MoDu).</li> </ul>              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung der benötigten Gesetzgebung zur Umsetzung der Maßnahmen.</li> <li>• Schaffung von effizienten, kohärenten und vollständigen Netzen für die sanfte Mobilität.</li> <li>• Gewährleistung der benötigten Intermodalität.</li> <li>• Integration der sanften Mobilität in die Planungsprozesse der Raum- und Kommunalplanung.</li> <li>• Gewährleisten, dass das „System sanfte Mobilität“ integrierender Bestandteil der Umsetzung von spezifischen Stadtentwicklungsprojekten ist.</li> </ul> | Kurz-, mittel- und langfristig | MDDI, MIGR, CdT, Gemeinden  |
| 23 | Reorganisation des öffentlichen Verkehrs | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung einer neuen Netzhierarchie auf nationalem Niveau zur Optimierung des Angebots im Hinblick auf die angestrebten Modal-Split Ziele der Strategie „MoDu“.</li> <li>• Umstrukturierung des ÖV-Netzes in der Stadt Luxemburg um der starken polyzentrischen Entwicklung gerecht zu werden.</li> </ul>              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausarbeitung der Maßnahmen im Zuge der nationalen Mobilitätsstrategie für nachhaltige Mobilität (MoDu).</li> <li>• Durchführung der relevanten Studien zur Umsetzung der einzelnen Projekte.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Allgemeine Umstrukturierung Busnetz.</li> <li>• Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel an sogenannten Umsteigepunkten (z.B. „Pôles d'échange“)</li> <li>• Planung eines Bedarfverkehrsangebots außerhalb der Hauptverkehrszeiten in bestimmten länd-</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                      | Mittel- bis langfristig        | MDDI, SNCFL, CdT, Gemeinden |

|    |                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                         |                            |
|----|---------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|----------------------------|
|    |                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | lichen Regionen.<br>• Einführung der Tram in der Stadt Luxemburg.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                         |                            |
| 24 | Ausbau und Verbesserung der Infrastrukturen im öffentlichen Verkehr | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beseitigung von Engpässen im Schienen- und Busnetz mit Hilfe von Infrastrukturmaßnahmen im Hinblick auf die angestrebten Modal-Split Ziele der Strategie „MoDu“.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausarbeitung der Maßnahmenpakete im Zuge der nationalen Mobilitätsstrategie für nachhaltige Mobilität (MoDu).</li> <li>• Reservierung verschiedener Korridore im Zuge der Ausarbeitung des PST.</li> <li>• Durchführung der relevanten Studien zur Umsetzung der einzelnen Projekte.</li> <li>• Umsetzung der Doppelgleisigkeit der Strecke Luxemburg-Petingen.</li> <li>• Fertigstellung des Umbaus des Hauptbahnhofs in Luxemburg.</li> <li>• Umsetzung diverser Projekte zur Buspriorisierung.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bau der Umsteigepunkte Hollerich, Howald und Pont Rouge zur Annäherung der Bahn an die Entwicklungszentren in der Stadt Luxemburg.</li> <li>• Strukturelle Optimierung des Schienennetzes (z.B. neue zweigleisige Bahnlinie Luxemburg-Bettemburg).</li> <li>• Kontinuierliche Erneuerung der Schienenfahrzeuge und Busse.</li> <li>• Strukturelle Optimierung des Busnetzes (z.B. neue Busspuren).</li> </ul> | Mittel- bis langfristig | MDDI, SNCFL, Gemeinden     |
| 25 | Parkraummanagement in urbanen Gebieten                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkflächen regulieren: z.B. in urbanen Gebieten die auszuweisenden Parkflächen bei neuen Projekten anhand eines Stellplatzschlüssels an die ÖPNV-Erreichbarkeit des Standortes binden.</li> <li>• Ermöglichung im Stadt- und Vorstadtgebiet einer Reduzierung der Pkw-Nutzung und somit eine Förderung der sanften Mobilität bzw. des ÖPNV im Hinblick auf die angestrebten Modal-Split Ziele des „MoDu“.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Thematisierung im Zuge der nationalen Mobilitätsstrategie für nachhaltige Mobilität (MoDu).</li> <li>• Durchführung der relevanten Studien und Ausarbeitung des gesetzlichen Rahmens.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beginn der Prozedur des Parkraummanagements im Zuge des PST.</li> <li>• In Kraft treten im Zuge des RGD „déclarant obligatoire le plan directeur sectoriel transports“.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                            | 2013-2015               | MDDI, MIGR, Gemeinden, CdT |
| 26 | Förderung der Intermodalität                                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anbieten einer Alternative zum PKW.</li> <li>• Kombinieren von verschiedenen Verkehrsmitteln.</li> <li>• Im Hinblick auf die angestrebten Modal-Split Ziele der Strategie „MoDu“, attraktive Alternativen zum Auto anbieten.</li> <li>• Gewährleistung eines kohärenten, intelligenten, effizienten und auf die individuellen Bedürfnisse angepassten</li> </ul>                                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Thematisierung im Zuge der nationalen Mobilitätsstrategie für nachhaltige Mobilität (MoDu).</li> <li>• Umsetzung diverser P+R Durchführung der relevanten Studien zur Umsetzung der einzelnen Projekte.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau des P+R Netzes.</li> <li>• Einführung der Telematik zur Sicherung der Intermodalität.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 2013-2020               | MDDI, SNCFL, CdT           |

|                                                              |                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                |                                                       |
|--------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------------------------|
|                                                              |                                                   | Kombinieren von verschiedenen Verkehrsmitteln um von A nach B zu gelangen.                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                |                                                       |
| 27                                                           | Verbesserung der grenzüberschreitenden Mobilität  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stärkung der Position des öffentlichen Transportes im grenzübergreifenden Verkehr.</li> <li>• Zusammenführen nationaler Ziele um eine gemeinsame nachhaltige Mobilitätsstrategie („Schéma de mobilité transfrontalière – SMOT“) zu identifizieren.</li> </ul>                                                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung erster Maßnahmen aus dem gemeinsamen Mobilitätskonzept (SMOT) mit der Region Lothringen.</li> <li>• Vorbereitungsarbeiten zur Erstellung weiterer Mobilitätskonzepte (SMOT) mit der Wallonie und dem Grenzgebiet Rheinland-Pfalz und Saarland.</li> </ul>                                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erstellung weiterer Mobilitätskonzepte mit der Wallonie und dem Grenzgebiet Rheinland-Pfalz und Saarland.</li> <li>• Umsetzung weiterer Maßnahmen aus dem gemeinsamen Mobilitätskonzept mit der Region Lothringen.</li> </ul> | Kurz- bis mittelfristig        | MDDI, SNCFL, CdT                                      |
| 28                                                           | Förderung von alternativen Nutzungsformen des PKW | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Veränderung des Mobilitätsverhaltens im städtischen Raum.</li> <li>• Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Unternehmen in Aktivitätszonen.</li> <li>• Veränderung des Mobilitätsverhaltens bei bestimmten Zielgruppen zur Reduzierung der Zahl der Pkws auf den Straßen und somit der negativen Umwelteinflüsse.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Durchführung von relevanten Studien und Förderung einzelner Pilotprojekte.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderung von Fahrgemeinschaften („Carpooling“) und „Carsharing“.</li> <li>• Förderung der Elektromobilität in Kombination mit „Carpooling“ und/oder „Carsharing“, komplementär zum ÖV.</li> </ul>                            | Kurz-, mittel- und langfristig | MDDI, CdT, Gemeinden                                  |
| <b>2.3 Das Steuer- und Abgabensystem nachhaltig umbauen!</b> |                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                |                                                       |
| 29                                                           | Überprüfung der Autosteuer                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Überprüfung der Gestaltung des Verhältnisses von Autosteuer und Kaufprämie zwecks Erhöhung der verbrauchs- und emissionsmindernden Gesamtwirkung.</li> </ul>                                                                                                                                                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfung, ob nicht das Verhältnis von Autosteuer und Kaufprämien anders gestaltet werden kann, um die verbrauchs- und emissionsmindernde Gesamtwirkung zu erhöhen.</li> <li>• Prüfung der Möglichkeiten der Einführung eines Zuschlagssatzes « super polluant » für emissionsintensive Fahrzeuge.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Analyse der Handlungsmöglichkeiten und ggf. Ausarbeitung konkreter Lösungsvorschläge.</li> </ul>                                                                                                                              | Mittelfristig                  | MDDI, MFin, Administration des douanes et accises     |
| 30                                                           | Reform der Dienstwagenbesteuerung                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung eines Anreizes zur Verwendung umweltfreundlicherer Firmenfahrzeuge (z.B. durch ein System der Besteuerung über die Höhe der CO<sub>2</sub>-Emissionen der Dienstwagen).</li> </ul>                                                                                                                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfung verschiedener Optionen und Abgleich mit Erfahrungen aus anderen EU-Ländern.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Analyse der Handlungsmöglichkeiten und ggf. Ausarbeitung konkreter Lösungsvorschläge.</li> </ul>                                                                                                                              | mittelfristig                  | MDDI, MFin, Administration des contributions directes |
| 31                                                           | Sukzessive Anpassung der                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schrittweise Anpassung der Steuer- bzw.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfung verschiedener Optionen.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Überprüfung der</li> </ul>                                                                                                                                                                                                    | mittelfristig                  | MDDI, MFin,                                           |

|                                                                               |                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                     |               |                                                                                         |
|-------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                               | Steuersätze auf Verkehrskraftstoffen                                                  | sonstigen Abgabensätze für Verkehrskraftstoffe.                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                 | Handlungsmöglichkeiten und ggf. Ausarbeitung konkreter Lösungsvorschläge.                                                                                                                           |               | Administration des Douanes et Accises                                                   |
| <b>2.4 Effiziente und sozial gerechte Finanzinstrumente entwickeln!</b>       |                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                     |               |                                                                                         |
| 32                                                                            | Neue Formen der Anreiz- und Förderinstrumente                                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>Breitere Anwendung der im „paquet Logement“ vorgesehenen neuen Formen der Anreiz- und Förderinstrumente in anderen Bereichen.</li> </ul>                                                                                                                                                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ausarbeitung eines Vorschlags zur Einführung eines „éco-prêt à taux zéro“ im Rahmen des « APL relative à la promotion du logement et de l’habitat durables ».</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Umsetzen des « Avant-projet de loi relative à la promotion du logement et de l’habitat durables ».</li> </ul>                                                | 2013-2014     | ML, MDDI, MFin, MECE                                                                    |
| 33                                                                            | Sanierungsmöglichkeiten von Mietwohnungen verbessern                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Einkommensabhängige Staffelung der Hilfen für Wohnungseigentümer und Mieter unter Wahrung ökologischer bzw. energetischer Belange.</li> </ul>                                                                                                                                                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ausarbeiten des « Avant-projet de loi relative à la promotion du logement et de l’habitat durables »</li> </ul>                                                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>Umsetzen des « Avant-projet de loi relative à la promotion du logement et de l’habitat durables ».</li> </ul>                                                | mittelfristig | ML, MDDI, MFin, MECE                                                                    |
| 34                                                                            | Subventionen auf ihre Umweltschädlichkeit überprüfen                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Erwägung, umweltschädliche Subventionen einer gesonderten Prüfung zu unterziehen.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ausarbeitung einer Nachhaltigkeits-zertifizierung LUNAZ.</li> </ul>                                                                                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Schaffung eines gesetzlichen Rahmens.</li> </ul>                                                                                                             | 2013-2014     | MFin, MDDI, Partenariat                                                                 |
| <b>2.5 Information, Kommunikation und Entscheidungsstrukturen verbessern!</b> |                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                     |               |                                                                                         |
| 35                                                                            | Kapazitätsanpassung bei myenergy                                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>myenergy muss in die Lage versetzt werden, den Klimapakt mit den Gemeinden informativ und administrativ zu begleiten.</li> <li>myenergy muss weiterhin und bei Bedarf in die Lage versetzt werden die ihr aufgetragenen Aufgaben zu erfüllen.</li> </ul>                                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>Gewährung eines Finanzrahmens erfolgt (Ende 2012).</li> <li>Bereitstellung notwendiger kommunaler Klimaberater (Anfang 2013).</li> </ul>                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Anpassungen der Personaldecke bei Bedarf.</li> </ul>                                                                                                         | 2013-2020     | MECE, MDDI                                                                              |
| 36                                                                            | Unterstützung kommunaler Kapazitäten                                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Förderung und Bestimmung von externen und internen Beratern, um die Gemeinden bei der Umsetzung des Klimapakts zu unterstützen.</li> </ul>                                                                                                                                                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>Gewährung eines Finanzrahmens erfolgt (Ende 2012).</li> <li>Bereitstellung notwendiger kommunaler Berater (Anfang 2013).</li> </ul>                                      |                                                                                                                                                                                                     | Erledigt      | MDDI                                                                                    |
| 37                                                                            | Ausbau des Partenariats für Umwelt und Klimaschutz zu einer Nachhaltigkeitskommission | <ul style="list-style-type: none"> <li>Der vorliegende Aktionsplan ist weitgehend durch Vorarbeiten und politisch-zivilgesellschaftliche Abstimmungsprozesse im Partenariat entwickelt worden.</li> <li>Ein derartiges Gremium benötigt eine klare Perspektive und einen formalen Rahmen mit einer entsprechenden Arbeitsstruktur.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Vorbereitung der Novellierung des Gesetzes vom 25. Juni 2004.</li> </ul>                                                                                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Novellierung des Gesetzes vom 25. Juni 2004 über die Nachhaltigkeitsgremien mit dem Ziel der Schaffung einer nationalen Nachhaltigkeitskommission</li> </ul> | 2013-2014     | MDDI, Ministerien, die im interministeriellen Komitee vertreten sind, Staatsministerium |

|    |                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |             |                              |
|----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|------------------------------|
| 38 | Verbesserung und Systematisierung der Datenerfassung zum Energieverbrauch und zur Emissionsentwicklung in den verschiedenen Sektoren | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der Informationen über die Energieverbräuche und die damit zusammenhängenden Treibhausgasemissionen.</li> <li>• Vor allem im tertiären Bereich gibt es aber Nachholbedarfe.</li> <li>• Ziel ist eine volkswirtschaftlich fundierte und die treibenden Faktoren enthaltende nationale Projektionsbasis für eine längerfristige Energieentwicklung zu schaffen.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erste Schritte zur Realisierung eines Projekts zur Erstellung gemeinsamer Projektionen des Energieverbrauchs und der Emissionen, sowie die Evaluierung der Auswirkungen von nationalen und internationalen Maßnahmen.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erstellen eines gemeinsamen Instrumentes zu den Projektionen basierend auf den ökonometrischen Modellen des Statec.</li> <li>• Erstellen von Instrumenten und Methodologien zur Evaluierung der Auswirkungen der Maßnahmen des Aktionsplans (Treibhausgase u. „NEC“-Gase)</li> <li>• Verstärkte Anforderungen bezügl. Qualitätskontrolle (Projektionen u. Evaluierung der Auswirkungen der Maßnahmen) laut der neuen EU Verordnung „Monitoring Mechanism“</li> <li>• Monitoring u. Quantifizierung der Auswirkungen der Maßnahmen im Rahmen des Klimapaktes</li> </ul> | 2015        | MDDI, MECE, Statec           |
| 39 | Verbesserung und Systematisierung der Datenerfassung zum Energieverbrauch und zur Emissionsentwicklung in den Gemeinden              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zwingende Erfassung der kommunalen Daten zum Energieverbrauch und zur Emissionsentwicklung im Rahmen des Klimapaktes.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Umsetzung erfolgte im Rahmen des Klimapaktes.</li> </ul>                                                                                                                                                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Überprüfung der Möglichkeiten des Aufbaus einer Datenbank mit dem SIGI, ggf. Umsetzung.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 2013        | MDDI, SIGI                   |
| 40 | Evaluierung des Aktionsplans                                                                                                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitoring- und Evaluierung der Umsetzung der im Aktionsplan vorgesehenen Maßnahmen.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | fortlaufend | MDDI                         |
| 41 | Ausweitung des Angebots für Ausbildung und Erziehung zu                                                                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• -</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anbieten von Schulungsprogrammen diverse Akteure wie z.B: Chambres</li> </ul>                                                                                                                                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung der festgehaltenen Roadmap des</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 2013-2020   | myenergy, MDDI, MCM, Chambre |

|    |                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                     |             |                    |
|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|--------------------|
|    | Fragen der Energieeffizienz, der erneuerbaren Energien und des ökologischen Baues; in Verbindung mit zusätzlichen zielgruppenspezifischen (Handwerker, Energieberater usw.) Möglichkeiten der Zertifizierung für garantierte Qualitäten |                                                                                                                                                                                                              | professionnelles, u.a....).<br><ul style="list-style-type: none"> <li>• Koordination des von der EU kofinanzierten Projektes „Build-up“ durch myenergy.</li> <li>• Koordination des luxemburgischen Teils am europaweiten Projekt zur Förderung der Ausbildung im Handwerk „Build-Up Skills Luxembourg“.</li> <li>• Arbeiten an der Erstellung eines freiwilligen Labellingsystems für Energieberater im Bereich Wohnungsbau.</li> <li>• Anpassung der Ausbildung der Heizungsmonteur und der Elektriker an die Anforderungen der Richtlinie 2009/28/EG.</li> </ul> | luxemburgischen Teils am europaweiten Projekt zur Förderung der Ausbildung im Handwerk „Build-Up Skills Luxembourg“.                                |             | des métiers, IFSB  |
| 42 | Programme zur Sensibilisierung und gezielten Information von Hauseigentümern und -verwaltern für die mittelbaren Vorteile von energieeffizient errichteten und sanierten Gebäuden (Komfort, Verkehrswert etc.)                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• In den letzten Jahren wurden in diesem Bereich verstärkt Anstrengungen unternommen.</li> </ul>                                                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Systematischer Ausbau der myenergy-Infopoints.</li> <li>• Organisation der myenergy-days und Präsenz von myenergy auf Messen.</li> <li>• Online-Publikation von Informationsdokumenten zum Energiesparen und zur Verwendung erneuerbarer Energien.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Weiterführung und der Intensivierung der Bemühungen.</li> </ul>                                            | Fortlaufend | MDDI, MECE, ML     |
| 43 | Sensibilisierung für energieeffizientes Bauen und Sanieren                                                                                                                                                                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verstärkung von Musterkampagnen mit regionalen Ereignissen zur Sensibilisierung für energieeffizientes Bauen und Sanieren.</li> </ul>                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Weitere Auflagen der myenergy-days und intensive Präsenz bei anderen Messen.</li> <li>• Organisation von regionalen Ereignissen im Rahmen der myenergy-Infopoints.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Weitere Auflagen der myenergy-days und intensive Präsenz bei anderen Messen.</li> </ul>                    | 2013-2020   | MDDI, MECE         |
| 44 | Pilotprojekt „Energiesparcheck-Helfer“                                                                                                                                                                                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Energiesparcheck-Helfer beraten vorzugsweise einkommensschwache Haushalte um deren Kosten für Energie und Wasser zu reduzieren.</li> </ul>                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erste Vorbereitungsschritte des Pilotprojektes.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorbereitung und Durchführung eines Pilotprojektes und bei Bewährung flächendeckende Umsetzung.</li> </ul> | 2013-2014   | MECE, MDDI, MT, MF |
| 45 | Einsatz neuer Kommunikationsformen zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs                                                                                                                                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Durchführen von Informations- und Sensibilisierungskampagnen für einen umweltfreundlichen Transport in Verbindung mit nationalen/regionalen Ereignissen.</li> </ul> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                     | 2013-2020   | MDDI, CdT          |



|                                                                                                                                   |                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                           |                        |                                                     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----------------------------------------------------|
| 46                                                                                                                                | Auf- und Ausbau eines Telematiksystems für den öffentlichen Transport                                                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vernetzung aller Daten die im Bereich der Mobilität (Straße, ÖPNV, Parkraum usw.), damit jeder auf die benötigten Informationen online zugreifen kann.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                           | 2013-2018              | MDDI, CdT                                           |
| 47                                                                                                                                | Einführung eines ökologischen Mobilitätslabels für Unternehmen                                                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einführung eines Labels „transport écologique“ als Anreiz für Unternehmen, die an der Initiative „Mobilitépass“ teilnehmen und verbrauchs- und schadstoffarme Fahrzeuge einsetzen.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                           | 2013-2015              | MDDI, CdT                                           |
| 48                                                                                                                                | Ausbau der Beratung und Unterstützung von Industrie sowie KMU in Fragen der Energieeffizienz und des Einsatzes erneuerbarer Energien |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorbereitung diverser Projekte</li> </ul>                                                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufbau einer nationalen Weiterbildungsstruktur</li> <li>• Einführung eines neuen Bewertungstools zur Energieeffizienz für KMU'S</li> <li>• Projekt „Learning factory“</li> </ul> | Fortlaufende Umsetzung | MDDI, MECE                                          |
| <b>2.6 Einen Klimapakt mit den Gemeinden schließen!</b>                                                                           |                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                           |                        |                                                     |
| 49                                                                                                                                | Einen Klimapakt mit den Gemeinden schließen                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• „Loi du 13 septembre 2012 portant création d'un pacte climat avec les communes (...)“.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fortlaufende Umsetzung bis 2020</li> </ul>                                                                                                                                       | 2013-2020              | MDDI, MIGR, Syvicol                                 |
| <b>2.7 Eine Klimaanpassungsstrategie entwickeln ! (→ « Stratégie nationale d'adaptation au changement climatique », Mai 2011)</b> |                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                           |                        |                                                     |
| 50                                                                                                                                | (u.a.) Ausbau und Anwendung eines rechtlichen Rahmens zur Begünstigung der Agroforstwirtschaft                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Agroforstwirtschaft ist eine Form der Landnutzung, bei der mehrjährige Holzpflanzen willentlich auf derselben Fläche angepflanzt werden, auf der auch landwirtschaftliche Nutzpflanzen angebaut und/oder Tiere gehalten werden.</li> <li>• Sie erlaubt es Bäume auf landwirtschaftlichen Nutzflächen produktiv in die heutige europäische Landwirtschaft zu integrieren.</li> <li>• Solche Systeme erlauben es ökonomische und ökologische Prämissen von Natur- und Klimaschutz und Landwirtschaft zu kombinieren.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anlaufen der Ausarbeitung eines Konzeptes für die Agroforstwirtschaft.</li> </ul>                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Übernahme der Ergebnisse des Konzeptes in das nationale Programm für die ländliche Entwicklung.</li> </ul>                                                                       | 2014                   | MA, ASTA, Administration de la nature et des forêts |
| 51                                                                                                                                | (u.a.) Optimierung der Kohlenstoffspeicherung des Waldes                                                                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch Anwendung neuer Erkenntnisse soll der Beitrag des Waldes zur Speicherung bzw.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nationales Forstprogramm.</li> <li>• Landeswaldinventar.</li> </ul>                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklung stabiler, struktureicher und</li> </ul>                                                                                                                              | 2020                   | MA, Administration de                               |

|  |                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                               |  |                                |
|--|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--------------------------------|
|  | <p>sowie Optimierung der Kohlenstoffspeicherung in landwirtschaftlich genutzten Böden, welche zudem zu einer Verbesserung der strukturellen Bodenstabilität zur Verringerung der Erosionsgefahren durch Erhöhung des organischen Kohlenstoffs führt</p> | <p>Neutralisierung des Kohlenstoffs optimiert werden. Neben der Senkenfunktion des Waldes soll auch durch Förderung langlebiger Holzprodukte ein positiver Beitrag zur Stabilisierung des Kohlenstoffkreislaufs geleistet werden.</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nachhaltige Waldbewirtschaftung.</li> <li>• Einführung eines Ökopunktesystems.</li> </ul> | <p>standortgerechter Mischwälder.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Orientierung am aktuellen Stand der Forschung.</li> <li>• Modell und Demonstrationsvorhaben.</li> <li>• Daten und Karten zu den Auswirkungen des Klimawandels auf die Bodenerosion.</li> </ul> |  | <p>la nature et des forêts</p> |
|--|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--------------------------------|

# 2. Nationaler Aktionsplan Klimaschutz

Conférence de presse du 22 mai 2013



# Vorgeschichte zum 2. nationalen Aktionsplan Klimaschutz

- Regierungsprogramm 2009:
  - 2. nationaler Aktionsplan Reduktion Treibhausgasemissionen
  - Klimaanpassungsstrategie → 1. Teil Mai 2011
  - Klimapakt mit den Gemeinden → *Loi du 13 septembre 2012 portant création d'un pacte climat avec les communes*
- Klimaschutz als Querschnittsaufgabe, in Gesamtperspektive des Nachhaltigkeitsplanes (PNDD) eingebunden
- Klimaschutz als dynamischer Prozess

# Vorgeschichte zum 2. nationalen Aktionsplan Klimaschutz

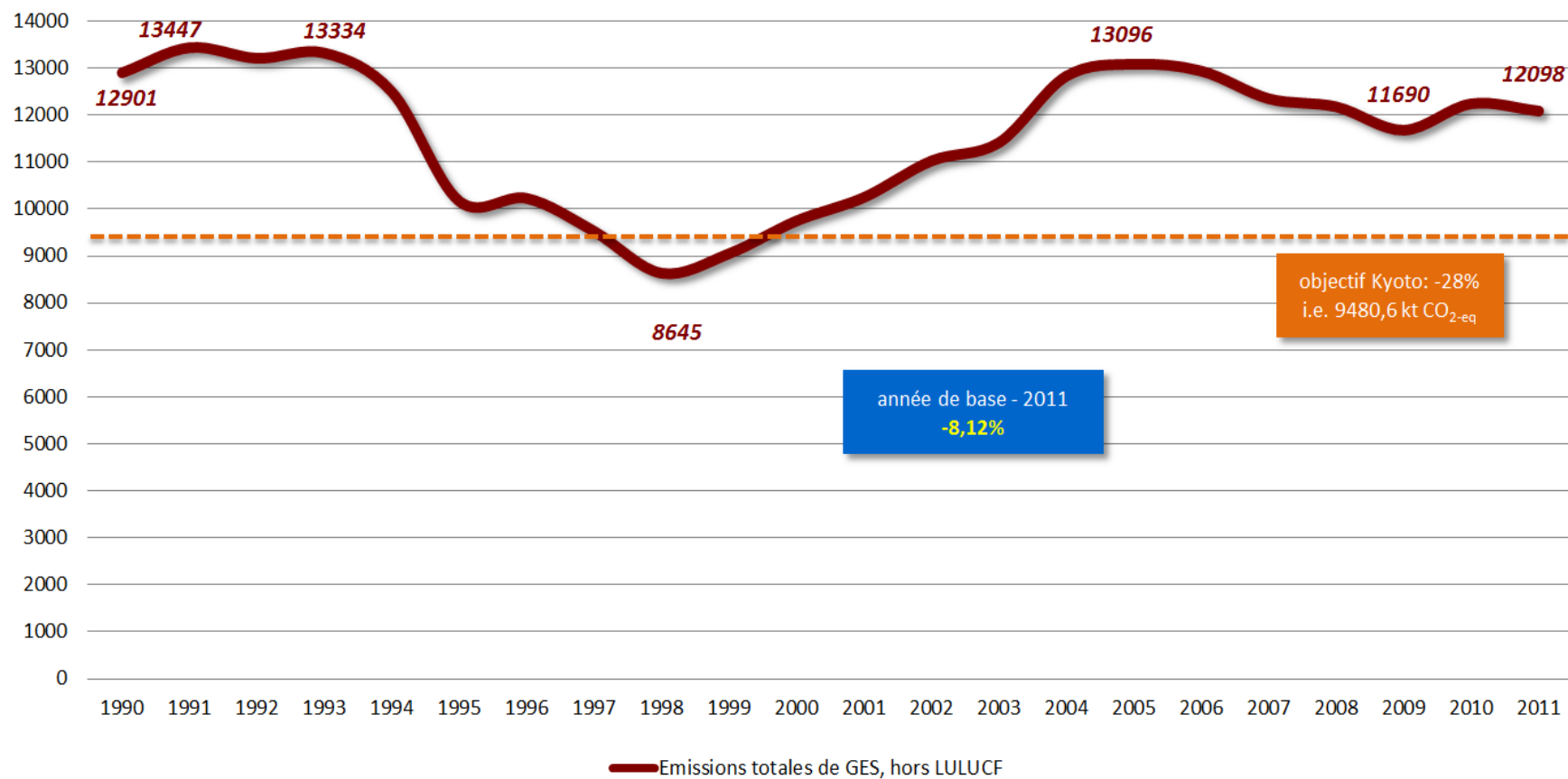
- **Partenariat für Umwelt-und Klimaschutz:**
  - intensiver Informations-, Diskussions- und Meinungsbildungsprozess
  - Vertreter von Regierung, Unternehmen, Gewerkschaften, Gemeinden und NGOs
  - Steuerungsgruppe und 5 themenspezifischen Arbeitsgruppen
  - Erörterung von :
    - langfristige strategische Ausrichtung künftiger Klimapolitik
    - neu zu gestaltende oder zu verändernde Maßnahmenbereiche
  - Arbeitsgruppen : mehr als 300 Einzelvorschläge, Aktionen bzw. Maßnahmen

# Vorgeschichte zum 2. nationalen Aktionsplan Klimaschutz

- Synthesedokument : der von allen Beteiligten getragene Konsens:
  - rd. 120 Vorschläge
  - wichtigste Grundlage für den Entwurf des 2. nationalen Aktionsplans Klimaschutz
- Auftrag vom Partenariat an die Regierung: Ausarbeitung einer Liste prioritärer Maßnahmen (Mai 2011)
- Konsultationsdebatte Parlament (Juni 2011)
- Auftrag der Regierung an das MDDI :
  - Ausarbeitung des 2. nationalen Aktionsplanes Klimaschutz mit Bezug auf das Synthesedokument sowie die Liste prioritärer Maßnahmen
  - Beginn der Umsetzung der prioritären Maßnahmen

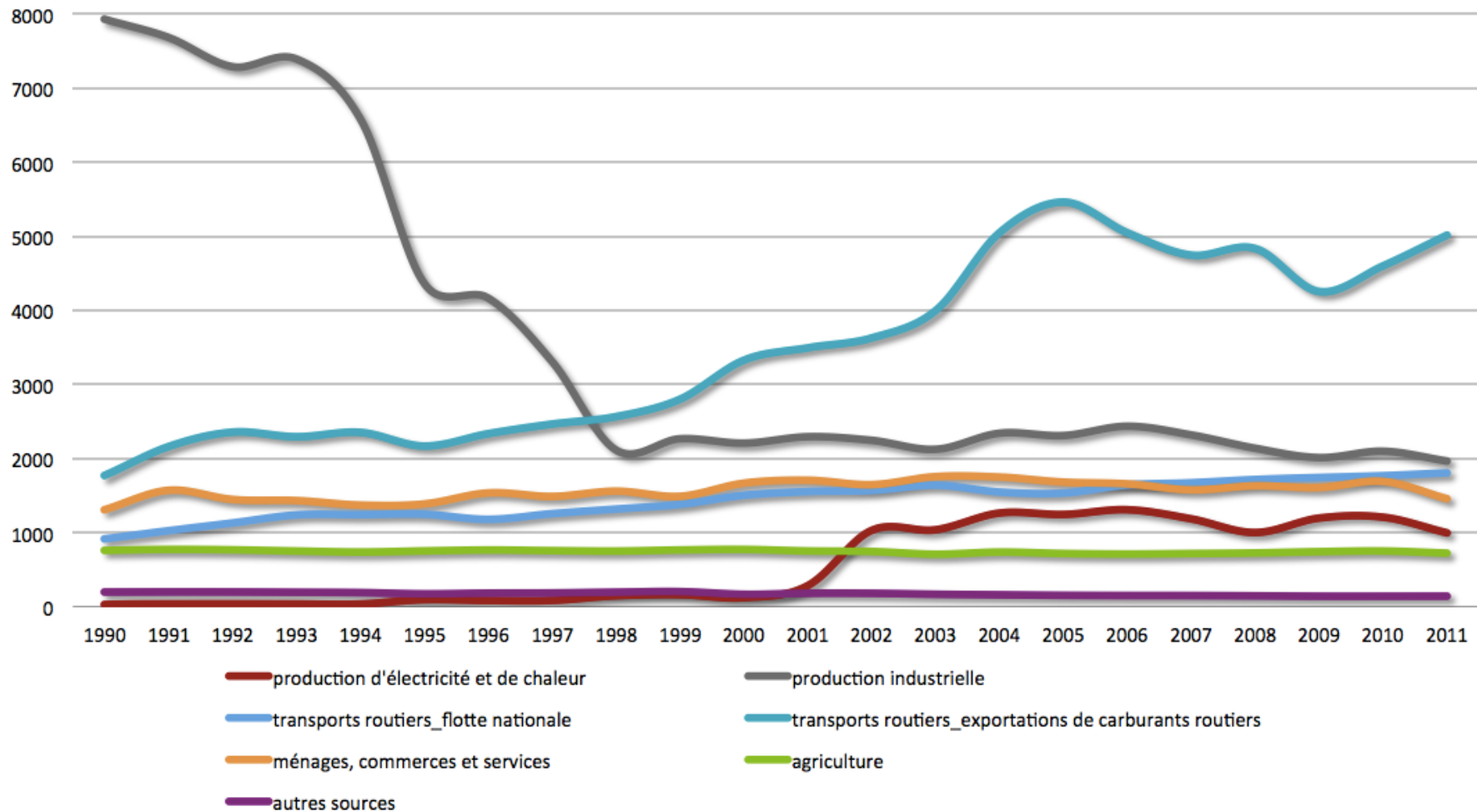
# Entwicklung der Treibhausgasemissionen 1990-2011

(1.000 Tonnen)



# Entwicklung der Treibhausgasemissionen 1990-2011

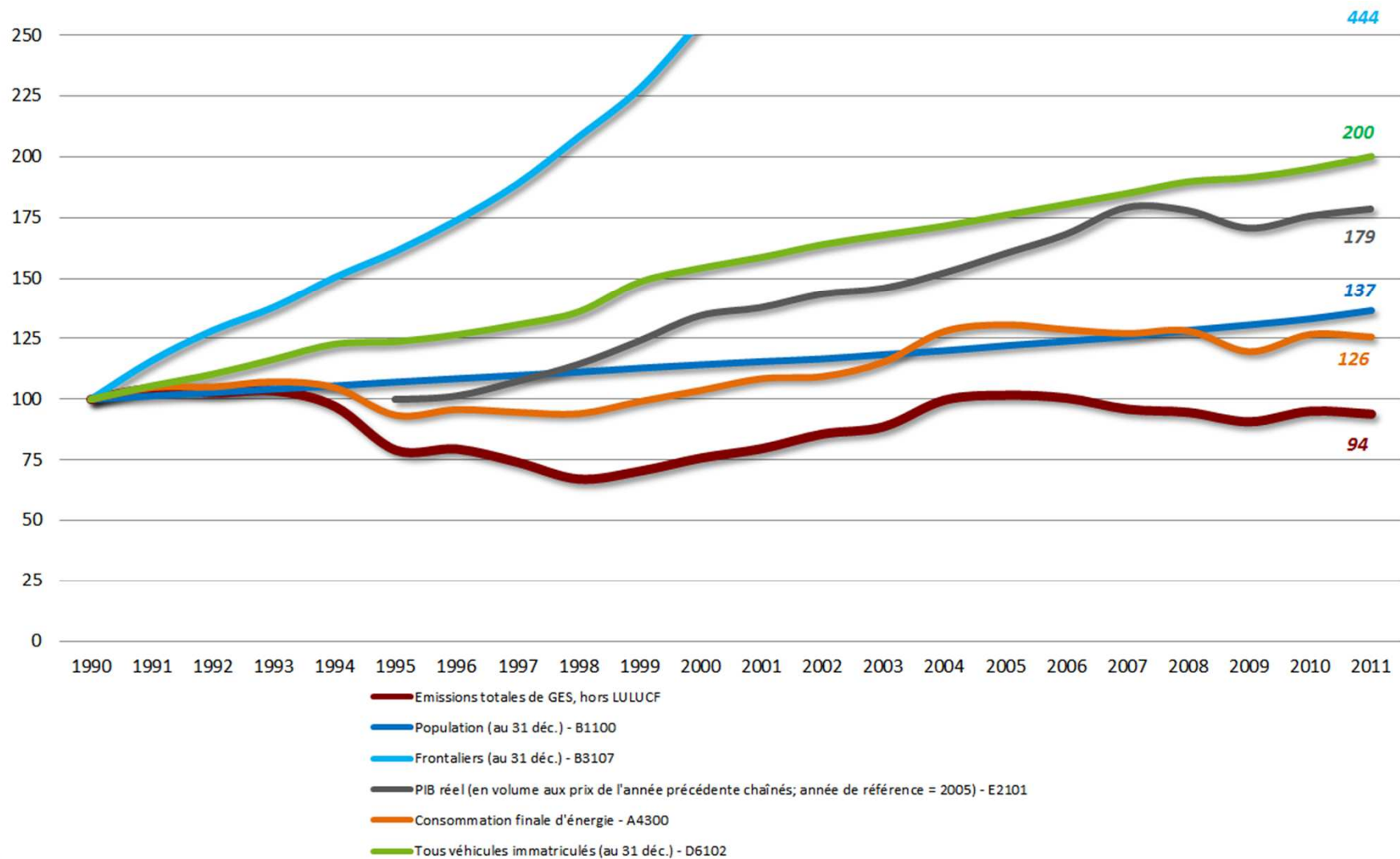
(1.000 Tonnen)





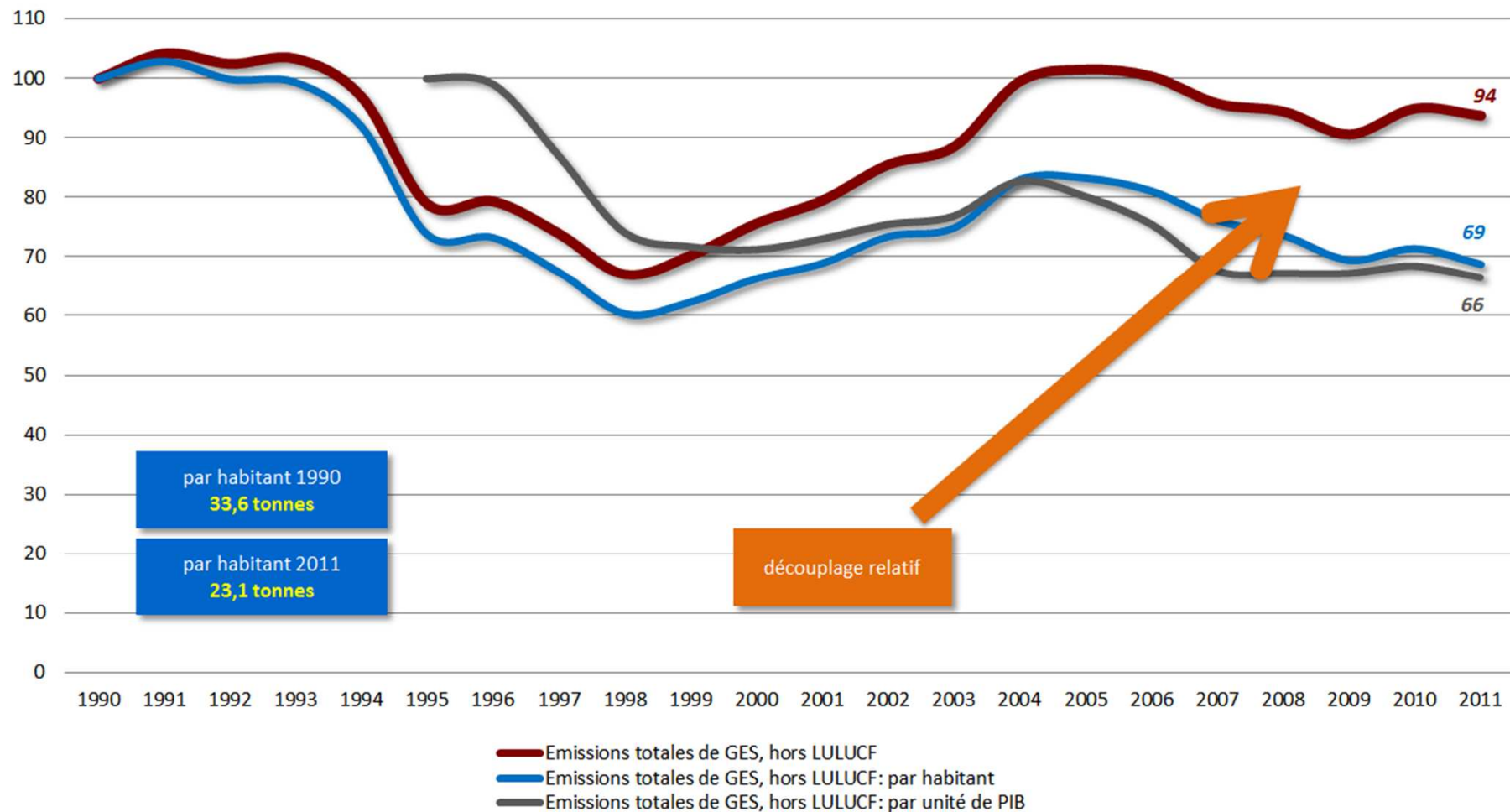
# Entwicklung Treibhausgasemissionen / Energieverbrauch / Bevölkerung 1990-2011

(1990 = 100 ausser BIP : 1995 = 100)

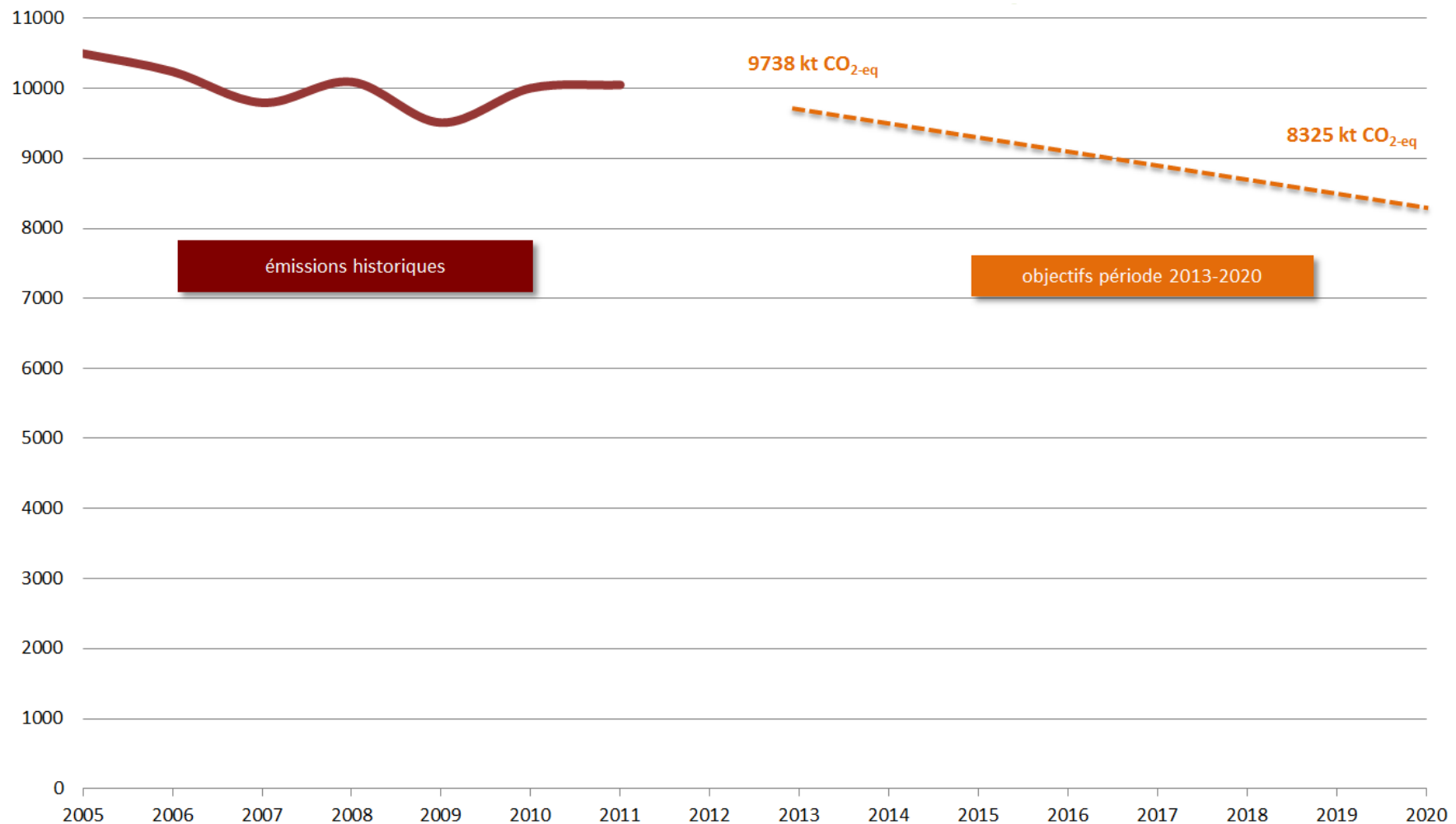


# Entwicklung Treibhausgasemissionen pro Kopf / BIP

(1990 = 100 ausser BIP : 1995 = 100)



# Entwicklung Treibhausgasemissionen nicht-ETS Sektoren und Reduktionsziele 2013-2020 (1000 Tonnen)





MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
ET DES INFRASTRUCTURES  
Département de l'environnement

**myenergy**  
L u x e m b o u r g

# PacteClimat

Ma commune s'engage pour le climat

## Pacte climat - Situation au 16 mai 2013

16.05.2013



## Situation

- 59 communes ont formulé une demande de participation
- 50 contrats ont été signés

(Situation au 16 mai 2013)



## Situation

- Conseiller Climat
  - 3 communes ont opté pour un conseiller climat interne
  - 56 communes ont opté pour un conseiller climat externe
- Mise en pratique du pacte climat a démarré dans 24 communes
  - Réalisation des premiers états des lieux par les conseillers climat et les équipes climat



# Maßnahmenprogramm

## Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

### 1 - Produktion und Einsatz erneuerbarer Energien stärken

#### 1-1 Überprüfung und Anpassung der bestehenden finanziellen Förderungssysteme

- bereits umgesetzt :
  - **Neues Förderregime Prime House** : *Règlement grand-ducal du 12 décembre 2012 instituant un régime d'aides pour la promotion de l'utilisation rationnelle de l'énergie et la mise en valeur des énergies renouvelables dans le domaine du logement* » ab Januar 2013.
    - Hohe Förderbeträge für Erdwärmepumpen und Holzheizungen
- vorgesehene Aktionen :
  - **Breitere Bekanntmachung der existierenden Fördersysteme im Bereich KMU und Industrie** (gezielte Kampagnen).

#### 1-2 Anpassung der Einspeisevergütung für Strom aus erneuerbaren Energiequellen (RGD vom 8.2.2008)

- bereits umgesetzt
  - Neue Einspeisetarife für Photovoltaik ab 1.1.2013 : *Règlement grand-ducal du 15 novembre 2012 modifiant le règlement grand-ducal du 8 février 2008 relatif à la production d'électricité basée sur les sources d'énergie renouvelables*

# Maßnahmenprogramm

## Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

- in der Prozedur :
  - Generelle Reform der Verordnung über Einspeisetarife für erneuerbaren Strom : Überprüfung von Höhe und Struktur der Einspeisevergütungen sowie Vorlage des entsprechenden *projet de règlement grand-ducal*
    - Anpassung der Tarife an die aktuellen Rahmenbedingungen
    - Stärkerer Akzent auf Wärmenutzung

### 1-3 Vergütung für ins Erdgasnetz eingespeistes Biogas (RGD vom 8. Feb. 2008)

- bereits umgesetzt :
  - Einführung einer Vergütung für ins Erdgasnetz eingespeistes Biogas : *Règlement grand-ducal du 15 décembre 2011 relatif à la production, la rémunération et la commercialisation de biogaz*
- vorgesehene Aktionen :
  - Überprüfung der Tarife (2013-2020)

### 1-4 Konzept zur gezielteren Förderung der Nutzung von Biomasse

- In Ausarbeitung u. weiter vorgesehene Aktionen :
  - Weiterführung der Erarbeitung eines Konzepts zur Verbesserung der Waldmobilisierung und der Nutzung des Holzes
  - Durchführung erster Umsetzungsschritte (2013-2014)
  - Erarbeitung eines Konzepts für andere Biomassefraktionen (2014)



# Maßnahmenprogramm

## Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

### 2 - Energieeffizienz steigern und Energieverbrauch senken!

#### 2-1 Präzisierung und Umsetzung eines Rechtsrahmens für den „Plan sectoriel logement“

- bereits umgesetzt :
  - Ausarbeitung des « Plan sectoriel logement » mit folgenden Zielen:
    - Territoriale Koordination des Wohnungsbaus auf regionalem und interkommunalen Niveau.
    - Effiziente Aktivierung und Nutzung des Baugrunds.
    - Vorgaben im Bereich der landsparenden und ökologisch nachhaltigen Erschließung.
    - Erhöhung der Erstellung von Wohnbauten.
    - Sicherstellen der Koordination und der Kommunikation.
- vorgesehene Aktionen :
  - Überprüfung Beginn der Prozedur des „Plan sectoriel logement PSL“.
  - Inkraft treten des „règlement grand-ducal déclarant le PSL obligatoire“
  - Schnelle Entwicklung von einigen „zones pour projets d’envergure“ in Form von Pilotprojekten durch „plans d’occupation du sol POS“.

# Maßnahmenprogramm

## Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

### 2-2 Neuordnung und Vereinfachung der finanziellen Hilfen für den Wohnungsbereich

- bereits umgesetzt :
  - **Neues Förderregime Prime House** : *Règlement grand-ducal du 12 décembre 2012 instituant un régime d'aides pour la promotion de l'utilisation rationnelle de l'énergie et la mise en valeur des énergies renouvelables dans le domaine du logement* » ab Januar 2013
    - Grundlegende Aufwertung der Maßnahmen in der Altbauanierung
      - Je höher die Effizienz, umso höher der Förderbetrag
      - Kombination einer bauteilbezogenen Förderung und einem Anreiz zu Gesamtsanierungen
      - Ausführung einer Gesamtsanierung in Etappen möglich
      - Kopplung an den Energiepass
      - Hoher Förderbetrag für Lüftungsanlagen mit Wärmerückgewinnung
    - Anpassung der Finanzbeihilfen im Bereich des Neubaus
      - Schwerpunkt auf Passivhäuser
      - Berücksichtigung der verschärften Anforderungen der Energieeffizienzverordnung
      - Lenkung zum verdichteten Wohnungsbau
      - Anreiz zum Einbau eines zweckmäßigen Sonnenschutzes
- in der Prozedur :
  - Bündelung sämtlicher finanziellen Hilfen für den Wohnungsbereich : Vorlage des *projet de loi relative à la promotion du logement et de l'habitat durables*

# Bilanz finanzielle Beihilfen in den Bereichen erneuerbare Energien / Energieeffizienz

- Seit 2001 gezahlte finanzielle Beihilfen in den Bereichen erneuerbare Energien / Energieeffizienz : 295 Millionen € (133.000 Anträge)
- Förderregime prime House 2008-2012: 52 Millionen €
  - 14.500 Anträge
  - 11.800 Beihilfen ausgezahlt
  - Gesamtsumme Beihilfen : 52 Millionen €
    - Neubau : 4,2 Millionen €
      - Über 100 Passivhäuser (EFH oder Wohnungen in MFH)
      - Über 360 Niedrigenergiehäuser (EFH oder Wohnungen in MFH)
    - Altbausanierung : 5 Millionen €
      - Über 1.300 Sanierungen
      - Nur 35 Komplettsanierungen

# Bilanz finanzielle Beihilfen in den Bereichen erneuerbare Energien / Energieeffizienz

- Anlagentechnik im Bereich der erneuerbaren Energien:
  - Solarthermie : 4.200 Beihilfen ; 15,7 Millionen €
  - Photovoltaik : 1.650 Beihilfen ; 20,5 Millionen € (+92 Millionen € Stromvergütung ; ohne fonds de compensation)
  - Wärmepumpen : 600 Beihilfen ; 2,6 Millionen €
  - Holzheizungen : 940 Beihilfen ; 3,7 Millionen €

# Grundlegende Aufwertung der Maßnahmen in der Altbausanierung

- Neues Förderregime Prime House Dezember 2012 (Neugestaltung der „Prime d’assainissement énergétique“)
- Projet de loi relative à la promotion du logement et de l’habitat durables : 3 Instrumente gegen Energiearmut :
  - Complément à la prime d’assainissement énergétique
  - Prêt à taux zéro pour l’assainissement énergétique
  - Subvention d’intérêt complément à l’assainissement énergétique
- Informations und Sensibilisierungskampagne in Zusammenarbeit mit myenergy

# Maßnahmenprogramm

## Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

### 2-3 Energetische Sanierung staatlicher Bauten

- fortlaufend:
  - Vorantreiben energetische Sanierung staatlicher Gebäude
  - Aufstockung der finanziellen Möglichkeiten der zuständigen staatlichen Behörden.
  - Umsetzen der Energieeffizienz-direktive

### 2-4 Monitoring des Energieverbrauchs staatlicher Bauten

- bereits umgesetzt (u.a.):
  - Ausarbeitung eines globalen Meßkonzeptes für Gebäude aus Bestand und Neubau
  - Festlegung der prinzipiellen Zonen und Nutzungsarten, die separat erfasst werden sollen
  - Abschätzung der finanziellen Mittel für die Erstausrüstung/Nachrüstung von Zählern
  - Priorisierung der nachzurüstenden Gebäude
  - Ausarbeitung eines Standards für die Messgeräte.
- vorgesehene Aktionen (u.a.):
  - Ausarbeitung einer Datenbank.
  - Realisierung einer Software zur Erfassung und Verarbeitung der Energieverbräuche.

### 2-5 Verschärfung der Baustandards für Zweckneubauten

- in Planung ; Verschärfung der Vorgaben in 2 bis 3 Jahresschritten ab Ende 2013 (2013-2020)

# Maßnahmenprogramm

## Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

### 2-6 Stärkere Nachhaltigkeitsorientierung der Finanzhilfen für den Wohnungsbau

- bereits umgesetzt :
  - Kopplung der Fördersätze an den Energiepass und progressive Verschärfung der Mindeststandards (ab 2012).
- In der Prozedur:
  - *projet de loi relative à la promotion du logement et de l'habitat durables*
- In Ausarbeitung:
  - Bindung der Förderung an Nachhaltigkeitszertifikat (2014-2015)

### 2-7 Schnellere Abschreibung für Investitionen im Bereich der energetischen Sanierung

- bereits umgesetzt :
  - Vorlage des *projet de loi déterminant différentes mesures fiscales destinées à encourager l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le domaine du logement*
- vorgesehene Aktionen :
  - In Kraft treten des Gesetzes bezügl. der schnelleren Abschreibung für Investitionen im Bereich der energetischen Sanierung sowie der Verordnung bezügl. des reduzierten TVA-Satzes im Falle einer energetischen Sanierung.

# Maßnahmenprogramm

## Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

### 2-8 Förderung der Elektro-Mobilität

- Kontext :
  - 60 % des nationalen Energieverbrauchs werden dem Transportsektor zugeschrieben.
  - Die gewichtete mittlere Weglänge einer Einzelfahrt im privat Auto in Luxemburg überschreitet die 60 km-Marke nicht.
  - Neben der Förderung der sanften Mobilität und des öffentlichen Transports soll der Anteil der individuellen motorisierten Transports nachhaltiger werden :
    - Autos mit geringerem Verbrauch
    - Technologien die einen geringen Ausstoß an Schadstoffen (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, Feinstaub) aufweisen
    - Einsatz von erneuerbaren Kraftstoffen
    - Intelligenter Nutzungformen
- bereits umgesetzt:
  - Der rechtliche Rahmen wurde durch das Gesetz vom 7. August 2012 definiert (*loi du 7 août 2012 modifiant la loi du 1er août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité*)
  - Weiterführung der finanziellen Beihilfen für Elektroautos (règlement grand-ducal du 18 février 2013 port. introduction d'une aide financière pour la promotion des véhicules électriques purs et des véhicules électriques hybrides chargeables de l'extérieur à faibles émissions de CO<sub>2</sub>)



# Maßnahmenprogramm

## Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

### 2-8 Förderung der Elektro-Mobilität

- vorgesehene Aktionen :
  - Luxemburg soll zu einer exemplarischen Plattform werden, welche ein Netzwerk aus öffentlichen Ladensäulen bietet, und so eine nachhaltigere Mobilität zu fördert.
  - Installation von ± 800 öffentlichen Ladesäulen zum Aufladen der Elektrofahrzeuge bis 2020
  - Weiterführen der Arbeitsgruppe unter der Koordination des Ministeriums für Wirtschaft und Außenhandel und des Ministeriums für Nachhaltigkeit und Infrastrukturen um mit den Netzbetreibern in Abstimmung mit den interessierten Partnern ein Konzept zur Förderung der Elektromobilität auszuarbeiten. Diese Konzept soll dazu dienen:
    - das Projekt Elektromobilität zu koordinieren;
    - die Leistung der Installation, des Betriebens und des Unterhalts zu organisieren;
    - einen Plan zu definieren an welchen Orten die Ladeinfrastruktur sich befinden soll.
    - Die verwendete Technologie und das zentrale Verwaltungssystem zu definieren, welches landesweit für die öffentliche Ladeinfrastruktur eingesetzt werden soll
  - Realisierung verschiedener Pilotprojekte

### 2-9 Anpassung der Prime car-e

- bereits umgesetzt:
  - Abschaffung der car-e Prämie für konventionell betriebene Autos
  - Weiterführung der finanziellen Beihilfen für Elektroautos für 2013

# Bilanz finanzielle Beihilfen für PKWs mit niedrigen CO<sub>2</sub>-Emissionen (Prime CAR-e)

- **Gezahlte Beihilfen :**
  - Prime CAR-e : 24.300 Autos; 22,5 Millionen €
  - Prime CAR-e plus : 7.000 Autos; 15,3 Millionen €
- **Entwicklung CO<sub>2</sub>-Emissionen:**
  - 2012 : 13,9% der Neuanmeldungen ≤ 100 g CO<sub>2</sub>/km (x 17 im Vergleich zu 2009)
  - Durchschnittsemissionen Neuanmeldungen 2012 : 138,4 g CO<sub>2</sub>/km (-16,6% im Vergleich zu 2007)
  - Durchschnittsemissionen aller PKWs 1.1.2013 : 156,6 g CO<sub>2</sub>/km (-13,6% im Vergleich zum 1.1.2005)

# Maßnahmenprogramm

## Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

### 2-10 Erhöhung der Energieeffizienz in Unternehmen

- bereits umgesetzt:
  - Sensibilisierung, Information und Grundberatung für Industrie im Rahmen der freiwilligen Vereinbarung.
  - Ein Mustervertrag, welcher an Luxemburger Verhältnisse angepasst ist, wurde von myenergy erstellt und Anfang 2012 publiziert.
- vorgesehene Aktionen :
  - Diverse Pilotvorhaben (2013-2014)
  - Förderung von Contracting für kommunale Infrastrukturen (2013)
  - Dauerhaftes Monitoring der auf 2016 ausgelegten freiwilligen Vereinbarung zwecks Erkennung der Notwendigkeit einer Anpassung (2013-2014)

### 2-11 Erhöhung der Energieeffizienz in Unternehmen mit ETS-Anlagen

- bereits umgesetzt:
  - Freiwillige Vereinbarung mit der FEDIL
- vorgesehene Aktionen :
  - Projekt „Learning factory“
  - Staatliche Einnahmen aus ETS für Energieeffizienzmassnahmen einsetzen

# Maßnahmenprogramm

Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

*2-12 Anwendung von Nachhaltigkeitskriterien bei öffentlicher Beschaffung und im gesamten öffentlichen Planungsprozess*

- vorgesehene Aktionen :
  - Erstellung fester Spielregeln (Geschäftsordnung für Ministerien, Handbuch für Gemeinden).
  - Laufendes Monitoring

# Maßnahmenprogramm

## Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

### 3 – Die Mobilität von morgen gestalten!

#### 3-1 Integrative und strukturierte Raumentwicklung

- bereits umgesetzt:
  - Ausarbeitung neuen Landesplanungsgesetzes
  - Ausarbeitung und Publikation der nationalen Mobilitätsstrategie für nachhaltige Mobilität (MoDu)
  - Ausarbeitung der sektoriellen Leitpläne: Transport (PST), Geschützte Landschaften (PSP), Wohnungsbau (PSL) und Aktivitätszonen (PSZAE)
  - Staat-Gemeinden-Konventionen und der EVTZ Alzette-Belval.
- vorgesehene Aktionen :
  - In Kraft treten des neuen Landesplanungsgesetzes
  - Beginn der Prozedur « Plans directeurs sectoriels primaires » (2013-2015)
  - In Kraft treten des „règlement grand-ducal déclarant obligatoire les plans directeurs sectoriels“
  - Fortführung der Staat-Gemeinden-Vereinbarungen und der EVTZ Alzette-Belval

# Maßnahmenprogramm

## Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

### 3-2 Förderung der sanften Mobilität

- bereits umgesetzt:
  - Thematisierung im Zuge des Nationalen Aktionsplans für sanfte Mobilität sowie der nationalen Mobilitätsstrategie für nachhaltige Mobilität (MoDu).
- vorgesehene Aktionen :
  - Schaffung der benötigten Gesetzgebung zur Umsetzung der Maßnahmen.
  - Schaffung von effizienten, kohärenten und vollständigen Netzen für die sanfte Mobilität.
  - Gewährleistung der benötigten Intermodalität.
  - Integration der sanften Mobilität in die Planungsprozesse der Raum- und Kommunalplanung.
  - Gewährleisten, dass das „System sanfte Mobilität“ integrierender Bestandteil der Umsetzung von spezifischen Stadtentwicklungsprojekten ist.

### 3-3 Reorganisation des öffentlichen Verkehrs

- bereits umgesetzt:
  - Ausarbeitung der Maßnahmen im Zuge der nationalen Mobilitätsstrategie für nachhaltige Mobilität (MoDu)
  - Durchführung der relevanten Studien zur Umsetzung der einzelnen Projekte.

# Maßnahmenprogramm

## Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

- vorgesehene Aktionen :
  - Allgemeine Umstrukturierung Busnetz.
  - Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel an sogenannten Umsteigepunkten (z.B. „Pôles d'échange“)
  - Planung eines Bedarfverkehrsangebots außerhalb der Hauptverkehrszeiten in bestimmten ländlichen Regionen.
  - Einführung der Tram in der Stadt Luxemburg.

### *3-4 Ausbau und Verbesserung der Infrastrukturen im öffentlichen Verkehr*

- bereits umgesetzt:
  - Ausarbeitung der Maßnahmenpakete im Zuge der nationalen Mobilitätsstrategie für nachhaltige Mobilität (MoDu)
  - Reservierung verschiedener Korridore im Zuge der Ausarbeitung des PST
  - Durchführung der relevanten Studien zur Umsetzung der einzelnen Projekte
  - Umsetzung der Doppelgleisigkeit der Strecke Luxemburg-Petingen
  - Fertigstellung des Umbaus des Hauptbahnhofs in Luxemburg
  - Umsetzung diverser Projekte zur Buspriorisierung.

# Maßnahmenprogramm

## Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

- vorgesehene Aktionen :
  - Bau der Umsteigepunkte Hollerich, Howald und Pont Rouge zur Annäherung der Bahn an die Entwicklungszentren in der Stadt Luxemburg.
  - Strukturelle Optimierung des Schienennetzes (z.B. neue zweigleisige Bahnlinie Luxemburg-Bettemburg).
  - Kontinuierliche Erneuerung der Schienenfahrzeuge und Busse.
  - Strukturelle Optimierung des Busnetzes (z.B. neue Busspuren).

### WEITERE MASSNAHMEN

3-5 *Parkraummanagement in urbanen Gebieten*

3-6 *Förderung der Intermodalität*

3-7 *Verbesserung der grenzüberschreitenden Mobilität*

3-8 *Förderung von alternativen Nutzungsformen des PKW*



# Maßnahmenprogramm

Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

## 4 – Das Steuer- und Abgabensystem nachhaltig umbauen!

### 4-1 Überprüfung der Autosteuer

- Analyse der Handlungsmöglichkeiten und ggf. Ausarbeitung konkreter Lösungsvorschläge

### 4-2 Reform der Dienstwagenbesteuerung

- Prüfung verschiedener Optionen und Abgleich mit Erfahrungen aus anderen EU-Ländern.

### 4-3 Sukzessive Anpassung der Steuersätze auf Verkehrskraftstoffen

- Prüfung verschiedener Optionen.

# Maßnahmenprogramm

## Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

### 5 – Effiziente und sozial gerechte Finanzinstrumente entwickeln!

#### 5-1 Neue Formen der Anreiz- und Förderinstrumente

- bereits umgesetzt:
  - Ausarbeitung eines Vorschlags zur Einführung eines „éco-prêt à taux zéro“ im Rahmen des „projet de loi relative à la promotion du logement et de l’habitat durables“
- vorgesehene Aktionen :
  - Umsetzung des „éco-prêt à taux zéro“

#### 5-2 Sanierungsmöglichkeiten von Mietwohnungen verbessern

- bereits umgesetzt:
  - Ausarbeitung des *projet de loi relative à la promotion du logement et de l’habitat durables*

# Maßnahmenprogramm

## Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

### 6 – Information, Kommunikation und Entscheidungsstrukturen verbessern!

#### 6-1 Kapazitätsanpassung bei myenergy

- Gewährung eines höheren Finanzrahmens
- Bereitstellung notwendiger kommunaler Klimaberater

#### 6-2 Unterstützung kommunaler Kapazitäten

- Gewährung eines Finanzrahmens erfolgt (Ende 2012).
- Bereitstellung notwendiger kommunaler Klimaberater im Rahmen des Klimapakts (ab Anfang 2013).

#### 6-3 Ausbau des Partnershiats für Umwelt und Klimaschutz zu einer Nachhaltigkeitskommission

- vorgesehene Aktionen :
  - Novellierung des Gesetzes vom 25. Juni 2004 über die Nachhaltigkeits-gremien mit dem Ziel der Schaffung einer nationalen Nachhaltigkeitskommission

#### 6-4 Verbesserung und Systematisierung der Datenerfassung zum Energieverbrauch und zur Emissionsentwicklung in den verschiedenen Sektoren

- bereits umgesetzt:
  - Erste Schritte zur Realisierung eines Projekts zur Erstellung gemeinsamer Projektionen des Energieverbrauchs und der Emissionen, sowie die Evaluierung der Auswirkungen von nationalen und internationalen Maßnahmen.

# Maßnahmenprogramm

## Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

- vorgesehene Aktionen :
  - Erstellen eines gemeinsamen Instrumentes zu den Projektionen basierend auf den ökonomischen Modellen des Statec.
  - Erstellen von Instrumenten und Methodologien zur Evaluierung der Auswirkungen der Maßnahmen des Aktionsplans (Treibhausgase u. „NEC“-Gase)
  - Verstärkte Anforderungen bezügl. Qualitätskontrolle (Projektionen u. Evaluierung der Auswirkungen der Maßnahmen) laut der neuen EU Verordnung „Monitoring Mechanism“
  - Monitoring u. Quantifizierung der Auswirkungen der Maßnahmen im Rahmen des Klimapaktes(2015)

### *6-5 Verbesserung und Systematisierung der Datenerfassung zum Energieverbrauch und zur Emissionsentwicklung in den Gemeinden*

- Die Umsetzung erfolgt im Rahmen des Klimapaktes.
- Überprüfung der Möglichkeiten des Aufbaus einer Datenbank mit dem SIGI

# Maßnahmenprogramm

## Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

### 6-6 Evaluierung des Aktionsplans

### 6-7 Ausweitung des Angebots für Ausbildung und Erziehung zu Fragen der Energieeffizienz, der erneuerbaren Energien und des ökologischen Baues; in Verbindung mit zusätzlichen zielgruppenspezifischen (Handwerker, Energieberater usw.) Möglichkeiten der Zertifizierung für garantierte Qualitäten

- Anbieten von Schulungsprogrammen diverse Akteure wie z.B: Chambres professionnelles, u.a....).
- Koordination des von der EU ko-finanzierten Projektes „Build-up“ durch myenergy.
- Koordination des luxemburgischen Teils am europaweiten Projekt zur Förderung der Ausbildung im Handwerk „Build-Up Skills Luxembourg“, und Umsetzung der festgehaltenen Roadmap.
- Arbeiten an der Erstellung eines freiwilligen Labellingsystems für Energieberater im Bereich Wohnungsbau.
- Anpassung der Ausbildung der Heizungsmonteur und der Elektriker an die Anforderungen der Richtlinie 2009/28/EG.

# Maßnahmenprogramm

## Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

*6-8 Programme zur Sensibilisierung und gezielten Information von Hauseigentümern und -verwaltern für die mittelbaren Vorteile von energieeffizient errichteten und sanierten Gebäuden (Komfort, Verkehrswert etc.)*

- Systematischer Ausbau der myenergy-Infopoints.
- Organisation der myenergy-days und Präsenz von myenergy auf Messen.
- Online-Publikation von Informationsdokumenten zum Energiesparen und zur Verwendung erneuerbarer Energien.

*6-9 Sensibilisierung für energieeffizientes Bauen und Sanieren*

- Weitere Auflagen der myenergy-days und intensive Präsenz bei anderen Messen.
- Organisation von regionalen Ereignissen im Rahmen der myenergy-Infopoints.

*6-10 Pilotprojekt „Energiesparcheck-Helfer“*

- Vorbereitung und Durchführung eines Pilotprojektes und bei Bewährung flächendeckende Umsetzung (2013-2014)

# Maßnahmenprogramm

Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

## WEITERE MASSNAHMEN

6-11 *Einsatz neuer Kommunikationsformen zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs*

6-12 *Auf- und Ausbau eines Telematiksystems für den öffentlichen Transport*

6-13 *Einführung eines ökologischen Mobilitätslabels für Unternehmen*

6-14 *Ausbau der Beratung und Unterstützung von Industrie sowie KMU in Fragen der Energieeffizienz und des Einsatzes erneuerbarer Energien*

# Document écrit de dépôt



Luxembourg, le 09 juillet 2013

dépôt  
Josée Lorsché  
députée

1

## Motion

### **Aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange Phase I : travaux préparatoires (projet de loi 6569)**

#### La Chambre des Député-e-s

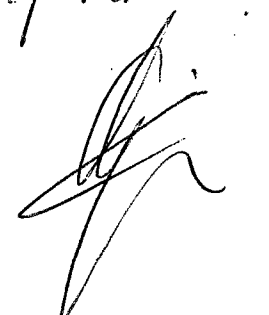
- saluant le projet d'une plate-forme multimodale entre Bettembourg et Dudelange destiné à mettre en place un mode de transport alternatif à la route sur les axes de trafics massifiés en Europe et pourra mener à une réduction non négligeable des émissions de CO<sub>2</sub> résultant du secteur des transports ;
- considérant qu'en absence d'un plan d'affaires relatif à la gestion et au développement de la plate-forme, le projet de loi repose sur des estimations vagues en ce qui concerne le potentiel du fret ferroviaire à partir du Grand-Duché de Luxembourg ;
- considérant notamment que la commission européenne s'attend à une augmentation située autour de 55% jusqu'en l'an 2020 pour l'axe de fret ferroviaire du corridor Anvers-Bettembourg-Bâle/Lyon tandis que le gouvernement luxembourgeois se base sur une augmentation de 300% jusqu'en 2020 pour le transport de fret passant par le site multimodal ;
- considérant que le montant de 182.000.000 € (hors TVA) inscrit au « fonds du rail » ne concerne que les investissements de la première phase de l'aménagement d'une plate-forme multimodale sous rubrique ;
- considérant qu'une deuxième phase (coûts 28.000.000 €) et, le cas échéant, une troisième phase (coûts 30.000.000 €) seront nécessaires pour finaliser le projet en question ;
- estimant que la réalisation de la plate-forme multimodale aura pour conséquence que d'autres projets ferroviaires doivent être reportés dans le temps sans que ceux-ci aient été identifiés dans l'exposé des motifs ;
- constatant que l'étude de trafic globale ayant comme but d'analyser toutes les activités de la région susceptibles de générer du trafic fait défaut à l'heure actuelle ;
- estimant que des dépenses supplémentaires seront inévitables, notamment pour la construction de l'infrastructure routière inhérente au projet ;

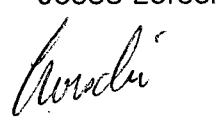
- déplorant qu'à l'exception de la renaturation du cours d'eau « Diddelénger Bach », le projet de loi ne mentionne aucune autre mesure de compensation ;
- considérant que les dépenses pour la mise en place de mesures de protection des riverains, notamment des écrans antibruit qui devront être érigés dès que des seuils prédéfinis seront dépassés, font défaut dans le budget,

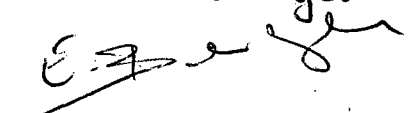

### invite le Gouvernement

- à établir un plan de développement pour les nouveaux terminaux intermodaux rail/route à Bettembourg-Dudelange en se basant sur différents scénarios d'évolution économique susceptibles d'avoir un impact sur celle du fret ferroviaire ;
- à finaliser l'étude de trafic globale en tenant compte de toutes les activités économiques, commerciales et artisanales risquant d'entraîner une augmentation de trafic dans la région ;
- à évaluer l'impact financier de tous les travaux supplémentaires destinés à garantir la desserte des sites EUROHUB Sud et terminaux multimodaux CFL ;
- à intégrer les mesures de protection des riverains (p.ex. les écrans anti bruit) dans le projet de loi pour le financement de la deuxième phase ;
- à définir des mesures de compensation supplémentaires ;
- à présenter les résultats des études susmentionnées avant le vote du projet de loi réglant la deuxième phase du projet à la Chambre des Député(e)s.

Josée Lorsché

GIRA C  


  
 Josée Lorsché  
 F. B. B. B.

E. Berger  
  
  
 F. Bausch

6569

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



**MEMORIAL**  
**Amtsblatt**  
**des Großherzogtums**  
**Luxemburg**

---

**RECUEIL DE LEGISLATION**

---

**A — N° 162**

**9 septembre 2013**

---

**S o m m a i r e**

**GESTION DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE**

**Loi du 27 août 2013 modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire . . . . . page 3104**

**Texte coordonné de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire . . . 3105**

**Loi du 27 août 2013 modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.**

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

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 9 juillet 2013 et celle du Conseil d'Etat du 12 juillet 2013 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

**Article unique.** Le deuxième et le troisième alinéa du paragraphe 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire sont modifiés et complétés comme suit:

1. Le deuxième alinéa du paragraphe 3 est complété comme suit:

|      |                                                                                                                                                         |                |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| «29° | Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase I: travaux préparatoires . . . . . | 182.000.000 €» |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|

2. Le troisième alinéa du paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1<sup>er</sup> avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 16°, 17°, 18°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1<sup>er</sup> octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1<sup>er</sup> avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1<sup>er</sup> octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 23°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1<sup>er</sup> avril 2008. Celui repris sous 28° correspond à la valeur 685,44 de cet indice au 1<sup>er</sup> octobre 2010. Celui sous 29° correspond à la valeur 725,05 de cet indice au 1<sup>er</sup> octobre 2012. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.»

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***

Château de Berg, le 27 août 2013.  
**Henri**

*Le Ministre des Finances,  
**Luc Frieden***

Doc. parl. 6569; sess. ord. 2012-2013.

**Loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire,**

(Mém. A - 40 du 18 mai 1995, p. 1168; doc. parl. 3977; dir. 91/440)

modifiée par:

Loi du 28 mars 1997

(Mém. A - 25 du 21 avril 1997, p. 881; doc. parl. 4265)

Loi du 11 juin 1999

(Mém. A - 86 du 2 juillet 1999, p. 1794; doc. parl. 4217; dir. 91/440, 95/18, 95/19)

Loi du 24 juillet 2000

(Mém. A - 66 du 4 août 2000, p. 1326; doc. parl. 4563)

Loi du 3 juin 2003

(Mém. A - 84 du 20 juin 2003, p. 1596; doc. parl. 4942 et 5032; Rectificatif: Mém. A - 97 du 15 juillet 2003, p. 1972)

Loi du 19 décembre 2003

(Mém. A - 184 du 31 décembre 2003, p. 3687; doc. parl. 5200)

Loi du 18 décembre 2003

(Mém. A - 195 du 31 décembre 2003, p. 4073; doc. parl. 5098)

Loi du 18 avril 2004

(Mém. A - 64 du 30 avril 2004, p. 958; doc. parl. 5192)

Loi du 18 avril 2004

(Mém. A - 65 du 5 mai 2004, p. 974; doc. parl. 5233)

Loi du 23 décembre 2005

(Mém. A - 217 du 29 décembre 2005, p. 3387; doc. parl. 5500)

Loi du 24 juillet 2006

(Mém. A - 141 du 16 août 2006, p. 2333; doc. parl. 5529)

Loi du 18 décembre 2006

(Mém. A - 222 du 21 décembre 2006, p. 3796; doc. parl. 5589)

Loi du 13 mars 2007

(Mém. A - 44 du 28 mars 2007, p. 800; doc. parl. 5198; dir. 97/11; Rectificatif: Mém. A - 164 du 29 août 2007, p. 3074)

Loi du 5 juin 2009

(Mém. A - 134 du 15 juin 2009, p. 1888; doc. parl. 5968)

Loi du 6 mai 2010

(Mém. A - 75 du 19 mai 2010, p. 1378; doc. parl. 6107)

Loi du 3 août 2010

(Mém. A - 135 du 12 août 2010, p. 2194; doc. parl. 6110; dir. 2007/58)

Loi du 17 décembre 2010

(Mém. A - 240 du 24 décembre 2010, p. 4016; doc. parl. 6146)

Loi du 19 juin 2012

(Mém. A - 146 du 18 juillet 2012, p. 1800; doc. parl. 6430; Texte coordonné: Mém. A - 146 du 18 juillet 2012, p. 1801)

Loi du 27 août 2013.

(Mém. A - 162 du 9 septembre 2013, p. 3104; doc. par. 6569)

**Texte coordonné au 27 août 2013**

**Version applicable à partir du 13 septembre 2013**

**I. Les principes de gestion du «réseau ferré»<sup>1</sup>**

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

Le «réseau ferré luxembourgeois»<sup>1</sup> est conçu pour répondre aux besoins globaux de l'aménagement du territoire, du développement de l'économie et de la mobilité de la population.

Ses raccordements avec les chemins de fer des pays voisins contribueront à son insertion appropriée dans les réseaux de transport transeuropéens et à une desserte ferroviaire adéquate de la région transfrontalière.

**Art. 2.**

*(Loi du 24 juillet 2006)*

«Par réseau ferré il faut entendre l'infrastructure ferroviaire telle qu'elle est définie par la directive modifiée du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires (91/440/CEE).»

L'infrastructure ferroviaire se compose des éléments suivants, pour autant qu'ils font partie des voies principales et des voies de service, à l'exception de celles situées à l'intérieur des ateliers de réparation du matériel et des dépôts ou garages d'engins de traction, ainsi que des embranchements particuliers:

- Terrains;
- Corps et plate-forme de la voie, notamment remblais, tranchées, drains, rigoles, fossés maçonnés, aqueducs, murs de revêtement, plantations de protection des talus, etc.;
- quais à voyageurs et à marchandises;
- accotements et pistes;
- murs de clôture, haies vives, palissades;
- bandes protectrices contre le feu;
- dispositifs pour le réchauffage des appareils de voie;
- écrans pare-neige;
- Ouvrages d'art:
- ponts, ponceaux et autres passages supérieurs, tunnels, tranchées couvertes et autres passages inférieurs;
- murs de soutènement et ouvrages de protection contre les avalanches, les chutes de pierres, etc.;
- Passages à niveau, y compris les installations destinées à assurer la sécurité de la circulation routière;
- Superstructure, notamment:
- rails, rails à gorge et contre-rails;
- traverses et longrines, petit matériel d'assemblage, ballast, y compris gravillon et sable;
- appareils de voie;
- plaques tournantes et chariots transbordeurs (à l'exception de ceux exclusivement réservés aux engins de traction);
- Chaussées des cours à voyageurs et à marchandises, y compris les accès par route;
- Installations de sécurité, de signalisation et de télécommunication de pleine voie, de gare et de triage, y compris installations de production, de transformation et de distribution de courant électrique pour le service de la signalisation et des télécommunications:
- bâtiments affectés auxdites installations;
- freins de voie;
- Installations d'éclairage destinées à assurer la circulation des véhicules et la sécurité de cette circulation;
- Installations de transformation et de transport de courant électrique pour la traction des trains; sous-stations, lignes d'alimentation entre les sous-stations et les fils de contact, caténaires et supports; troisième rail avec supports;
- Bâtiments affectés au service des infrastructures.

Les éléments composant l'infrastructure ferroviaire pourront être complétés ou modifiés par règlement grand-ducal.

**Art. 3.**

A partir de l'entrée en vigueur de la présente loi l'Etat a la pleine propriété du «réseau ferré»<sup>1</sup>.

L'Etat et les CFL procéderont «jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 1997»<sup>2</sup> aux écritures cadastrales afférentes qui seront reprises dans un règlement grand-ducal énumérant les propriétés domaniales concernées.

<sup>1</sup> Modifié par la loi du 24 juillet 2006.

<sup>2</sup> Prorogé par la loi du 28 mars 1997.

**Art. 4.**

L'Etat pourvoit à la remise en état, à la modernisation et à l'entretien du «réseau ferré»<sup>1</sup> ainsi qu'aux raccordements ferroviaires internationaux.

Il décide de la construction de lignes nouvelles ainsi que de l'extension et de la suppression de lignes existantes.

Il a la charge de la police du «réseau ferré»<sup>1</sup>. Cette mission comporte notamment l'obligation d'assurer les conditions de sécurité de l'exploitation ferroviaire, de sûreté des personnes et des biens et de conservation et de viabilité du «réseau ferré»<sup>1</sup>.

Les prescriptions y relatives seront fixées par règlement grand-ducal.

**Art. 5.**

La remise en état, la modernisation et l'extension du «réseau ferré»<sup>1</sup>, la suppression de lignes ainsi que l'adaptation et le développement des raccordements ferroviaires internationaux sont réalisés sous l'autorité du membre du Gouvernement ayant dans ses attributions les chemins de fer, ci-après désigné par le terme «le ministre», avec le concours tant des services administratifs et techniques de l'Etat que du gestionnaire de l'infrastructure.

Le ministre peut s'assurer, avec l'accord du Conseil de Gouvernement, tous autres concours nécessaires à la réalisation du programme d'investissement ferroviaire et des raccordements ferroviaires transfrontaliers. Il peut notamment engager, par contrat à durée déterminée, du personnel expert en la matière dont un expert administrateur chargé de la coordination. Les frais y relatifs sont supportés à parts égales par les deux Fonds institués en vertu des articles 10 et 13.

**Art. 6.**

La gestion du «réseau ferré»<sup>1</sup> est confiée à la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois, en abrégé CFL, ci-après dénommée le gestionnaire de l'infrastructure.

Les modalités de mise en œuvre de cette mission sont réglées par voie de contrat entre l'Etat et les CFL à approuver par règlement grand-ducal.

*(Loi du 13 mars 2007)*

**«Art. 7.**

Toute construction de ligne de chemin de fer nouvelle, toute adjonction de voie(s) à une ligne de chemin de fer existante ainsi que tout autre projet de modification d'une ligne existante, y compris les installations ferroviaires connexes, font l'objet d'une évaluation des incidences du projet sur l'environnement dans les limites et conformément aux modalités de la loi du 13 mars 2007 portant transposition en droit luxembourgeois en matière d'infrastructures de transport de la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 modifiant la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.»

**Art. 8.**

*(abrogé par la loi du 24 juillet 2006)*

**II. L'institution d'un Fonds du Rail****Art. 9.**

Les projets de remise en état, de modernisation et d'extension du réseau ferré ou de suppression de lignes sont repris dans un programme d'investissement quinquennal établi par le ministre avec le concours du gestionnaire de l'infrastructure et soumis préalablement à son exécution à l'approbation du Gouvernement en Conseil.

Sur proposition du ministre une mise à jour du programme sera faite tous les ans par le Gouvernement.

*(Loi du 24 juillet 2000)*

**Art. 10.**

«Il est institué un fonds spécial, dénommé «Fonds du Rail».

1. Sont imputés sur le Fonds du Rail:

- les dépenses occasionnées par la réalisation du programme d'investissement;
- les dépenses relatives aux acquisitions immobilières requises dans l'intérêt de la réalisation du programme d'investissement;

*(Loi du 24 juillet 2006)*

«– les dépenses relatives à la gestion courante de l'infrastructure comprenant notamment les frais d'entretien du réseau ferré luxembourgeois ainsi que les dépenses relatives à la régulation du trafic ferroviaire sur ledit réseau;»

- les frais d'experts et d'études relatifs à la réalisation du programme d'investissement ainsi que les frais d'études et de surveillance de la gestion de l'infrastructure ferroviaire;

<sup>1</sup> Modifié par la loi du 24 juillet 2006.



(Loi du 18 décembre 2006)

«– les dépenses relatives aux acquisitions d'infrastructures et d'installations ferroviaires existantes qui ne font pas partie du réseau ferré national;»

(Loi du 3 août 2010)

«– les frais de fonctionnement du régulateur du marché ferroviaire.»

Le Ministre ordonnance les dépenses à charge de ce Fonds.

2. Le Gouvernement est autorisé à réaliser les projets d'infrastructure ferroviaire énoncés au programme des investissements repris au paragraphe 3. et concernant la remise en état, la modernisation et l'extension du réseau ferré ainsi que la suppression de lignes.

Les projets en question comprennent les études préparatoires et définitives, l'acquisition des terrains et des immeubles bâtis, la construction, le parachèvement et l'équipement des voies, installations de voies et ouvrages d'art, les raccordements à l'infrastructure existante ainsi que le rétablissement des communications interrompues.

3. Le Gouvernement est autorisé à imputer à charge des crédits de ce fonds spécial les dépenses concernant la réalisation des projets énumérés ci-après et qui dépassent le montant prévu par la législation portant exécution de l'article 99, troisième et quatrième phrases de la Constitution.»

(Loi du 3 juin 2003)

«Les dépenses d'investissement concernant ces projets ne peuvent pas dépasser les montants ci-après indiqués, sans préjudice des hausses légales de prix pouvant intervenir jusqu'à l'achèvement des travaux:

|      |                                                                                                                                                                                                                                                         |                  |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| 1a°  | Ligne de Zoufftgen à Luxembourg (renouvellement complet des voies existantes entre Bettembourg/frontière et Luxembourg)                                                                                                                                 | 12.518.623 €     |
| 1b°  | Ligne Zoufftgen – Luxembourg (aménagement d'une 3 <sup>e</sup> voie dans le triangle de Fentange, augmentation de la capacité de ligne par l'optimisation des blocks de section, intégration du poste de Berchem dans le Poste Directeur de Luxembourg) | 27.500.000 €     |
| 2°   | Mise à double voie intégrale de la ligne de Pétange à Luxembourg et renouvellement et modernisation des installations fixes de ces lignes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et de Rodange                                          | 319.920.000 €    |
| 3°   | Renouvellement complet de voie et des infrastructures de la ligne de Luxembourg à Gouvy, dite «Ligne du Nord», en particulier de la section de voie Walferdange – Lorentzweiler et augmentation de la capacité de ligne                                 | 14.497.656 €     |
| 4°   | Renouvellement de voie, d'appareils de voie et du poste directeur en gare de Wasserbillig                                                                                                                                                               | 23.867.189 €     |
| 5°   | Renouvellement et modernisation des installations fixes des lignes de Noertzange à Rumelange et de Tétange à Langengrund, en particulier dans les secteurs des gares                                                                                    | 9.441.223 €      |
| 6°   | Gare Esch-sur-Alzette (modernisation et renouvellement des installations fixes, situation définitive)                                                                                                                                                   | 25.161.193 €     |
| 7°   | Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg                                                                                                                                                                       | 102.570.000 €    |
| 8°   | Remise en état du viaduc «Pulvermuehle» en gare de Luxembourg                                                                                                                                                                                           | 15.917.755 €     |
|      | (Loi du 6 mai 2010)                                                                                                                                                                                                                                     |                  |
| «9°  | Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois                                                                                           | 37.269.864,25 €» |
| 10°  | Aménagement de nouveaux quais pour voyageurs                                                                                                                                                                                                            | 9.915.741 €      |
| 11°  | Alimentation du réseau ferré luxembourgeois en énergie électrique de traction dans l'optique du trafic au début du 21 <sup>e</sup> siècle                                                                                                               | 35.101.996 €     |
| 12°  | Renouvellement et suppression de passages à niveau sur l'ensemble du réseau                                                                                                                                                                             | 12.345.098 €     |
| 13°  | Modernisation et renouvellement de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen                                                                                                                                                                              |                  |
| 14°  | Renouvellement de voie et d'appareils de voie, aménagement de nouvelles voies et de nouveaux appareils de voie tertiaires et aménagement de supports spéciaux antigraissage dans les aiguilles des appareils de voie                                    | 8.676.273 €      |
| 15°  | Modernisation et sécurisation de l'infrastructure ferroviaire de l'antenne de Kautenbach à Wiltz                                                                                                                                                        | 31.463.086 €     |
|      | (Loi du 19 juin 2012)                                                                                                                                                                                                                                   |                  |
| «16° | Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermühle) et Sandweiler                                                                                                                                       | 215.000.000 €»   |

|      |                                                                                                                                                                                                                                                            |                |
|------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| 17°  | Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Modernisation des installations de signalisation et de télécommunication des postes de Wecker, Roodt, Oetrange et Sandweiler-Contern                                                                                   | 25.606.000 €   |
| «18° | (Loi du 19 juin 2012)<br>Réseau ferré luxembourgeois. Aménagement d'un réseau numérique intégré ERTMS/GSM-R (partie infrastructure)                                                                                                                        | 51.100.000 €»  |
| 19°  | Ligne du Nord. Renouvellement d'installations de voie sur plusieurs tronçons de ligne                                                                                                                                                                      | 40.016.000 €   |
| 20°  | Tronçon de ligne Berchem/Nord-Oetrange et courbe de raccordement d'Alzingen. Renouvellement complet d'installations de voie                                                                                                                                | 12.752.000 €»  |
| «21° | (Loi du 18 décembre 2003)<br>Raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel, d'une part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg-Gouvy, dite Ligne du Nord, et, d'autre part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg-Wasserbillig                       | 389.680.000 €» |
| «22° | (Loi du 18 avril 2004)<br>Construction d'une antenne ferroviaire Belval-Usines – Belvaux-Mairie                                                                                                                                                            | 95.450.000 €»  |
| «23° | (Loi du 18 avril 2004)<br>Construction d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie Nord de la Gare de Luxembourg, raccordement d'une des deux voies par un tunnel nouveau à voie unique et réaménagement général de la tête Nord de la Gare de Luxembourg | 180.700.000 €» |
| «24° | (Loi du 5 juin 2009)<br>Gare de Luxembourg. Reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 0,858 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen (Rue d'Alsace)                                                                                | 19.250.000 €»  |
| «25° | (Loi du 17 décembre 2010)<br>Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 1                                                                                                                                                                        | 42.878.500 €»  |
| «26° | (Loi du 19 juin 2012)<br>Ligne du Nord. Renouvellement complet de différents tronçons de voie avec amélioration de la plate-forme en vue de la mise en œuvre de traverses en béton                                                                         | 96.200.000 €   |
| 27°  | Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase 1: Renouvellement des Postes Directeurs sur la situation actuelle                                                                                                                   | 42.000.000 €   |
| 28°  | Gare de Differdange. Modernisation et renouvellement des installations fixes                                                                                                                                                                               | 51.000.000 €»  |
| «29° | (Loi du 27 août 2013)<br>Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase I: travaux préparatoires                                                                                     | 182.000.000 €» |

(Loi du 27 août 2013)

«Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1<sup>er</sup> avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 16°, 17°, 18°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1<sup>er</sup> octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1<sup>er</sup> avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1<sup>er</sup> octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 23°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1<sup>er</sup> avril 2008. Celui repris sous 28° correspond à la valeur 685,44 de cet indice au 1<sup>er</sup> octobre 2010. Celui sous 29° correspond à la valeur 725,05 de cet indice au 1<sup>er</sup> octobre 2012. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.»

(Loi du 24 juillet 2006)

«4. Par dérogation à l'article 12b) de la loi du 30 juin 2003 sur les marchés publics, la durée des contrats et marchés relatifs aux travaux, fournitures et services à exécuter en vertu de la présente loi peut excéder dix exercices, y non compris celui au cours duquel ils ont été conclus.»

(Loi du 24 juillet 2000)

#### «Art. 11.

Le Fonds du Rail est alimenté:

- par des dotations budgétaires;

(Loi du 19 décembre 2003)

- «– par des emprunts;»

- par le produit de la vente d'immeubles appartenant au domaine foncier et bâti du réseau ferré et rendus disponibles après la réalisation du programme d'investissement;
  - par le produit des redevances d'utilisation prévues à l'article 8;
  - par les revenus provenant notamment de la location d'immeubles faisant partie du domaine foncier et bâti du réseau ferré;
  - par les subventions de l'Union européenne allouées à des projets inscrits au programme d'investissement.»
- «Les sommes dont question aux tirets deux à six sont portées directement en recette au Fonds.»

### **III. Les raccordements ferroviaires internationaux**

#### **Art. 12.**

La participation à la réalisation de projets ferroviaires situés en dehors du territoire national, lorsque ces projets contribuent au maintien et au développement des raccordements ferroviaires du Grand-Duché de Luxembourg avec ses pays voisins et à l'insertion du «réseau ferré luxembourgeois»<sup>1</sup> dans les réseaux de transport transeuropéens doit être autorisée par une loi spéciale.

#### **Art. 13.**

Les dépenses engendrées par ces participations sont à charge d'un fonds spécial, dénommé Fonds des Raccordements Ferroviaires Internationaux.

Le ministre ordonnance les dépenses à charge à ce Fonds.

#### **Art. 14.**

Le Fonds des Raccordements Ferroviaires Internationaux est alimenté:

- par des dotations budgétaires;
- par les subventions de l'Union européenne allouées au Grand-Duché de Luxembourg en vue de promouvoir la réalisation des raccordements visés à l'article 12;
- par les rémunérations des participations de l'Etat dans des entités étrangères ou internationales qui sont, le cas échéant, chargées de la réalisation des projets prévus à l'article 12.

(Loi du 23 décembre 2005)

«– par des emprunts

Les sommes dont question aux deuxième, troisième et quatrième tirets sont portées directement en recette au Fonds.»

### **IV. Les missions du gestionnaire de l'infrastructure**

#### **Art. 15.**

La gestion du «réseau ferré»<sup>1</sup> comporte la charge de la conception, de la planification technique et financière, de l'adjudication et de la réalisation des travaux de renouvellement, de la maintenance de la totalité des voies et installations fixes du réseau ferré, dans la mesure où celles-ci sont nécessaires pour assurer la circulation des trains et la sécurité de cette circulation. Cette gestion inclut par ailleurs l'administration centrale et locale de la circulation des trains qui comprend notamment la planification, le suivi, l'expédition et la réception, le dispatching et les systèmes de communication et d'information.

(Loi du 24 juillet 2006)

«Les mêmes modalités valent dans le cadre de projets d'extension du réseau ou de suppression des lignes dont la réalisation technique est confiée au gestionnaire. Celui-ci est notamment tenu de présenter au ministre un plan de renforcement des capacités, s'il est informé de problèmes de saturation sur un axe déterminé par l'organisme de répartition prévu par la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.»

Pour l'exécution des travaux lui incombant, le gestionnaire de l'infrastructure est investi de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Etat en matière de travaux publics. Toutefois, il demeure soumis à toutes les obligations qui dérivent, pour l'Etat, de ces lois et règlements.

(Loi du 24 juillet 2000)

#### **«Art. 16.**

Les opérations immobilières qui sont réalisées dans l'intérêt de la mise en œuvre du programme dont question aux paragraphes 2. et 3. de l'article 10 sont reconnues d'utilité publique.»

<sup>1</sup> Modifié par la loi du 24 juillet 2006.

*(Loi du 13 mars 2007)*

«Le plan des parcelles à exproprier et la liste des propriétaires concernés sont approuvés par règlement grand-ducal, le Conseil d'Etat entendu en son avis. Pour le surplus les dispositions de la loi du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique sont d'application; lorsque la réalisation d'un projet reconnu d'utilité publique relève du programme des investissements prévu à l'article 10, les mesures préparatoires relatives à l'expropriation sont diligentées par le ministre qui assume les attributions dont question aux articles 11, 12, 13, 15, 19 et 22 de la loi du 15 mai 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.»

**Art. 17.**

Le gestionnaire de l'infrastructure a l'obligation d'entretenir constamment le «réseau ferré»<sup>1</sup> et toutes ses dépendances dans un état tel que les besoins du trafic et la circulation des trains sont assurés dans des conditions de sécurité et de commodité appropriées.

Toutefois, cette obligation est limitée en cas de réduction du trafic, aux exigences du service réduit maintenu et en cas de suspension ou de suppression du trafic ferroviaire sur une ligne ou une section de ligne en ce qui concerne le gros œuvre de l'infrastructure, aux mesures nécessaires pour assurer la sécurité publique et le respect des droits des tiers. Dans cette hypothèse le gestionnaire peut être autorisé par le ministre à supprimer les installations ferroviaires rendues inutiles par les transformations ainsi apportées à l'exploitation.

**Art. 18.**

Dans les limites de la mission lui dévolue en vertu de l'article 6 le gestionnaire de l'infrastructure est responsable tant envers l'Etat qu'envers les particuliers, et notamment envers les entreprises ferroviaires qui empruntent le «réseau ferré luxembourgeois»<sup>1</sup>, du dommage causé soit par son propre fait, sa faute, sa négligence ou son imprudence, soit par le fait des personnes dont il doit répondre ou des choses qu'il a sous sa garde.

Les dispositions qui précèdent ne préjudicient pas à l'application des dispositions internationales sur la responsabilité en matière de gestion de l'infrastructure ferroviaire.

**Art. 19.**

Le gestionnaire réalise et entretient les embranchements particuliers conformément aux modalités fixées dans le contrat de gestion à conclure selon l'article 6.

Les conditions de la réalisation, de l'entretien et de l'usage de ces embranchements particuliers sont convenues entre le gestionnaire et l'embranché.

*(Loi du 24 juillet 2000)*

**«Art. 20.**

Le gestionnaire de l'infrastructure effectue les paiements correspondant aux engagements financiers et recouvre les recettes relevant des missions lui confiées dans le cadre de la présente loi.

Conformément aux modalités fixées par le contrat de gestion prévu à l'article 6 l'Etat rémunère les prestations effectuées par le gestionnaire à charge des crédits du Fonds du Rail et le gestionnaire verse au profit du Fonds du Rail les recettes dont le recouvrement lui a été confié.

*(Loi du 24 juillet 2006)*

«Les comptes des CFL relatifs à la gestion du réseau ferroviaire sont tenus d'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale et de façon à permettre la tenue et la publication de comptes de profit et pertes séparés et de bilans financiers annuels séparés décrivant les actifs et les passifs, d'une part, pour les activités relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et, d'autre part, pour les autres activités dont notamment celle relative à la fourniture de services de transports. Les aides publiques versées à l'une de ces catégories d'activités ne peuvent pas être transférées à l'autre; cette interdiction doit être reflétée par les comptes y relatifs.»

Le gestionnaire veillera par ailleurs, en ce qui concerne la gestion du «réseau ferré»<sup>1</sup>, à séparer les produits et les charges se rapportant aux investissements, à l'entretien et à la régulation du trafic.»

**Art. 21.**

Sont abrogés l'article 49 et l'article 50, à l'exception de son dernier alinéa, de la loi du 23 décembre 1994 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1995.

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

<sup>1</sup> Modifié par la loi du 24 juillet 2006.