



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 22 mars 2018

Ordre du jour :

1. 7233 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
 - Examen de l'avis du Conseil d'État
2. 7234 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
 - Examen de l'avis du Conseil d'État
3. 7244 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
 - Examen de l'avis du Conseil d'État
4. 7198 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.
 - Désignation d'un Rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen de l'avis du Conseil d'État
5. Divers

*

Présents : Mme Sylvie Andrich-Duval, M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, M. Georges Engel, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Henri Kox, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marco Schank

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

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

Mme Anne Backes, Mme Manon Mehling, M. Henri Werdel, de la Société nationale des Chemins de fer luxembourgeois

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. David Wagner

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. 7233 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Madame Josée Lorsché est nommée Rapportrice du projet de loi.

Les responsables des CFL présentent le projet de loi, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent, ainsi qu'au document PowerPoint annexé au présent procès-verbal.

Suite à cette présentation et à une question afférente, il est précisé que le tronçon concerné devra être fermé de mi-juillet à mi-septembre 2018 pendant environ neuf semaines et que les CFL sont en train de planifier des autobus de substitution pendant ce laps de temps.

2. 7234 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Madame Josée Lorsché est nommée Rapportrice du projet de loi.

Les responsables des CFL présentent le projet de loi, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent, ainsi qu'au document PowerPoint annexé au présent procès-verbal. Suite à cette présentation, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- Le projet relatif à l'aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Rodange a été inscrit sur la liste des grands projets d'investissement du Ministère du Développement durable et des Infrastructures en 2015 et, lors de sa séance publique du 14 octobre 2015, la Chambre des Députés a marqué son accord, par voie de motion, à l'élaboration des études nécessaires à la réalisation du projet en question (« Aménagement d'un bâtiment P&R et mise en conformité des infrastructures voyageurs »). Suite à une question afférente, il est précisé que, pour des raisons organisationnelles, le projet sous rubrique ne comprend que l'aménagement du bâtiment P&R, tandis que la mise en conformité des infrastructures voyageurs interviendra dans une seconde phase.
- Le bâtiment P&R aura une capacité de quelque 1 560 places de parking, parmi lesquelles 35 seront réservées aux personnes à mobilité réduite et 44 seront équipées de bornes de recharge électrique, dont 10 pour le car-sharing. Dans ce contexte et suite à une question afférente, il est précisé qu'un ratio minimum d'emplacements pour PMR doit être prévu et maintenu, même s'il est systématiquement constaté que ces emplacements ne sont pas utilisés.

- Le bâtiment P&R sera couvert d'un toit sur lequel seront installés un bassin de rétention pour eaux pluviales et une installation photovoltaïque. Suite à une question afférente, il est signalé que l'installation de panneaux photovoltaïques sera totalement modulable selon les besoins. Suite à une remarque relative à une éventuelle connectivité directe entre l'installation photovoltaïque et les bornes de recharge électrique et donc à la consommation sur site de l'énergie produite (notion de « prosommateur »), il est précisé qu'il est nécessaire de préalablement injecter l'électricité produite dans le réseau. Les responsables des CFL informent être en discussion avec la société CREOS à cet égard.
- Les responsables des CFL prennent bonne note du fait qu'un intervenant plaide pour l'utilisation de matériaux recyclables, permettant la mise en œuvre de l'économie circulaire.
- Le terrain sur lequel le projet sera construit appartient à l'État luxembourgeois, à l'exception d'environ 1,7 ares, qui devront être acquis auprès de la société Arcelor-Mittal. En outre, deux conventions devront être établies avec les propriétaires de deux parcelles adjacentes, ceci pour des besoins d'accessibilité.
- En ce qui concerne l'assainissement du terrain, il est signalé que des études géotechniques ont été réalisées afin de connaître précisément les pollutions du sol. Les résultats de ces études mentionnent 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 transporteur agréé pour être transportées sur une installation d'élimination appropriée à l'étranger. Toutes les autres masses peuvent être éliminées sur une décharge nationale pour déchets inertes de type I et de type II.
- Afin d'éviter la tendance à garer sa voiture dans les P&R sans utiliser les transports en commun, un nouveau système sera prochainement mis en place par le biais de la *mKaart*. Ainsi, les détenteurs d'un abonnement pourront bénéficier de la gratuité du parking pendant 24 heures. Passé ce délai, les tarifs deviendront dissuasifs.
- Les capacités des trains seront augmentées dans les années à venir. En effet, d'une part, le projet de loi n°7244 (voir ci-dessous) participera largement à la fluidification du trafic ferroviaire. De plus, des investissements à hauteur de 400 millions seront réalisés dans du nouveau matériel roulant.

3. 7244 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Madame Josée Lorsché est nommée Rapportrice du projet de loi.

Les responsables des CFL présentent le projet de loi, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent, ainsi qu'au document PowerPoint annexé au présent procès-verbal. Suite à cette présentation, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- La réalisation de ce projet engendrera une amélioration du trafic ferroviaire sur l'entièreté du réseau national en augmentant tant la capacité d'accueil en gare de Luxembourg que la cadence des trains desservant les autres gares du pays. En même temps, elle va mener à une plus grande flexibilité du plan d'occupation des voies.
- Pour des raisons de place, ce projet est le dernier aménagement qu'il sera possible de réaliser en gare de Luxembourg. Cependant, de nombreuses capacités

d'agrandissement et d'accueil d'un nombre plus important de voyageurs existent encore dans les autres gares de la capitale (gares de Howald et de Pfaffenthal-Kirchberg).

- La réalisation du projet sous rubrique a été discutée depuis de nombreuses années mais sa concrétisation a été longue et compliquée.
- Une nouvelle passerelle franchissant les voies va remplacer la passerelle existante et sera connectée à la passerelle de la Ville de Luxembourg du côté de la rocade de Bonnevoie. Outre la fonction de liaison entre le quartier de la gare et le quartier de Bonnevoie, la nouvelle passerelle garantira l'accès aux quais II à VI par des escaliers et des ascenseurs.
- Certains travaux, dont notamment la démolition de bâtiments appartenant aux CFL et n'entrant pas dans le budget du Fonds du rail, ont d'ores et déjà été entamés. Monsieur le Ministre indique qu'il se rendra, le 26 mars prochain, devant la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire pour détailler la situation.
- Concernant la nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg, les travaux avancent normalement. La première phase de ces travaux a concerné des ouvrages ponctuels (p. ex. les ponts) ; la phase de construction du premier tronçon débutera prochainement.

*

En date du 20 mars 2018, le Conseil d'État a avisé les trois projets de loi n^{os}7233, 7234 et 7244 dans un document commun, en attirant l'attention sur le fait que, selon l'ordre de publication des trois lois en projet au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, un texte incomplet pourrait entrer en vigueur pour l'article 10, paragraphe 3, alinéa 3, de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. En outre, une publication concomitante des trois projets de loi au Journal officiel ne permettra pas de déterminer quelle version de l'alinéa 3 précité primera les autres. Ainsi, et étant donné que les trois projets de loi modifient la même disposition légale, le Conseil d'État propose de fusionner les projets de loi sous rubrique. La Commission du Développement durable décide de ne pas suivre cette proposition et de maintenir les trois textes séparés, tout en faisant sienne la proposition d'ordre légistique émise par la Haute Corporation.

4. 7198 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Madame Josée Lorsché est nommée Rapportrice du projet de loi.

Les responsables gouvernementaux présentent le projet de loi, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent. En bref, le projet a pour objet de corriger une erreur matérielle. En effet, lors de l'élaboration de la loi du 26 janvier 2016 modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, portant réforme du contrôle technique des véhicules routiers, il avait été oublié de reprendre les dispositions du paragraphe 6 de l'ancien article 4*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 qui concernent les contrôles en matière de tachygraphe et de temps de conduite et périodes de repos et la sanction des infractions. Le présent projet de loi vise dès lors à réintroduire la disposition contenue auparavant dans l'ancien article 4*bis*, paragraphe 6, tel qu'il existait avant la loi du 26 janvier 2016, mais qui devient selon la nouvelle numérotation des articles, l'article 4*sexies*. En outre, étant donné qu'entre-temps le règlement (UE) n°165/2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant

le règlement (CEE) n°3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n°561/2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route a remplacé le règlement (CEE) n°3821/85 précité, il y a également lieu de mentionner le nouveau règlement (UE) n°165/2014 au lieu du règlement (CEE) n°3821/85 abrogé.

Les membres de la Commission procèdent ensuite à l'examen des articles du projet de loi, sur base de l'avis du Conseil d'État.

Article 1^{er}

La réintroduction des dispositions de l'ancien article *4bis*, paragraphe 6, de la loi modifiée du 14 février 1955, tel qu'elles existaient avant la loi du 26 janvier 2016, rend nécessaire la renumérotation de l'actuel article *4sexies* en article *4septies*. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 1^{er}. L'article *4sexies* de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est renuméroté article *4septies*. Aux paragraphes 3 et 4 de l'article *2bis* de la loi précitée du 14 février 1955, la référence à l'article *4sexies* est remplacée par celle à l'article *4septies*.

De l'avis du Conseil d'État, au vu de l'observation relative à l'article 2, l'article sous rubrique est à supprimer. La Commission fait sienne cette proposition (voir ci-après).

Article 2

Cet article reprend les dispositions de l'ancien article *4bis*, paragraphe 6, de la loi précitée du 14 février 1955, telles qu'elles existaient avant la loi du 26 janvier 2016. La seule différence est que le texte proposé mentionne maintenant le règlement (UE) n°165/2014, qui a remplacé entretemps le règlement (CEE) n°3821/85. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 2. À la suite de l'article *4quinquies* de la loi précitée du 14 février 1955, il est inséré un nouvel article *4sexies*, libellé comme suit :

« Art. *4sexies*. Un règlement grand-ducal à prendre sur avis du Conseil d'État, après avoir demandé l'avis des chambres professionnelles intéressées et reçu l'assentiment de la Conférence des Présidents de la Chambre des Députés, détermine les sanctions applicables aux infractions au règlement (CE) n°561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n°3821/85 et (CE) n°2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n°3820/85 du Conseil, au règlement (UE) n°165/2014 du Parlement et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n°3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n°561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route et à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) en date, à Genève, du 1^{er} juillet 1970.

Il peut fixer des amendes de 25 à 25.000 euros et des peines d'emprisonnement de huit jours à cinq ans ou une de ces peines seulement.

Les amendes de 25 à 500 euros ont le caractère d'une peine de police.

Les officiers de police judiciaire ainsi que les agents de la police grand-ducale, de l'administration des douanes et accises et de l'inspection du travail et des mines sont chargés de rechercher et de constater les infractions prévues aux alinéas qui précèdent.

Dans l'accomplissement de leurs fonctions, les agents de la police grand-ducale, de l'administration des douanes et accises et de l'inspection du travail et des mines ont la qualité d'officiers de police judiciaire. »

Le Conseil d'État constate qu'aux alinéas 4 et 5, il est question d'attribution de pouvoirs de police à certaines catégories d'agents et de fonctionnaires. Pour satisfaire aux exigences de l'article 97 de la Constitution, il faut préciser, sous peine d'opposition formelle, les groupes de traitement et d'indemnité et, le cas échéant, leurs sous-groupes, tels que déterminés par la loi modifiée du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'État, auxquels devront appartenir les fonctionnaires et agents appelés à être investis de missions de police judiciaire. Le Conseil d'État ne voit cependant pas l'utilité d'énumérer spécialement « les officiers de police judiciaire et les agents de la Police grand-ducale », car les membres de la Police grand-ducale ont, en vertu des articles 10 et 13 du Code de procédure pénale, une compétence générale en matière de police judiciaire. Par ailleurs, le Conseil d'État insiste sur le fait que les fonctionnaires susceptibles d'être assermentés comme officiers de police judiciaire justifient d'une qualification professionnelle à la hauteur de leur tâche qu'ils auront acquise grâce à une formation spéciale. Si le principe de cette formation doit être prévu dans la loi formelle, les modalités d'organisation de cette formation pourront être reléguées à un règlement grand-ducal. Au vu de ce qui précède, il conviendrait de remplacer le libellé des alinéas 4 et 5 par le texte suivant :

« Les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises à partir du grade de brigadier principal et les fonctionnaires du groupe de traitement ..., (sous-groupe ...) de l'Inspection du travail et des mines peuvent être chargés de constater les infractions à la présente loi et à ses règlements d'exécution.

Dans l'exercice de leur fonction, ces fonctionnaires ont la qualité d'officiers de police judiciaire. Ils peuvent exercer ces fonctions sur tout le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

Les fonctionnaires visés à l'alinéa 4 doivent avoir suivi une formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions pénales. Le programme et la durée de formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont précisés par règlement grand-ducal.

Avant d'entrer en fonction, ils prêtent devant le Tribunal d'arrondissement de Luxembourg, siégeant en matière civile, le serment suivant : « Je jure de remplir mes fonctions avec intégralité, exactitude et impartialité. »

L'article 458 du Code pénal leur est applicable. »

Le Conseil d'État signale en outre ce qui suit :

- La computation et le déplacement d'articles, de paragraphes, de groupements d'articles ou d'énumérations, tout comme les changements de numérotation des différents éléments du dispositif d'un acte autonome existant, sont absolument à éviter. L'insertion de nouveaux articles, paragraphes, énumérations ou groupements d'articles se fait en utilisant des numéros indexés (Art. 5-2) ou suivis de qualificatifs tels que *bis*, *ter*, etc., tandis que la numérotation des dispositions abrogées est à maintenir, même s'il s'agit de dispositions figurant *in fine* du dispositif ou d'un article. À la lumière de ce qui précède, le Conseil d'État suggère de numéroter le nouvel article à introduire dans la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques en « Art. 4quinquies-1. ».
- À l'alinéa 1^{er}, première phrase, les mots « demandé l'avis des chambres professionnelles intéressées et » sont à supprimer, car étant sans apport normatif.
- Les institutions, administrations, services, etc., prennent une majuscule au premier substantif. Lorsque les termes génériques sont visés, tous les substantifs s'écrivent en lettres minuscules. Aussi, dans le dispositif des actes normatifs, les qualificatifs des fonctions gouvernementales et d'autres charges publiques prennent la minuscule. Dès lors, il y a lieu d'écrire « Conférence des présidents de la Chambre des

députés », « Police grand-ducale », « Admⁱⁿistration des douanes et accises », « Inspection du travail et des mines ».

- En ce qui concerne les montants d'argent, les tranches de mille sont séparées par une espace insécable pour lire « 25 000 euros ».
- Dans le cadre de renvois, l'emploi de la tournure « qui précèdent » est à écarter. Si un tel ajout figure dans un renvoi sans indication du numéro, l'insertion d'une nouvelle disposition à l'occasion d'une modification ultérieure peut avoir pour conséquence de rendre le renvoi inexact.
- Il y a lieu d'écrire « au règlement (UE) n°165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, ... » et de placer une virgule avant le bout de phrase « et à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) en date, à Genève, du 1^{er} juillet 1970 ».

La commission parlementaire est d'avis qu'il y a lieu de suivre le Conseil d'État dans ses observations, bien qu'il semble incohérent d'exiger de la part des fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises et de l'Inspection du travail et des mines une formation spéciale dans la matière des tachygraphes et des temps de conduite et périodes de repos, alors que cela n'est pas exigé des membres de la Police grand-ducale qui ont une compétence générale en matière de police judiciaire.

La Commission propose cependant d'ajouter un alinéa précisant, pour des raisons de sécurité juridique, que les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises qui sont déjà assermentés comme officiers de police judiciaire, n'ont pas besoin de suivre la formation proposée par le Conseil d'État. La raison est de s'assurer que ces fonctionnaires puissent continuer à effectuer des contrôles, alors que les États membres ont des obligations européennes d'effectuer des minima de contrôles en la matière qu'il sera impossible d'atteindre si tous les agents doivent d'abord suivre une formation, alors qu'ils disposent de la compétence et du savoir en la matière. En effet, la grande majorité des agents en question effectuent ces contrôles depuis de nombreuses années et, dans certains cas, depuis des décennies. Dans l'exemple cité par le Conseil d'État, à savoir la loi du 21 mars 2012 relative aux déchets, plus de cinq ans ont passé entre la publication de la loi et l'assermentation des premiers fonctionnaires comme officiers de police judiciaire en la matière. Il est donc extrêmement important que les agents contrôleurs actuellement assermentés comme officiers de police judiciaire puissent continuer à travailler afin que le Luxembourg puisse remplir ses obligations résultant de la législation européenne.

Quant à la formation des nouveaux agents, il y a lieu de relever que la brigade « Transports » de l'Administration des douanes et accises ne comporte plus que 16 agents, nombre déjà insuffisant, et que le départ d'un agent devra être comblé immédiatement par l'arrivée d'un nouvel agent. Le cas normal sera donc que la formation devra à chaque fois être dispensée pour un seul agent, alors qu'il ne sera pas possible d'attendre, le cas échéant plusieurs années, avant d'avoir rassemblé plusieurs nouveaux agents.

Par ailleurs, la Commission propose de supprimer les inspecteurs de l'Inspection du travail et des mines des agents en charge de contrôler les tachygraphes et les temps de conduite et périodes de repos. En effet, l'Inspection du travail et des mines a entre-temps fait parvenir au Gouvernement une analyse selon laquelle la qualité d'officier de police judiciaire serait incompatible avec les missions que prévoit le Code du travail pour les inspecteurs du travail. Ainsi, les inspecteurs du travail agissent en premier lieu en vue de pouvoir mettre fin aux situations en contradiction avec les dispositions légales, réglementaires, administratives et conventionnelles et il est laissé à leur libre décision, soit de donner des avertissements, soit de donner des conseils à l'employeur, soit de constater par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire les infractions constatées. L'Inspection du travail et des mines estime que cette liberté d'appréciation ne serait plus donnée si ses agents disposaient de la

qualité d'officier de police judiciaire, alors que ces derniers sont obligés de transmettre toute constatation d'infraction au Parquet. De plus, les agents de l'Inspection du travail et des mines n'ont jusqu'à présent encore jamais procédé à de purs contrôles de temps de conduite et périodes de repos, mais n'ont contrôlé ces données que dans le cadre de contrôles de temps de travail, vérifications de salaires, etc. Or, cette possibilité leur reste acquise sur base de l'article L.612-1 du Code du travail.

L'article amendé se lira donc comme suit :

Article unique. À la suite de l'article 4~~quinquies~~ de la loi précitée du 14 février 1955, il est inséré un nouvel article 4~~quinquies~~-1, libellé comme suit :

« **Art. 4~~quinquies~~-1.** Un règlement grand-ducal à prendre sur avis du Conseil d'État, après avoir ~~demandé l'avis des chambres professionnelles intéressées et~~ reçu l'assentiment de la Conférence des présidents de la Chambre des députés, détermine les sanctions applicables aux infractions au règlement (CE) n°561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n°3821/85 et (CE) n°2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n°3820/85 du Conseil, au règlement (UE) n°165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n°3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n°561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, et à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) en date, à Genève, du 1^{er} juillet 1970.

Il peut fixer des amendes de 25 à 25 000 euros et des peines d'emprisonnement de huit jours à cinq ans ou une de ces peines seulement.

Les amendes de 25 à 500 euros ont le caractère d'une peine de police.

Les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises à partir du grade de brigadier principal peuvent être chargés de constater les infractions à la présente loi et à ses règlements d'exécution.

Dans l'exercice de leur fonction, ces fonctionnaires ont la qualité d'officiers de police judiciaire. Ils peuvent exercer ces fonctions sur tout le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

Les fonctionnaires visés à l'alinéa 4 doivent avoir suivi une formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions pénales. Le programme et la durée de formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont précisés par règlement grand-ducal.

Avant d'entrer en fonction, ils prêtent devant le Tribunal d'arrondissement de Luxembourg, siégeant en matière civile, le serment suivant : « Je jure de remplir mes fonctions avec intégralité, exactitude et impartialité. »

L'article 458 du Code pénal leur est applicable.

Les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises qui sont déjà assermentés comme officier de police judiciaire au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi conservent leur qualité et ne doivent pas suivre la formation susmentionnée.

Article 3

En raison de l'oubli survenu lors de l'élaboration de la loi du 26 janvier 2016, l'article sous rubrique a pour objet de faire entrer en vigueur la future loi le plus vite possible. Il se lit comme suit :

Art. 3. La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Le Conseil d'État ne voit pas l'utilité de déroger aux règles de droit commun en matière d'entrée en vigueur. Partant, l'article est à supprimer. La Commission fait sienne cette proposition ; l'article est donc supprimé.

5. **Divers**

Aucun point divers n'a été abordé.

Luxembourg, le 17 avril 2018

La Secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché



Projet de loi N° 7233

Modification du projet N°30 de la loi du 28 avril 2014

**Modernisation de la ligne de Luxembourg à
Kleinbettingen.**

Phase II: Réélectrification de la ligne

Objet du projet 1/2

Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen:

- Longueur de 18,765 km
- Double voie banalisée
- Actuellement électrifiée en courant continu 3 kV
- Partie du projet « EuroCap-Rail » visant l'amélioration de la relation Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg
- Route alternative du corridor 2 Rotterdam-Anvers-Bettembourg-Bâle/Lyon

Objet du projet 2/2

Travaux de renouvellement et de modernisation de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen:

- Phase I: renouvellement des postes directeurs
- **Phase II: réélectrification de la ligne et reconstruction d'ouvrages d'art**
- Phase III: renouvellement et modernisation de la plateforme, des ouvrages d'art et des quais

Le projet en question concerne la phase II et comprend:

- La réélectrification de la ligne en 2x25 kV AC 50Hz
- La reconstruction d'un pont au PK 8,913 (Mamer-Lycée)
- La reconstruction d'un pont au PK 9,984 (Mamer centre)
- Le rehaussement d'un pont au PK 17,030 (Kleinbettingen)

État d'avancement

Réélectrification de la ligne en 2x25 kV AC 50Hz:

- ➔ Début des travaux en juillet 2014:
fondations pour poteaux caténares de la ligne d'alimentation entre sous-station Berchem et nouveau poste de distribution 303 à Hollerich
- ➔ Nouveau poste de distribution 303 achevé en octobre 2015
- ➔ Travaux relatifs à la ligne d'alimentation achevés;
mise en service en octobre 2017
- ➔ Fondations pour poteaux caténares ligne L-Kb: début juillet 2015;
génie civil achevé et poteaux caténares placés
- ➔ Travaux caténares ligne L-Kb: entamés en février 2017

Reconstruction resp. rehaussement ouvrages d'art:

- ➔ Les travaux relatifs aux adaptations des 3 ouvrages d'art ont été achevés en 2017

Photos 1/2



Travaux caténares



**Poste de distribution 303 à
Luxembourg-Hollerich**

Photos 2/2

**P.K. 8,913
(Mamer-Lycée)**

**P.K. 9,984
(Mamer centre)**

**P.K. 17,030
(Kleinbettingen)**

**Situation
initiale**



**Situation
actuelle**



Réévaluation 1/3

Réélectrification de la ligne en 2x25 kV AC 50Hz

Augmentation des coûts due aux points suivants:

- ➔ **Travaux d'adaptation en Gare de Luxembourg, nécessaires au basculement de 3 kV DC vers 25 kV AC initialement pas compris dans projet N°30**
- ➔ **Certification STI et analyse MSC:
les nouvelles installations doivent être homologuées pour la certification « spécifications techniques d'interopérabilité » (règl. europ. 2014/1303/UE);
une analyse de risque « méthode de sécurité commune est de rigueur (directive europ. 2008/110/CE)**
- ➔ **Reconstruction des ouvrages d'art:
une phase transitoire avec adaptation aux installations caténaïres 3 kV DC, non prévue initialement, s'est avéré indispensable**
- ➔ **Standardisation des fondations pour supports caténaire;
un nombre important de massifs d'ancrage supplémentaires**

Réévaluation 2/3

Reconstruction respectivement adaptation de 3 ouvrages d'art

Suite à des dépenses plus élevées qu'initialement prévues pour la reconstruction du pont routier au centre de Mamer situé au point kilométrique 9,984, il a été procédé à des transferts de crédits de paiement entre les parties relatives aux 3 ouvrages d'art du projet N°30, sans toutefois dépasser l'enveloppe financière accordée pour les ouvrages en question.

Réévaluation 3/3

Réévaluation du coût du projet N°30 à l'indice d'avril 2016:

Montant du projet initial approuvé par la loi du 28 avril 2014 indice 725,05 – octobre 2012	60.800.000 €
Majorations PARTIE A (indice 725,05 – octobre 2012)	7.500.000 €
Nouvelle estimation (indice 725,05 – octobre 2012)	68.300.000 €
Nouvelle estimation adaptée à l'indice 761,20 du 1 ^{er} avril 2016 (actualisation semestrielle du non-réalisé respectif)	71.622.180 €
Réévaluation du projet 30 à l'indice d'avril 2017 – montants arrondis:	71.900.000 €

Projet de loi N° 7234

Gare de Rodange.
Aménagement d'un bâtiment P&R.



Objet du projet 1/3

Le projet est composé de deux parties:

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

Objet du projet 2/3

1. Parking en ouvrage

- ➔ **Bâtiment P&R situé près du PED entre l'Avenue de l'Europe et la Gare de Rodange**
- ➔ **Dimensions: 182 x 49 m**
- ➔ **~1560 emplacements sur 7 niveaux (1rdc + 6 étages)**
 - dont 35 pour personnes à mobilité réduite**
 - 44 équipés de bornes de recharge électrique**
 - 10 pour car-sharing**
- ➔ **2 rampes circulaires permettant l'entrée et la sortie rapide**
- ➔ **Parking ouvert => façade ouverte à > 25%**
- ➔ **2 niveaux directement accessibles depuis les quais**
(rez-de-chaussée et 3^e étage via passerelle)

Objet du projet 3/3

2. Infrastructure routière et divers réseaux

- Aménagement d'un rond-point et de la voirie connexe garantissant la connexion du nouveau parking à l'Avenue de l'Europe
- Travaux de réseaux nécessaires à la viabilisation du projet P&R (eau potable; alimentation électrique)
- Aménagements extérieurs autour du bâtiment P&R

Photos



Calendrier

Les deux parties sont réalisées en parallèle.

- ➔ **Le début des travaux sur site est prévu pour 2019.**
- ➔ **La mise en service du nouveau P&R est envisagé pour fin 2021.**

Estimation des coûts

I. Parking en ouvrage	25 000 000 €
II. Voirie et réseaux divers	4 500 000 €
III. Installations techniques	6 500 000 €
IV. Divers et imprévus	1 800 000 €
V. Missions d'études	5 670 000 €
TOTAL général	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.

Projet de loi N° 7244

Gare de Luxembourg.
Aménagement des quais V et VI et
restructuration du plan des voies.



Objet du projet

- Forte croissance de voyageurs** → adaptations majeures au réseau ferré national sont décidées (nouveaux arrêts Howald et Pfaffenthal-Kirchberg; nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg)
- Topologie du réseau en étoile** → toute augmentation de la cadence des trains a un impact direct sur le trafic dans la Gare de Luxembourg
- Gare L saturée actuellement** → nécessité de voies à quais supplémentaires
- Diamétralisation des dessertes entre le Nord et le Sud du pays** → nécessité d'un corridor de voies sans croisement avec d'autres lignes
- Desserte adéquate arrêt Pf-K; intégration nlle ligne L-Bt et mise en service Viaduc Pulvermühle** → augmentation capacité Gare L et adaptation du plan des voies indispensables
- Amélioration de la robustesse de l'horaire** → augmentation de la capacité en Gare L est primordial

Situation actuelle

Gare de Luxembourg:

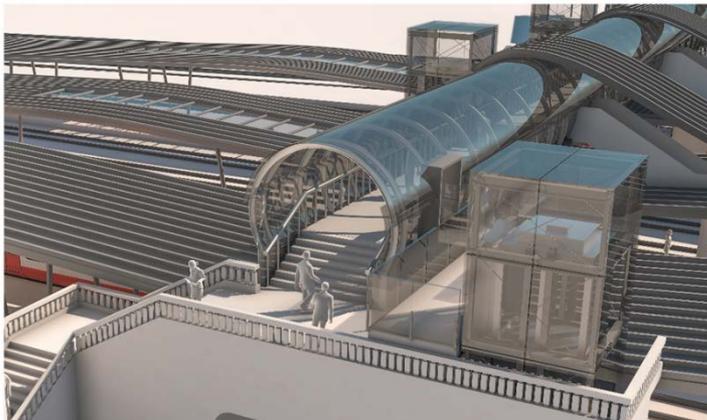
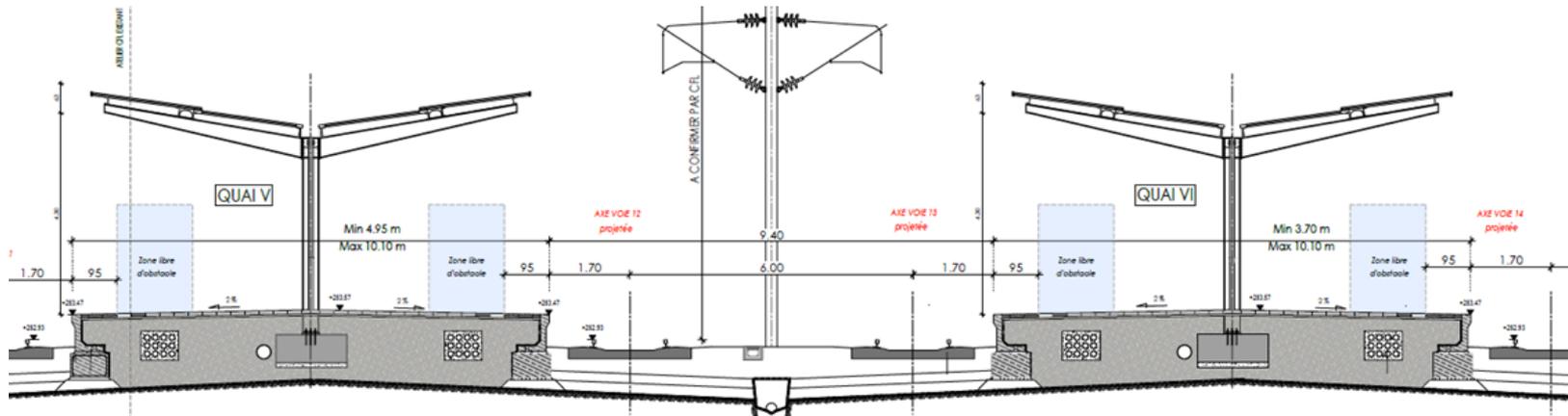
- ➔ Centre du réseau ferré de topologie en étoile
- ➔ Gare internationale du pays
- ➔ Quatre quais à voyageurs avec accès à partir de deux souterrains et depuis la passerelle provisoire
- ➔ Accès aux quais pour personnes à mobilité réduite seulement possible depuis le souterrain sud

Situation projetée

Réaménagement de la Gare Centrale et création d'un pôle d'échange approprié:

- ➔ Construction de deux nouveaux quais à voyageurs – quais V et VI (site anciens Ateliers CFL) avec 4 voies à quai
- ➔ Prolongement du souterrain sud de 46 m (largeur 13 m)
- ➔ Prolongement du souterrain nord de 46 m (largeur 7,5 m)
- ➔ Nouvelle passerelle pour piétons et voyageurs reliant les quartiers de la Gare et de Bonnevoie (longueur 106 m; largeur 3,2 m; accès aux quais II à VI par escaliers et ascenseurs)
- ➔ Renouvellement de plateformes et des voies dans la partie sud
- ➔ Renouvellement de plateformes et des voies dans la partie nord

Situation projetée



Planning projet 1/3

1^{ère} phase:

- ➔ Installation chantier
- ➔ Mise hors service et dépose des voies 10 et 11.
- ➔ Prolongement des souterrains Sud et Nord sous les voies 10 et 11 et construction de la galerie technique.
- ➔ Réalisation du quai V
- ➔ Basculement du chauffage urbain et du réseau moyenne tension.
- ➔ Pose et mise en service des voies 10 et 11
- ➔ Mise en service commerciale de la voie 11 à quai envisagée pour le changement d'horaire fin 2019.

Planning projet 2/3

2^e phase:

- ➔ Finalisation des travaux de construction du quai V.
- ➔ Prolongement des souterrains Sud et Nord sous les voies 12 à 14.
- ➔ Travaux d'aménagement de la plateforme ferroviaire et pose des nouveaux appareils de voies en tête sud de la gare.
- ➔ Construction du quai VI.
- ➔ Mise en service technique du quai VI et des voies 12 (accessible uniquement depuis le sud), 13 et 14 en juillet 2021.

3^e phase:

- ➔ Mise hors service complète de la tête nord entre juillet et septembre 2021.
- ➔ Adaptation de la tête nord et remise en service progressive jusque décembre 2021.
- ➔ Mise en service commerciale complète des quais avec leurs voies pour le changement d'horaire fin 2021.

Planning projet 3/3

4^e phase:

- ➔ Travaux pour le raccordement à la ligne existante Luxembourg-Bettembourg entre janvier et juillet 2022.

5^e phase:

- ➔ Renouvellement des plateformes ferroviaires et des voies conformément au nouveau plan des voies, planifié pour août/septembre 2022.

6^e phase:

- ➔ Travaux de renouvellement de voies en fin de la zone « Escherbiérg », projetés pour 2024.

7^e phase:

- ➔ Travaux de voies dans la zone « centre » et travaux d'adaptation du quai IV extrémité sud, prévus pour 2025.

Estimation des coûts

I. Travaux de génie civil	59 800 000 €
II. Travaux de génie technique	5 900 000 €
III. Travaux de voie	16 500 000 €
IV. Travaux de caténaires	36 700 000 €
V. Travaux de contrôle-commande et de signalisation	32 000 000 €
VI. Travaux de télécommunication	12 000 000 €
VII. Divers et imprévus	8 100 000 €
TOTAL général	171 000 000 €

Les montants indiqués s'entendent hors taxes sur la valeur ajoutée (TVA) et correspondent à la valeur 775,93 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} avril 2017.