

N° 7234

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**

* * *

*(Dépôt: le 19.1.2018)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (6.1.2018).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs	2
4) Commentaire de l'article unique.....	17
5) Texte coordonné.....	17
6) Fiche financière	28
7) Fiche d'évaluation d'impact.....	29
8) Avis de la Commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire (6.11.2017)	32
9) Extrait du procès-verbal N°38/17 du Conseil de Gouvernement du 1 ^{er} décembre 2017 approuvé dans la séance du 6 décembre 2017	33

*

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.

Château de Berg, le 6 janvier 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 :

« 35°	Ligne de Pétange à Athus / Longwy ; aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Rodange	43.470.000 € »
-------	--	----------------

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. 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 projet relatif à l'aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Rodange a été inscrit sur la liste des projets d'investissement du Ministère du Développement durable et des Infrastructures ayant atteint un niveau d'avant-projet sommaire (APS).

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 d'avant-projet détaillé (APD) 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

Les réflexions menées au niveau national en matière de transport et d'aménagement du territoire se basent et font partie des documents de référence que sont, le Programme Directeur de l'Aménagement du Territoire, le Plan directeur sectoriel « Transport », dit « PST », ainsi que la stratégie globale pour une mobilité durable « MoDu ».

Le « PST » propose une stratégie nationale de transport face aux défis de mobilité que posent les flux de trafic croissants liés aux déplacements nationaux et transfrontaliers du Grand-Duché et reprend entre autres un certain nombre de projets d'infrastructures ferroviaires et routières. La stratégie proposée par le « PST » s'appuie sur un renforcement et une amélioration de l'offre des transports en commun, notamment ferroviaires mais également sur le développement continu du réseau routier.

Dans ce contexte, les projets de création d'un bâtiment P&R et de mise en conformité de la gare de Rodange font partie de la mise en œuvre des stratégies gouvernementales. Ils font également partie des infrastructures à concevoir au regard du développement estimé et préconisé au sud-ouest du pays.

Le présent projet a pour objet la création d'un bâtiment P&R de 1.567 emplacements pour répondre à court et à moyen termes aux besoins de stationnement des utilisateurs du rail.

3. SITUATION ACTUELLE

3.1. Périmètre des études

La gare de Rodange est située à la frontière franco-belge au sud de la zone économique du PED (Pôle européen de Développement) à proximité des axes routiers que sont l'Avenue de l'Europe et la Route de Luxembourg.

La gare ferroviaire et ses infrastructures adjacentes ont tous les atouts d'un pôle d'échange multi-modal :

- proximité des frontières françaises et belges ;
- proximité d'un grand axe routier avec un accès aisé pour les voitures vers la gare ;
- bonne connexion avec le réseau de bus et
- modes doux facilement captables (proximité des habitations et pistes cyclables existantes).

La zone destinée à la construction du bâtiment P&R se situe au nord de la gare ferroviaire entre les voies ferrées et l'Avenue de l'Europe (N31).

3.2. Infrastructures ferroviaires existantes

La gare de Rodange est desservie par les lignes ferroviaires suivantes :

- Ligne 60 : Luxembourg – Esch-sur-Alzette – Pétange – Rodange ;
- Ligne 70 : Luxembourg – Pétange – Rodange – Longwy et
- Ligne 70A : Luxembourg – Pétange – Rodange – Longwy (Athus / Arlon).

La gare est équipée de trois quais et d'un souterrain. Le troisième quai a été construit il y a quelques années en même temps que la prolongation des quais 1 et 2 afin d'absorber le flux des voyageurs pendant les heures de pointe.

L'accès au quai 2 est garanti par le souterrain et un escalier situé au droit du passage à niveau. Le quai 3 est relié par le même souterrain et un chemin longeant les voies ferrées au nord.

3.3. Infrastructures routières existantes

A proximité immédiate de la gare ferroviaire de Rodange et du bâtiment P&R à construire se situe la voie de liaison rapide interurbaine N31, aussi dénommée « Avenue de l'Europe ». Cette route est également classifiée route européenne E44 et se raccorde à la N830 du côté belge.

La Route de Luxembourg / Route de Longwy (N5) longe les voies ferroviaires et constitue l'axe de desserte principale pour les localités de Pétange et de Rodange. Un passage à niveau situé près de la gare lie actuellement la N5 à la N31.

Pour mémoire, la N31 / E44 est parallèle à la N5 Luxembourg – Longwy et dessert le PED du côté luxembourgeois pour continuer ensuite du côté belge par la N830 vers Longwy (F) et Aubange (B).

Dans les conditions données, la réalisation d'un parking d'accueil P&R directement entre une gare ferroviaire et un échangeur dénivelé raccordé à une voirie ayant le statut de route nationale est une situation idéale, puisqu'il permet un accès idéal au bâtiment P&R sans passer par des zones d'habitation. De ce fait, aucune perturbation des riverains n'est à craindre.

3.4. Places de stationnement existantes

La Commune de Pétange a aménagé un parking au nord de la rue de l'Industrie. Ce parking non sécurisé est principalement utilisé par les frontaliers. Le parking du côté ville, le long des voies ferrées, dispose d'environ 55 places de parcage. Le parking est généralement complet avant 07.00 heures du matin.

Force est de constater que la pénurie d'emplacements de stationnement pousse les usagers à se déployer dans les zones résidentielles limitrophes à la gare. Suivant les indications de la Commune de Pétange, on compte environ 300 voitures de frontaliers dans le quartier situé au sud de la gare.

Le parking de courte durée à côté du passage à niveau (payant après 15 minutes) est principalement utilisé par des usagers fréquentant les trois banques situées dans la route de Longwy.

3.5. Gare routière existante

La gare routière adjacente au bâtiment-voyageurs est desservie par les bus scolaires, la ligne 3 du TICE (Esch-sur-Alzette – Belvaux – Bascharage – Linger – Rodange) ainsi que par les lignes RGTR suivantes :

- 212 : Luxembourg – Niederkorn – Rodange ;
- 394 : Rodange – Pétange ;
- 398 : Rodange – Mont St-Martin – Longwy – Saint-Charles et
- 399 Rodange – Longlaville – Herserange – Saulnes.

*

4. DESCRIPTION DU PROJET

4.1. Parking en ouvrage

La volumétrie de l'immeuble est essentiellement issue de l'environnement naturel de l'immeuble, c'est-à-dire de la géométrie du terrain.

Le meilleur désenclavement ainsi qu'un accès optimisé au parking, le tout dans le respect d'un langage architectural plaisant, constituent des éléments de conception importants.

Sous réserve de respecter les dispositions actuelles du PAG, la Commune de Pétange a souhaité une mise à disposition maximale de places de parkings pour les voyageurs en train.

Les dimensions maximales extérieures de l'immeuble comportent environ 182 x 49 mètres. Sur une surface brute de 6.650 m², environ 1.560 places de parcage seront mises à disposition sur 7 niveaux (rez-de-chaussée et 6 étages). Parmi ces stationnements, 35 seront réservés aux personnes à mobilité réduite et 44 stationnements seront équipés de bornes de recharge électrique, dont 10 pour le car-sharing.

Vu son envergure, ce parking de plus de 1.500 places de parcage est conçu comme parking avec deux rampes circulaires, permettant ainsi en combinaison avec un système de repères de stationnement des accès et des sorties rapides.

Suivant directive ITM (ITM-SST 1506.2) le parking a été conçu comme « parking ouvert » avec une façade ouverte à > 25%.

Les dimensions des stationnements et les largeurs des voies résultent des normes EAR 05 « Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs ».

Les deux niveaux directement accessibles depuis les quais sont le rez-de-chaussée et le troisième niveau.

Au rez-de-chaussée deux accès séparés existent. Un accès supplémentaire d'appoint se trouve dans la partie nord du côté des voies de sortie. L'accès principal est situé au-dessus de la cage d'escaliers principale du côté de la façade de la partie sud de l'immeuble. D'ici, un accès de plain-pied mène directement aux voies de chemin de fer.

Au troisième niveau, l'accès se fait par une passerelle liée à la cage d'escalier principale. Celle-ci permet aux piétons d'accéder aux quais et au parvis du bâtiment voyageur et à la gare routière.

Les sols à l'intérieur de l'immeuble en asphalte coulé sont principalement marqués d'un système de couleurs par étage qui sert au guidage des piétons. C'est ce système de couleurs combiné aux murs en béton vu et à l'ossature métallique galvanisée qui rendent l'atmosphère agréable et plaisante.

La partie ouverte de la façade reçoit sur toute la hauteur de l'immeuble un habillage en lamelles en aluminium fixées verticalement.

Grâce à différents angles d'inclinaison des lamelles (90°, 75°, 60°, 45°) cet habillage uniforme de la façade avec des surfaces présentant plus ou moins d'écarts que d'autres, ne sera pas moins vivant. S'y ajoute que suivant l'angle de vue du passant, la façade change complètement d'aspect.

La cage d'escalier principale sera exposée à la lumière naturelle par une fenêtre en grand format dans la façade sud orientée vers la ville. La ville, le bâtiment-voyageurs et les voies ferrées deviennent ainsi visibles pour l'usager et lui permettront de s'orienter plus facilement. Vu du bâtiment-voyageurs, l'immeuble recevra par cette fenêtre un « visage ».

La surface pour la rétention intermédiaire des eaux de pluie est prévue sous forme de toit plat avec la création d'un espace vert extensif. Le toit sera équipé de modules photovoltaïques.

4.2. Infrastructure routière

Les travaux d'infrastructure routière comprennent les aménagements extérieurs nécessaires à la viabilisation du projet du parking P&R, dont notamment les travaux de réseaux. Ne sont pas compris, les travaux de réseaux nouveaux qui ne sont pas directement liés à l'aménagement du parking P&R.

4.2.1. Aménagement du rond-point et de la voirie connexe

La réalisation du rond-point, qui garantit l'accès au nouveau parking en ouvrage avec le changement de priorité au droit du carrefour de la rue de l'Industrie / N5E, comprend notamment :

- les travaux préparatoires de débroussaillage, de décapage et de démolition ;
- le déblayage et le remblayage de la plateforme ;
- la mise en place de déviations provisoires pour le trafic motorisé ;
- la confection du corps de la chaussée du rond-point ;
- la mise en place d'une couche de binder et d'une couche de roulement pour le rond-point et le carrefour rue de l'Industrie ;
- la réfection du chemin piétonnier longeant la bretelle d'accès à la N31 ;
- la mise en place de fossés, siphons et regards et leur raccordement à la canalisation des eaux pluviales ;
- le raccordement gravitaire des eaux pluviales et des eaux usées au système de canalisation existant dans la rue de l'Industrie ;
- la déviation de réseaux CREOS gaz HP ;
- les travaux de protection cathodique pour une conduite d'air liquide hors service ;
- la déviation de réseaux CREOS Electricité MT ;
- la déviation de réseaux de télécommunication POST et
- la déviation de réseaux d'eaux potables S.E.S. et Arcelor-Mittal S.A.

4.2.2. Aménagement d'une nouvelle station d'échange pour eau potable S.E.S. – Commune de Pétange – Arcelor-Mittal, avec raccordement pour les CFL

Ce volet comprend :

- l'aménagement d'une conduite d'eau potable pour la Commune de Pétange ;
- le génie civil pour la mise en place d'une nouvelle station d'alimentation CREOS pour les besoins propres du bâtiment P&R ainsi que pour les bornes pour véhicules électriques ;
- la construction d'un mur de soutènement entre le nouveau bâtiment P&R et les stations de CREOS et de l'Administration des Ponts et Chaussées ;
- le remplacement et la mise en place de lampadaires pour l'Administration des Ponts et Chaussées et la déviation de leurs réseaux d'alimentation.

4.2.3. Aménagements extérieurs autour du bâtiment P&R

Les aménagements extérieurs autour du bâtiment P&R reprennent :

- l'aménagement des voiries d'accès et de sorties du bâtiment P&R ;
- l'aménagement de trottoirs longeant la façade ouest du bâtiment ;
- l'aménagement de voies de type « Schotterrasen » autour du bâtiment pour les besoins du service incendie de la Commune de Pétange ;
- la construction d'un mur de soutènement entre le bâtiment Air liquide et le bâtiment P&R ;
- la construction d'un mur de soutènement entre le bâtiment LIM et le bâtiment P&R ;

- le raccordement du bâtiment aux réseaux POST, CREOS Electricité et eau potable ;
- la mise en place de lampadaires longeant la façade ouest du bâtiment ;
- la mise en place d'un réseau d'eau potable en boucle avec trois hydrants pour les besoins du service incendie de la Commune de Pétange ;
- la mise en place d'un bassin de rétention à ciel ouvert avec regard d'étranglement à la sortie ;
- le raccordement gravitaire des eaux potables au bassin de rétention à ciel ouvert ;
- la mise en place de siphons, caniveaux et regards et leur raccordement à la canalisation des eaux pluviales et
- la mise en place d'un bassin enterré pour eaux d'extinction.

Les travaux préparatoires et les remblais jusqu'au niveau -0,80 mètre par rapport au niveau fini pour les besoins de la plateforme du parking P&R sont compris dans le partie structure.

*

5. REALISATION DU PROJET

5.1. Phasage général du projet

Le projet est principalement composé de deux parties :

1. La construction du parking en ouvrage,
2. La voirie d'accès au parking avec le rond-point.

Les deux parties seront réalisées en parallèle. Un accès provisoire au site est à aménager pour l'approvisionnement du chantier du parking en ouvrage. Il se fera par la bretelle d'accès à l'avenue de l'Europe.

En parallèle, les différents réseaux seront déplacés dans l'emprise du projet routier. La réalisation du rond-point se fera par étapes en vue de garantir l'accessibilité aux voiries existantes pendant toute la durée du chantier. Les travaux de voirie seront donc terminés pour la mise en service du parking.

5.2. Emprises

Le projet nécessite l'acquisition de quelque 170 m² au droit de la parcelle du propriétaire ARCELOR MITTAL n°520/7884 (cf. plan 14 075-AUT-PARK-001 C).

Une convention doit également être établie avec le propriétaire de la parcelle LIM INVESTMENT SA n°520/6345 (cf. plan 14 075-AUT-PARK-002 C) pour des besoins d'exploitation de ce site.

Des conventions spécifiques pour la phase chantier doivent également être établies avec les voisins du terrain du P&R ainsi qu'avec le propriétaire BRONIMMO LUXEMBOURG SARL de la parcelle n°520/7883 (cf. plan 14 075-APD-ENS-003 D) pour l'installation de chantier proprement dite.

5.3. Etudes préliminaires

5.3.1. Etudes géotechniques

Il résulte des rapports géotechniques établis par la société GEOCONSEILS que le terrain présente une très faible force portante sur les premiers 7 à 13 mètres. Il s'agit des remblais fortement hétérogènes. Plus bas, les forages ont rencontré la couche du substratum rocheux.

Le système de fondation choisi est une fondation profonde, réalisée par des pieux forés tubés, selon EN 1536. Les diamètres des pieux sont de 100 cm pour les colonnes intérieures et de 80 cm pour les colonnes de façade du P&R.

5.3.2. Terrassements – Déchets inertes

Références faites aux deux études géotechniques de la société GEOCONSEILS : une étude de faisabilité d'avril 2015 et une étude géotechnique en phase APD de juin 2016.

L'association ARGE RUK Gruppe Luxemburg S.A./ProSolut S.A. a procédé en mars 2015 à une exploration sommaire du site concernant les pollutions du sol. Cette étude a été complétée en janvier 2016.

Les terrassements se feront en grande partie dans des remblais (gravier, scories, béton), après le débroussaillage et l'enlèvement d'une couche mince en terre arable.

L'étude RUK/ ProSolut mentionne que certaines masses ne peuvent pas être éliminées sur une décharge nationale pour déchets inertes de type I et de type II, mais doivent être confiées à un éliminateur/ transporteur agréé pour être transportées sur une installation d'élimination appropriée à l'étranger. Il s'agit des remblais à proximité de la surface du secteur sud de la parcelle.

Toutes les autres masses peuvent, en raison des pollutions constatées, être éliminées sur une décharge nationale pour déchets inertes de type I et de type II.

Le projet prévoit une excavation aux engins et outils adaptés dont les niveaux sonores et vibratoires seront conformes à la législation.

5.3.3. Etude acoustique

Une étude d'impact sonore fut établie par TÜV Rheinland Energie GmbH en concertation avec l'Administration de l'Environnement. Les mesures antibruit sous forme de mesures architecturales à savoir, fermeture de la façade côté sud-est sur une largeur de 15 mètres moyennant du plexiglas afin de réduire les émissions sonores en provenance des aires de stationnement et de circulation du parking P&R vers les maisons d'habitation situées du côté sud de l'infrastructure ferroviaire, seront à prévoir suivant les résultats de cette étude acoustique et dans le respect des seuils en vigueur.

*

6. ESTIMATION DES COÛTS

Les coûts APD du projet se chiffrent à 43.740.000 euros et se subdivisent comme suit :

<i>Libellé</i>	<i>Montant hTVA</i>
Parking en ouvrage	25.000.000 €
Voirie et réseaux divers	4.500.000 €
Installations techniques	6.500.000 €
SOUS-TOTAL	36.000.000 €
Divers et imprévus (5 %)	1.800.000 €
TOTAL Travaux	37.800.000 €
TOTAL Missions d'études 15 %	5.670.000 €
TOTAL hTVA du projet	43.470.000 €

Les montants indiqués s'entendent hors taxes sur la valeur ajoutée (TVA) et correspondent à la valeur 764,68 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} octobre 2016.

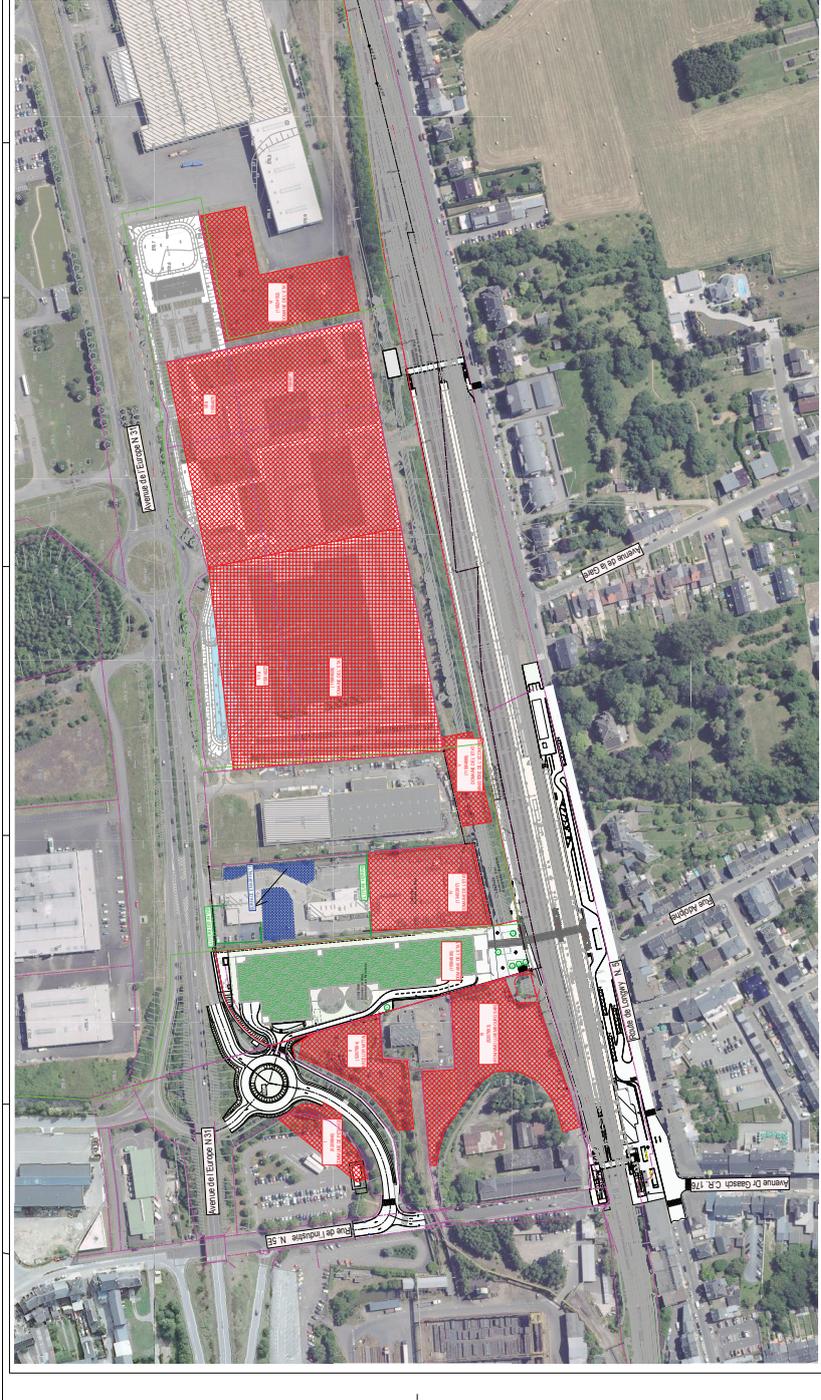
Prix par emplacement

Le prix par emplacement (hors VRD et aménagements extérieurs) s'élève à 38.036.250 euros¹ / 1.564 emplacements soit 24.319,85 euros hTVA.

*

¹ 38 036 250 = 25 000 000 € (Parking en ouvrage) + 6 500 000 € (Installations techniques) + 5% Divers et imprévus + 15% Missions d'études

Annexe 1 - Plan d'ensemble



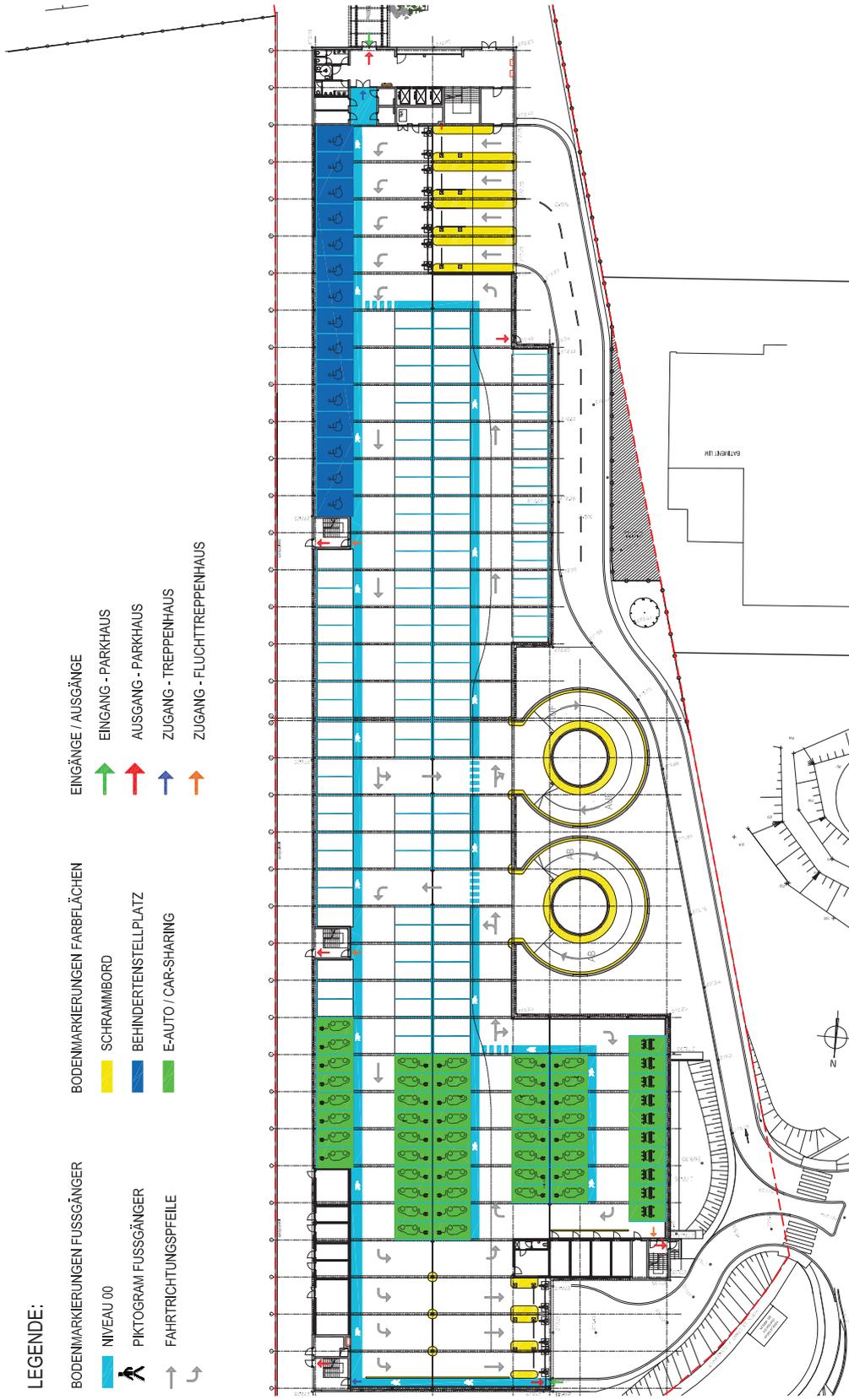
Municipalité de Chambray-lès-Deux-Montagnes
 400, rue de la Prairie, Chambray-lès-Deux-Montagnes
 40 100 Chambray-lès-Deux-Montagnes
 40 100 Chambray-lès-Deux-Montagnes
 40 100 Chambray-lès-Deux-Montagnes
 40 100 Chambray-lès-Deux-Montagnes

NO	DESIGNATION	DATE	REVISION	PREPARE
01	PROJET	2023	01	...
02
03
04
05
06
07
08
09
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

Annexe 4 - Chemin piétons

LEGENDE:

- | | | |
|---|---|--|
|  BODENMARKIERUNGEN FUSSGÄNGER | BODENMARKIERUNGEN FARBFLÄCHEN | EINGÄNGE / AUSGÄNGE |
|  NIVEAU 00 |  SCHRAMMBORD |  EINGANG - PARKHAUS |
|  PIKTOGRAM FUSSGÄNGER |  BEHINDERTE STELLENPLATZ |  AUSGANG - PARKHAUS |
|  FAHRRICHTUNGSPFEILE |  E-AUTO / CAR-SHARING |  ZUGANG - TREPPENHAUS |
| | |  ZUGANG - FLUCHTTREPPENHAUS |





Annexe 7 - Images de synthèse 1/3





3/3

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 la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire par l'ajout du projet relatif à l'aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Rodange (nouveau projet n°35).

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 764,68 de l'indice au 1^{er} octobre 2016.

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

L'évaluation financière du projet n°35 se situe au coût de 43.470.000 euros au niveau de l'indice des prix à la construction valable au 1^{er} octobre 2016 (indice 764,68).

*

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 1^{er} 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)

Texte coordonné au 27.12.2017

Version applicable à partir du 31.12.2016

(Loi du 23.12.2016)

« Chapitre 1^{er} – Les principes de gestion du réseau »

Art. 1^{er}. *(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 aux dites 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 14bis, paragraphe 1^{er} ;
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'État 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°	<i>(Loi du 6 mai 2010)</i> 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°	<i>(Loi du 19 juin 2012)</i> Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermühle) et Sandweiler	215 000 000 € »
17°	Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Modernisation des installations de signalisation et de télécommunication des postes de Wecker, Roodt, Oetrange et Sandweiler-Contern	25.606.000 €
« 18°	<i>(Loi du 19 juin 2012)</i> 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°	<i>(Loi du 18 décembre 2003)</i> 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°	<i>(Loi du 18 avril 2004)</i> Construction d'une antenne ferroviaire Belval-Usines – Belvaux-Mairie	95.450.000 € »
« 23°	<i>(Loi du 19 décembre 2014)</i> 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°	<i>(Loi du 5 juin 2009)</i> 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°	<i>(Loi du 17 décembre 2010)</i> Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 1	42.878.500 € »
« 26°	<i>(Loi du 19 juin 2012)</i> 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°	<i>(Loi du 27 août 2013)</i> Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg ; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase I : travaux préparatoires	182.000.000 € »

« 30°	<i>(projet de loi en cours de procédure)</i> Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II : Réélectrification de la ligne	71.900.000 € »
« 31°	<i>(Loi du 19 décembre 2014)</i> Construction d'une nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg	292.013.570 € »
« 32°	<i>(Loi du 27 août 2014)</i> Ligne de Luxembourg à Troisvierges/frontière. Aménagement d'un point d'arrêt « Pfaffenthal-Kirchberg » à Luxembourg	96.297.629 € »
« 33°	<i>(Loi du 23 décembre 2014)</i> Pôle d'échange multimodal de la gare d'Ettelbruck	98.000.000 € »
« 34°	<i>(Loi du 12 avril 2015)</i> Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg ; aménagement d'une plateforme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase II : bâtiment administratif	39.000.000 € »
« 35°	<i>(projet de loi en cours de procédure)</i> Ligne de Pétange à Athus / Longwy ; aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Rodange	43.470.000 € »
« 36°	<i>(projet de loi en cours de procédure)</i> Gare de Luxembourg ; aménagement des quais V et VI et restructuration du plan des voies	171.000.000 € »

(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 sous 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. 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 19bis, 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 3bis – Coût de l'infrastructure et comptabilité »

Art. 14bis. (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 renouvelle-

ment, 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 1^{er} 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 1^{er} 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.

*

FICHE FINANCIERE

L'avant-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 35°, qui se présente comme suit :

35°	Ligne de Pétange à Athus / Longwy ; aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Rodange	43.470.000 €
-----	--	--------------

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

A côté de l'aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Rodange, le projet prévoit la mise en œuvre d'une connexion du bâtiment P&R à la N 31 par la mise en place d'un rond-point et la réalisation des accès entre le bâtiment P&R et les quais ferroviaires et le bâtiment-voyageurs de la gare de Rodange.

La Commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire a émis un avis favorable lors de sa réunion du 20 octobre 2017.

Le coût de l'avant-projet détaillé, se chiffre à 43.470.000,00 €.

Les montants indiqués s'entendent hors taxes sur la valeur ajoutée (TVA) et correspondent à la valeur 764,68 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} octobre 2016.

*

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 : **aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Rodange – ajout d'un nouveau projet**

Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :
CFL
ITM
Commune de Pétange
Administration des Ponts et Chaussées
CREOS Luxembourg S.A.

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 :

¹ N.a. : non applicable.

6. Le projet contient-il une charge administrative² pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui Non
- Si oui, quel est le coût administratif³ 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 personnel⁴ ? 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 :

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.

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)

Egalité des chances

15. Le projet est-il :
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
 - 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 évaluation⁵ ? 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 transfrontaliers⁶ ? 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

*

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)

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

(6.11.2017)

Par leur courrier réf. : GI-PR 98004 – 98004 du 11 octobre 2017, les CFL ont soumis pour approbation à Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures un projet concernant l'aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Rodange estimé à un montant de 43.470.000 euros.

Le projet est réalisé sur un terrain stratégique situé près du PED entre l'Avenue de l'Europe (N 31) et la gare de Rodange. Avant la réalisation du projet proprement dit, le terrain doit être préparé par la déviation de divers réseaux. Le bâtiment P&R proprement dit est constitué de sept niveaux et aura une capacité de 1.567 emplacements de parcage, dont 35 seront réservés aux personnes à mobilité réduite et 44 seront équipés de bornes de recharge électrique, dont 10 pour le car-sharing. Le parking sera équipé de deux rampes permettant l'entrée et la sortie rapide des utilisateurs.

Le nouveau parking sera connecté à l'Avenue de l'Europe par un rond-point à réaliser dans le cadre de ce projet. Du côté de la gare, il sera connecté aux quais pour voyageurs par un chemin d'accès menant des quais vers le rez-de-chaussée, d'une part, et par une passerelle menant des quais vers le troisième étage de l'ouvrage, d'autre part. En outre, cette passerelle donne accès à la gare routière située de l'autre côté de la gare près du bâtiment-voyageurs.

Le bâtiment P&R sera couvert d'un toit sur lequel sont installés une installation photovoltaïque et un bassin de rétention pour eaux pluviales. En outre, le projet prévoit l'aménagement d'une conduite d'eau potable pour la Commune de Pétange, le génie civil pour la mise en place d'une nouvelle station d'alimentation CREOS Luxembourg S.A. pour les besoins propres du parking d'accueil P&R, d'une part, et pour les bornes pour véhicules électriques, d'autre part. Enfin, il y a lieu de remplacer et de mettre en place des lampadaires pour l'Administration des Ponts et Chaussées et de dévier son réseau d'alimentation.

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

<i>Libellé</i>	<i>Montant hTVA</i>
Parking en ouvrage	25.000.000 €
Voirie et réseaux divers	4.500.000 €
Installations techniques	6.500.000 €
SOUS-TOTAL	36.000.000 €
Divers et imprévus (5 %)	1.800.000 €
TOTAL Travaux	37.800.000 €
TOTAL Missions d'études 15 %	5.670.000 €
TOTAL hTVA du projet	43.470.000 €

Au vu des explications reçues des CFL, 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°35 relatif à l'aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Rodange 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 43.470.000 euros (indice 764,68 au 1^{er} octobre 2016) pour ce projet.

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

La Présidente,

Félicie WEYCKER

**EXTRAIT DU PROCES-VERBAL N°38/17
DU CONSEIL DE GOUVERNEMENT
du 1^{er} décembre 2017 approuvé dans la
séance du 6 décembre 2017**

6. Avant-projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

(DEV.DUR. 94/2017)

M. le Ministre du Développement durable et des Infrastructures saisit le Conseil de l'avant-projet de loi sous rubrique portant modification de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Le texte sous examen prévoit l'autorisation par le législateur, conformément à l'article 99 de la Constitution, d'un nouveau projet d'investissement 35°, qui se présente comme suit :

35°	Ligne de Pétange à Athus / Longwy ; aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Rodange	43.470.000 € »
-----	--	----------------

Dans cet ordre d'idées, il est proposé de compléter le 2^e et le 3^e alinéa du paragraphe 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée en insérant le projet 35°, d'une part, et en adaptant en conséquence le 3^e alinéa qui indique l'indice semestriel des prix à la construction servant de référence pour déterminer la période d'application des hausses légales applicables aux montants maxima des enveloppes financières accordées par le législateur.

Le projet sera réalisé sur un terrain stratégique situé près du PED entre l'Avenue de l'Europe (N 31) et la gare de Rodange, Le bâtiment P&R sera réalisé sur plusieurs étages comportant au total 1.567 places de parcage,

L'avant-projet de loi sous examen comprend l'aménagement du bâtiment P&R proprement dit, la mise en oeuvre de la connexion entre le bâtiment P&R et la N 31 par la mise en place d'un rond-point et la réalisation des accès du bâtiment P&R vers les quais et le bâtiment-voyageurs de la gare de Rodange.

Le Conseil marque son accord avec le texte de l'avant-projet de loi sous rubrique qui sera maintenant introduit dans la procédure législative.

Pour extrait conforme

*Le Secrétaire général du
Conseil de Gouvernement,
Jean-Paul SENNINGER*

