CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 7338

Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Date de dépôt : 09-07-2018
Date de l'avis du Conseil d'État : 18-07-2018
Auteur(s) : Monsieur François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
09-07-2018	Déposé	7338/00	3
18-07-2018	Avis du Conseil d'État (17.7.2018)	7337/01, 7338/01, 7341/01	36
12-07-2018	Commission du Développement durable Procès verbal (34) de la reunion du 12 juillet 2018	34	41

7338/00

N° 7338

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2017-2018

P R O J E T D E L O I

modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

* * *

(Dépôt: le 9.7.2018)

SOMMAIRE:

		page
1)	Arrêté Grand-Ducal de dépôt (2.7.2018)	1
2)	Texte du projet de loi	2
3)	Exposé des motifs	2
4)	Plans	8
5)	Commentaire de l'article unique	16
6)	Fiche financière	16
7)	Fiche d'évaluation d'impact	17
8)	Avis de la Commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire (15.5.2018)	19
9)	Texte coordonné	21

*

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.

Palais de Luxembourg, le 2 juillet 2018

Le Ministre du Développement durable et des Infrastructures,
François BAUSCH

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 :

« 38°	Ligne de Luxembourg à Troisvierges/frontière ; mise en conformité des installations voyageurs en gare de Mersch ….....……	51.750.000 € »

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°, 17°, 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°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Ceux repris sous 16°, 18°, 26°, 27° et 28° correspondent à la valeur 685,44 de cet indice au 1er octobre 2010. Ceux sous 29° et 34° correspondent à la valeur 725,05 de cet indice au 1er octobre 2012. Celui de 30° correspond à la valeur 761,20 de cet indice au 1er avril 2016. Celui sous 31° correspond à la valeur 730,85 de cet indice au 1er avril 2013. Ceux sous 23°, 32° et 33° correspondent à la valeur 738,97 de cet indice au 1er octobre 2013. Celui sous 35° correspond à la valeur 764,68 de cet indice au 1er octobre 2016. Celui sous 36° correspond à la valeur 775,93 de cet indice au 1er avril 2017. Ceux sous 37° et 38° correspondent à la valeur 779,82 de cet indice au 1er octobre 2017. 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

1. INTRODUCTION

Le présent projet relatif à la mise en conformité des infrastructures voyageurs en gare de Mersch a été inscrit sur la liste des projets d'investissement du Ministère du Développement durable et des Infrastructures ayant atteint le niveau APS (avant-projet sommaire).

Lors de sa séance publique du 14 octobre 2015, la Chambre des Députés a marqué son accord à l'élaboration des études nécessaires à la réalisation du projet en question.

Les études APD (avant-projet détaillé) sont achevées et il est proposé de présenter un projet de loi à la Chambre des Députés en vue de l'approbation des travaux à réaliser.

*

2. OBJET DU PROJET

2.1. Concept de mobilité

2.1.1. *Objectifs de la stratégie de mobilité durable « MoDu »*

Le projet de la mise en conformité des installations voyageurs de la gare de Mersch fait partie intégrante de la réalisation des objectifs de mobilité tels que définis par le Ministère du Développement durable et des Infrastructures dans la stratégie « MoDu ».

2.1.2. *Contexte*

Le projet fait partie d'un ensemble d'éléments planifiés permettant de redynamiser le quartier de la gare de Mersch. En effet, dans les alentours de la gare seront également aménagés un nouveau quartier,

une gare routière, la rue de la Gare en elle-même et un bâtiment P&R. De plus, le projet de la mise en conformité des installations voyageurs de la gare reste compatible avec la planification d'une rampe pour une piste cyclable projetée permettant de lier la rue Aloyse Kayser au nouveau quartier de la gare.

Au vu des aménagements prévus autour de la gare de Mersch, les connexions entre les anciens et nouveaux quartiers deviennent primordiales. Afin de pouvoir garantir ces liaisons, le souterrain à voyageurs se trouvant au Sud de la gare sera prolongé en direction du futur bâtiment P&R et un nouveau souterrain à voyageurs et à piétons central au Nord sera construit.

2.1.3. *Objectifs du projet*

Les objectifs du projet sont :

– l'augmentation sensible de la capacité d'accueil de voyageurs au vu de l'émergence d'un nouveau quartier ;
– l'amélioration de la performance des infrastructures ferroviaires autant par la modernisation des installations de voie et d'alimentation électrique que par l'agrandissement des surfaces des quais ;
– l'augmentation de l'intermodalité grâce à l'interconnexion entre la gare et les différents quartiers de part et d'autre de la gare et aux connexions avec le nouveau bâtiment P&R et la gare routière et
– la sécurité et l'accessibilité pour les voyageurs grâce à des systèmes d'orientation et de guidage modernisés et des installations facilitant la circulation des personnes à mobilité réduite.

2.2. Eléments du projet

2.2.1. *Gare ferroviaire*

Les travaux en gare de Mersch ont pour objectif d'augmenter la capacité d'accueil de voyageurs et de mettre les infrastructures en conformité avec les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) européennes. Pour cela la largeur du quai central sera augmentée à environ 8,5 mètres. La longueur utile des quais et la hauteur des quais seront respectivement augmentées à 250 mètres et à 55 centimètres.

Le nombre de quais à disposition des trains à voyageurs reste le même qu'aujourd'hui. L'ajout d'appareils de voie supplémentaires en têtes Nord et Sud de la gare de Mersch devient nécessaire pour le phasage des travaux et permettra une exploitation ultérieure plus flexible. La quatrième voie sera déposée.

2.2.2. *Gare routière*

La disposition actuelle de la gare routière est constituée de six quais, représentés sous forme d'îlots indépendants, permettant le stationnement de bus d'une longueur de 15 mètres.

Le nouveau concept se traduit par un îlot central à la géométrie en dents de scie, autour duquel stationnent les bus. Cet îlot permet la création de neuf emplacements (4 x 15 mètres et 5 x 18mètres). La disposition centrale d'un seul îlot permet également la circulation en toute sécurité des usagers qui peuvent ainsi se déplacer librement sur une surface qui leur est réservée.

Des bornes pour chargement de bus électriques sont également prévues.

*

3. DESCRIPTION DU PROJET

3.1. Concept architectural et fonctionnel

Les futurs abords de la gare remplissent une fonction de liaison importante entre la structure urbaine actuelle de Mersch, avec le bâtiment voyageurs existant comme lieu d'identification, et le nouveau quartier de la gare.

Les éléments les plus importants du projet sont le réaménagement du parvis de la gare, de la gare routière, du nouveau passage souterrain central et des quais, ainsi que l'accès au nouveau bâtiment P&R au Sud du quartier de la gare.

Outre la centralisation des différents modes de transport, la conception vise à atteindre un haut niveau de qualité de vie dans les espaces publics, en garantissant l'accessibilité et l'extension des infrastructures piétonnières et cyclables.

L'unité visuelle de l'aménagement des abords de la gare sera assurée par un jeu de marquises harmonisées et par un concept de matériaux de qualité pour les revêtements de sol et de surface des éléments bâtis.

Les marquises

Un ensemble de marquises harmonieuses se déclinant sous deux formes sensiblement différentes assure la délimitation conceptuelle entre deux espaces fonctionnels distincts et forme un support visuel entre le parvis de la gare et la future place centrale du quartier du côté Est de la ligne.

Les matériaux prévus pour la toiture architecturale sont harmonisés avec ceux de la façade du bâtiment P&R et contribuent à créer une atmosphère agréable grâce à l'emploi de surfaces métalliques de grande qualité.

Le parvis de la gare

Le nouveau parvis de la gare a été conçu comme une entrée accueillante. Il offre un espace de détente et sert en même temps de plate-forme aisément identifiable donnant accès aux quais, au passage souterrain central et à la gare routière.

Pour le revêtement de sol, le choix s'est porté sur des dalles en béton de grand format aux teintes nuancées beige clair et gris clair, qui créent une ambiance conviviale et chaleureuse tout en intégrant bien le bâtiment-voyageurs en pierres naturelles.

La gare routière

La nouvelle gare routière permet d'accueillir dans un espace couvert jusqu'à neuf arrêts de bus. Les arrêts de bus sont disposés en dent de scie, ce qui permet une organisation efficace dans l'espace confiné disponible.

Le passage souterrain Nord

Le nouveau passage souterrain Nord relie le parvis de la gare à la place centrale du nouveau quartier et devient ainsi un élément significatif de la liaison entre ce nouveau quartier et l'espace urbain existant de Mersch.

Pour les voyageurs, tout comme pour les habitants du nouveau quartier, ce passage constituera d'emblée une entrée attrayante assurant l'accès vers les quais, la gare routière et le nouveau bâtiment P&R.

Les accès principaux à ce passage souterrain se feront par des escaliers d'une largeur de 7 mètres. Des ascenseurs assurent un accès sans obstacle pour les personnes à mobilité réduite.

Le passage souterrain Sud

L'extension et la rénovation du passage souterrain sud existant permet l'accès des parties sud des quais au nouveau bâtiment P&R.

L'accès se fait par des rampes à pentes variables dont la couverture est intégrée aux marquises des quais.

Le bâtiment BMS et bâtiment technique

Le bâtiment BMS (Building Management System) est par intermittence destiné à abriter une des unités de surveillance de la nouvelle GTC (Gestion Technique Centralisée) qui sera mise en place par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire dans le cadre d'un nouveau projet au niveau national.

L'ensemble des données techniques de sécurité ainsi que la surveillance vidéo de la partie sud-ouest du réseau ferré y seront réunies. Le bâtiment BMS sera pré-équipé des installations techniques et des dispositifs de sécurité en vue d'accueillir ultérieurement les équipements BMS proprement dits.

3.2. Travaux de génie civil

Les quais

La longueur des deux quais sera adaptée aux nouvelles normes en vigueur et par rapport au plan des voies issu du nouveau concept d'exploitation de la gare de Mersch. La hauteur de quai par rapport au rail sera partout de 55 centimètres. La géométrie projetée de la gare de Mersch présente un léger décalage longitudinal des quais. Ce décalage a été rendu nécessaire par la présence du souterrain sud existant qui fait l'objet d'un prolongement en direction du futur bâtiment P&R.

Les quais seront équipés des équipements standards CFL (éclairage, sonorisation, signalétique, abris voyageurs, téléaffichage, mobilier urbain, surveillance vidéo, réseau Wifi etc.). Un réseau multitubulaire permettra l'alimentation de tous les équipements.

La mise en place de bandes de guidage podotactiles répondra aux exigences en matière de déplacement des personnes à mobilité réduite.

Les quais seront couverts par des marquises.

L'assainissement

La gare de Mersch est actuellement assainie en système mixte. Les plateformes de la gare Mersch (la gare ferroviaire et la gare routière) seront assainies en système séparatif. Pour suffire aux recommandations de l'Administration de la Gestion de l'Eau, les eaux pluviales du site seront retenues par un bassin de rétention avant d'être déversées dans la canalisation.

Un réseau séparatif est prévu pour évacuer les eaux usées dans la canalisation des eaux mixtes existante.

3.3. Equipements ferroviaires

Le tracé ferroviaire

La gare sera composée de deux quais d'une longueur nette de 250 m. La nouvelle géométrie des voies se caractérise par la suppression de la voie 404 et l'élargissement du quai central entraînant un déplacement de la voie 403.

La signalisation ferroviaire

La signalisation ferroviaire sera adaptée en fonction des besoins de la gare ferroviaire. Les travaux de la signalisation comprennent les adaptations des signaux, des systèmes de contrôle-commande et des installations de télécommunication.

Les installations caténaires

Les caténaires installées seront suspendues à des portiques surplombant les trois voies en gare. La disposition des portiques et des poteaux caténaires en gare ferroviaire sera adaptée au nouveau tracé des voies et à l'architecture de la gare.

Les spécifications techniques d'interopérabilité (STI)

La gare ferroviaire sera aménagée conformément aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI).

Plus particulièrement la gare ferroviaire sera certifiée conforme aux spécifications suivantes :

– STI-INF pour l'infrastructure ferroviaire,
– STI-PMR pour l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite,
– STI-ENE pour les installations caténaires et
– STI-CCS pour les installations contrôle-commande et signalisation.

Les méthodes de sécurité communes (MSC)

L'intégralité du projet a été soumise à une analyse des risques spécifique prévue par la réglementation européenne sur les méthodes de sécurité communes (MSC). Cette analyse a permis d'identifier des risques spécifiques émanant de l'opération des futures infrastructures. Les mesures adéquates dans le but de limiter les risques ainsi identifiés ont été décidées lors de l'élaboration détaillée du projet.

3.4. Installations techniques

Les installations électriques à moyenne tension

L'ensemble du site est alimenté par le réseau moyenne tension d'Electris (20 kV).

Un transformateur est prévu du côté Nord de la gare routière afin d'alimenter les bornes de chargement des bus électriques. Un deuxième transformateur alimente l'ensemble des installations techniques de la gare.

Les installations basse tension ainsi que l'éclairage seront réalisés suivant les normes en vigueur. Les installations dans les locaux techniques sont du type industriel, montées en apparent. Toutes les installations des zones publiques sont prévues du type anti-vandale.

Le réseau de terre et paratonnerre

Une attention particulière est donnée à la protection foudre et au réseau de terre des installations.

L'éclairage

L'éclairage de la gare ferroviaire et de la gare routière répond à la norme européenne EN 12464-2.

Les moyens de levage

Le nouveau souterrain à voyageurs et à piétons côté Nord sera doté de trois ascenseurs à entraînement électrique permettant l'accès aux quais, au parvis de la gare et à la place du nouveau quartier.

La détection incendie

Conformément aux prescriptions en vigueur, l'ensemble des locaux fermés (à l'exception des locaux sanitaires) sera équipé d'une détection incendie automatique.

Les installations de courant faible

Un système de contrôle d'accès équipe tous les locaux dont l'accès est réservé au personnel des CFL. Des horloges ainsi que des panneaux de signalisations sont placés sur les quais. Des bornes SOS sont disposées à différents endroits des zones publiques.

3.5. Déroulement du chantier

Pour le déroulement des travaux, un phasage de principe a été défini lors des études d'avant-projet détaillé. La réalisation des travaux dans un délai de trois ans nécessite une planification précise des différentes étapes de construction respectant les barrages du trafic ferroviaire ainsi que les barrages de voies spécifiquement prévus.

Le phasage des travaux a été défini de sorte à perturber le moins possible l'exploitation ferroviaire. La majorité des phases permettent de préserver au moins 2 voies à quai. Les barrages complets des phases 1 à 4 concernent des barrages ponctuels de weekends nécessaires aux travaux de blindages.

En phase 5 se présente un barrage complet de la gare pendant 3 semaines empêchant ainsi tout trafic ferroviaire en gare. Cette coupure servira au poussage de la partie Ouest du nouveau souterrain Nord et à la mise en place de nouveaux aiguillages.

En phase 6, la circulation ferroviaire aura lieu par la voie 402 et la nouvelle voie 403 et il sera procédé à la construction de la partie du quai central donnant sur la voie 401.

En dernière phase sera construit le quai latéral longeant la voie 402. Pour ce faire, un barrage de la voie 402 devient nécessaire. La circulation aura lieu par les voies 401 et 403.

*

4. VOLET FINANCIER

La présente loi de financement a pour objet la modernisation et la mise en conformité des infrastructures voyageurs en gare de Mersch avec ses raccords aux infrastructures existantes et dont le coût s'élève à 51.750.000 euros hors TVA.

Les montants indiqués s'entendent hors taxes sur la valeur ajoutée (TVA) et correspondent à une valeur 779,82 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2017.

Budget des travaux

Le budget des travaux comprend les coûts pour les travaux de construction, y compris les coûts des installations de chantier, les surcoûts dus à la construction sous trafic ferroviaire et toutes les prestations des CFL spécifiques.

Mesures compensatoires

Il n'y a pas de mesures compensatoires pour ce projet.

Honoraires et frais

Le budget pour honoraires et frais divers couvre le coût des études et de direction des travaux jusqu'à la mise en service des installations ainsi que les frais pour publications et consommations.

Emprises

La mise en conformité se fait à l'intérieur de la limite des terrains affectés au Fonds du Rail sauf la sortie du souterrain Nord vers la future place du quartier. L'acquisition de cette emprise nécessaire pour la réalisation du projet n'est pas comprise dans le budget du projet. Pendant la phase des travaux, une emprise locative est nécessaire afin de réaliser le mur de soutènement le long du quai 1.

*

5. ESTIMATION DES COUTS

Les coûts relatifs à ce projet basés sur l'avant-projet détaillé (APD) sont estimés à un montant de 51.750.000 euros et se subdivisent comme suit :

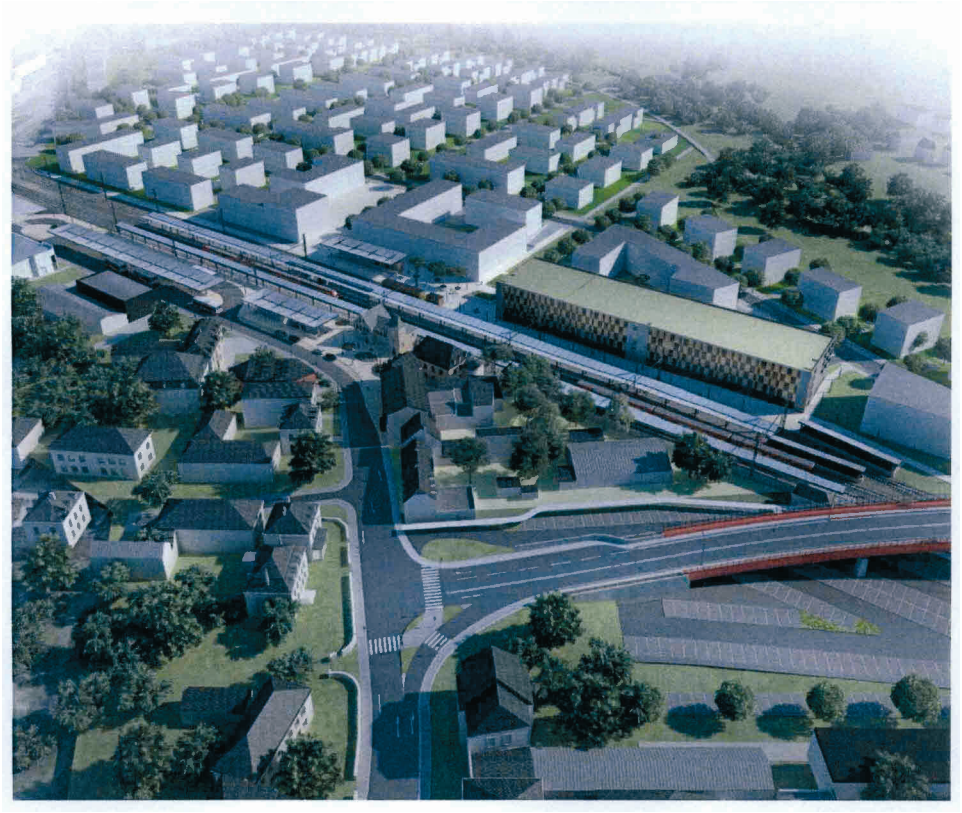
Libellé	*Montant hTVA*
A. Architecture	8.340.000 €
B. Génie Civil	15.340.000 €
C. Equipements ferroviaires	9.550.000 €
D. Génie technique	5.370.000 €
E. Encadrement CFL	3.500.000 €
SOUS-TOTAL	**42.100.000 €**
F. Etudes (15 % des positions A à D)	5.790.000 €
G. Divers et imprévus	3.860.000 €
TOTAL hTVA du projet	**51.750.000 €**

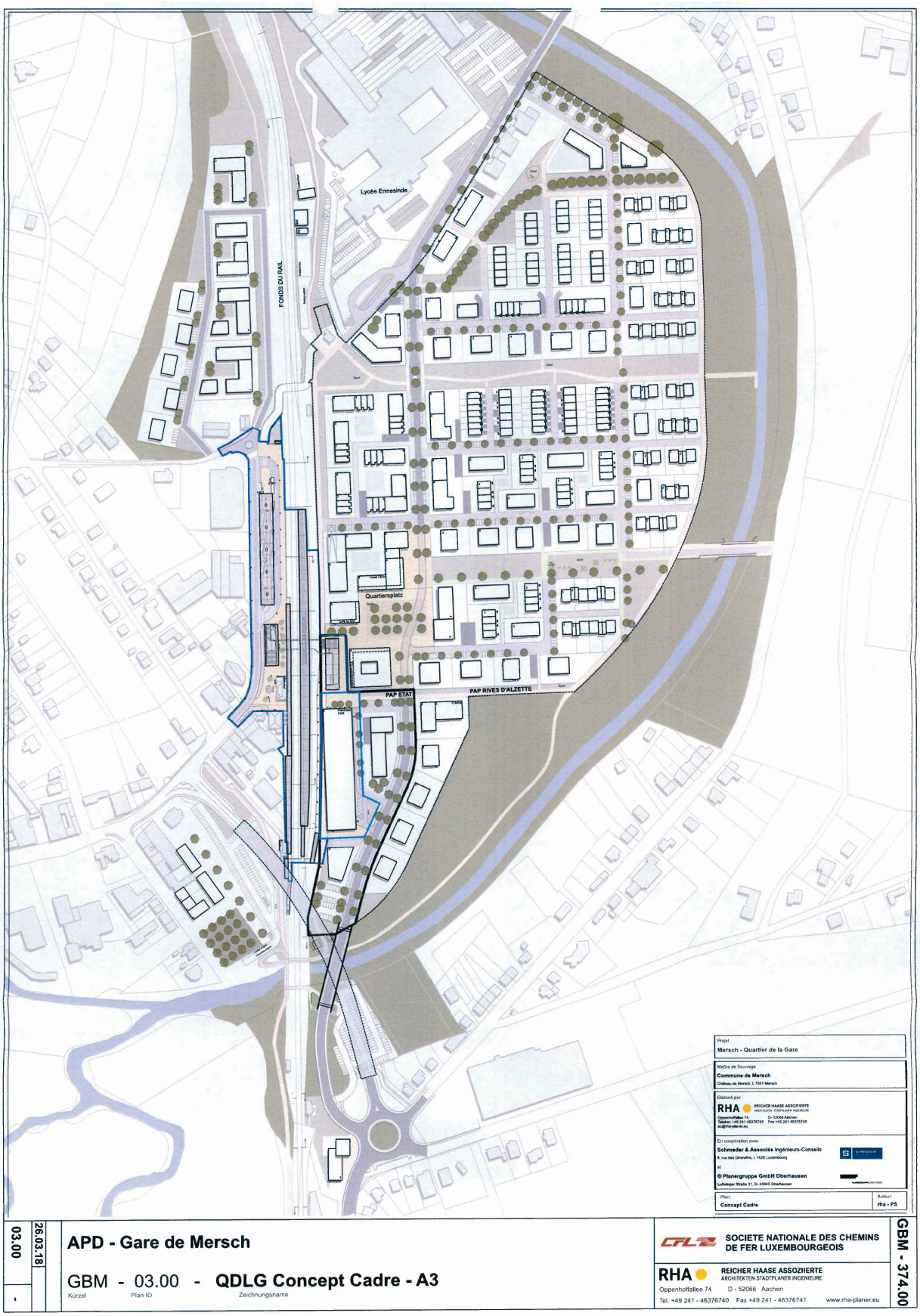
Les montants indiqués s'entendent hors taxes sur la valeur ajoutée (TVA) et correspondent à la valeur 779,82 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2017.

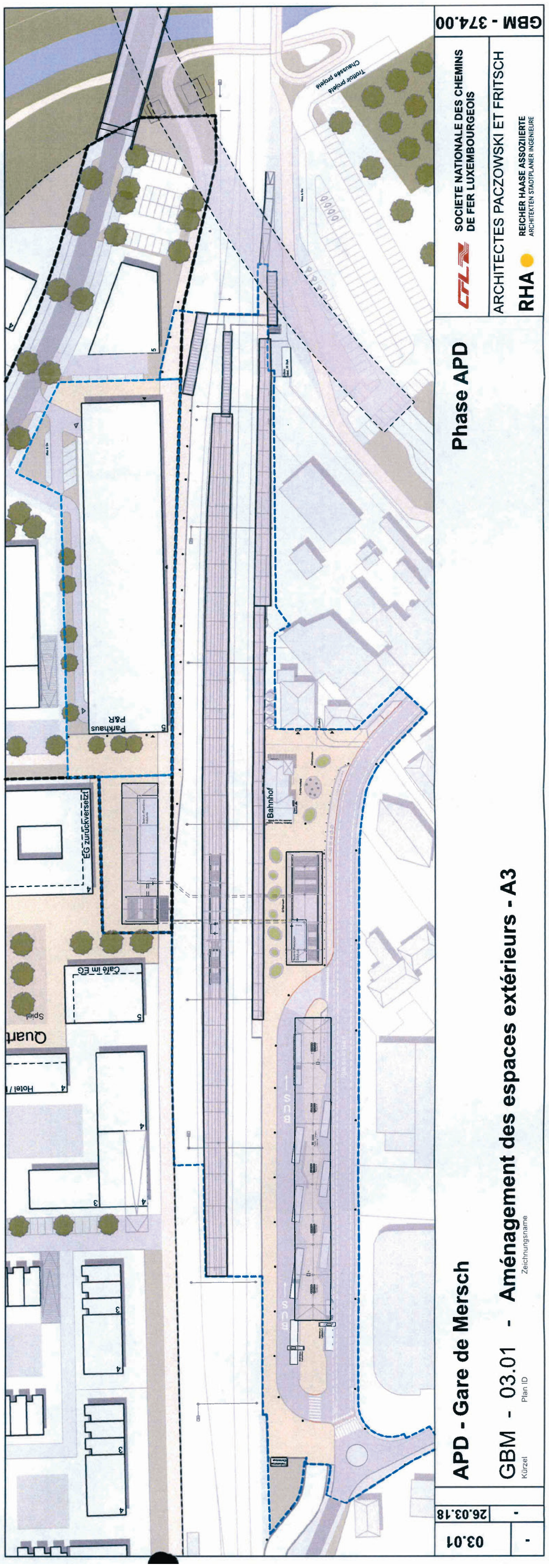
PLANS

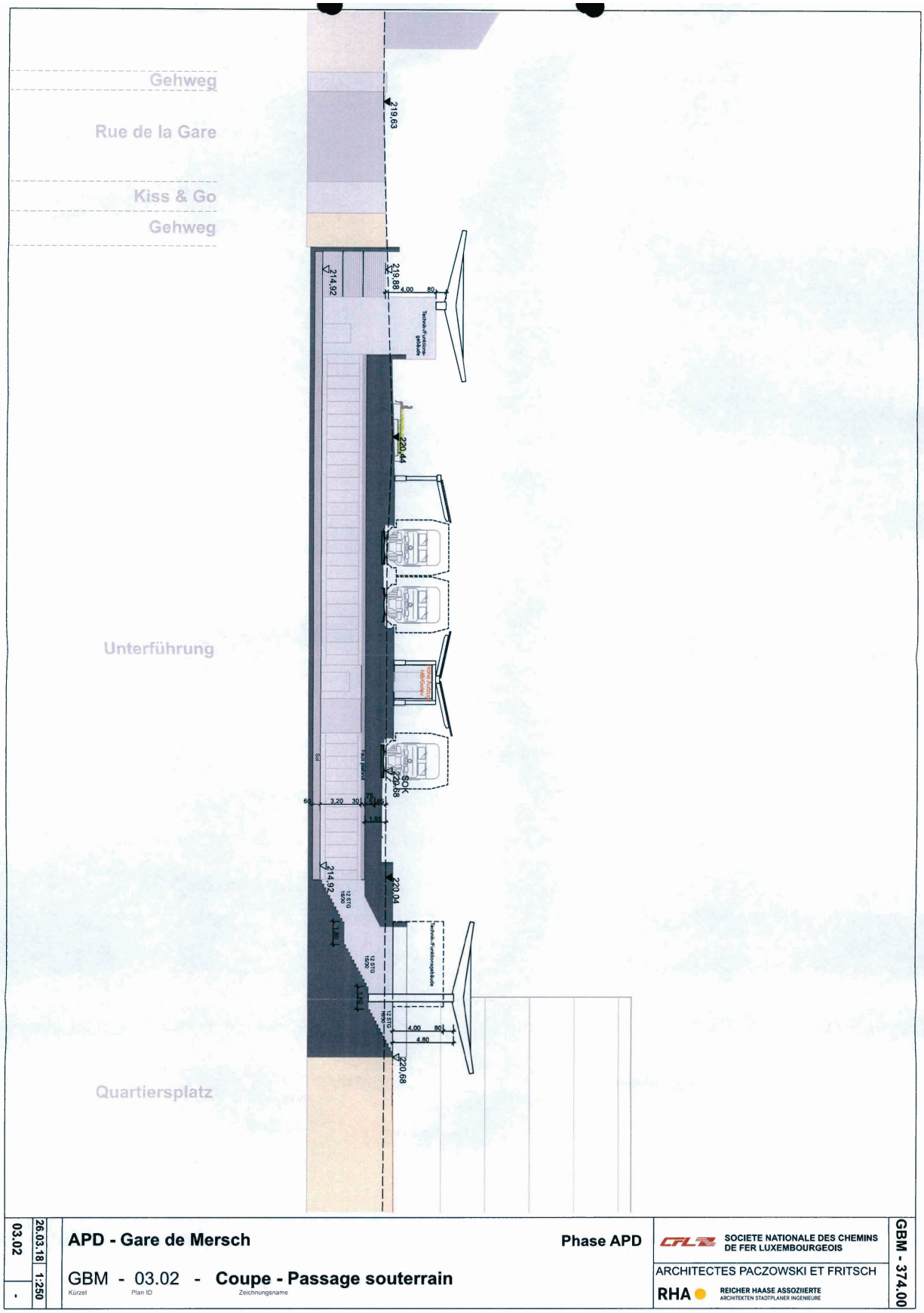
Visualisations 3D

Phase APD

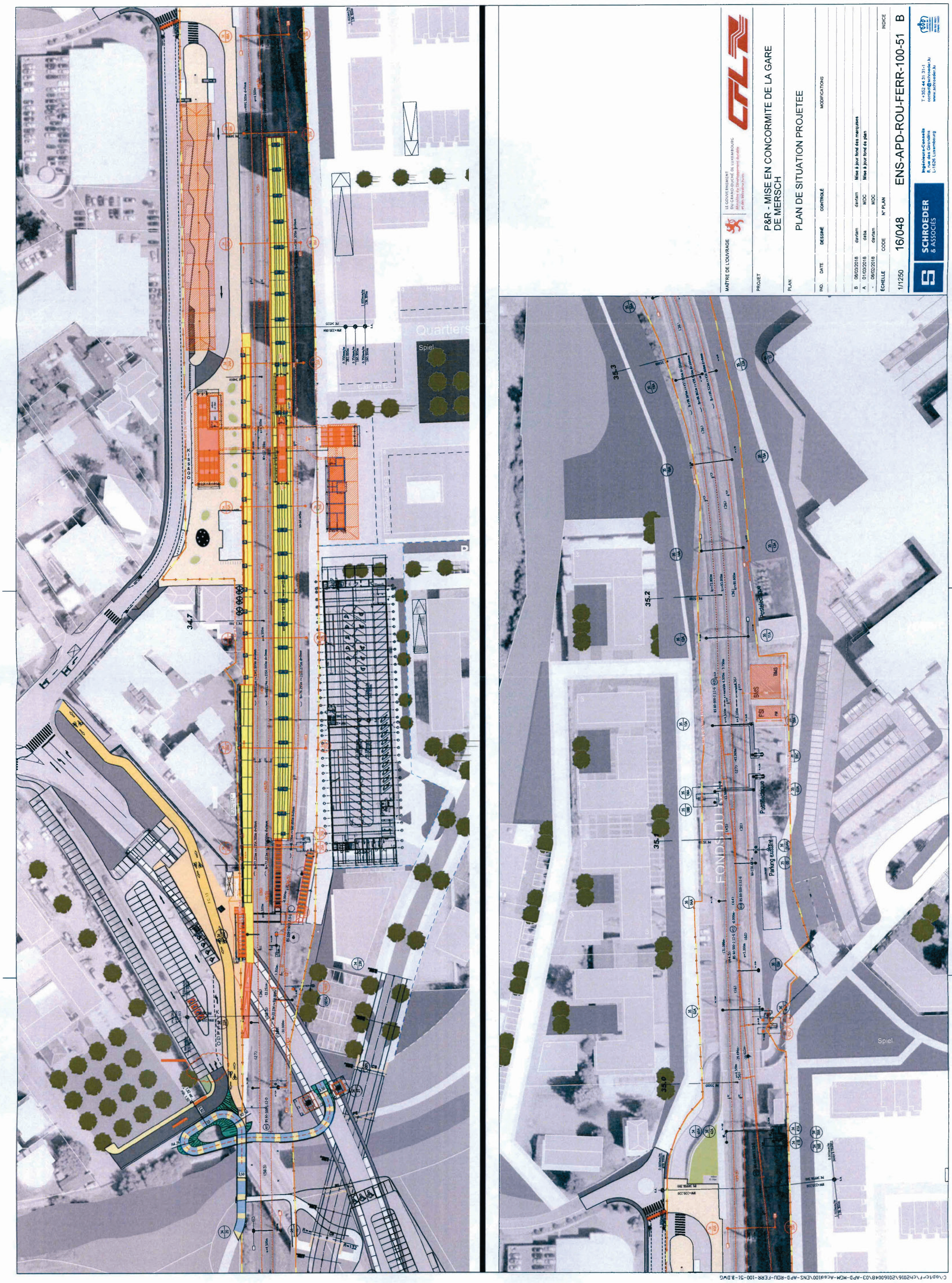


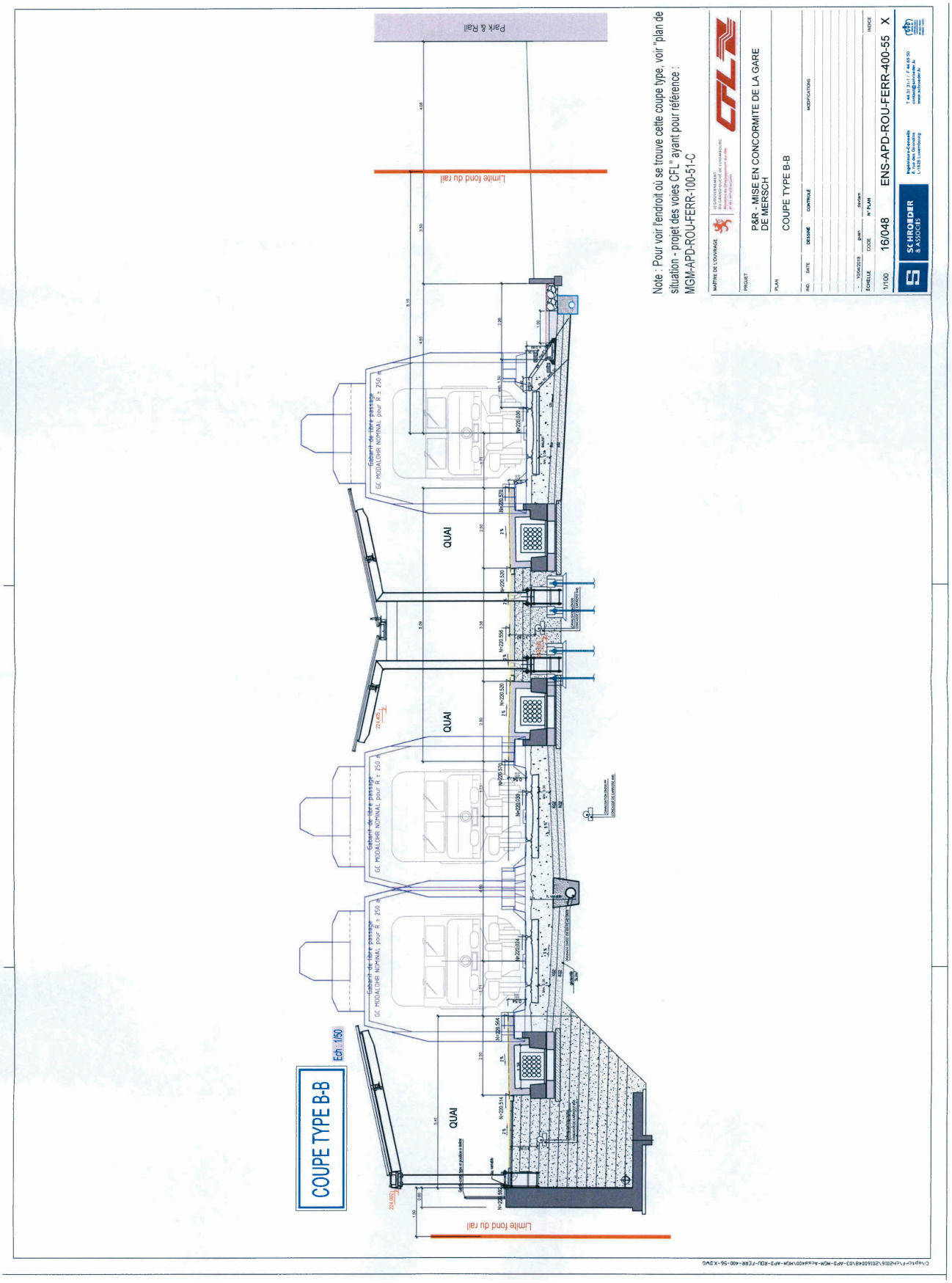

Lycée Ermesinde
FONDS DU RAIL
Quartierspatz
PAP ETAT
PAP RIVES D'ALZETTE
Projet
Mersch - Quartier de la Gare
Maître de l'ouvrage
Commune de Mersch
Château de Mersch, L 7501 Mersch
Elaboré par
RHA
REICHER HAASE ASSOZIIERTE
ARCHITEKTEN STADTPLANER INGENIEURE
En coopération avec
Schroeder & Associés Ingénieurs-Conseils
et
© Planergruppe GmbH Oberhausen
Plan:
Concept Cadre
Auteur:
rha - PS
03.00
26.03.18
APD - Gare de Mersch
GBM - 03.00 - QDLG Concept Cadre - A3
Kürzel
Plan ID
Zeichnungsname
SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER LUXEMBOURGEOIS
RHA
REICHER HAASE ASSOZIIERTE
ARCHITEKTEN STADTPLANER INGENIEURE
Oppenhoffallee 74 D - 52066 Aachen
Tel. +49 241 - 46376740 Fax +49 241 - 46376741 www.rha-planer.eu
GBM - 374.00


GBM - 374.00
SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER LUXEMBOURGEOIS
ARCHITECTES PACZOWSKI ET FRITSCH
RHA
REICHER HAASE ASSOZIIERTE
Phase APD
APD - Gare de Mersch
GBM - 03.01 - Aménagement des espaces extérieurs - A3
Zeichnungsname
Plan ID
Kürzel
26.03.18
03.01
Parkhaus P&R
Bahnhof
EG zurückversetzt
Café im EG
Chaussée projeté
Trottoir projeté



03.02	26.03.18	APD - Gare de Mersch	Phase APD	GBM - 374.00
-	1:250	GBM - 03.02 - Coupe - Passage souterrain Kürzel Plan ID Zeichnungsname	SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER LUXEMBOURGEOIS ARCHITECTES PACZOWSKI ET FRITSCH RHA REICHER HAASE ASSOZIIERTE ARCHITEKTEN STADTPLANER INGENIEURE	


P&R - MISE EN CONCORMITE DE LA GARE DE MERSCH
PLAN DE SITUATION PROJETEE
16/048
1/1250
ENS-APD-ROU-FERR-100-51
B
SCHROEDER & ASSOCIES
Quartiers
Spiel
FONDS DU


COUPE TYPE B-B
Ech. 1/50
Park & Rail
Limite fond du rail
QUAI
QUAI
QUAI
Limite fond du rail
Note : Pour voir l'endroit où se trouve cette coupe type, voir "plan de situation - projet des voies CFL" ayant pour référence : MGM-APD-ROU-FERR-100-51-C
MAÎTRE DE L'OUVRAGE
PROJET
P&R - MISE EN CONCORMITE DE LA GARE DE MERSCH
PLAN
COUPE TYPE B-B
IND. DATE DESSINÉ CONTRÔLÉ MODIFICATIONS
ÉCHELLE CODE N° PLAN INDICE
1/100 16/048 ENS-APD-ROU-FERR-400-55 X
SCHROEDER & ASSOCIÉS

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 fixé par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le Budget, la Comptabilité et la Trésorerie de l'Etat, il est proposé de modifier le paragraphe 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire par l'ajout du projet relatif à la mise en conformité des installations voyageurs en gare de Mersch (nouveau projet n°38).

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 779,82 de l'indice au 1er octobre 2017.

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

L'évaluation financière du projet n°38 se situe au coût de 51.750.000 euros au niveau de l'indice des prix à la construction valable au 1er octobre 2017 (indice 779,82).

*

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 38°, qui se présente comme suit :

38°	Ligne de Luxembourg à Troisvierges/frontière ; mise en conformité des installations voyageurs en gare de Mersch	51.750.000 €

Le projet de loi sous examen prévoit l'autorisation par le législateur, conformément à l'article 99 de la Constitution, de la mise en conformité des installations voyageurs en gare de Mersch.

Le projet prévoit la reconstruction des souterrains pour voyageurs, l'élargissement du quai situé au milieu de la gare, la modification du tracé de la troisième voie de la gare, le réaménagement du plan des voies de la gare, l'adaptation des installations de signalisation et de caténaire au nouveau plan des voies et la réalisation d'une nouvelle gare routière.

La Commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire a émis un avis favorable lors de sa réunion du 4 mai 2018.

Le coût de l'avant-projet détaillé, se chiffre à 51.750.000,00 €.

Les montants indiqués s'entendent hors taxes sur la valeur ajoutée (TVA) et correspondent à la valeur 779,82 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2017.

*

FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	**Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**
Ministère initiateur :	**Ministère du Développement durable et des Infrastructures**
Auteur(s) :	**Monsieur André Bissen, gestionnaire dirigeant**
Téléphone :	**247-84933**
Courriel :	**andre.bissen@tr.etat.lu**
Objectif(s) du projet :	**Ligne de Luxembourg à Troisvierges/frontière; mise en conformité des installations voyageurs en gare de Mersch**
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :	
CFL, Commune de Mersch	
Date :	

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, …) consultée(s) : Oui ☐ Non ☒
   Si oui, laquelle/lesquelles :
   Remarques/Observations :

2. Destinataires du projet :
   – Entreprises/Professions libérales : Oui ☐ Non ☒
   – Citoyens : Oui ☒ Non ☐
   – Administrations : Oui ☐ Non ☒

3. Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui ☐ Non ☐ N.a.[1] ☒
   (c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)
   Remarques/Observations :

4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui ☒ Non ☐
   Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui ☒ Non ☐
   Remarques/Observations :

5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui ☐ Non ☒
   Remarques/Observations :

6. Le projet contient-il une charge administrative[2] pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui ☐ Non ☒

1 N.a. : non applicable.

2 Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en oeuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

Si oui, quel est le coût administratif[3] approximatif total ?
(nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)

7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données interadministratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
   Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
   b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel[4] ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
   Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

8. Le projet prévoit-il :
   – une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
   – des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
   – le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒

9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
   Si oui, laquelle :

10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
    Sinon, pourquoi ?

11. Le projet contribue-t-il en général à une :
    a) simplification administrative, et/ou à une Oui ☐ Non ☒
    b) amélioration de la qualité réglementaire ? Oui ☐ Non ☒
    Remarques/Observations :

12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒

13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui ☐ Non ☒
    Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?

14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
    Si oui, lequel ?
    Remarques/Observations :

Egalité des chances

15. Le projet est-il :
    – principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui ☐ Non ☒

---

3 Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

4 Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

– positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui ☐ Non ☒
Si oui, expliquez de quelle manière :
– neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui ☒ Non ☐
Si oui, expliquez pourquoi :
– négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui ☐ Non ☒
Si oui, expliquez de quelle manière :

16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
Si oui, expliquez de quelle manière :

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation[5] ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :
www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers[6] ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :
www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

*

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

(15.5.2018)

Par leur courrier réf. : GI-PR 98004 – 100162 du 30 avril 2018, les CFL ont soumis pour approbation à Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures un projet concernant la mise en conformité des infrastructures voyageurs en gare de Mersch estimé à un montant de 51.750.000 euros.

La gare de Mersch a été modernisée la dernière fois à la fin des années 1980 dans le cadre de la modernisation de la Ligne du Nord. Au début des années 2000, un deuxième souterrain pour voyageurs donnant accès au deuxième quai a été ajouté. Dans le cadre de l'ouverture du lycée Ermesinde situé de l'autre côté des voies ferrées, il a été procédé à un passage à niveau situé à la sortie de la gare de Mersch en direction de Cruchten.

Au vu du parking d'accueil P&R et du nouveau quartier « Rives de l'Alzette » réalisés lors des années à venir, le flux des voyageurs prenant le train en gare de Mersch augmentera sensiblement. Le projet sous examen a pour objet l'adaptation des installations ferroviaires aux nouvelles exigences, tout en rendant les installations accessibles aux besoins des personnes à mobilité réduite.

Le projet prévoit :

– la construction d'un nouveau souterrain pour voyageurs, tout en tenant compte des exigences des personnes à mobilité réduite ;
– la rénovation d'un souterrain pour voyageurs existant ;
– l'élargissement du quai situé au milieu de la gare ;

5 Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

6 Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

– la modification du tracé de la troisième voie ;
– la suppression de la quatrième voie ;
– l'adaptation du plan des voies par la mise en place de nouveaux appareils de voie aux deux extrémités de la gare ;
– l'adaptation des installations de caténaire ;
– l'aménagement d'une nouvelle gare routière permettant aussi aux bus d'une longueur de 18 mètres la desserte de la gare de Mersch et
– la mise en place de bornes électriques permettant le chargement de bus électriques.

Du point de vue financier, le projet se résume comme suit :

Libellé	*Montant hTVA*
A. Architecture	8.340.000 €
B. Génie Civil	15.340.000 €
C. Equipements ferroviaires	9.550.000 €
D. Génie technique	5.370.000 €
E. Encadrement CFL	3.500.000 €
SOUS-TOTAL	**42.100.000 €**
F. Etudes (15 % des positions A à D)	5.790.000 €
G. Divers et imprévus	3.860.000 €
TOTAL hTVA du projet	**51.750.000 €**

Au vu des explications reçues des CFL lors de sa réunion du 4 mai 2018, la Commission d'analyse avise favorablement le projet et propose à Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures d'insérer un projet n°38 relatif à la mise en conformité des infrastructures voyageurs en gare de Mersch dans la liste reprise à l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, tout en prévoyant un montant de 51.750.000 euros (indice 779,82 au 1er octobre 2017) pour ce projet.

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

Félicie WEYCKER

Présidente

*

TEXTE COORDONNE

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. parl. 6569)

Loi du 28 avril 2014

(Mém. A - 80 du 13 mai 2014, p. 1306; doc. parl. 6601)

Loi du 27 août 2014

(Mém. A - 171 du 1er septembre 2014, p. 3228; doc. parl. 6684)

Loi du 19 décembre 2014

(Mém. A - 248 du 23 décembre 2014, p. 4809; doc. parl. 6669)

Loi du 19 décembre 2014

(Mém. A - 249 du 23 décembre 2014, p. 4811; doc. parl. 6725)

Loi du 23 décembre 2014

(Mém. A - 265 du 29 décembre 2014, p. 5614; doc. parl. 6734 ; Rectificatif : Mém. A - 3 du 8 janvier 2015, p.14)

Loi du 12 avril 2015

(Mém. A - 75 du 17 avril 2015, p. 1459; doc. parl. 6770)

Loi du 23.12.2016

(Mém. A - 294 du 27.12.2016, p. 6062; doc. parl. 6931 ; dir. 2012/34)

Loi du 22.05.2018

(Mém. A - 443 du 31.05.2018, doc. parl. 7233)

Loi du 22.05.2018

(Mém. A - 444 du 31.05.2018, doc. parl. 7234)

Loi du 22.05.2018

(Mém. A - 445 du 31.05.2018, doc. parl. 7244)

Texte coordonné au 20.06.2018
Version applicable à partir du 31.12.2016

(Loi du 23.12.2016)

« Chapitre 1er – *Les principes de gestion du réseau* »

Art. 1er. *(Loi du 23.12.2016)* « Le réseau national répond 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 contribuent à son insertion appropriée dans les réseaux de transport transeuropéens et à une desserte ferroviaire adéquate de la région transfrontalière. »

Art. 2. *(Loi du 23.12.2016)* «Pour l'application de la présente loi, l'on entend par :

1. « bénéfice raisonnable » : un taux de rémunération du capital propre qui prend en compte le risque, y compris celui pesant sur les recettes, ou l'absence de risque, encouru par l'exploitant de l'installation de service et qui est conforme au taux moyen constaté dans le secteur concerné au cours des dernières années ;
2. « exploitant d'installation de service » : toute entité publique ou privée chargée de gérer une ou plusieurs installations de service ou de fournir à des entreprises ferroviaires un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;
3. « gestionnaire de l'infrastructure » : toute entité ou entreprise chargée de l'établissement, de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, y compris la gestion du trafic, et du système de signalisation et de contrôle-commande ;
4. « infrastructure ferroviaire » : l'ensemble des éléments faisant 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 :

   a) terrains ;

b) corps et plate-forme de la voie : remblais, tranchées, drains, rigoles, fossés maçonnés, aqueducs, murs de revêtement, plantations de protection des talus ; quais à voyageurs et à marchandises, y compris dans les gares de voyageurs et les terminaux de marchandises ; accotements et pistes ; murs de clôture, haies vives, palissades ; bandes protectrices contre le feu, dispositifs pour le réchauffage des appareils de voie ; croisements ; écrans pare-neige ;

c) 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 ;

d) passages à niveau, y compris les installations destinées à assurer la sécurité de la circulation routière ;

e) superstructure : 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 ;

f) chaussées des cours à de voyageurs et à de marchandises, y compris les accès par route et les accès pour piétons ;

g) 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 ;

h) installations d'éclairage destinées à assurer la circulation des véhicules et la sécurité de cette circulation ;

i) 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 ;

j) bâtiments affectés au service des infrastructures, y compris une partie des installations destinées au recouvrement des frais de transport ;

5. « installation de service » : l'installation, y compris les terrains, bâtiments et équipements qui sont spécialement aménagés, en totalité ou en partie, pour permettre la fourniture d'un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;

6. « réseau » : l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire gérée par un gestionnaire de l'infrastructure ;

7. « voies de garage » : les voies spécifiquement réservées au stationnement temporaire des véhicules ferroviaires entre deux missions. »

Art. 3. *(Loi du 23.12.2016)* « L'Etat a la pleine propriété du réseau.

Les écritures cadastrales afférentes sont reprises dans un règlement grand-ducal énumérant les propriétés domaniales concernées. »

Art. 4. *(Loi du 23.12.2016)* « L'Etat pourvoit à la remise en état, à la modernisation et à l'entretien du réseau 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. Cette mission comporte 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.

Les prescriptions y relatives sont fixées par règlement grand-ducal. »

Art. 5. *(Loi du 23.12.2016)* « La remise en état, la modernisation et l'extension du réseau, 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 les Transports dans ses attributions, 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 Gouvernement en conseil, 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. *(Loi du 23.12.2016)* « (1) La gestion du réseau est confiée à la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, dénommée ci-après « CFL ». Cette gestion comprend les missions suivantes :

1. la maintenance, le renouvellement, la modernisation et l'extension des installations fixes du réseau ferré luxembourgeois, y compris la stratégie du développement du réseau et des corridors internationaux ;
2. le bon déroulement des projets d'infrastructure ;
3. la gestion du trafic sur le réseau ferré luxembourgeois dans une optique de sécurité, de performance, de qualité et de service au client.

Tout en respectant le cadre de tarification et de répartition et les règles spécifiques établies par l'Etat, le gestionnaire de l'infrastructure est responsable de son organisation, de sa gestion et de son contrôle interne.

(2) Les missions du gestionnaire de l'infrastructure et les modalités de mise en œuvre de celles-ci sont réglées par voie de contrat, d'une durée minimale de cinq ans, entre l'Etat et les CFL. Ledit contrat est approuvé par règlement grand-ducal. Le contrat précise les dispositions du chapitre 3*bis* et comporte les éléments suivants :

1. le champ d'application du contrat en ce qui concerne l'infrastructure et les installations de service, en conformité avec la structure indiquée à l'annexe II de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite, englobant tous les aspects de la gestion de l'infrastructure, y compris l'entretien, le renouvellement des éléments de l'infrastructure déjà en service et la construction de nouvelles infrastructures ;
2. la structure des versements ou des fonds alloués :
   a) aux différents services d'infrastructure énumérés à l'annexe II de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;
   b) à l'entretien et au renouvellement ;
   c) à une nouvelle infrastructure ;
   d) à la résorption des arriérés d'entretien et de renouvellement existants ;
3. les objectifs de performance orientés vers l'utilisateur, sous la forme d'indicateurs et de critères de qualité portant sur les éléments suivants :
   a) les performances des trains et la satisfaction de la clientèle ;
   b) la capacité du réseau ;
   c) la gestion des actifs ;
   d) les volumes d'activité ;
   e) les niveaux de sécurité ; et
   f) la protection de l'environnement ;
4. le volume de l'arriéré d'entretien éventuel et les actifs qui seront retirés du service et, partant, généreront des flux financiers différents ;
5. les mesures d'incitation visées à l'article 14*bis*, paragraphe 1er ;
6. les obligations d'information minimales incombant au gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne le contenu et la fréquence de présentation des rapports, y compris les informations à publier chaque année ;
7. la durée convenue du contrat, qui est synchronisée et compatible avec la durée du plan d'entreprise, de la concession ou de la licence du gestionnaire de l'infrastructure et le cadre et les règles de tarification fixés par l'État ;

8. les règles applicables en cas de perturbation importante des activités ou dans les situations d'urgence, y compris des plans d'urgence et de résiliation anticipée du contrat, ainsi que les règles en matière d'information en temps et en heure des utilisateurs ;
9. les mesures de réparation à prendre si l'une des parties manque à ses obligations contractuelles ou lorsque des circonstances exceptionnelles ont une incidence sur la disponibilité des financements publics ;
10. les conditions et procédures de renégociation et de résiliation anticipée.

(3) Les modalités du contrat et la structure des versements destinés à procurer des moyens financiers au gestionnaire de l'infrastructure sont convenues à l'avance et couvrent toute la durée du contrat.

(4) Les candidats et, sur demande, les candidats potentiels, sont informés par l'Etat et le gestionnaire de l'infrastructure sur le contenu du contrat. Ils peuvent exprimer leur avis sur le contrat avant sa signature. »

Art. 7. [abrogé par la Loi du 23.12.2016]

(Loi du 23.12.2016)

« Chapitre 2 – *L'institution d'un Fonds du rail* »

Art. 8. *(Loi du 23.12.2016)* « En matière d'organisation, de gestion et de contrôle administratif, économique et comptable interne, les entreprises ferroviaires directement ou indirectement détenues ou contrôlées par l'Etat sont dotées d'un statut d'indépendance selon lequel elles disposent d'un patrimoine, d'un budget et d'une comptabilité séparés de ceux de l'État. »

Art. 9. *(Loi du 23.12.2016)* « Le ministre développe l'infrastructure ferroviaire nationale en tenant compte des besoins généraux de l'Union européenne, y compris celui de coopérer avec les pays tiers voisins. Il est publié, après consultation des parties intéressées, une stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire. Cette stratégie couvre une période d'au moins cinq ans et est reconductible.

Les projets de remise en état, de modernisation et d'extension du réseau 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. »

Art. 10. *(Loi du 23.12.2016)* « Il est institué un fonds spécial, dénommé « Fonds du rail ».

(1) Sont imputés sur le Fonds du rail :

1. les dépenses occasionnées par la réalisation du programme d'investissement ;
2. les dépenses relatives aux acquisitions immobilières requises dans l'intérêt de la réalisation du programme d'investissement ;
3. les dépenses relatives à la gestion courante de l'infrastructure comprenant les frais d'entretien du réseau national ainsi que les dépenses relatives à la régulation du trafic ferroviaire sur ledit réseau ;
4. 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 ;
5. les dépenses relatives aux acquisitions d'infrastructures et d'installations ferroviaires existantes qui ne font pas partie du réseau national ;
6. 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 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 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 €
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 €
« 9°	*(Loi du 6 mai 2010)* Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau national	37.269.864,25 € »
10°	Aménagement de nouveaux quais pour voyageurs	9.915.741 €
11°	Alimentation du réseau national 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°	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 €
« 16°	*(Loi du 19 juin 2012)* 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)* Réseau national. 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)* 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)* Construction d'une antenne ferroviaire Belval-Usines – Belvaux-Mairie	95.450.000 € »
« 23°	*(Loi du 19 décembre 2014)* Construction d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie Nord de la Gare de Luxembourg et réaménagement général de la tête Nord de la Gare de Luxembourg	334.000.000 € »
« 24°	*(Loi du 5 juin 2009)* 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)* Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 1	42.878.500 € »
« 26°	*(Loi du 19 juin 2012)* 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)* Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg ; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase I : travaux préparatoires	182.000.000 € »
« 30°	*(Loi du 22 mai 2018)* Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II : Réélectrification de la ligne	71.900.000 € »
« 31°	*(Loi du 19 décembre 2014)* Construction d'une nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg	292.013.570 € »

« 32°	*(Loi du 27 août 2014)* Ligne de Luxembourg à Troisvierges/frontière. Aménagement d'un point d'arrêt « Pfaffenthal-Kirchberg » à Luxembourg	96.297.629 € »
« 33°	*(Loi du 23 décembre 2014)* Pôle d'échange multimodal de la gare d'Ettelbruck	98.000.000 € »
« 34°	*(Loi du 12 avril 2015)* Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg ; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase II : bâtiment administratif	39.000.000 € »
« 35°	*(Loi du 22 mai 2018)* Ligne de Pétange à Athus / Longwy ; aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Rodange	43.470.000 € »
« 36°	*(Loi du 22 mai 2018)* Gare de Luxembourg ; aménagement des quais V et VI et restructuration du plan des voies	171.000.000 € »
« 37°	*(projet de loi en cours de procédure)* Ligne de Pétange à Athus / Longwy ; mise en conformité des installations voyageurs en gare de Rodange	107.500.000 € »
« 38°	*(projet de loi en cours de procédure)* Ligne de Luxembourg à Troisvierges/frontière ; mise en conformité des installations voyageurs en gare de Mersch	51.750.000 € »
« 39°	*(projet de loi en cours de procédure)* Ligne de Luxembourg à Wasserbillig ; modernisation des installations ferroviaires avec aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Wasserbillig	105.000.000 € »

(projet de loi en cours de procédure)

« 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°, 17°, 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°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Ceux repris sous 16°, 18°, 26°, 27° et 28° correspondent à la valeur 685,44 de cet indice au 1er octobre 2010. Ceux sous 29° et 34° correspondent à la valeur 725,05 de cet indice au 1er octobre 2012. Celui de 30° correspond à la valeur 761,20 de cet indice au 1er avril 2016. Celui sous 31° correspond à la valeur 730,85 de cet indice au 1er avril 2013. Ceux sous 23°, 32° et 33° correspondent à la valeur 738,97 de cet indice au 1er octobre 2013. Celui sous 35° correspond à la valeur 764,68 de cet indice au 1er octobre 2016. Celui sous 36° correspond à la valeur 775,93 de cet indice au 1er avril 2017. Ceux sous 37°, 38° et 39° correspondent à la valeur 779,82 de cet indice au 1er octobre 2017. 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. »

(4) [ancien – abrogé par la Loi du 23.12.2016]

(Loi du 23.12.2016)

« (5) Les comptes de profits et pertes du gestionnaire de l'infrastructure présentent, dans des conditions normales d'activité et par rapport à une période raisonnable qui ne dépasse pas cinq ans, au moins un équilibre entre, d'une part, les recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure, les excédents dégagés d'autres activités commerciales, les revenus non remboursables de sources privées et le financement par l'État, y compris, le cas échéant, les avances de l'État, et, d'autre part, les dépenses d'infrastructure. »

Art. 11. *(Loi du 23.12.2016)* Le Fonds du rail est alimenté:

1. par des dotations budgétaires ;
2. par des emprunts ;
3. par le produit de la vente d'immeubles appartenant au domaine foncier et bâti du réseau et rendus disponibles après la réalisation du programme d'investissement ;
4. par des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales provenant des comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés à l'article 20, paragraphe 2, et à l'article 19*bis*, paragraphe 5, de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation qui sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées ;
5. par les revenus provenant de la location d'immeubles faisant partie du domaine foncier et bâti du réseau ;
6. par les subventions de l'Union européenne allouées à des projets inscrits au programme d'investissement.

Les sommes dont question aux points deux à six sont portées directement en recette au Fonds. »

(Loi du 23.12.2016)

« Chapitre 3 – *Les raccordements ferroviaires internationaux* »

Art. 12. *(Loi du 23.12.2016)* « 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 national dans les réseaux de transport transeuropéens doit être autorisée par une loi spéciale. »

Art. 13. *(Loi du 23.12.2016)* « 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 de ce Fonds. »

Art. 14. *(Loi du 23.12.2016)* « Le Fonds des raccordements ferroviaires internationaux est alimenté:

1. par des dotations budgétaires;
2. 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;
3. 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 ;
4. par des emprunts.

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

(Loi du 23.12.2016)

« Chapitre 3*bis* – *Coût de l'infrastructure et comptabilité* »

Art. 14*bis*. *(Loi du 23.12.2016)* « (1) Des mesures d'incitation encouragent le gestionnaire de l'infrastructure à réduire les coûts de fourniture de l'infrastructure tout en respectant les exigences en matière de sécurité et en maintenant et améliorant la qualité de service de l'infrastructure.

(2) Le gestionnaire de l'infrastructure dresse et tient à jour le registre de ses actifs et des actifs qu'il est chargé de gérer. Ce registre est accompagné du détail des dépenses consacrées au renouvellement et à la mise à niveau de l'infrastructure.

(3) Le gestionnaire de l'infrastructure établit une méthode d'imputation des coûts aux différentes catégories de services offerts aux entreprises ferroviaires. »

(Loi du 23.12.2016)

« Chapitre 4 – *Les missions du gestionnaire de l'infrastructure* »

Art. 15. *(Loi du 23.12.2016)* « (1) La gestion du réseau 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, dans la mesure où celles-ci sont nécessaires pour assurer la circulation des trains et la sécurité de cette circulation. Cette gestion inclut l'administration centrale et locale de la circulation des trains qui comprend le suivi, l'expédition et la réception, le dispatching et les systèmes de communication et d'information.

(2) Les mêmes modalités que celles prévues au paragraphe 1er valent dans le cadre de projets d'extension du réseau ou de suppression des lignes dont la réalisation technique est confiée au gestionnaire de l'infrastructure.

(3) Lorsque, à l'issue de la coordination des sillons demandés et de la consultation des candidats, il s'avère impossible de répondre favorablement à toutes les demandes de capacités de l'infrastructure, l'Administration des chemins de fer déclare immédiatement la section de l'infrastructure concernée «infrastructure saturée» et elle en informe le gestionnaire de l'infrastructure. Il en va de même des infrastructures susceptibles de souffrir d'une même pénurie dans un proche avenir.

(4) Lorsqu'une infrastructure est déclarée saturée, le gestionnaire de l'infrastructure procède à une analyse des capacités, sauf si un plan de renforcement des capacités a déjà été mis en œuvre.

L'analyse des capacités détermine les contraintes des capacités de l'infrastructure qui empêchent de répondre de manière appropriée aux demandes de capacités et propose des méthodes permettant de satisfaire aux demandes supplémentaires. L'analyse des capacités détermine les raisons de cette saturation et les mesures à prendre à court et moyen terme pour y remédier.

L'analyse des capacités porte sur l'infrastructure, les procédures d'exploitation, la nature des différents services exploités et l'incidence de ces facteurs sur les capacités de l'infrastructure. Les mesures à envisager comprennent la modification de l'itinéraire, la reprogrammation des services, la modification des vitesses et l'amélioration de l'infrastructure.

L'analyse des capacités est accomplie dans un délai de six mois après que l'infrastructure a été déclarée saturée.

(5) Dans un délai de six mois suivant l'achèvement de l'analyse des capacités, le gestionnaire de l'infrastructure présente un plan de renforcement des capacités. Le plan de renforcement des capacités est établi après consultation des utilisateurs de l'infrastructure saturée concernée. Il indique :

1. les raisons de la saturation ;
2. l'évolution probable du trafic ;
3. les contraintes qui pèsent sur le développement de l'infrastructure ;
4. les solutions envisageables concernant le renforcement des capacités et leur coût.

(6) Sur la base d'une analyse coût-avantage des éventuelles mesures envisagées, il définit également les actions à mener pour renforcer les capacités de l'infrastructure et comporte un calendrier pour leur mise en œuvre. Ce plan est soumis à l'approbation préalable du ministre.

(7) Aucune redevance de rareté n'est due sur l'infrastructure concernée dans les cas où :

1. le gestionnaire de l'infrastructure ne présente pas de plan de renforcement des capacités ; ou
2. le gestionnaire de l'infrastructure tarde à mettre en œuvre les actions définies dans le cadre du plan de renforcement des capacités.

(8) Nonobstant le paragraphe 7, et sous réserve de l'accord de l'organisme visé à l'article 1er de la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire, les redevances sont dues si :

1. le plan de renforcement des capacités ne peut pas être mis en œuvre pour des raisons échappant au contrôle du gestionnaire de l'infrastructure; ou

2. les options qui s'offrent au gestionnaire de l'infrastructure ne sont pas viables économiquement ou financièrement.

(9) 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. »

Art. 16. *(Loi du 23.12.2016)* « Les opérations immobilières qui sont réalisées dans l'intérêt de la mise en œuvre du programme dont question à l'article 10, paragraphes 2 et 3, 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. 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 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique. »

Art. 17. *(Loi du 23.12.2016)* « Le gestionnaire de l'infrastructure a l'obligation d'entretenir constamment le réseau 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 ce cas, le gestionnaire de l'infrastructure peut être autorisé par le ministre à supprimer les installations ferroviaires rendues inutiles par les transformations ainsi apportées à l'exploitation. »

Art. 18. *(Loi du 23.12.2016)* « 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 national, 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. »

Art. 19. *(Loi du 23.12.2016)* « Le gestionnaire de l'infrastructure 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 de l'infrastructure et l'embranché. »

Art. 20. *(Loi du 23.12.2016)* « (1) Le gestionnaire de l'infrastructure adopte un plan d'entreprise incluant des plans d'investissements et de financement. Il veille à ce que les candidats connus et, sur demande, les candidats potentiels ont accès aux informations pertinentes et ont la possibilité d'exprimer leur avis sur le contenu du plan d'entreprise pour ce qui est des conditions d'accès et d'utilisation, de la nature, de la mise à disposition et du développement de l'infrastructure avant son approbation par le gestionnaire de l'infrastructure.

(2) D'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale des comptes de profits et pertes et des bilans distincts sont tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport par des entreprises ferroviaires. Les aides publiques versées à l'une de ces deux activités ne sont pas transférées à l'autre.

Le gestionnaire de l'infrastructure veille, en ce qui concerne la gestion du réseau, à séparer les produits et les charges se rapportant aux investissements, à l'entretien et à la régulation du trafic.

D'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale des comptes de profits et pertes et des bilans distincts sont tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la fourniture

des services de transport ferroviaire de fret et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs. Les fonds publics versés pour des activités relatives à la fourniture de services de transport au titre des missions de service public figurent séparément dans les comptes correspondants et ne sont pas transférés aux activités relatives à la fourniture d'autres services de transport ou à toute autre activité.

Les comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés aux alinéas 1er et 3 du présent paragraphe sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales.

(3) Dans le respect d'une gestion financière saine, le gestionnaire de l'infrastructure effectue les paiements correspondant aux engagements financiers et recouvre les recettes relevant des missions lui confiées sur base 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 de l'infrastructure à charge des crédits du Fonds du rail et le gestionnaire de l'infrastructure verse au profit du Fonds du rail les recettes dont le recouvrement lui a été confié. »

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.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7337/01, 7338/01, 7341/01

N° 7337[1]
N° 7338[1]
N° 7341[1]

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2017-2018

PROJET DE LOI

modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

PROJET DE LOI

modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

PROJET DE LOI

modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(17.7.2018)

Par dépêche du 29 juin 2018, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (Ligne de Pétange à Athus / Longwy ; mise en conformité des installations voyageurs en gare de Rodange) (n° CE : 52.973, dossier parl. n° 7337), élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Par une autre dépêche du 29 juin 2018, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (Ligne de Luxembourg à Troisvierges / frontière ; mise en conformité des installations voyageurs en gare de Mersch) (n° CE : 52.974, dossier parl. n° 7338), élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Par dépêche du 9 juillet 2018, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (Ligne de Luxembourg à Wasserbillig ; modernisation des installations ferroviaires avec aménagement d'un bâtiment P & R en gare de Wasserbillig) (n° CE : 52.983, n° dossier parl. : 7341), élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures.

À chacun des textes des projets de loi précités étaient joints un exposé des motifs, un commentaire de l'article unique, une fiche d'évaluation d'impact, une fiche financière, un texte coordonné de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire que les projets sous avis tendent à modifier ainsi que les avis de la Commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire du 15 mai 2018 à l'égard des projets de loi n^{os} 7337 et 7338 et du 7 juin 2018 à l'égard du projet de loi n° 7341.

CONSIDERATIONS GENERALES

Par les projets de loi sous avis, le Gouvernement est autorisé à réaliser les travaux nécessaires à la modernisation des installations ferroviaires des gares de Rodange, Mersch et Wasserbillig.

Le projet de loi n° 7337 portant sur la gare de Rodange prévoit la suppression du passage à niveau n° 27 et son remplacement par un nouveau souterrain, la mise en place d'un deuxième souterrain du côté de Pétange, l'aménagement d'une passerelle assurant la liaison entre le bâtiment P&R, les quais ferroviaires et la gare routière, l'élargissement du quai situé au milieu de la gare, le réaménagement du plan des voies de la gare, l'adaptation des installations de signalisation et de caténaire au nouveau plan des voies, la construction d'un bâtiment technique, la réalisation d'une nouvelle gare routière et la mise en place de stationnements pour taxis.

Le projet de loi n° 7338 concernant la gare de Mersch prévoit la reconstruction des souterrains pour voyageurs, l'élargissement du quai situé au milieu de la gare, la modification du tracé de la troisième voie de la gare, le réaménagement du plan des voies de la gare, l'adaptation des installations de signalisation et de caténaire au nouveau plan des voies et la réalisation d'une nouvelle gare routière.

Le projet de loi n° 7341 relatif à la gare de Wasserbillig prévoit l'aménagement d'un bâtiment P&R, le réaménagement de la gare routière et du parvis devant la gare, la construction d'un nouveau souterrain pour voyageurs, la mise en place d'escaliers assurant le lien entre les quais et la passerelle piétonnière existante, l'élargissement du quai situé au milieu de la gare, la suppression de voies et l'adaptation des installations de télécommunication, de signalisation et de caténaires au nouveau plan des voies.

Le Conseil d'État note que le projet de loi n° 7337 anticipe au point 2 de l'article unique du projet de loi n° 7338 la valeur indiciaire du point 38° qui ne figure pas dans le projet de loi n° 7337.

Il attire, en outre, l'attention des auteurs des projets de loi sur le fait que, selon l'ordre de publication des trois lois en projet au Journal officiel, un texte incomplet pourrait entrer en vigueur pour l'article 10, paragraphe 3, alinéa 3, de la loi précitée du 10 mai 1995. Étant donné que les trois projets de loi modifient la même disposition légale, à savoir l'article 10, paragraphe 3, alinéas 2 et 3, de la loi précitée du 10 mai 1995, le Conseil d'État propose de fusionner les projets de loi sous examen. Cette façon de procéder aura l'avantage de dissiper tout risque quant à la teneur finale de la disposition légale visée.

*

EXAMEN DES ARTICLES UNIQUES RESPECTIFS

Le texte de l'article unique des projets de loi sous examen n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État quant au fond.

Au vu de ce qui précède, il propose le libellé suivant :

« PROJET DE LOI
modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Article unique. L'article 10, paragraphe 3, de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire est modifié comme suit :

1° L'alinéa 2 est complété par les points 37°, 38° et 39° suivants :

« 37°	Ligne de Pétange à Athus / Longwy ; mise en conformité des installations voyageurs en gare de Rodange	107 500 000 eur
38°	Ligne de Luxembourg à Troisvierges / frontière ; mise en conformité des installations voyageurs en gare de Mersch	51 750 000 eur
39°	Ligne de Luxembourg à Wasserbillig ; modernisation des installations ferroviaires avec aménagement d'un bâtiment P & R en gare de Wasserbillig	105 000 000 eur »

2° L'alinéa 3 prend la teneur suivante :

« 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°, 17°, 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°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Ceux repris sous 16°, 18°, 26°, 27° et 28° correspondent à la valeur 685,44 de cet indice au 1er octobre 2010. Ceux sous 29° et 34° correspondent à la valeur 725,05 de cet indice au 1er octobre 2012. Celui repris sous 30° correspond à la valeur 761,20 de cet indice au 1er avril 2016. Celui repris sous 31° correspond à la valeur 730,85 de cet indice au 1er avril 2013. Ceux repris sous 23°, 32° et 33° correspondent à la valeur 738,97 de cet indice au 1er octobre 2013. Celui repris sous 35° correspond à la valeur 764,68 de cet indice au 1er octobre 2016. Celui repris sous 36° correspond à la valeur 775,93 de cet indice au 1er avril 2017. Ceux sous 37°, 38° et 39° correspondent à la valeur 779,82 de cet indice au 1er octobre 2017.

Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ces montants sont adaptés semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité. » »

*

OBSERVATION D'ORDRE LEGISTIQUE

Article unique

Les tirets entre les numéros d'article et le texte de l'article sont à omettre. Partant, il y a lieu de supprimer le tiret derrière les termes « **Article unique.** ».

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 18 votants, le 17 juillet 2018.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Georges WIVENES

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

34

Session ordinaire 2017-2018

LB/RM/JCS P.V. DEVDU 34

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 12 juillet 2018

Ordre du jour :

1. 7198 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
   - Rapporteur : Madame Josée Lorsché

   - Présentation et adoption d'un projet de rapport

2. 7272 Projet de loi relatif au réaménagement des bâtiments existants et à l'extension de la caserne Grand-Duc Jean au Herrenberg à Diekirch
   - Rapporteur : Monsieur Henri Kox

   - Présentation et adoption d'un projet de rapport

3. 7284 Projet de loi relatif à l'aménagement du contournement routier de Bascharage et portant modification de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes
   - Rapporteur : Madame Josée Lorsché

   - Présentation et adoption d'un projet de rapport

4. 7337 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

   - Désignation d'un rapporteur
   - Présentation du projet de loi

5. 7338 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

   - Désignation d'un rapporteur
   - Présentation du projet de loi

6. Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1955 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (ligne de Luxembourg à Wasserbillig ; modernisation des installations ferroviaires avec aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Wasserbillig) - projet de loi déposé à la Chambre des Députés mais qui ne dispose pas encore d'un identifiant parlementaire (n° document parlementaire)

   - Désignation d'un rapporteur
   - Présentation du projet de loi

7. 7331 Projet de loi relatif à la construction d'une maison de soins à Bascharage
- Désignation d'un rapporteur
- Présentation du projet de loi
- Examen de l'avis du Conseil d'État

8. Divers

*

Présents : M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Henri Kox, Mme Josée Lorsché, M. Marco Schank

M. Marc Angel remplaçant Mme Tess Burton

M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Guy Staus, M. Jeannot Poeker, M. Christian Ginter, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. Jean Leyder, directeur, Mme Anne Negretti, Mme Sarah Dichter, de l'Administration des Bâtiments publics

M. Henri Werdel, Mme Anne Backes, Mme Manon Mehling, des CFL

M. Laurent Besch, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Sylvie Andrich-Duval, Mme Tess Burton, M. Emile Eicher, M. Georges Engel, M. Aly Kaes, M. Marc Lies, M. David Wagner, M. Serge Wilmes

M. Gast Gibéryen, observateur délégué

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. 7198 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Examen et adoption du projet de rapport

Madame la Rapportrice présente brièvement son projet de rapport.

Le projet de rapport recueille l'accord unanime des membres de la commission.

Temps de parole

Le temps de parole proposé est le modèle de base.

2. 7272 Projet de loi relatif au réaménagement des bâtiments existants et à l'extension de la caserne Grand-Duc Jean au Herrenberg à Diekirch

Examen et adoption du projet de rapport

Monsieur le Rapporteur présente brièvement son projet de rapport.

Le projet de rapport recueille l'accord unanime des membres de la commission.

Temps de parole

Le temps de parole proposé est le modèle de base.

3. 7284 Projet de loi relatif à l'aménagement du contournement routier de Bascharage et portant modification de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes

Examen et adoption du projet de rapport

Madame la Rapportrice présente brièvement son projet de rapport.

Le projet de rapport recueille l'accord unanime des membres de la commission.

Temps de parole

Le temps de parole proposé est le modèle de base.

4. 7337 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire *(gare de Rodange)*

Désignation d'un rapporteur

La commission unanime désigne Mme Josée Lorsché comme rapportrice du projet de loi.

Présentation du projet de loi

Le représentant de la société CFL (Département Infrastructures) procède à une présentation détaillée des travaux prévus à l'aide d'une présentation PowerPoint (*cf. annexe n°1 au présent procès-verbal*).

Il y a lieu de préciser que la modification du plan des voies s'inscrit dans le processus engagé visant à optimiser davantage le trafic ferroviaire à destination et au départ de la Gare de Rodange. En effet, il s'agit d'un important nœud ferroviaire, tant sur le plan du transport de voyageurs que du fret, qui établit la connexion avec de nombreuses lignes transfrontalières (sens Rodange-

Longwy, sens Rodange-Virton et sens Rodange-Athus) et avec les lignes nationales (ligne 60 et ligne 70).

Il est proposé, dans le cadre de la modification du plan des voies, de procéder, de manière concomitante, au remplacement des appareils de voie (durée de vie ± 25 ans) et à la rénovation des voies ferrées de la Gare de Rodange.

Au sujet de l'échéancier prévu des travaux, il convient de noter que la continuité du service doit être assurée.

Échange de vues

- Un représentant du groupe politique LSAP demande s'il est prévu, dans le cadre des travaux d'amélioration de l'accessibilité de la gare, d'aménager une connexion avec une piste cyclable.

  Il estime indiqué de prévoir au niveau des quais des emplacements protégeant les passagers.

  L'orateur s'interroge sur les coûts relatifs à la construction du bâtiment P&R près de la gare de Rodange (Loi du 22 mai 2018 modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ; doc. parl. n°7234)

  Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures explique que la construction et l'aménagement d'une piste cyclable sur le territoire communal relève de la compétence de l'administration communale. Il appartient dès lors aux autorités communales d'initier les planifications afférentes. L'orateur précise que l'administration communale peut bénéficier d'un subside à hauteur de 30% des frais occasionnés lorsque la piste cyclable communale est connectée au réseau national de pistes cyclables.

  L'orateur informe les membres de la commission que son ministère mène des réflexions sur la faisabilité de bâtiments P&R construits à l'aide d'éléments modulables, ce qui entraînerait une diminution des coûts.

  Les normes à respecter au niveau de l'équipement technique d'un bâtiment P&R, de même que les exigences en termes de sécurité représentent une dépense financière importante en termes de coûts de construction globaux d'un tel bâtiment.

  Le représentant de la société CFL (Département Infrastructures) informe que les quais seront pourvus de toitures sous forme de systèmes modulaires.

- Il est précisé, suite à une interrogation de la part d'un membre du groupe politique LSAP, que les quais seront, à terme, accessibles via trois dessertes (souterrain Est, souterrain Ouest et la passerelle donnant accès au P&R).

  En ce qui concerne la possibilité d'aménager d'éventuels commerces de proximité, il est expliqué que le potentiel est jugé faible.

*

La présentation et l'adoption d'un projet de rapport figurera à l'ordre du jour de la réunion de la commission du 19 juillet 2018, sous réserve des observations éventuelles du Conseil d'État dont l'avis sera rendu le 17 juillet 2018.

5. 7338 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire *(gare de Mersch)*

Désignation d'un rapporteur

La commission unanime désigne Mme Josée Lorsché comme rapportrice du projet de loi.

Présentation du projet de loi

Le représentant de la société CFL (Département Infrastructures) procède à une présentation détaillée des travaux prévus à l'aide d'une présentation PowerPoint (*cf. annexe n°2 au présent procès-verbal*).

Il échet de préciser que le projet de loi sous examen fait partie d'un ensemble d'éléments planifiés permettant de redynamiser le quartier de la gare de Mersch.

Ainsi, il est envisagé de prévoir des connexions (rénovation et extension du passage souterrain Sud et construction d'un nouveau passage souterrain Nord) entre les anciens et les nouveaux quartiers. De même, les nouveaux aménagements prévus visent à augmenter la capacité d'accueil de voyageurs.

Une piste cyclable, faisant partie du réseau national de pistes cyclables, sera intégrée dans l'aménagement de la gare ferroviaire ; l'aménagement de parcs à vélos sécurisés est prévu (mBox).

Le début des travaux en vue de la construction d'un bâtiment P&R est fixé au mois d'octobre 2018.

*

La présentation et l'adoption d'un projet de rapport figurera à l'ordre du jour de la réunion de la commission du 19 juillet 2018, sous réserve des observations éventuelles du Conseil d'État dont l'avis sera rendu le 17 juillet 2018.

6. Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1955 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (ligne de Luxembourg à Wasserbillig ; modernisation des installations ferroviaires avec aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Wasserbillig) - projet de loi déposé à la Chambre des Députés mais qui ne dispose pas encore d'un identifiant parlementaire (n° document parlementaire)

L'identifiant parlementaire est le PL n°7341 (*attribué postérieurement à la convocation pour la présente réunion de commission*)

Désignation d'un rapporteur

La commission unanime désigne Mme Josée Lorsché comme rapportrice du projet de loi.

Présentation du projet de loi

Le représentant de la société CFL (Département Infrastructures) procède à une présentation détaillée des travaux prévus à l'aide d'une présentation PowerPoint (*cf. annexe n°3 au présent procès-verbal ; il y a lieu de lire, sur la page de couverture, projet de loi n°7341 et non n°7339)*.

La gare de Wasserbillig revêt une certaine importance comme il s'agit de la première station d'entrée sur le réseau ferré luxembourgeois en provenance de l'Allemagne.

Il est prévu, dans le but d'augmenter la sécurité et les performances au niveau de l'exploitation, de réorganiser les voies de garage et de manœuvre desservant le quai de chargement existant et les voies desservant le port fluvial de Mertert. De même, la longueur utile des voies ferrées sera augmentée.

La construction du nouveau passage souterrain du côté de la Moselle permettra de créer une liaison avec la piste cyclable PC 3. Les usagers disposeront d'un accès vers les quais, la gare routière, le nouveau bâtiment P&R, le local de stationnement pour vélos et le centre de l'agglomération.

Il convient de noter que 100 places sécurisées pour vélos seront prévues dans le nouveau bâtiment P&R, de sorte que l'aménagement de parcs à vélos sécurisés du type mBox n'est pas requis.

Échange de vues

- Un membre du groupe politique LSAP constate que la longueur des quais est portée à 250 mètres. Il aimerait avoir des informations complémentaires sur l'augmentation de la capacité de transport des trains de voyageurs qui en résultera.

  Le représentant de la société CFL (Département Infrastructures) explique que la capacité de transport d'un train à voyageur se verra multipliée par le facteur 1,5 par rapport à la situation actuelle. Le prolongement des quais permettra, à terme, de faire circuler des trains à voyageurs à neuf unités (wagons [traction par une locomotive] / véhicules [automotrice]) avec une capacité de transport de plus ou moins 1.000 voyageurs.

*

La présentation et l'adoption d'un projet de rapport figurera à l'ordre du jour de la réunion de la commission du 19 juillet 2018, sous réserve des observations éventuelles du Conseil d'État dont l'avis sera rendu le 17 juillet 2018.

7. 7331 Projet de loi relatif à la construction d'une maison de soins à Bascharage

Désignation d'un rapporteur

La commission unanime désigne Mme Josée Lorsché comme rapportrice du projet de loi.

Présentation du projet de loi

Un représentant de l'Administration des Bâtiments publics procède à une présentation détaillée des travaux prévus à l'aide d'une présentation PowerPoint (*cf. annexe n°4 au présent procès-verbal*).

Il est encore précisé que la maison de soins de Niedercorn (implantée sur le territoire de la commune de Bascharage et de la commune de Differdange) ne se trouve plus dans un état parfait.

La maison de soins devant être construite à Bascharage permettra d'augmenter la capacité d'accueil, étant donné que le besoin en lits stationnaires est important dans le canton de Capellen.

Cette maison de soins a, de par sa capacité d'accueil et de par sa conception, une vocation intégrale.

Échange de vues

- Un membre du groupe politique LSAP s'interroge sur la raison ayant conduit à ne pas prévoir des chambres doubles permettant à des couples de rester ensemble.

  Il aimerait disposer de plus amples informations quant au choix de la société appelée à exploiter la future maison de soins de Bascharage.

  Il se demande de quelle manière l'accès, à partir de l'avenue de Luxembourg, sera assuré vers le lieu hébergeant la future maison de soins.

  Un représentant de l'Administration des Bâtiments publics explique que l'aménagement exclusif de 201 chambres individuelles, comprenant un vestibule et une salle de bain, fait suite à une demande de la part du Ministère de la Famille, de l'Intégration et à la Grande Région. Il explique que le présent projet de loi a été élaboré en étroite concertation avec ledit ministère qui est responsable du programme de construction ; l'Administration des bâtiments publics est compétente pour le volet relatif à la planification et la construction de la maison de soins.

  Les membres de la commission demandent à ce que le volet relatif à l'aménagement de plusieurs chambres doubles soit évoqué avec le Ministère de la Famille, de l'Intégration et à la Grande Région.

  Un représentant de l'Administration des Bâtiments publics précise que le gestionnaire exploitant la future maison de soins à Bascharage sera l'établissement public Servior qui exploite actuellement la maison de soins de Niedercorn. Les modalités d'attribution sont définies par le Ministère de

la Famille, de l'Intégration et à la Grande Région qui désigne également le gestionnaire d'une maison de soins.

Il précise que l'accès, à partir de l'avenue de Luxembourg, vers la future maison de soins sera réglé par des feux de circulation à installer.

- Un membre du groupe politique déi gréng aimerait avoir des précisions complémentaires sur la nature des installations prévues en vue de la production d'énergie thermique.

  Un représentant de l'Administration des Bâtiments publics explique qu'une chaudière à pellets couvrira le besoin de base en chauffage et en eau chaude sanitaire ; une chaudière à gaz est appelée à intervenir pendant les heures de pointe.

  Il est encore informé que des panneaux photovoltaïques seront installés sur la toiture.

- Un membre du groupe politique DP s'interroge sur un raccordement éventuel de la future maison de soins de Bascharage à la centrale de cogénération installée sur le site « Op Acker » adjacent.

  Un représentant de l'Administration des Bâtiments publics précise qu'en raison de la capacité limitée de ladite centrale, elle ne sera pas capable de couvrir les besoins de la future maison de soins.

*

La présentation et l'adoption d'un projet de rapport figurera à l'ordre du jour de la réunion de la commission du 18 juillet 2018, sous réserve des observations éventuelles du Conseil d'État dont l'avis sera rendu le 17 juillet 2018.

8. Divers

Aucun point divers n'a été abordé.

Annexes :

annexe n°1	présentation PowerPoint	PL 7337	(Gare de Rodange)
annexe n°2	présentation PowerPoint	PL 7338	(Gare de Mersch)
annexe n°3	présentation PowerPoint	PL 7341	(Gare de Wasserbillig)
annexe n°4	présentation PowerPoint	PL 7331	(Maison de soins à Bascharage)

Le Secrétaire-Administrateur,
Laurent Besch

La Présidente de la Commission du Développement durable,
Josée Lorsché

Projet de loi N° 7337

Gare de Rodange. Mise en conformité des infrastructures voyageurs.

Dossier consolidé : 51

Commission du Développement durable du 12 juillet 2018

Objectifs du projet

Objectifs du projet

- Amélioration de la fiabilité des infrastructures ferroviaires par leur modernisation
- Amélioration de l'accessibilité de la gare
- Sécurité et accessibilité pour les voyageurs, y compris les personnes à mobilité réduite
- Mise en conformité de la gare avec les STI
- Suppression du passage à niveau N°27 situé dans la rue de l'Industrie
- Réaménagement de la gare routière

Explications techniques

Explications techniques

Gare ferroviaire

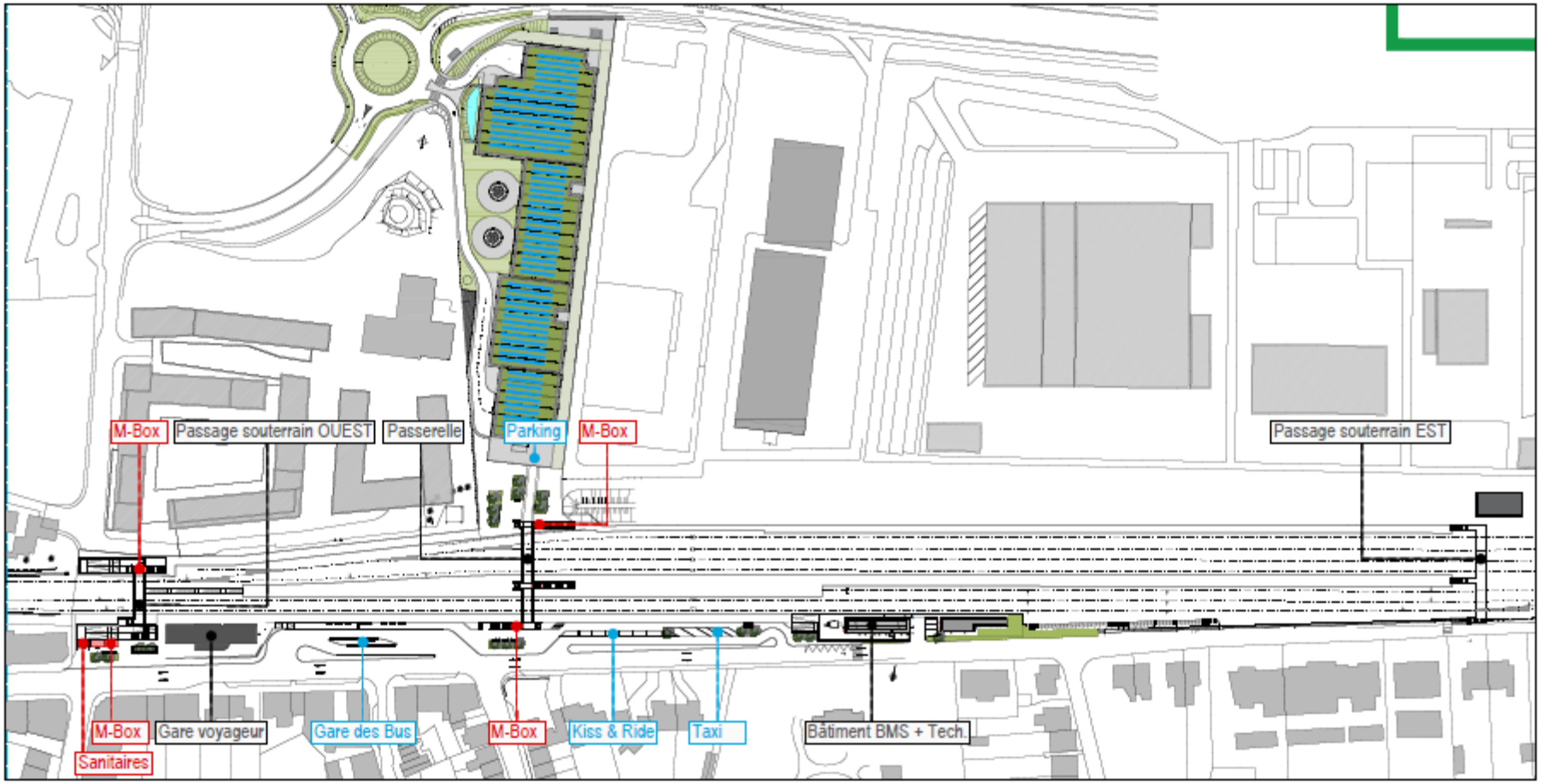
- Nouveau passage souterrain est avec escaliers
- Remplacement du passage souterrain ouest par un nouvel ouvrage avec des rampes, des escaliers d'accès et des ascenseurs
- Réalisation d'une passerelle donnant accès au P&R, aux quais et au BV ainsi qu'à la gare routière
- Quais de 250 mètres de longueur
- Quais d'une hauteur de 54cm
- Couverture des quais par une marquise
- Modification du plan de voies
- Aménagement de parcs à vélos sécurisés (mBox)
- Système d'information clients en temps réel

Gare routière

- Emplacement pour 3 quais de bus standards
- Zone Kiss&Ride avec 7 places de stationnement de courte durée
- 2 emplacements pour PMR et 3 emplacements pour taxis

Explications techniques

Explications techniques



Planning

Planning

- Début des travaux : Juillet 2019
- Achèvement des travaux: Septembre 2023

Budget

Budget

Les coûts du projet se chiffrent à 107.500.000 €

Pos.	Libellé	Montant hTVA
A	Architecture	2 600 000 €
B	Génie Civil	38 100 000 €
C	Equipements ferroviaires	35 400 000 €
D	Génie technique	4 300 000 €
E	Encadrement CFL	7 000 000 €
SOUS - TOTAL		**87 400 000 €**
F	Etudes (15% des positions A à D)	12 060 000 €
G	Divers et imprévus	8 040 000 €
TOTAL hTVA		**107 500 000 €**

Questions/Réponses

MERCI POUR VOTRE ATTENTION

www.cfl.lu

Projet de loi N° 7338

Gare de Mersch. Mise en conformité des infrastructures voyageurs.

Dossier consolidé : 64

Commission du Développement durable du 12 juillet 2018

Objectifs du projet

Objectifs du projet

- Augmentation sensible la capacité d'accueil de voyageurs compte tenu de l'émergence d'un nouveau quartier
- Amélioration de la performance des infrastructures ferroviaires
- Augmentation de l'intermodalité
- Sécurité et accessibilité pour les voyageurs, y compris les personnes à mobilité réduite
- Mise en conformité de la gare avec les STI
- Réaménagement de la gare routière

Explications techniques

Explications techniques

Gare ferroviaire

- Nouveau parvis de la gare
- Nouveau passage souterrain nord avec escaliers et ascenseurs
- Extension et rénovation du passage souterrain sud
- Quais de 250 mètres de longueur
- Quais d'une hauteur de 55cm
- Couverture des quais par une marquise
- Modification du plan de voies
- Aménagement de parcs à vélos sécurisés (mBox)
- Système d'information clients en temps réel

Gare routière

- Îlot central à la géométrie en dents de scie
- Création de 9 emplacements (4x15 m et 5x18m)
- Circulation en toute sécurité des usagers

Explications techniques

7338 - Dossier consolidé : 69

Explications techniques

7338 - Dossier consolidé : 70

Explications techniques

7338 - Dossier consolidé : 71

Planning

Planning

- Début des travaux : Avril 2019
- Achèvement des travaux: Décembre 2022

Budget

Budget

Les coûts du projet se chiffrent à 51.750.000 €

Pos.	Libellé	Montant hTVA
A	Architecture	8 340 000 €
B	Génie Civil	15 340 000 €
C	Equipements ferroviaires	9 550 000 €
D	Génie technique (y compris bornes de chargement E-Bus)	5 370 000 €
E	Encadrement CFL	3 500 000 €
SOUS - TOTAL		**42 100 000 €**
F	Etudes (15% des positions A à D)	5 790 000 €
G	Divers et imprévus	3 860 000 €
TOTAL hTVA		**51 750 000 €**

Questions/Réponses

MERCI POUR VOTRE ATTENTION

www.cfl.lu

Projet de loi N° 7339

Gare de Wasserbillig. Modernisation des installations ferroviaires avec aménagement d'un bâtiment P&R.

Dossier consolidé : 78

Commission du Développement durable du 12 juillet 2018

Objectifs du projet

Objectifs du projet

Gare

- Augmenter la capacité de la gare
- Augmenter le confort des voyageurs
- Renforcer la cohérence visuelle du site
- Moderniser les installations

P&R

- Augmenter le confort des voyageurs
- Augmenter le nombre de places de stationnement

Explications techniques

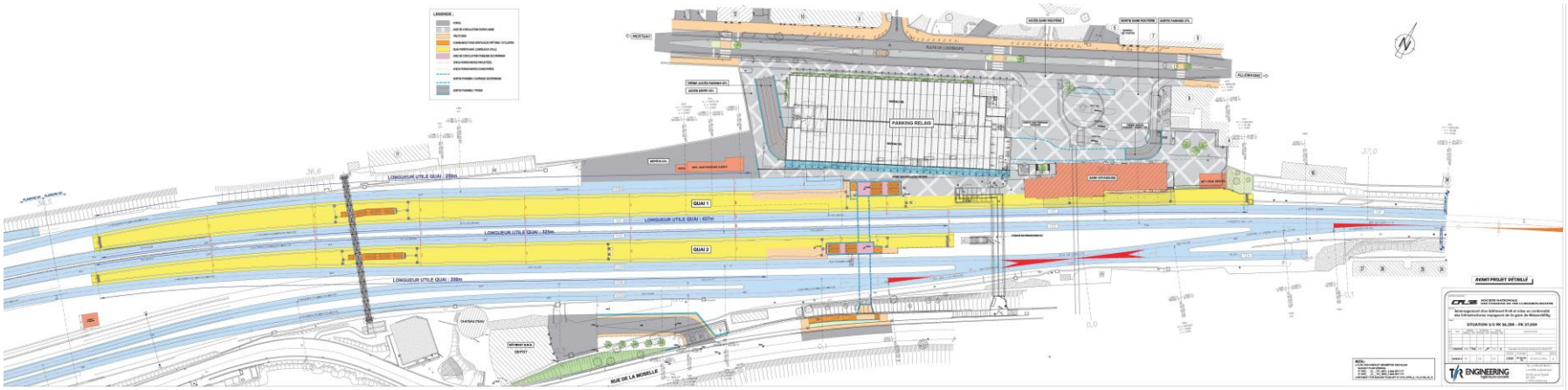
Explications techniques

Gare

- Nouveau souterrain avec ascenseurs
- Quais de minimum 250 mètres de longueur
- Quais d'une hauteur de 55cm
- Couverture des quais par une marquise
- Nouveaux accès vers la passerelle existante depuis les quais
- Modification du plan de voies
- Système d'information clients en temps réel

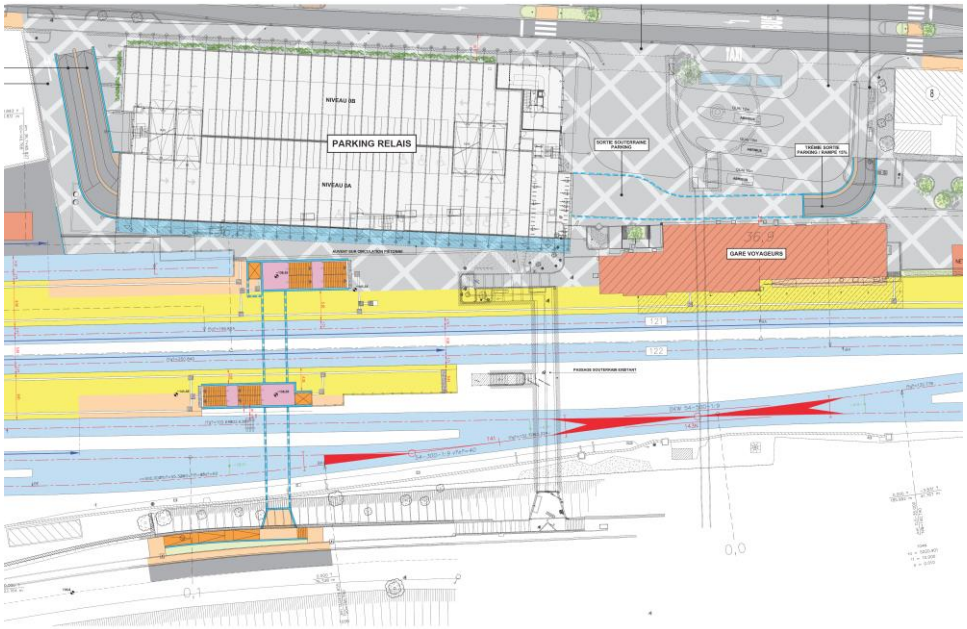
Explications techniques

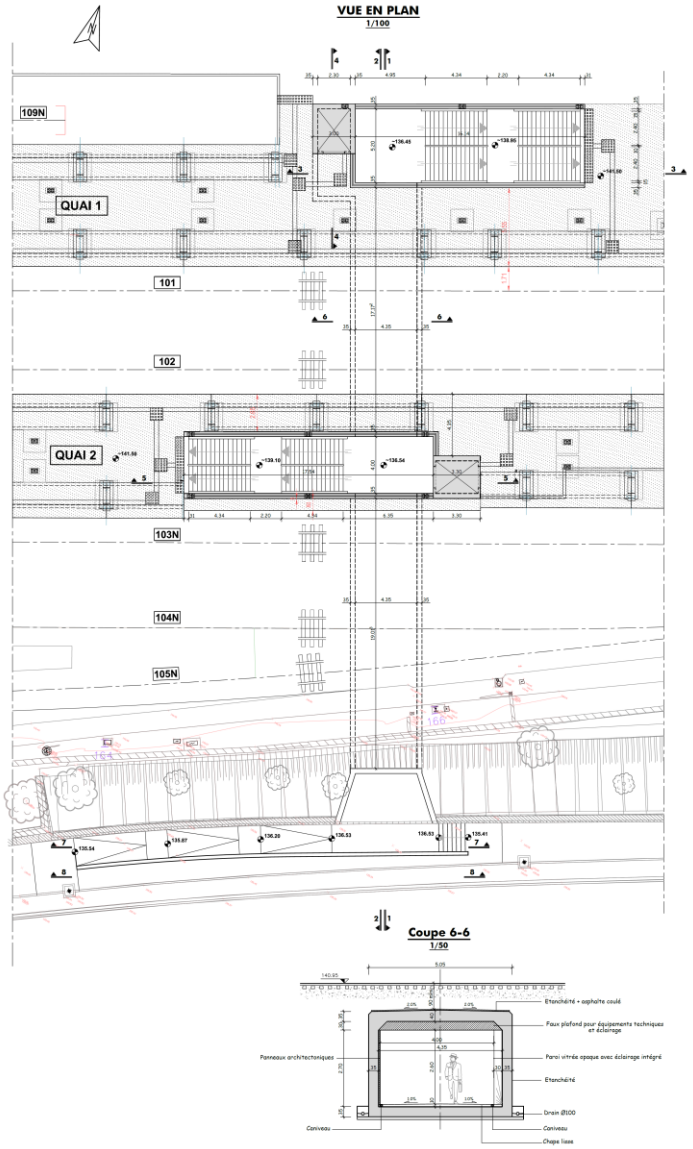
Gare



Explications techniques

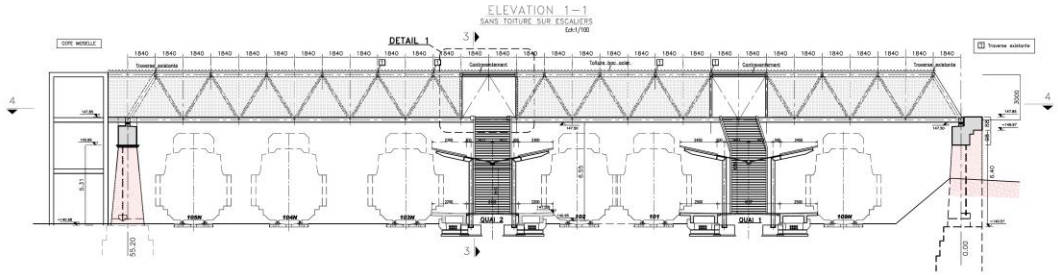
Gare

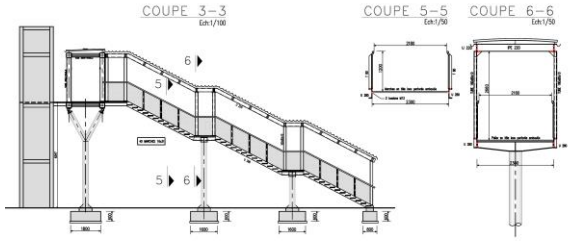


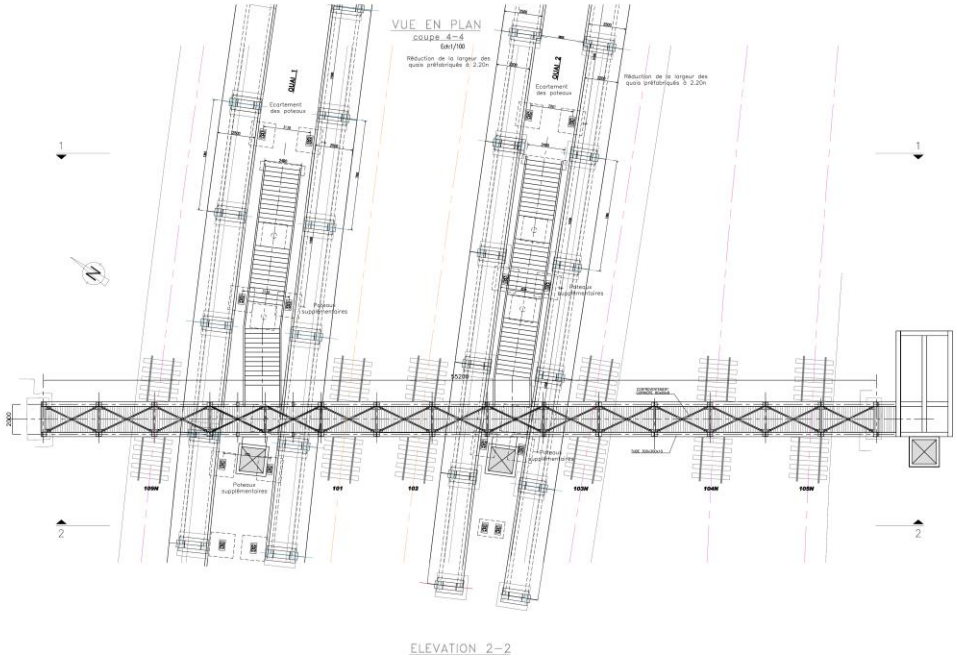


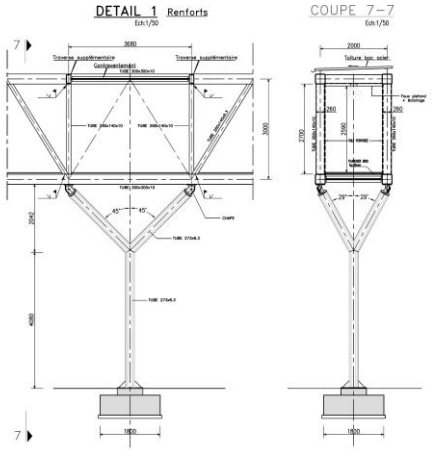
Explications techniques

Gare









7338 - Dossier consolidé : 85

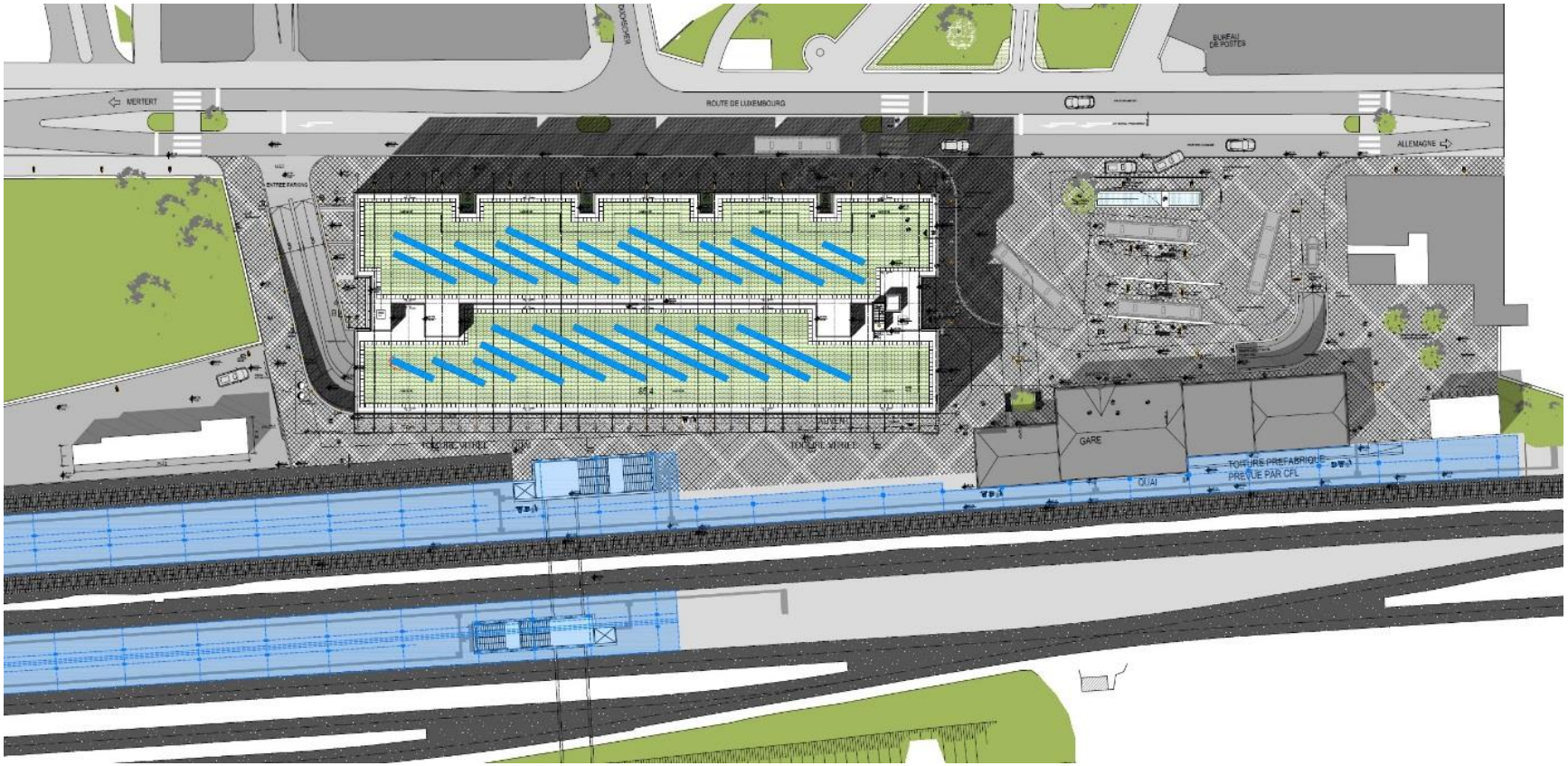
Explications techniques

P&R

- Total de 370 emplacements
- 10 emplacements avec bornes pour véhicules électriques
- 10 emplacements car sharing
- 100 emplacements sécurisés pour vélos
- Construction en demi-niveau
- Toiture verte
- Panneaux photovoltaïques
- 2 commerces

Explications techniques

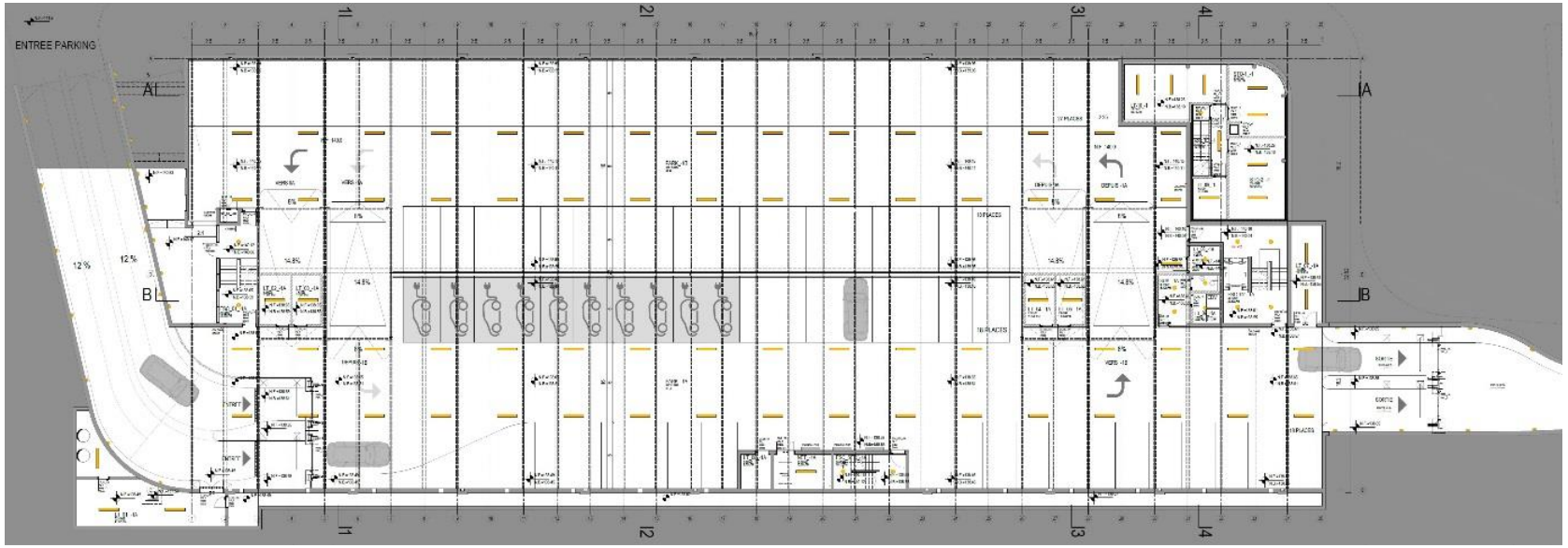
P&R

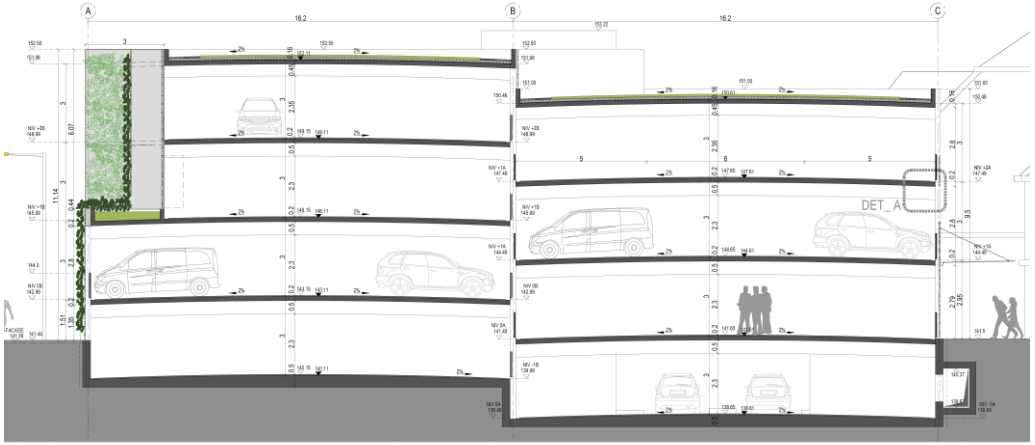


7338 - Dossier consolidé : 87

Explications techniques

P&R





7338 - Dossier consolidé : 88

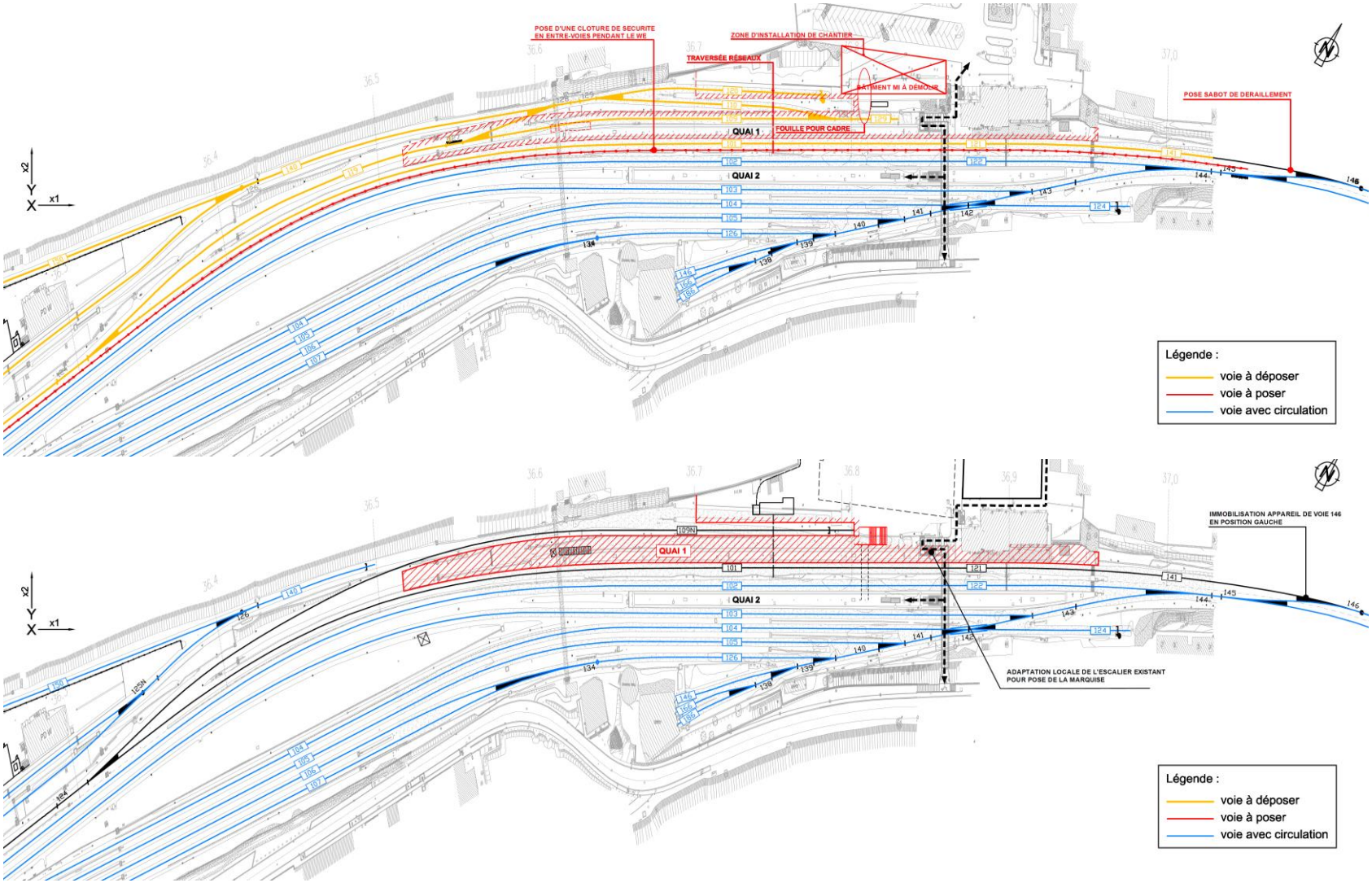
Explications techniques

P&R

Organisation du chantier

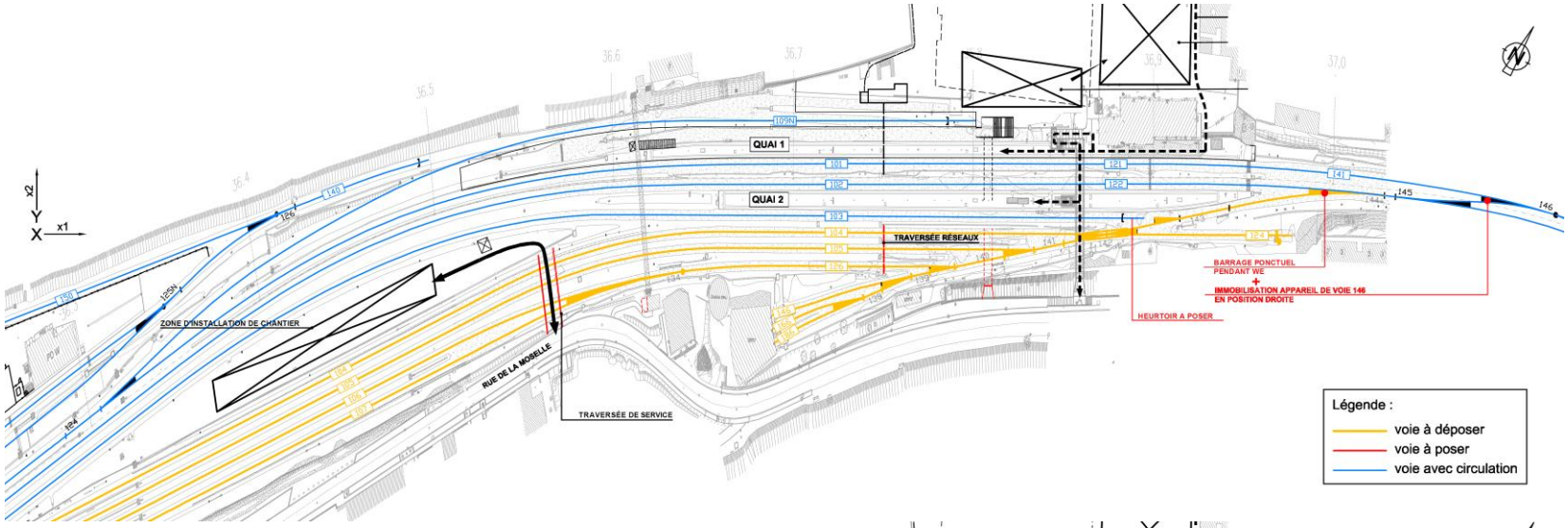
Organisation du chantier

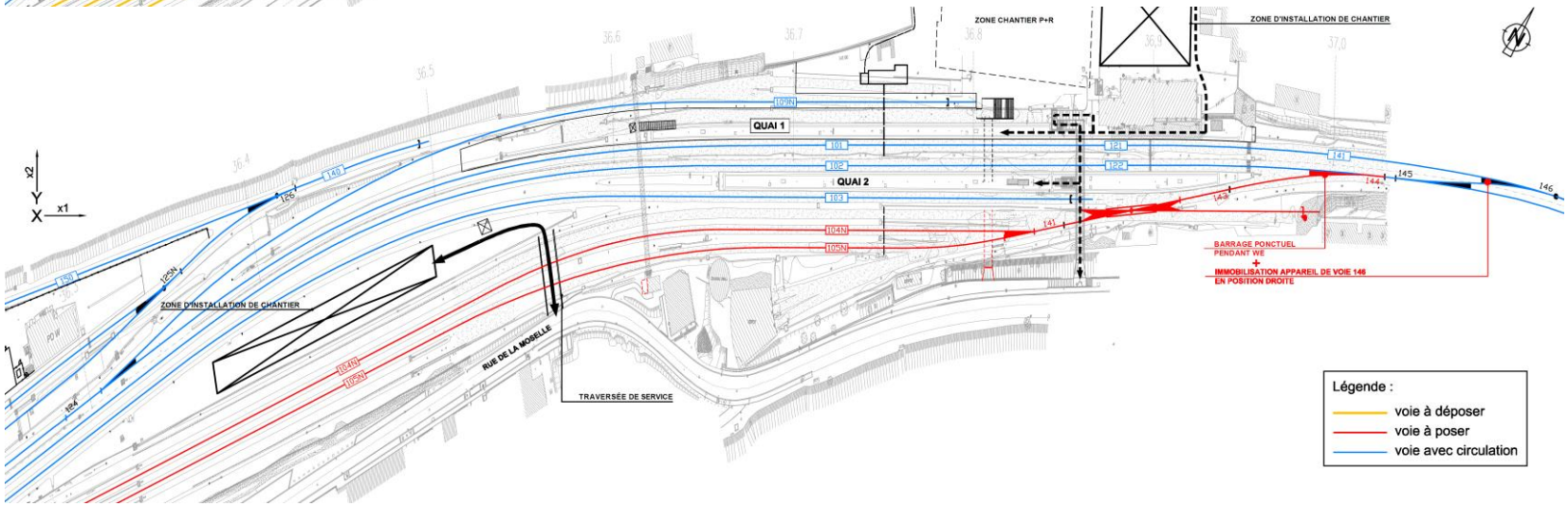
Phasage des travaux en Gare de Wasserbillig



Organisation du chantier

Phasage des travaux en Gare de Wasserbillig

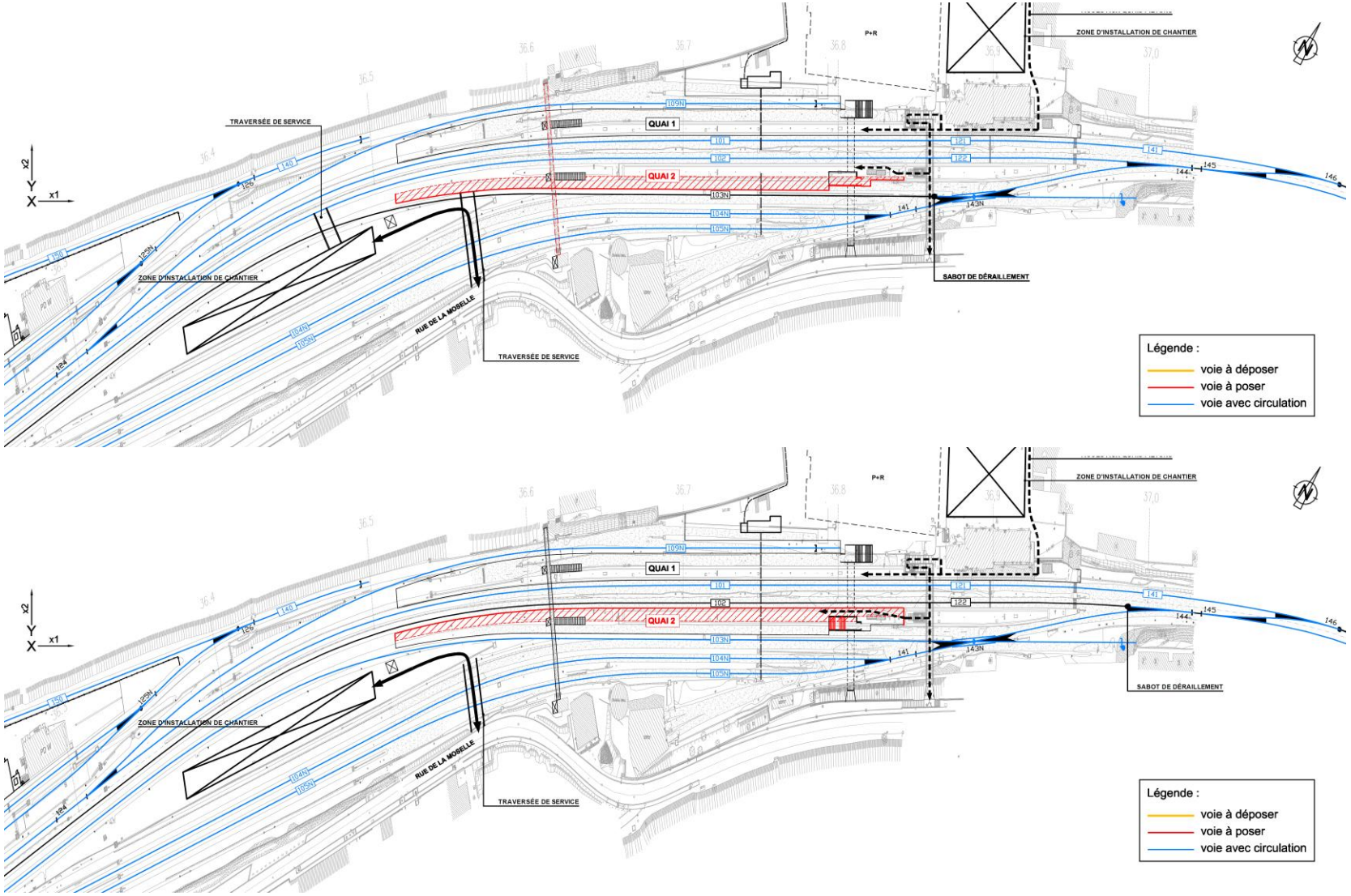




7338 - Dossier consolidé : 92

Organisation du chantier

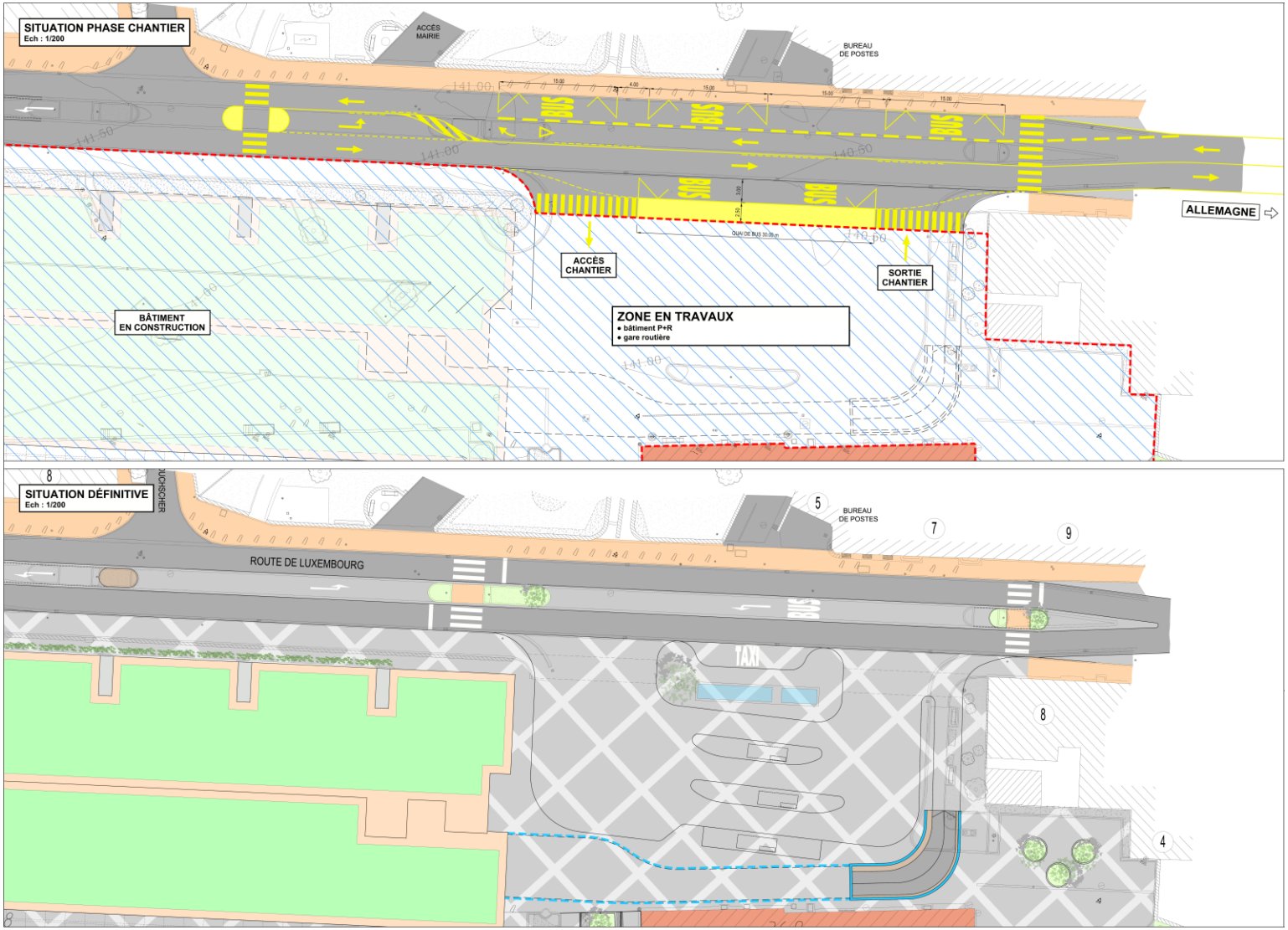
Phasage des travaux en Gare de Wasserbillig



7338 - Dossier consolidé : 93

Organisation du chantier

Construction du P&R et de la gare routière



7338 - Dossier consolidé : 94

Planning

Planning

- Début des travaux : décembre 2019

Mises en services successives

- Quai 1/Bord Nord/Bord Sud : mars 2021
- Accès et voies de garage du port de Mertert : octobre 2022
- Quai 2/Bord Sud : juin 2023
- Gare routière : juin 2023
- P+R : juillet 2023
- Quai 2/Bord Nord : mai 2024
- Passage souterrain piétons : mai 2024

Budget

Budget

Les coûts du projet se chiffrent à 105.000.000 € dont 14.300.000 € sont alloués à la construction du P&R.

Pos.	Libellé	Montant hTVA
A	Architecture	8 700 000 €
B	Génie Civil	27 300 000 €
C	Equipements ferroviaires	34 400 000 €
D	Génie technique	8 200 000 €
E	Encadrement CFL	6 600 000 €
SOUS - TOTAL		**85 200 000 €**
F	Etudes (15% des positions A à D)	12 000 000 €
G	Divers et imprévus	7 800 000 €
TOTAL hTVA		**105 000 000 €**

Questions/Réponses

MERCI POUR VOTRE ATTENTION

www.cfl.lu

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

Administration des bâtiments publics

MINISTERE DU DEVELOPPEMENT DURABLE ET DES INFRASTRUCTURES

ADMINISTRATION DES BATIMENTS PUBLICS

CONSTRUCTION D'UNE MAISON DE SOINS A BASCHARAGE

Présentation à la Commission du développement durable
de la Chambre des Députés

12 Juillet 2018

7338 - Dossier consolidé : 101

LE PROGRAMME DE CONSTRUCTION

Le programme de construction de la maison de soins pour maximum 201 pensionnaires ainsi qu'un personnel encadrant de 250 personnes au total inclut les éléments suivants:

Chambres et séjours pour pensionnaires

- **201 chambres individuelles** comprenant un vestibule et une salle de bain(dont 1 chambre pour vacances)
- **14 séjours** , dont 2 au rez-de-chaussée et 4 par étage (3 niveaux)
- **7 salles à manger**, dont 1 au rez-de-chaussée et 2 par étage (3 niveaux)
- locaux sanitaires

Restauration et salle polyvalente

- cuisine de production
- restaurant, 60 personnes
- salle polyvalente, 40 personnes
- 4 cuisines de distribution
- locaux de stockage chaises roulantes
- séjour hall d'entrée

Commerces

- bar cafétéria
- épicerie avec stockage au sous-sol
- coiffeur

Administration

- réception principale
- bureau chargé de direction
- bureau secrétariat parloir
- bureau d'administration
- bureau d'assistance de soins
- bureau économie domestique
- bureau parloir
- local d'archives
- local copieur
- local informatique
- salle de réunion et conférence
- séjour personnel
- local kitchenette
- sanitaires personnel

Ergothérapie et Kinésithérapie

- local médecin
- local kinésithérapie
- local ergothérapie

Bloc fonctionnel

- 4 infirmeries
- 4 locaux préparation médicaments
- 4 bains thérapeutiques
- 4 salles Multifonctionnelles
- 4 salles de réunion
- 4 bureaux de soins, 2 personnes
- 4 locaux de stockage pour matériel incontinence
- 4 locaux ménage
- 4 dépôt linge propre
- 4 stock chariots
- 7 locaux travaux sales
- sanitaires personnel

Personnel soignant, vestiaires

- séjour personnel au rez-de-chaussée
- 5 vestiaires dames
- vestiaire hommes
- sanitaires et douches

Divers

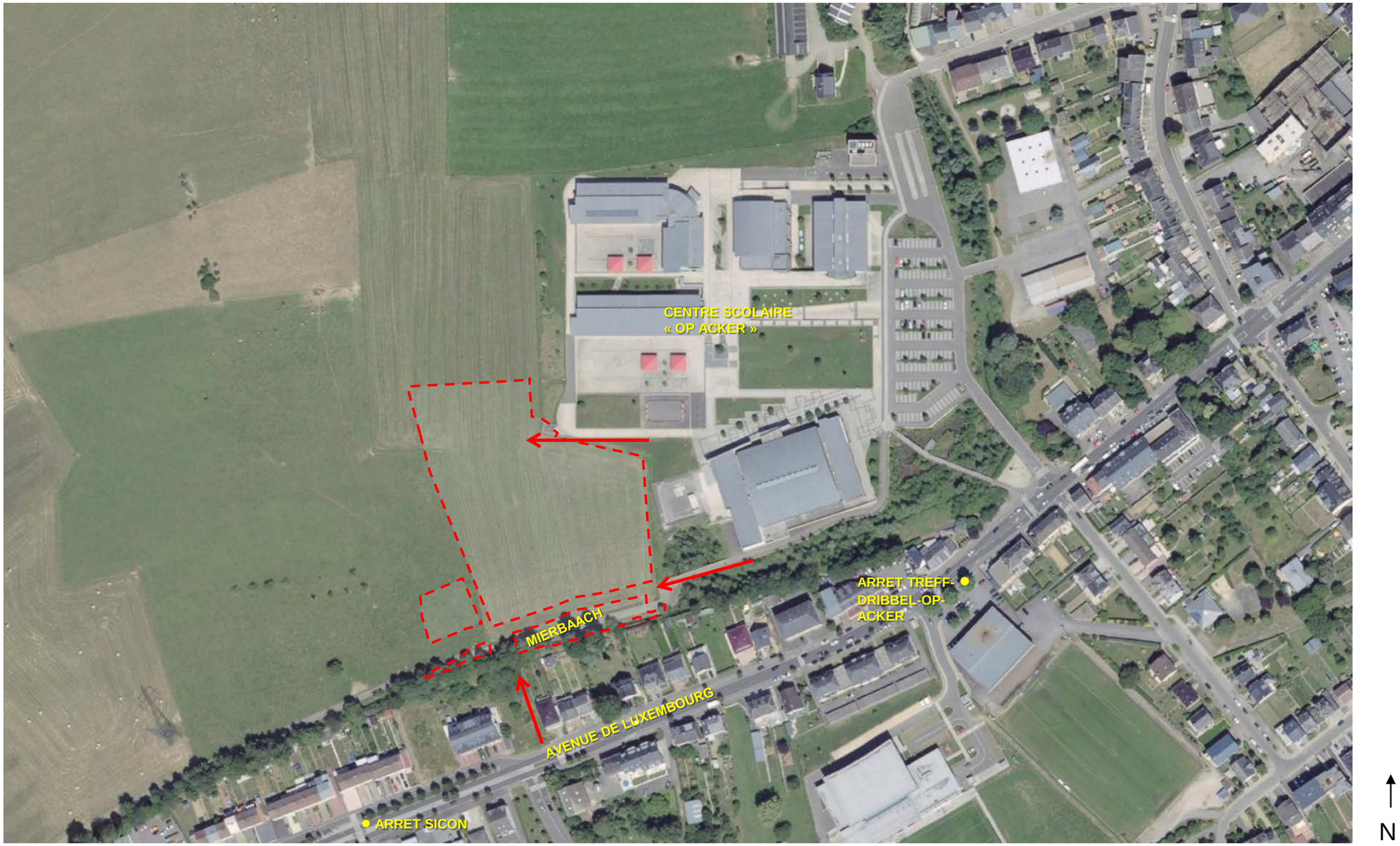
- salle de recueil
- locaux de stockage (chariots, lève-personnes, lits, linge, etc.)
- locaux techniques
- locaux pour archives
- atelier technique et de jardinage
- bureau technicien
- séjour firmes externes avec stockage (en sous-sol)

Aménagements extérieurs

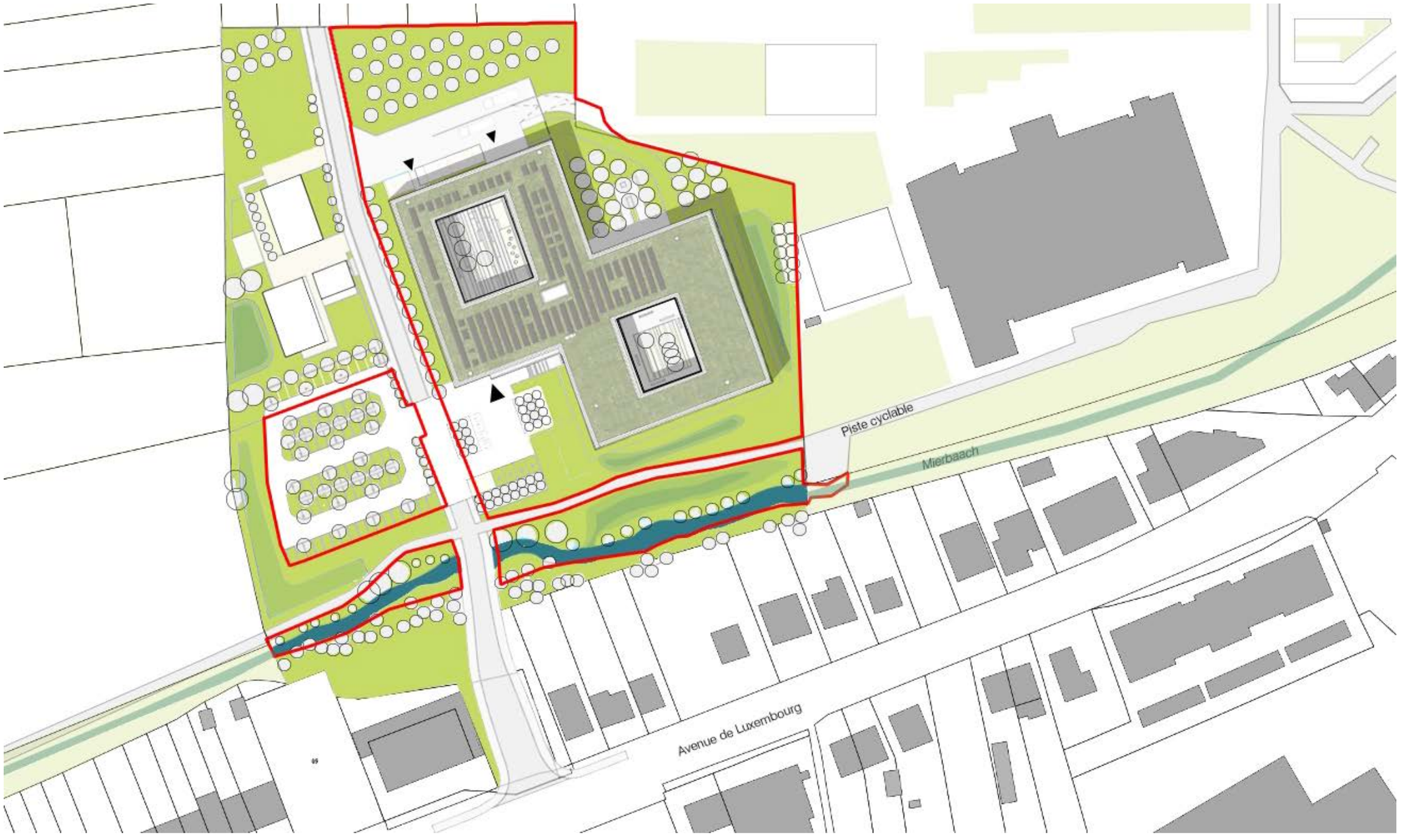
- préau couvert
- 2 cours intérieures végétalisées pour se promener
- balcons / loggias et terrasses extérieurs
- aire de jeux pour enfants
- espaces verts avec 2 bassins de rétention
- zone de livraison avec une rampe vers le sous-sol
- emplacements de stationnement pour environ 71 voitures (personnel et visiteurs)
- environ 28 stationnements pour vélos

SITUATION – TERRAIN D'IMPLANTATION

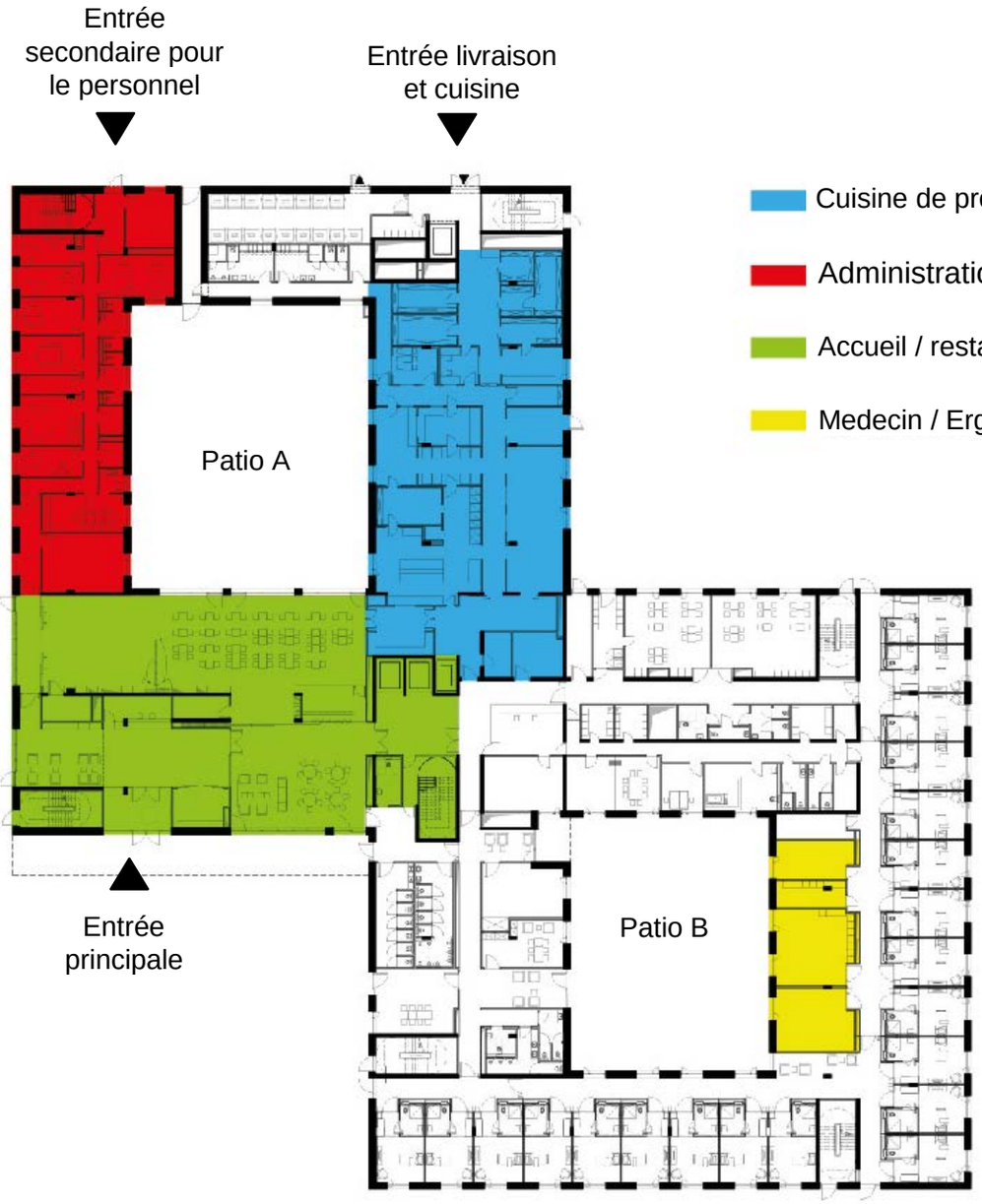
ACCESSIBILITE



CONCEPT URBANISTIQUE ET ARCHITECTURAL



CONCEPT FONCTIONNEL



Cuisine de production

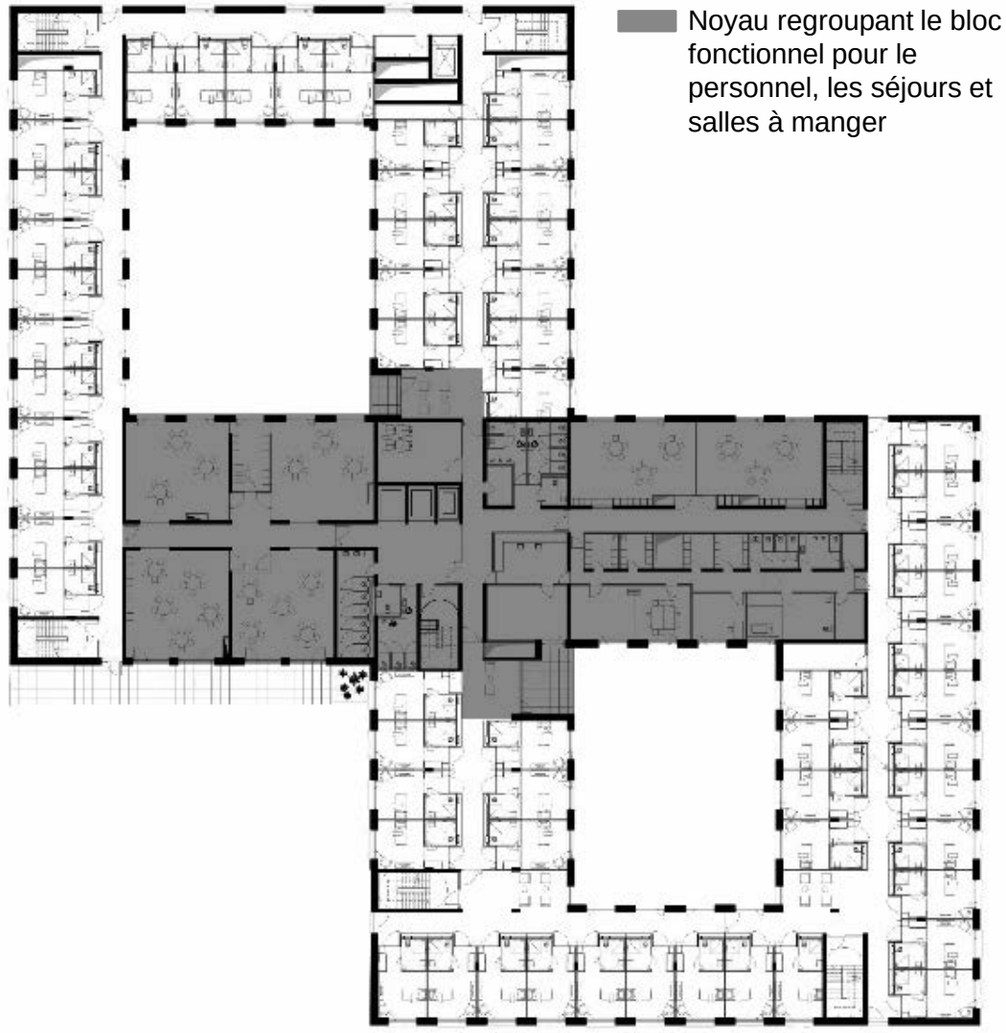
Administration

Accueil / restaurant

Medecin / Ergo / Kiné

PLAN REZ DE CHAUSSÉE

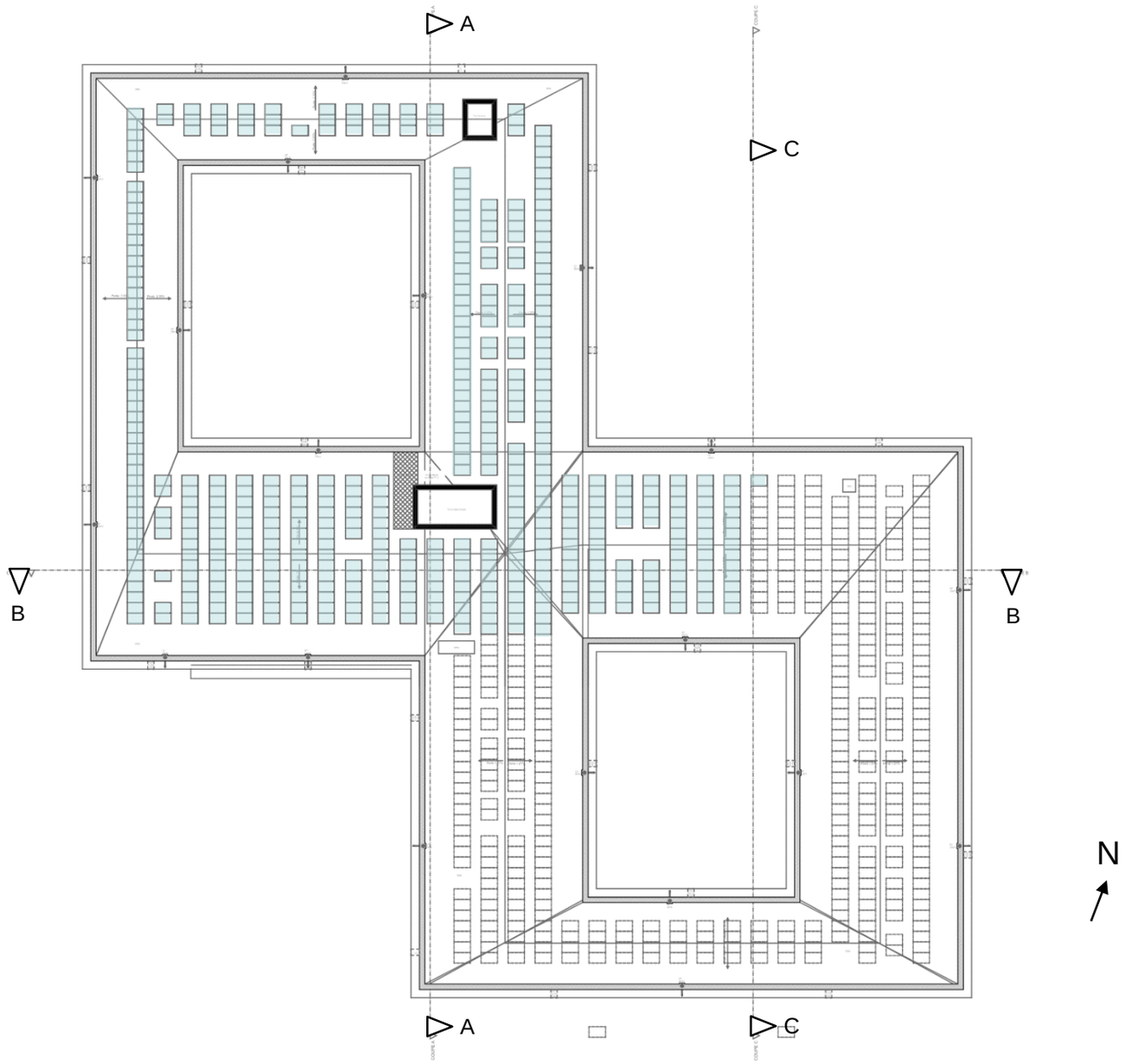
N



Noyau regroupant le bloc fonctionnel pour le personnel, les séjours et salles à manger

PLAN ETAGES 1-3

LE CONCEPT ENERGETIQUE ET DEVELOPPEMENT DURABLE



PLAN TOITURE

PERSPECTIVE EXTERIEURE – VUE SUR ENTREE PRINCIPALE

PLANS

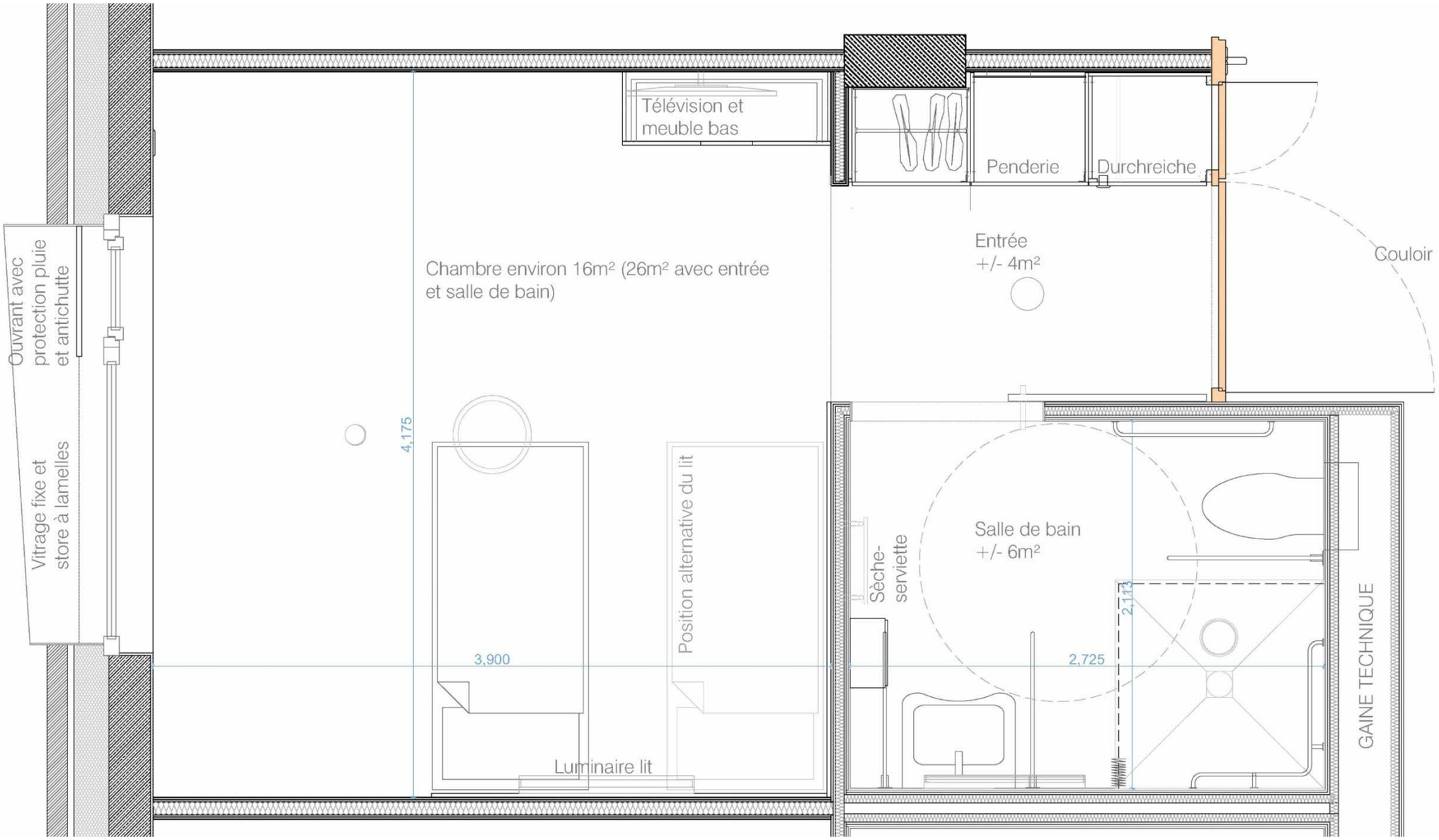
PLAN SOUS-SOL

- Chambres
- Administration
- Cuisine de production
- Cuisine de distribution
- Vestiaires
- Dépots matériel/ stockage
- Bloc fonctionnel
- Locaux médecin, ergothérapie, kinésithérapie
- Bar caféteria, épicerie, salle de recueil, hall d'entrée, coiffeur
- Sanitaires
- Séjours, salles à manger pensionnaires
- Restaurant avec salle polyvalente
- Circulation
- Terrasses couvertes

PLAN REZ-DE-CHAUSSÉE

Chambres
Cuisine de distribution
Dépots matériel/ stockage
Bloc fonctionnel
Sanitaires
Séjours, salles à manger pensionnaires
Circulation
Terrasses couvertes

PLAN ETAGES 1 - 3



PLAN CHAMBRE TYPE

FACADE NORD

FACADE SUD

0-1 5 10 20

FAÇADES NORD ET SUD

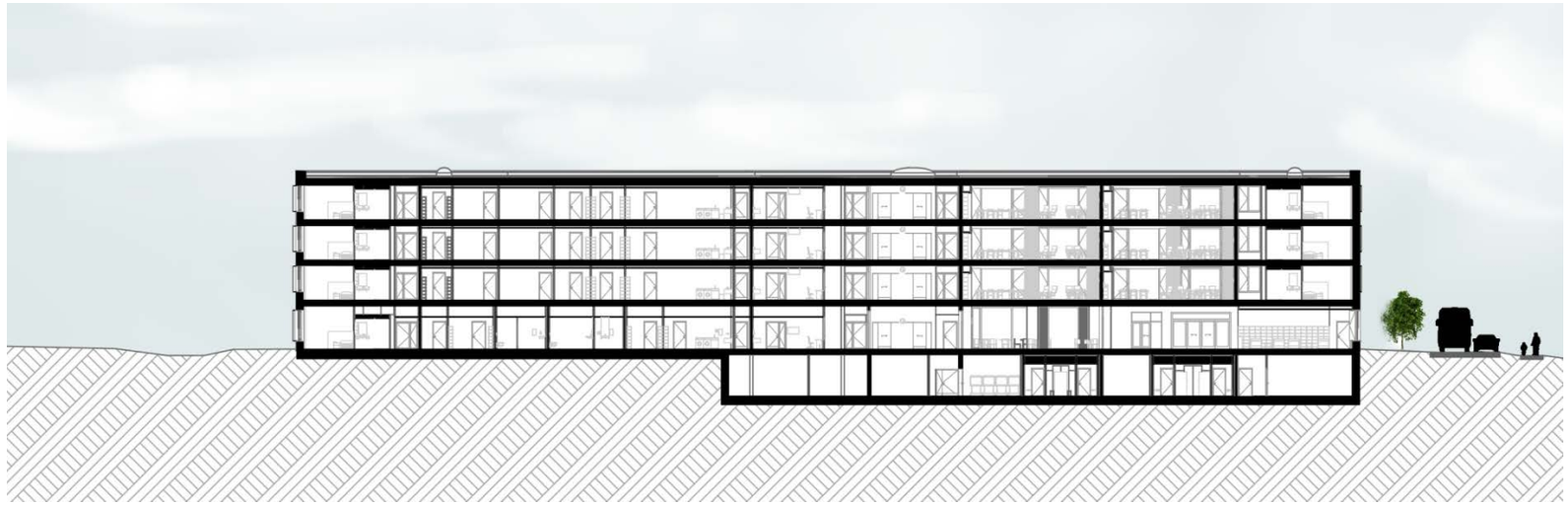
FACADE EST

FACADE OUEST

0-1 5 10 20

FAÇADES EST ET OUEST

COUPE AA



COUPE BB

COUPE CC

0-1 5 10 20

COUPES AA, BB, ET CC

7. SURFACES ET VOLUMES

Surfaces

La surface brute totale du projet s'élève à environ **19'150 m²**.

Volumes

Le volume brut total du projet s'élève à environ **67'250 m³**.

Alentours

La surface totale du terrain s'élève à environ **14'400 m²**.

La surface totale des alentours à aménager s'élève à environ **10'160 m²**.

Cette surface comprend l'aménagement complet des alentours, à savoir les espaces verts et les plantations, les surfaces carrossables, les deux cours intérieures et terrasses extérieures ainsi que le parking écologique.

La surface totale prévue pour la renaturation du cours d'eau « Mierbaach » s'élève à environ **2'800 m²**.

7. DEVIS ESTIMATIF ET COUTS DE CONSOMMATIONS

(INDICE 779.82 / OCTOBRE 2017)

COUT DE LA CONSTRUCTION	**37'429’622**
Gros œuvre clos et fermé	15'774’803
Technique, y compris énergies renouvelables	11’937’469
Parachèvement	9'717’350
COUT COMPLEMENTAIRE	**7'016’638**
Travaux préparatoires	74’265
Aménagement extérieur	2’074’309
Equipement mobilier et spécial	4’493’768
Œuvre d’art (1% du coût de construction)	374’296
Frais divers (3%)	1’333’388
RESERVE POUR IMPREVUS (5%)	**2’222’313**
HONORAIRES	**6'666’939**
COUT TOTAL HTVA	**54'668’900**
TVA 17%	**9'293’713**
COUT TOTAL TTC	**63'962’613**
COUT TOTAL TTC ARRONDI	**64'000’000**

Conformément à l’article 79 sub. A.1 de la loi du 8 juin 1999 sur le Budget, la Comptabilité et la Trésorerie de l’Etat:

Comme la maintenance du bâtiment sera prise en charge par l’établissement public « Centres, Foyers et Services pour personnes âgées » créé par la loi du 23 décembre 1998 et modifié par l’article 48 de la loi du 15 décembre 2017 concernant le budget des recettes et des dépenses de l’Etat pour l’exercice 2018, le présent projet de construction n’engendrera pas de frais de consommation et d’entretien annuels pour l’Etat.

PERSPECTIVE EXTERIEURE – VUE SUR ENTREE PRINCIPALE