



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 06 janvier 2022

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

Ordre du jour :

1. Présentation de l'état d'avancement des travaux de la nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg
2. 7805 Projet de loi portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 7853 Projet de loi portant approbation de l'Accord, fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986

- Désignation d'un Rapporteur
- Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'État
4. 7841 Projet de loi concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières

- Désignation d'un Rapporteur
- Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'État
5. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Marc Spautz, M. Serge Wilmes

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Félicie Weycker, M. Raphaël Zumsteeg, Mme Vénéreé Dos Reis, M. Romain Spaus, M. Alain Disiviscour, Mme Sonja Conzemius, Mme Sylvie

Aust, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics (Département de la mobilité et des transports)

M. Paul Mangen, directeur adjoint de l'Administration des ponts et chaussées
M. Henri Werdel, directeur « gestion infrastructure », M. Tom Braun, des CFL

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. Présentation de l'état d'avancement des travaux de la nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg

Suite à quelques mots d'introduction par Monsieur le Président de la commission parlementaire, il est procédé à une présentation de l'état d'avancement des travaux de la nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg par un représentant du Ministère. Pour le détail de la présentation, il y a lieu de se référer à la présentation PowerPoint, qui a été transmise aux membres de la commission parlementaire par courrier électronique.

Les députés sont informés sur l'adaptation du planning qui a tenu compte de la décision du Groupe CFL d'aller au-delà de la « simple » construction de nouvelles voies, pour combiner les travaux de construction prévus à la mise en place d'un nouveau concept d'exploitation global misant sur des pôles d'échange modernes et un réseau adapté qui ne permet non seulement d'augmenter l'offre adressée aux clients, mais d'améliorer également la qualité des services offerts.

Alors que le nombre de voyageurs est resté inchangé entre 1980 et 2005, une augmentation importante a pu être observée à partir de 2005. L'augmentation de 85% du nombre de voyageurs entre 2003 et 2019 témoigne de l'attractivité de l'offre ferroviaire qui, ensemble avec une évolution particulièrement positive des activités fret, a fini par faire apparaître les limites de capacité du réseau ferré luxembourgeois. Environ 1.000 trains circulent par jour, avec environ 90.000 passagers par jour. Parmi les zones d'étranglement figure entre autres le tronçon entre Luxembourg et Bettembourg, section fréquentée par des trains des lignes 60 (Luxembourg-Esch/Alzette-Rodange) et 90 (Luxembourg-Bettembourg-Thionville) ainsi que par des trains de marchandises.

Si la construction de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg offre des capacités supplémentaires à des activités en pleine croissance, le fait d'en assurer l'exploitation optimale ainsi que l'intégration des nouvelles voies dans le réseau ferré existant est tout aussi important.

Pour relever, entre autres, le défi du manque de capacités et afin de répondre non seulement à la demande existante, mais également à l'évolution future des besoins des clients des activités voyageurs et fret, la nouvelle stratégie d'entreprise du Groupe CFL formulée en 2015 a mené à la définition d'un concept d'exploitation national inédit, dont le projet d'extension de la gare de

Luxembourg ainsi que la construction de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg sont les pièces maîtresses. La nouvelle stratégie et le nouveau concept d'exploitation qui en découle reposent sur des analyses approfondies des horaires et roulements prévus ainsi que sur des simulations de l'exploitation de l'intégralité des lignes, y compris de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg. Outre le besoin de la création de capacités supplémentaires, ces analyses ont démontré la nécessité de travaux d'adaptation au niveau du réseau national dans son intégralité, des travaux dont dépend la qualité de l'exploitation des nouvelles capacités, y compris ceux prévus par la création de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg.

Ces travaux d'extension et d'adaptation, entre autres de la gare de Luxembourg, gare centrale du pays où convergent l'entièreté des lignes principales, permettront de séparer physiquement l'exploitation des différentes lignes de trains à l'intérieur de ces gares. La limitation des croisements entre les trains des différentes lignes lors de leur entrée ou sortie en gare permettra ainsi de réduire « l'effet domino », c'est-à-dire. le report de retards des trains d'une ligne sur les trains d'une autre ligne. Un effet qui se manifeste surtout durant les heures de pointe dans des gares où plusieurs lignes sont simultanément exploitées.

La vision des CFL visant à promouvoir l'attractivité du transport public et plus particulièrement du rail repose sur la combinaison de la création de nouvelles capacités, de l'adaptation du réseau ferré au niveau de ses gares principales du sillon nord-sud (Ettelbruck, Mersch, Luxembourg, Howald, Bettembourg, Rodange) transformées en véritables pôles d'échange, ainsi que de l'augmentation conséquente du nombre de places assises (+46% à l'horizon 2026). Cette vision a été intégralement reprise dans la stratégie « Modu 2.0 » qui vise à promouvoir le report modal en faveur du transport public, dont le rail constitue l'épine dorsale proclamée.

Toutefois, la mise en place de cette nouvelle stratégie, créée en aval et en complément au projet de mise en œuvre initial de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg nécessite la mise en place de projets non prévus, dont l'extension, voire l'adaptation de la gare de Luxembourg.

Pour être capable d'exploiter de manière optimale les deux voies de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg, les travaux au niveau de la gare de Luxembourg devront être complétés avant que le raccord des voies de la nouvelle ligne puisse avoir lieu. À cet effet, des travaux au niveau de la partie sud de la gare devront être poursuivis progressivement jusqu'en 2026. À la fin des travaux, chaque ligne entrant/sortant en/de la gare de Luxembourg disposera d'une voie dédiée permettant ainsi de limiter le report de retards de trains d'une ligne sur les trains d'une autre ligne. Les travaux d'adaptation nécessaires ont été effectués au niveau de la partie nord en 2021. Les travaux d'adaptation nécessaires au niveau de la partie sud de la gare, y inclus les travaux au niveau du triage, seront effectués progressivement à partir de 2022 et jusqu'en 2026.

Dans le contexte du futur raccord des voies de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg à la gare de Luxembourg, la construction d'un quai et de deux voies supplémentaires dans la gare de Howald sera nécessaire pour optimiser les flux des trains en direction ou en provenance de la gare de Luxembourg. Pour limiter les croisements des trains des lignes 90 et 60 avant leur entrée en gare de Luxembourg, ces trains devront déjà être exploités de manière

indépendante au niveau de la gare de Howald, avant même d'entrer en gare de Luxembourg. Le raccord des voies de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg à la gare de Luxembourg via le triage de la gare de Luxembourg est prévu pour fin 2026.

Pour permettre de connecter les nouvelles infrastructures en lien avec la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg à la gare de Bettembourg, les CFL ont décidé d'outiller ce tronçon particulièrement stratégique d'un poste directeur au concept innovateur et des plus modernes. Aligné au projet pilote d'un poste directeur actuellement mis en place sur la ligne du Nord et dépendant des premières expériences avec la nouvelle technologie, ce nouveau type de poste directeur offrira de nombreux avantages, dont celui de la gestion centralisée des éléments en relation avec le système ETCS à partir du poste directeur lui-même. La mise en service du nouveau poste directeur de Bettembourg est prévue pour fin 2026.

Également au niveau des travaux de construction de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg même, des avancements conséquents ont pu être effectués. L'entièreté des travaux préparatoires, comme p.ex. les travaux de débroussaillage, le déplacement d'une ligne haute tension (220 kV) ainsi que des fouilles archéologiques ont été réalisés. En termes de génie civil, quatre des huit ouvrages d'art le long de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg ont été réalisés. Deux des autres ouvrages restants sont en cours de réalisation. Parmi ceux-ci se trouve l'ouvrage d'art 14 qui se dresse actuellement le long de l'autoroute A3 et qui à la fin des travaux figurera parmi les plus grands ponts ferroviaires du type « bow-string » en Europe. Parallèlement les travaux au niveau de la plateforme des voies ont pu avancer sur une grande partie du tracé de la nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg.

La décision stratégique d'intégrer le projet de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg dans le nouveau concept d'exploitation national, qui nécessite la réalisation des travaux d'envergure précités, est principalement à l'origine de l'adaptation du planning de mise en œuvre du projet de la ligne Luxembourg-Bettembourg. Cependant d'autres éléments en dehors du périmètre d'influence des CFL impactent également le planning de mise en œuvre du projet. Parmi ces éléments figure l'acquisition de plus de 300 emprises (dont 2/3 entre les mains de propriétaires privés) qui n'a pu être achevée qu'au mois de juin 2021, retardant ainsi le début des travaux de construction notamment sur un tronçon respectif. À cela s'ajoutent des éléments non prévus dans le planning, p.ex. la construction d'un passage faune dans le cadre de la réalisation des mesures de compensation ou le besoin de revoir intégralement le concept de l'ouvrage d'art 14 suite aux changements du cadre réglementaire relatif à la sécurité sur les autoroutes en cours de projet. Vient s'ajouter à ces faits, la pandémie de la COVID-19 qui, avec la pénurie des matériaux et d'autres conséquences qui en découlent, impacte le projet de construction de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg.

De l'échange de vues subséquent, il y a lieu de retenir ce qui suit :

Pour ce qui est du projet concernant la gare périphérique et routière à Howald, Monsieur le député Marc Lies (CSV) souhaite recevoir plus de précisions. Il est précisé que l'on est encore en discussion avec un propriétaire pour l'acquisition d'une parcelle, mais Monsieur le Ministre se montre optimiste. Pour ce qui est

du quai de bus, les travaux sont en cours. Un courriel avec plus d'informations parviendra à Monsieur le député Lies dans les meilleurs délais.

Monsieur le député Max Hahn (DP) souhaite savoir si un inventaire a déjà été établi pour déterminer où il serait possible de construire une piste cyclable parallèle à la voie ferroviaire. Il est confirmé que des projets sont élaborés pour les tronçons où cela est possible. Or, cela n'est pas faisable à de nombreux endroits, car la voie ferroviaire occupe un grand espace. Il est également renvoyé au plan de Mobilité 2035 qui est en train d'être finalisé.

Monsieur le député Carlo Back (déi gréng), président de la commission, souhaite encore relever que dans le rapport annuel de la CFL il manque des indications précises concernant la consommation d'électricité, et notamment les répercussions de l'extension de la voie ferroviaire sur ladite consommation. Des précisions parviendront à Monsieur le Président dans les meilleurs délais. Dans ce contexte, la commission est encore informée qu'une locomotive hydrostatique sera achetée prochainement par la CFL.

2. 7805 Projet de loi portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées

Suite à une brève présentation du projet de rapport, ce dernier est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

La commission propose à la Conférence des Présidents comme temps de parole, le modèle de base.

3. 7853 Projet de loi portant approbation de l'Accord, fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986

À titre liminaire, Madame la députée Chantal Gary (déi gréng) est désignée rapportrice du projet de loi.

Il est procédé à une présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à l'exposé des motifs du document parlementaire 7853⁰⁰.

Le projet de loi vise à approuver l'Accord, fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986.

À la lumière des discussions complexes au sein du Groupe de coordination Maastricht et en vue de faciliter un accord sur un nouveau texte, une approche progressive de la modification de l'Accord de Maastricht a été choisie. D'un côté, les modifications visent à refléter et à mettre en œuvre les dispositions des décisions CN n°128 et n°129 et de la déclaration des 4 États. D'un autre côté, des modifications ont été proposées pour actualiser et restructurer des dispositions devenues obsolètes (en particulier dans l'annexe financière) et

des propositions ont été faites pour deux nouvelles dispositions (sur la création d'entreprises - article 2, et sur l'assistance en cas d'urgence - article 10) :

En effet, pour ce qui est de l'article 2, l'obligation des 4 États de fournir des installations à l'Organisation a été supprimée du corps de l'Accord de Maastricht, mais existe toujours à l'annexe II, qui peut être modifiée dans une procédure simplifiée. La suppression de ce texte du corps de l'Accord facilitera la mise à jour de la liste à l'annexe II des installations et services nationaux à mettre à la disposition du Centre de Maastricht, car certaines des installations et équipements répertoriés sont obsolètes, n'existent plus ou devraient être mis à disposition du Centre de Maastricht d'une manière différente.

Une base juridique permettant aux 4 États de créer une entreprise pour le Centre de Maastricht a été insérée. La création d'une telle entreprise, qui pourrait également être utilisée dans le cadre d'autres services liés à l'ATM (Air Traffic Management) fournis par le Centre de Maastricht, sera soumise à une décision de la Commission permanente d'Eurocontrol.

L'article 3 a été amendé et une référence aux mesures opérationnelles et techniques déterminées par l'Organisation a été supprimée. Dorénavant, les mesures opérationnelles et techniques seront plutôt déterminées par le directeur du Centre de Maastricht (cf. infra, Article 4). L'obligation générale de l'Organisation de mettre en place, par l'intermédiaire de l'Agence, les moyens nécessaires pour s'acquitter de ses obligations en matière de contrôle aérien en vertu de l'Accord de Maastricht est maintenue, car le Centre de Maastricht restera une partie intégrante de l'Organisation.

Concernant l'article 4, pour ce qui est de l'article 4.1 de l'Accord de Maastricht modifié, celui-ci prévoit que le directeur du Centre de Maastricht établira les mesures nécessaires pour gérer le centre de Maastricht. La référence au « comité de gestion », agissant sur proposition du directeur général, comme prévu précédemment à l'article 4.1, a été supprimée car le comité de gestion est devenu largement obsolète en raison de la mise en œuvre rapide de la convention révisée pour les objectifs de l'Accord de Maastricht.

L'article 4.2 de l'Accord de Maastricht modifié attribuera des pouvoirs de gestion au directeur du Centre de Maastricht. La version actuelle de l'Accord de Maastricht confère ces pouvoirs au directeur général conformément à l'article 3 du statut de l'Agence (pour les modifications requises du statut de l'Agence, voir sous « 5. Mesures complémentaires »). La responsabilité ultime du fonctionnement du Centre de Maastricht passera du directeur général au directeur du Centre de Maastricht. Rendre le directeur du Centre de Maastricht pleinement responsable de la réalisation des objectifs du Centre renforcera le lien entre les 4 États et la gestion du centre de contrôle de la zone supérieure de Maastricht. Il complétera également la nouvelle structure institutionnelle de Maastricht (introduction d'un « organe décisionnel de Maastricht ») qui donne aux 4 États plus de contrôle sur le centre de contrôle de la zone supérieure de Maastricht géré en leur nom par l'Organisation.

Actuellement, des conditions d'emploi distinctes existent pour tout le personnel du Centre de Maastricht : les Conditions Générales d'Emploi (General Conditions of Employment « GCE »). Les GCE ont un impact direct sur les finances et le budget. L'autorité de gestion accordée au directeur du Centre de Maastricht dans l'Accord de Maastricht modifié comprend donc également le

pouvoir de négocier les futures conditions d'emploi du personnel du Centre de Maastricht avec les partenaires sociaux.

L'article 4.3 donne en outre mandat au directeur du Centre de Maastricht d'organiser les services de support requis pour le Centre de Maastricht. Ces services peuvent être obtenus auprès d'autres unités de l'Agence ou auprès de tiers (« sous-traitance »).

Dans le cas où des services d'appui sont identifiés qui pourraient être externalisés ou sous-traités, et pour assurer la transparence de l'impact sur les coûts pour toutes les parties concernées, une analyse de rentabilité ainsi qu'une analyse coûts-avantages doivent être menées avec une analyse de l'impact sur le budget de l'Agence. Un tel projet doit être notifié aux États membres avant qu'une décision ne soit prise pour obtenir ces services auprès de tiers ou par d'autres moyens. En outre, une période de résiliation de 12 mois, qui peut être prolongée, s'applique si le directeur du Centre de Maastricht décide de ne plus recourir aux services de soutien de l'Agence, afin de permettre à l'Agence de procéder aux ajustements nécessaires et ainsi limiter tout impact sur le budget hors du Centre de Maastricht de l'organisation.

L'article 4.4 précise que les 4 États seront responsables des conséquences sur la partie I du budget de l'Agence pour les décisions prises par le directeur du Centre de Maastricht. En cas de décision de la direction du Centre de Maastricht concernant les services d'assistance, cette responsabilité est limitée à la durée de la période de résiliation. Ceci afin de tenir compte de l'intérêt du Centre de Maastricht et des 4 États à apporter des changements qui augmentent l'efficacité de la gestion des ressources au Centre de Maastricht et de l'intérêt des autres États d'Eurocontrol à ne pas voir leur part de coût augmenter du fait de telles mesures.

L'article 5 prévoit que l'organe décisionnel composé des 4 États est établi pour prendre des décisions concernant les questions énumérées dans le nouvel article 6.1 (i) à (vii). Les décisions seront prises à l'unanimité et seront contraignantes pour les 4 États. Son fonctionnement, y compris les règles régissant l'élection d'un président et d'un vice-président, doit être précisé dans le règlement intérieur.

Le nouvel article 6 confère un pouvoir de décision aux 4 États, par l'intermédiaire du nouvel organe décisionnel de Maastricht (ci-après dénommé « MDMB » Maastricht Decision-Making Body), pour toutes les mesures de nature opérationnelle, technique, financière ou budgétaire, sans préjudice du pouvoir de décision résiduel du CN. En effet, la Convention Eurocontrol limite la possibilité de confier aux 4 États des pouvoirs de décision aux matières mentionnées à l'article 6.1 (b), à savoir le programme de travail annuel, les programmes d'investissement et de travail sur plusieurs années, le budget, le rapport d'activité, les directives données à l'Agence concernant les tâches à accomplir, les mesures nécessaires dans l'exercice des pouvoirs de contrôle et la décharge sur le budget.

La portée des pouvoirs de décision du MDMB est donc fondée sur l'article 6.1 (b) de la Convention amendée et les points (a) à (f) de l'article 6, point iv), reflètent les tâches actuelles du groupe de coordination de Maastricht (« MCG »).

L'article 6.3 précise que les 4 États seront responsables des conséquences sur la partie I du budget de l'Agence pour les décisions prises par l'organe de décision de Maastricht.

Pour ce qui est de l'article 7, un nouveau paragraphe 2 est inséré à l'article 7 dans l'Accord de Maastricht disposant que la propriété des bâtiments, des équipements et des installations du centre de Maastricht peut être transférée à une entreprise, créée conformément au nouvel article 2.2 de l'Accord de Maastricht modifié.

Les amendements à l'article 8.1 résultent de l'application des Normes internationales d'information financière (IFRS) aux comptes budgétaires depuis 2012. L'article 8.1 confirme qu'à l'exception des coûts de retraite pour le personnel du Centre de Maastricht relatifs aux années antérieures à 2005, tous les coûts du Centre de Maastricht seront à la charge des 4 États, au lieu des seuls frais de fonctionnement comme actuellement dans l'Accord de Maastricht.

Alors que l'article 8.1 concernait les coûts liés au bénéfice du Centre de Maastricht, l'article 8.2, quant à lui, confirme que les coûts des activités réalisées et de l'expertise fournie par le Centre de Maastricht au profit de l'Organisation seront supportés par le budget de l'Agence et non par la partie III (Centre de Maastricht).

Pour ce qui est de l'article 10, la référence à l'accord de co-implantation de 1977 avec l'Allemagne a été supprimée car cet accord est devenu obsolète par l'accord OAT conclu avec le Ministère fédéral allemand de la Défense en mars 2016. Une disposition prévoyant la possibilité de fournir une assistance dans les cas de perturbations de la fourniture des services de la circulation aérienne a été ajoutée.

Cette assistance peut aller jusqu'à la fourniture de services de la circulation aérienne par le Centre de Maastricht en dehors de la zone de responsabilité du Centre de Maastricht telle que prévue à l'annexe I de l'Accord de Maastricht ou la fourniture de services de la circulation aérienne par les 4 États dans la zone de responsabilité du Centre de Maastricht. Toutefois, la fourniture de ces services est soumise à un échange de lettres préalable entre la direction générale et l'État ou les États concernés et exige que les services soient fournis conformément aux plans d'urgence approuvés les 4 États.

L'article 11.3 met pleinement en œuvre l'article 4.1 (b) de la décision CN n° 129, mais le libellé exact de la décision CN n'est pas utilisé pour des raisons de terminologie juridique. L'article 4.1 (b) traite les aspects de la responsabilité financière.

Du fait de la suppression de l'article 2.2 de l'Accord de Maastricht et de l'insertion d'un nouvel article 10, les références aux articles 11.1 et 11.2 ont été adaptées en conséquence.

La modification de l'article 12 clarifie la hiérarchie entre le corps du texte de l'Accord de Maastricht (modifié) et ses annexes et reflète la possibilité de modifier les annexes par échange de lettres entre les parties contractantes nationales et le directeur général de l'Agence au lieu d'une décision CN unanime. La nouvelle annexe IV concernant l'approche échelonnée de la répartition des coûts de la compensation fiscale et des avantages accessoires ne peut cependant pas être modifiée par échange de lettres et nécessite toujours une décision unanime du CN.

La disposition de l'article 14.3 faisant référence à une période de transition a été supprimée car elle est obsolète.

La commission procède à l'examen de l'article unique :

Article unique

L'article sous examen prévoit qu'est approuvé l'Accord, fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986.

L'article unique n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni d'observation de la part de la commission parlementaire quant au fond.

Quant à l'examen de l'acte à approuver, le Conseil d'État note qu'en raison d'une dévolution de pouvoirs souverains, la loi d'approbation en projet doit obtenir, au minimum, une majorité qualifiée de deux tiers des membres de la Chambre des Députés.

La commission parlementaire en prend note.

Monsieur le Président souhaite encore recevoir des chiffres précis concernant le budget MUAC. Le représentant du Ministère informe que ces informations lui seront transmises ultérieurement.

¹

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer dans les meilleurs délais.

4. 7841 Projet de loi concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières

À titre liminaire, Madame la députée Chantal Gary (déli gréng) est désignée rapportrice du projet de loi.

Il est procédé à une présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à l'exposé des motifs du document parlementaire 7841⁰⁰.

Le projet de loi n°7841 vise à transposer la directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières, telle que modifiée par la directive (UE)

¹ Par courriel du 7 janvier 2022, les informations suivantes ont été transmises à la commission parlementaire : « an **overview on the 2022 EUROCONTROL budget** and also on MUAC budget.

- total EUROCONTROL budget **952,897,000 €**.
- MUAC budget is **273,320,000 €** of which 257,595,000 € for operating expenditure and 15,725,000 € for capital expenditure (investments)
- Contributions: MUAC total contributions are **189,888,000 €**.
- The contributions for **Luxembourg** are as follows
 - **866,880 €** for the General Budget (Part I), Network Manager (Part IX), pensions & PBO (Part X)
 - **1,827,453 €** for MUAC (Part III). »

2019/1936 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019. La directive initiale ayant été transposée par la loi du 27 avril 2012 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières, le présent projet de loi propose en conséquence d'abroger et de remplacer cette dernière.

La directive 2019/1936 vise à améliorer le niveau de sécurité routière sur l'ensemble du réseau transeuropéen de transport (« réseau RTE-T »), le réseau des autoroutes et des routes principales dans l'ensemble de l'Union européenne afin d'atteindre les objectifs pour les horizons 2030 et 2050. Elle prescrit, à l'instar de la directive initiale (DIR 2008/96/CE), l'instauration et la mise en œuvre des procédures relatives aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructures (conception, construction), ainsi qu'aux inspections de sécurité routière et aux évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier en exploitation par les États membres.

En vue d'obtenir les résultats précités en matière de sécurité routière, le champ d'application a été élargi. La nouvelle directive s'applique désormais aussi bien aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, aux autoroutes et aux routes principales et ceci indépendamment du fait qu'elles soient déjà en exploitation, en construction ou encore au stade de la conception. Par ailleurs, la nouvelle directive s'applique également aux routes et aux projets d'infrastructure routière, non compris parmi les tronçons de routes précités, qui sont situés en dehors des zones urbaines, qui ne desservent pas les propriétés riveraines et qui sont menés à bien grâce à un financement de l'UE, à l'exception des routes qui ne sont pas ouvertes à la circulation générale des véhicules à moteur, comme les pistes cyclables, ou des routes qui ne sont pas conçues pour la circulation générale, comme les routes d'accès à des sites industriels, agricoles ou forestiers.

En revanche, la directive ne s'applique pas aux tunnels routiers couverts par la directive 2004/54/CE et transposée en droit interne par la loi du 21 novembre 2007 concernant la sécurité dans certains tunnels routiers.

La modification de la directive 2008/96/CE apporte également des innovations notamment en ce qui concerne les procédures d'évaluation de la sécurité sur l'ensemble du réseau routier, les inspections périodiques et le suivi des procédures. L'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier passe d'une évaluation purement statistique à une évaluation combinant les volets proactif et statistique en vue d'une classification des routes en niveaux de sécurité. Des inspections de sécurité périodiques sont réalisées pour maintenir des niveaux de sécurité adéquats de l'infrastructure routière.

La directive innove encore dans la mesure où un suivi des procédures pour les routes en exploitation est instauré. Il s'agit de garantir qu'une suite sera donnée aux résultats de l'évaluation de la sécurité sur l'ensemble du réseau routier. Les résultats des évaluations sont suivis soit d'inspections de sécurité routières ciblées, soit de mesures correctives directes pour renforcer la sécurité des tronçons routiers concernés.

La directive innove encore en ce sens que les besoins des usagers de la route vulnérables sont pris en compte dans les procédures de gestion de la sécurité des infrastructures routières (GSIR) afin d'améliorer leur sécurité sur la route. Par ailleurs, une attention particulière est accordée au marquage routier et à la signalisation routière afin d'augmenter la lisibilité et la détectabilité pour les usagers de la route et les systèmes d'aide à la conduite.

Dans ce contexte, il convient de relever que la directive impose également aux États membres de s'efforcer à mettre en place un système national pour les déclarations volontaires en vue de permettre aux usagers de la route de déclarer des événements ainsi que toute autre information perçus comme représentant un danger réel ou potentiel pour la sécurité des infrastructures routières. Ce système sera accessible en ligne à tous les usagers de la route ce qui facilitera la collecte des renseignements transmis.

Afin d'assurer la lisibilité et la bonne compréhension du texte, les auteurs entendent abroger la loi du 27 avril 2012 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières et la remplacer par le présent projet de loi.

La commission parlementaire procède à l'examen des articles.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} concerne l'objet et le champ d'application du projet de loi.

Le Conseil d'État, dans son avis du 26 octobre 2021, propose de faire abstraction du paragraphe 4. En effet, le paragraphe 4 impose au ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions de notifier à la Commission européenne au plus tard le 17 décembre 2021 la liste des autoroutes et routes principales situées sur le territoire du Grand-Duché. En ce qui concerne les dispositions qui ne concernent que les relations entre les États membres et la Commission européenne, celles-ci ne sont en principe pas à transposer d'après la Haute Corporation.

La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'État et de biffer le paragraphe 4. Le paragraphe subséquent est par conséquent renuméroté.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note que les références aux dispositions figurant dans le dispositif et, le cas échéant, dans ses annexes se font en principe sans rappeler qu'il s'agit du « présent » acte, à l'exception des cas où l'emploi du terme « présent » peut s'avérer nécessaire dès lors que son omission peut être de nature à introduire un doute au sujet de l'acte visé, et plus particulièrement lorsque plusieurs actes sont visés à un même endroit.

Article 2

L'article 2 a trait aux définitions.

Le Conseil d'État, dans son avis du 26 octobre 2021, note dans ses observations d'ordre légistique, qu'à la phrase liminaire, il faut écrire : « Pour l'application de la présente loi, on entend par : » au lieu de « Aux fins de la présente loi, on entend par ».

La commission décide de faire droit à la remarque de la Haute Corporation et de reprendre la suggestion de texte.

Quant au fond, la Haute Corporation constate que le point 3^o reproduit le texte de la directive et définit la « route principale » comme « une route située en dehors des agglomérations qui relie les principales villes ou régions, ou les deux ». Or, l'article 1^{er}, alinéa 3, de la loi communale modifiée du 13 décembre 1998, n'attribue la qualification de « ville » qu'aux communes de Luxembourg,

Diekirch, Differdange, Dudelange, Echternach, Esch-sur-Alzette, Ettelbruck, Grevenmacher, Remich, Rumelange, Vianden et Wiltz. De plus, la Haute Corporation note que la notion de « région » n'a pas de définition unique, celle-ci se trouvant définie au cas par cas par les lois employant cette notion.

Cependant, et étant donné que la disposition en projet indique que les routes visées sont précisées par voie de règlement grand-ducal, le Conseil d'État peut s'accommoder au niveau de la sécurité juridique de la reprise littérale de la définition de « route principale ».

La commission parlementaire en prend note.

Le Conseil d'État note encore au niveau légistique qu'il est recommandé de supprimer les termes « , ou les deux, » au point 3°.

La commission parlementaire décide de reprendre la suggestion du Conseil d'État et de supprimer les termes « , ou les deux ».

Article 3

L'article 3 a trait à l'évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure.

Le Conseil d'État, dans son avis du 26 octobre 2021, constate que le projet de loi impose au ministre ayant les Transports publics dans ses attributions et non plus à l'Administration des ponts et chaussées d'effectuer l'évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure. Or, au vu du commentaire de l'article, cette évaluation est effectuée en pratique par l'Administration des ponts et chaussées. Le Conseil d'État renvoie à cet égard à ses considérations générales et suggère de remplacer la désignation du ministre par celle de l'Administration des ponts et chaussées.

La commission partage le point de vue de la Haute Corporation et décide de remplacer la désignation du ministre par celle de l'Administration des ponts et chaussées.

Le Conseil d'État note encore dans ses observations d'ordre légistique, qu'au paragraphe 3, deuxième phrase, il y a lieu de remplacer la barre oblique entre les termes « coûts » et « avantages » par un trait d'union. Cette observation vaut également pour les annexes.

La commission décide de faire droit à la remarque du Conseil d'État.

Article 4

L'article 4 a trait aux audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure.

Le Conseil d'État, dans son avis du 26 octobre 2021, se demande, sans préjudice de ses considérations générales relatives à la désignation de l'Administration des ponts et chaussées au lieu du ministre quand celle-ci intervient en pratique, s'il est effectivement entendu par le projet de loi de désigner le ministre.

La commission parlementaire partage le point de vue de la Haute Corporation et décide de reprendre la suggestion de texte du Conseil d'État, tout en

remplaçant la désignation du ministre par celle de l'Administration des ponts et chaussées.

La teneur suivante est par conséquent conférée aux paragraphes 1^{er} et 2 :

« (1) Le ministre effectue ou fait effectuer des audits de sécurité routière pour tous les projets d'infrastructure.

(2) Le ministre s'efforce de respecter ou de faire respecter lors de la réalisation d'audits de sécurité routière, les critères fixés à l'annexe II. »

Quant au paragraphe 7, le Conseil d'État relève qu'il est juridiquement contestable de recopier dans des textes nationaux des dispositions figurant dans des directives qui se limitent à conférer des compétences ou à imposer des obligations aux seules autorités de l'Union européenne. Le paragraphe est par conséquent à supprimer, selon la Haute Corporation.

La commission décide de suivre le Conseil d'État et de supprimer le paragraphe 7.

Article 5

L'article 5 a trait à l'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier.

Le Conseil d'État, dans son avis du 26 octobre 2021, renvoie à cet égard à ses considérations générales et suggère de remplacer la désignation du ministre par celle de l'Administration des ponts et chaussées, qui au vu du commentaire de l'article est en pratique en charge de cette évaluation.

La commission décide de suivre la Haute Corporation et de remplacer la désignation du ministre par celle de l'Administration des ponts et chaussées.

Par ailleurs, la Haute Corporation demande la suppression du paragraphe 5, celui-ci ne contenant des dispositions qu'à l'égard de la Commission européenne et qui de ce fait ne trouvent pas leur place dans un texte national.

La commission décide de suivre le Conseil d'État également sur ce point et de procéder ainsi à la suppression du paragraphe 5.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note que la subdivision de l'article se fait en alinéas, ou en paragraphes. Les paragraphes se distinguent par un chiffre arabe, placé entre parenthèses : (1), (2), ... Les subdivisions complémentaires en points, caractérisés par un numéro suivi d'un exposant « ° » 1°, 2°, 3°, ..., sont utilisées pour caractériser des énumérations. Cette observation vaut également pour l'article 13, paragraphes 1^{er} et 6.

Au paragraphe 2, lettre a), le terme « et » est à omettre selon le Conseil d'État à l'avant-dernier élément comme étant superfétatoire. Par ailleurs, il constate qu'il n'est pas indiqué de mettre des termes ou des références entre parenthèses dans le dispositif.

La commission décide de reprendre toutes les suggestions d'ordre légistique.

Article 6

L'article 6 a trait aux inspections de sécurité routière périodiques.

Le Conseil d'État, dans son avis du 26 octobre 2021, renvoie à ses considérations générales relatives à la désignation de l'Administration des ponts et chaussées au lieu du ministre et suggère d'écrire au paragraphe 1^{er} :

« Le réseau routier fait l'objet, par l'Administration des ponts et chaussées, d'inspections de sécurité routière périodiques avec une fréquence suffisante pour maintenir des niveaux de sécurité adéquats pour l'infrastructure ».

La commission décide de reprendre la suggestion de texte du Conseil d'État.

En outre, la Haute Corporation note que le paragraphe 3 prévoit que « [s]ans préjudice des lignes directrices adoptées en vertu de l'article 12, le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions adopte des lignes directrices relatives aux mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie. Il met également en place un programme d'inspection adapté pour veiller à la bonne application de ces lignes directrices. » L'article 6, alinéa 4, de la loi précitée du 27 avril 2012 prévoit que ces lignes directrices ainsi que le programme sont à adopter par voie de règlement grand-ducal.

Selon le libellé de l'article proposé, cette compétence serait désormais transférée au ministre. Or, au vu de l'article 12 de la loi en projet, tout comme de l'article 8 de la loi précitée du 27 avril 2012, le Conseil d'État considère que ces lignes directrices revêtent un caractère normatif. En vertu de l'article 36 de la Constitution, le Grand-Duc prend les règlements et arrêtés nécessaires pour l'exécution des lois, de sorte que la loi ne peut pas confier l'exécution de ses dispositions directement à un ministre.

Le Conseil d'État s'oppose dès lors formellement à la teneur du paragraphe 3 sous revue et exige de s'en tenir à la formulation de l'article 4, alinéa 4, de la loi précitée du 27 avril 2012, qui dispose que « [l]es lignes directrices qui fixent les mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie sont reprises dans un règlement grand-ducal qui prévoit également un programme d'inspection destiné à assurer leur bonne application. »

La commission décide de reprendre la suggestion de texte du Conseil d'État.

Article 7

L'article 7 a trait au suivi des procédures pour les routes en exploitation.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État constate qu'au paragraphe 5, il y a lieu d'employer une formulation passive et d'écrire comme suit : « Un plan d'action prioritaire fondé sur les risques est établi et mis à jour régulièrement afin de suivre la mise en œuvre des actions correctives identifiées ».

Par ailleurs, le terme « régulièrement » étant vague, il y a lieu de définir plus précisément la fréquence de mise à jour.

La commission parlementaire décide de reprendre la formulation de texte du Conseil d'État.

Par ailleurs, afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État de définir plus précisément la fréquence de mise à jour, la commission décide de remplacer le terme « régulièrement » par « 5 ans ».

Dans son avis complémentaire du 8 mars 2022, le Conseil d'État constate que l'amendement sous examen porte sur l'article 7, paragraphe 6, et précise la fréquence de mise à jour du plan prioritaire, conformément aux suggestions faites par le Conseil d'État, ce qui n'appelle pas d'observation.

La commission en prend note.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note encore dans son avis complémentaire du 8 mars 2022 que les nombres s'écrivent en toutes lettres. Ainsi, il y a lieu d'écrire « cinq ans » et « trois ans ».

La commission fait droit à la remarque du Conseil d'État.

Article 8

L'article 8 a trait à la protection des usagers de la route vulnérables.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

La commission en prend note.

Article 9

L'article 9 a trait au marquage routier et à la signalisation routière.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

La commission en prend note.

Article 10

L'article 10 a trait aux déclarations volontaires.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

La commission en prend note.

Article 11

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler quant au fond.

La commission en prend note.

Quant à la forme du paragraphe 1^{er}, première phrase, le Conseil d'État signale que les administrations prennent une majuscule au premier substantif uniquement. Partant, il y a lieu d'écrire « Police grand-ducale ».

La commission décide de suivre la Conseil d'État et d'écrire « Police grand-ducale ».

Quant à la forme du paragraphe 2, première phrase, le Conseil d'État estime que le terme « ministre » prend une minuscule. Cette observation vaut également pour l'article 13, paragraphes 3, alinéa 1^{er}.

La commission décide de suivre la Conseil d'État et d'écrire le terme « ministre » avec une minuscule.

Article 12

L'article 12 a trait aux lignes directrices.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État rappelle qu'en vertu de l'article 36 de la Constitution, le Grand-Duc prend les règlements et arrêtés nécessaires pour l'exécution des lois, de sorte que la loi ne peut pas confier l'exécution de ses dispositions directement à un ministre. Par conséquent, le Conseil d'État demande, sous peine d'opposition formelle, que la disposition sous revue soit reformulée pour se référer exclusivement à un règlement grand-ducal, en écrivant, par exemple :

« (1) Des lignes directrices destinées à guider les organes compétents dans l'application de la présente loi sont fixées par voie de règlement grand-ducal. »

La commission décide de reprendre telle quelle la suggestion de texte du Conseil d'État.

Au paragraphe 2, le Conseil d'État renvoie à ses observations faites à l'endroit de l'article 1^{er}, paragraphe 4, quant aux relations entre les États membres et la Commission européenne.

Afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État, la commission décide de supprimer le paragraphe 2.

Article 13

L'article 13 a trait à la désignation et formation des auditeurs.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État constate que le paragraphe 1^{er}, en ce qu'il exige des candidats à la formation d'auditeur une formation « appropriée », n'est pas suffisamment précis. La loi ne fournit aucune précision par rapport à ce qu'il faut entendre par formation « appropriée ». La matière couverte en l'occurrence constitue une matière réservée à la loi en ce qu'elle touche à la restriction à la liberté du commerce et de l'industrie. Le Conseil d'État s'oppose dès lors formellement à la teneur du paragraphe 1^{er} sous avis. Il suggère de s'en tenir au libellé tel que figurant dans la loi précitée du 27 avril 2012.

En vue de tenir compte de la remarque du Conseil d'État et de lui permettre de pouvoir lever son opposition formelle, la commission parlementaire propose de biffer la phrase « posséder une expérience ou une formation appropriée dans les domaines de la conception des routes, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents. » et de la remplacer par « justifier d'une

expérience professionnelle d'au moins 3 ans dans le domaine de la conception routière, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents. », reprenant ainsi le libellé tel que figurant dans la loi précitée du 27 avril 2012, comme suggéré par le Conseil d'État.

La commission décide par conséquent de modifier l'article 13, paragraphe 1^{er}, point 2° du projet de loi comme suit :

« **Art. 13.**

~~b) 2° posséder une expérience ou une formation appropriée dans les domaines de la conception des routes, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents. justifier d'une expérience professionnelle d'au moins 3 ans dans le domaine de la conception routière, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents. »~~

Article 14 - suppression

L'article 14 a trait à l'établissement de rapports.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État renvoie à ses observations faites à l'endroit de l'article 1^{er}, paragraphe 4, quant aux relations entre les États membres et la Commission européenne.

Afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État, la commission décide de supprimer l'article dans son intégralité.

Article 15 déposé – nouvel article 14

L'article 15 du projet de loi déposé a trait à la disposition abrogatoire.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État n'a pas formulé de remarque quant au fond. Quant à la forme, il estime qu'il y a lieu de laisser une espace entre la forme abrégée « Art. » et le numéro d'article.

La commission y fait droit.

Article 16 déposé – suppression

L'article 16 du projet de loi déposé a trait à l'entrée en vigueur.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État note qu'il ne voit pas l'utilité de déroger aux règles de droit commun en matière de publication prévues à l'article 4 de la loi du 23 décembre 2016 concernant le Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg. Partant, l'article sous avis est à supprimer.

La commission décide par conséquent de supprimer l'article en cause.

Il est retenu qu'une lettre d'amendement est à préparer dans les meilleurs délais.

5. Divers

Puisqu'on part de l'hypothèse qu'il s'agit de la dernière réunion de commission sous la présidence actuelle, M. Marc Spautz (CSV) aimerait profiter de l'occasion afin de remercier M. Carlo Back (déi gréng) pour son excellent travail. Toute la commission parlementaire s'y rallie pleinement.

Procès-verbal approuvé et certifié exact

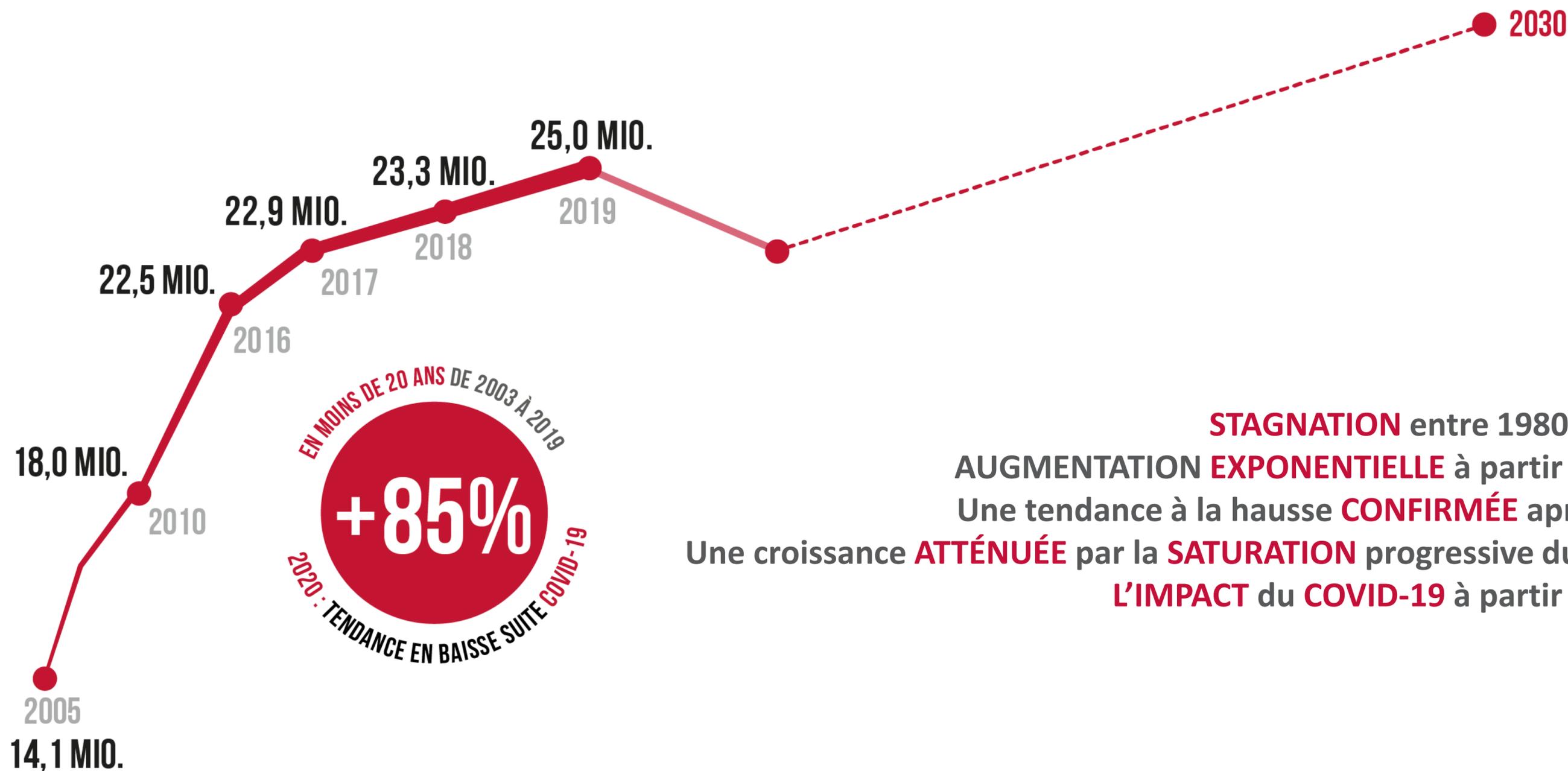


Nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg –Bettembourg

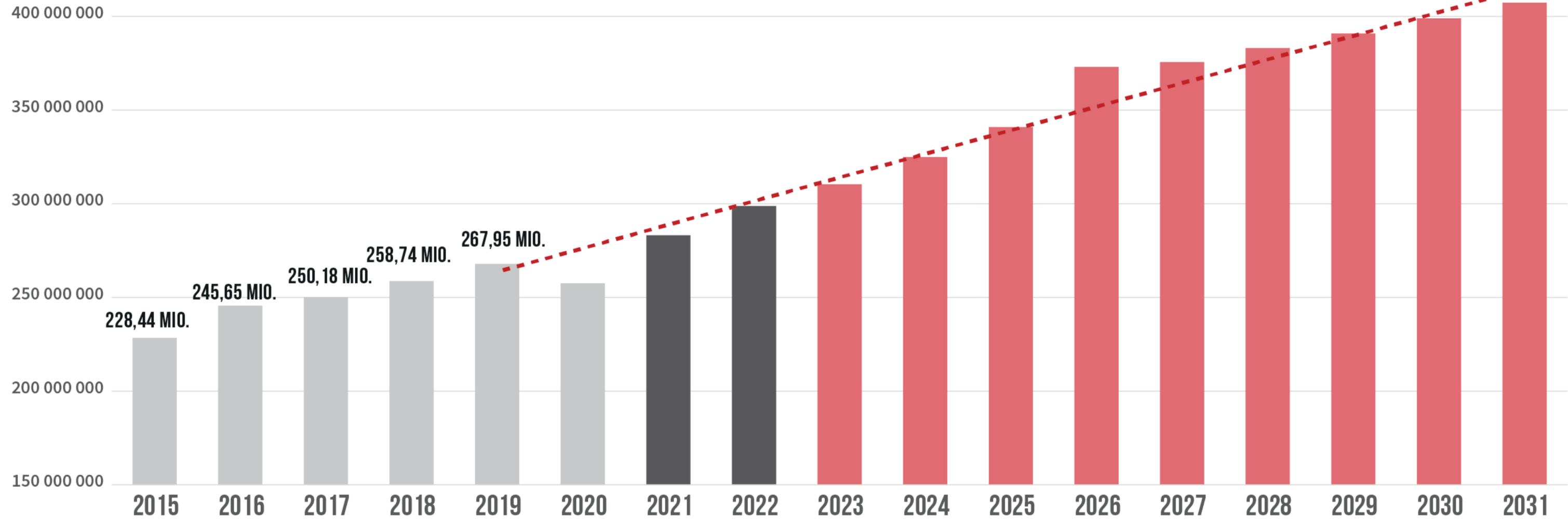
État d'avancement des travaux

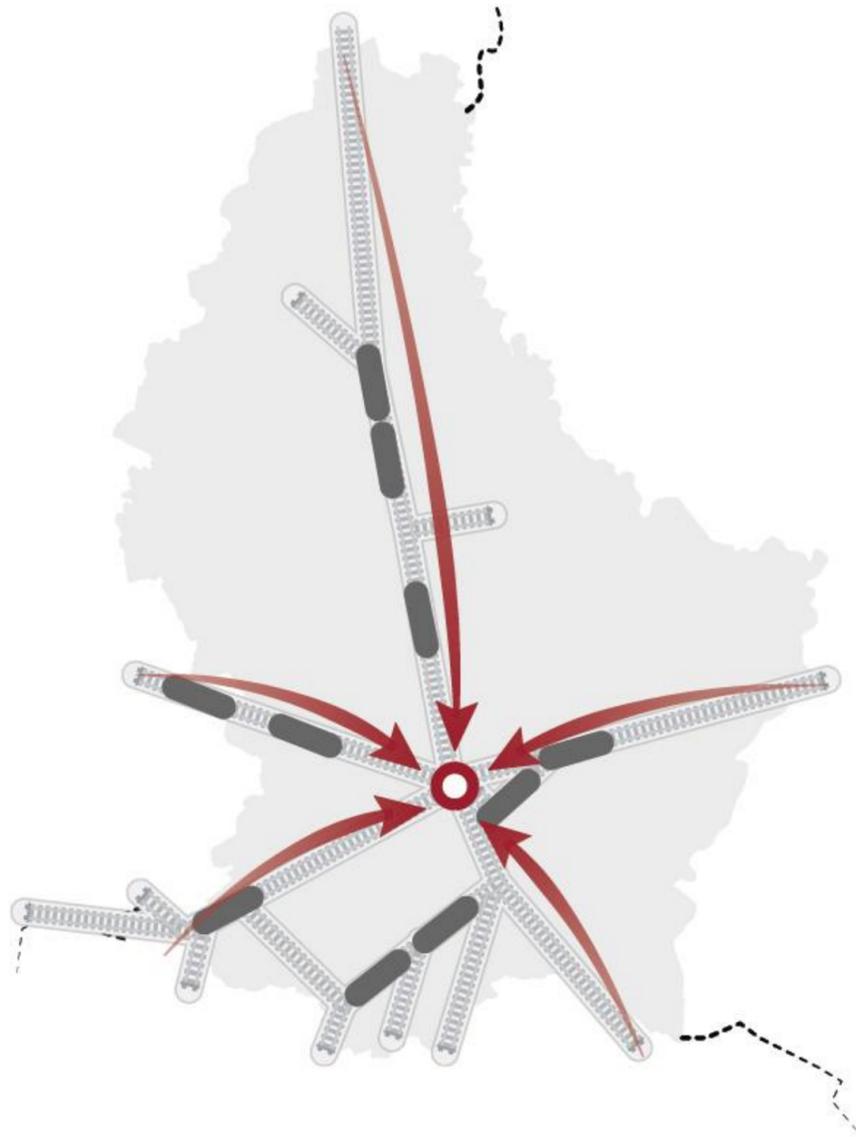
Réunion
Commission de la Mobilité et des Travaux publics
du 06.01.2022





STAGNATION entre 1980 et 2005
AUGMENTATION EXPONENTIELLE à partir de 2005
 Une tendance à la hausse **CONFIRMÉE** après 2014
 Une croissance **ATTÉNUÉE** par la **SATURATION** progressive du réseau
L'IMPACT du **COVID-19** à partir de 2020





Un réseau mixte répondant à une demande croissante au niveau du transport de voyageurs et du fret.

Un réseau organisé en **forme d'étoile** avec concentration du trafic en Gare de Luxembourg.

Un réseau fortement marqué par un trafic **transfrontalier** intense.

1.000 trains par jour.

90.000 voyageurs par jour.

DÉFIS

CROISSANCE de la demande

MANQUE de capacités

ÉVOLUTION des besoins clients

ÉTUDE approfondie

ANALYSE des horaires et roulements

SIMULATION de l'exploitation des lignes, y compris de la nouvelle ligne Luxembourg – Bettembourg (prévue par la loi de financement de 2014)

RÉSULTATS RETENUS

Besoin d'un **CONCEPT** d'exploitation national, dont le projet d'extension et d'adaptation de la Gare de Luxembourg ainsi que celui de la nouvelle ligne Luxembourg – Bettembourg sont les pièces maîtresses

STRATEGIE MODU 2.0 – ATTRACTIVITÉ DU TRANSPORT PUBLIC

AMÉLIORER SIMULTANÉMENT:

LA CONTINUITÉ DE SERVICE (moins de suppressions)

AINSI QUE LA QUALITÉ DES SERVICES offerts



**« AUGMENTER L'OFFRE DE SERVICES AUX CLIENTS
TOUT EN AUGMENTANT LA QUALITÉ DES SERVICES
OFFERTS. »**

Une Gare de Luxembourg agrandie et adaptée au nord et au sud pour garantir l'exploitation de nouvelles capacités créées.

Des pôles d'échange performants pour promouvoir le transport public multimodal et connecter le rail à la vie de nos clients.

L'adaptation des grandes gares du pays et l'exploitation indépendante des trains des différentes lignes dans ces gares pour une qualité améliorée.



GARE RODANGE

- 1 voie à quai supplémentaire
- Voies dédiées pour les trains des lignes 60 et 70



MERSCH

- Refonte plan des voies
- Gain en flexibilité en cas de situation perturbée



GARE LUXEMBOURG

- 2 nouveaux quais, 4 voies à quai supplémentaires
- Révision du plan des voies pour la Gare centrale du pays où se rejoignent toutes les lignes principales



NOUVELLE LIGNE LUXEMBOURG - BETTEMBOURG

- 2 voies supplémentaires sur 7 km pour un gain en capacités sur ce tronçon très fréquenté



ETTELBRUCK

- 1 quai et 2 voies à quai supplémentaires
- Amélioration des flux sur la Ligne du Nord et plus particulièrement sur l'antenne Ettelbruck-Diekirch



2° VIADUC PULVERMÜHLE & MISE À DOUBLE VOIE DU TRONÇON LUXEMBOURG - SANDWEILER-CONTERN

- Désengorgement de la partie nord de la Gare de Luxembourg via la séparation des trains des lignes 10 et 30



HOWALD

- 1 quai et 2 voies à quai supplémentaires
- Voies dédiées pour les trains des lignes 60 et 90

L'intégration de la nouvelle ligne Luxembourg – Bettembourg dans le nouveau concept d'exploitation national.

Révision de l'approche de construction initiale en faveur d'un concept capable de répondre également aux exigences futures de l'exploitation et de l'offre transfrontalière.

Interdépendance du projet de construction de la nouvelle ligne Luxembourg – Bettembourg avec les projets liés au nouveau concept d'exploitation.



ADAPTATION GARE DE LUXEMBOURG

- Permet le raccord et l'exploitation optimale des nouvelles voies de la nouvelle ligne Luxembourg – Bettembourg



NOUVEAU POSTE DIRECTEUR BETTEMBOURG

- Nouvelle installation suivant le modèle du poste directeur intégré d'Ettelbruck
- Permet le raccord des 2 voies de la nouvelle ligne Luxembourg – Bettembourg à la nouvelle situation en Gare de Bettembourg
- Remplace le poste directeur existant



NOUVEAU POSTE DIRECTEUR INTEGRÉ ETTTELBRUCK

- Poste directeur à la pointe de la technologie, unique au monde
- Modèle pour le futur nouveau poste directeur de Bettembourg
- Permet la gestion centralisée, intégrée et simplifiée des éléments en relation avec l'ETCS
- Moins/peu d'impact pour les clients en cas de besoin d'adaptation



GARE HOWALD (PHASE II)

- Partie intégrante du concept de la Gare de Luxembourg qui prévoit l'exploitation indépendante des trains de la nouvelle ligne et de la ligne « Luxembourg – Bettembourg » existante

COMMANDE DE 34 AUTOMOTRICES À LA POINTE DE LA TECHNOLOGIE



Pionnier
ATO

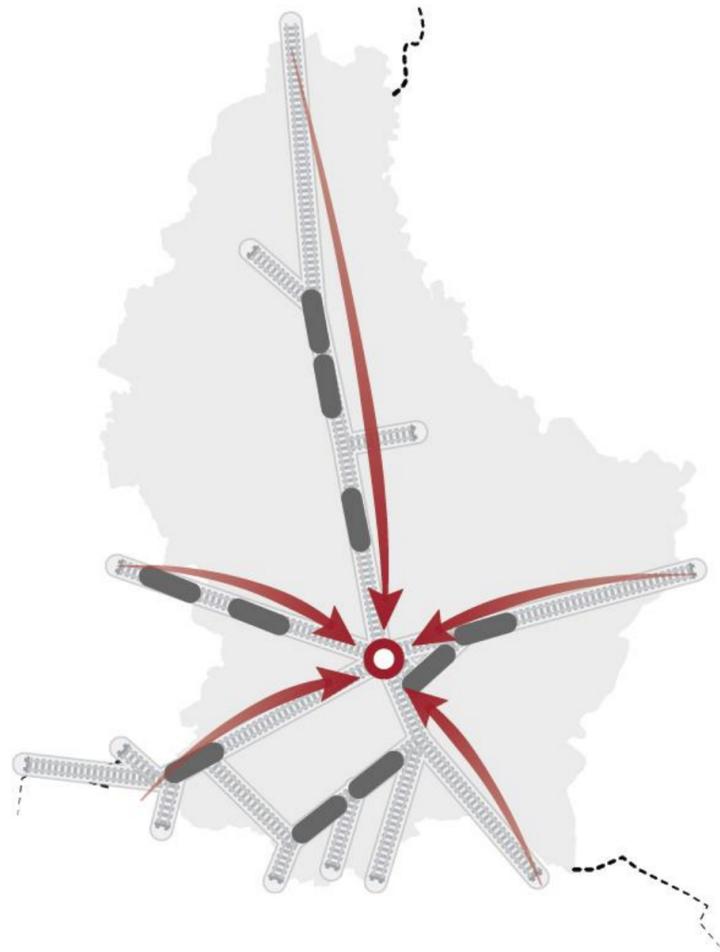
GAINS EN PONCTUALITÉ ET EN EFFICIENCE GRÂCE À
L'AUTOMATISATION DE CERTAINS ÉLÉMENTS DE LA CONDUITE

DES SOLUTIONS INTÉGRÉES POUR PARFAITEMENT ALLIER PERFORMANCE ET SÉCURITÉ



Pionnier
ETCS

PREMIER RÉSEAU EN EUROPE ÉQUIPÉ À 100% EN ETCS
& POSTES DIRECTEURS INTÉGRÉS UNIQUES AU MONDE

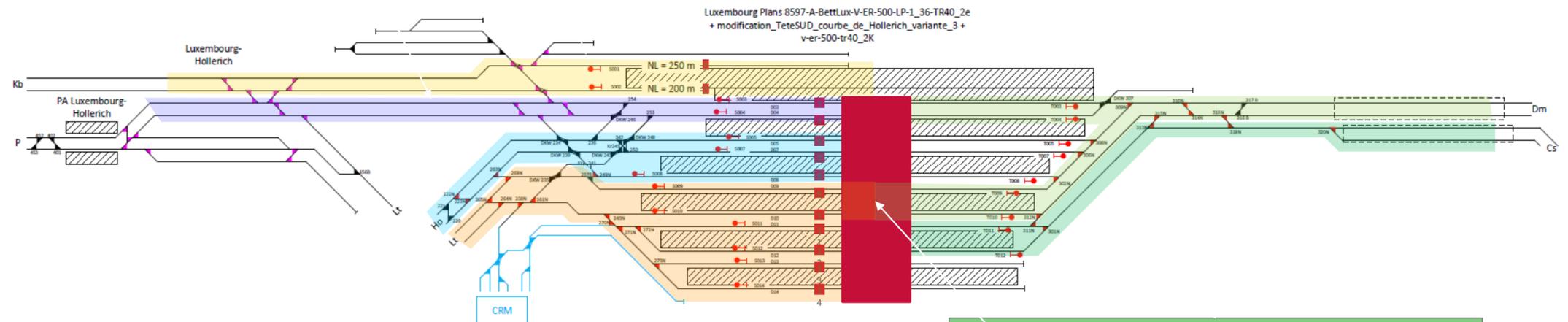


L'extension et l'adaptation de la Gare de Luxembourg comme condition sine qua non pour un trafic plus fluide, la réduction de « l'effet domino » ainsi que la qualité des services offerts

Ligne 50: Kleinbettingen – Arlon – Bruxelles

Ligne 70: Luxembourg – Rodange – Athus – Longwy

Ligne 10: Ettelbruck – Troisvierges – Liège



Ligne 30: Wasserbillig – Trèves – Coblence

Ligne 90: Bettembourg (via nouvelle ligne) – Thionville – Metz - Paris

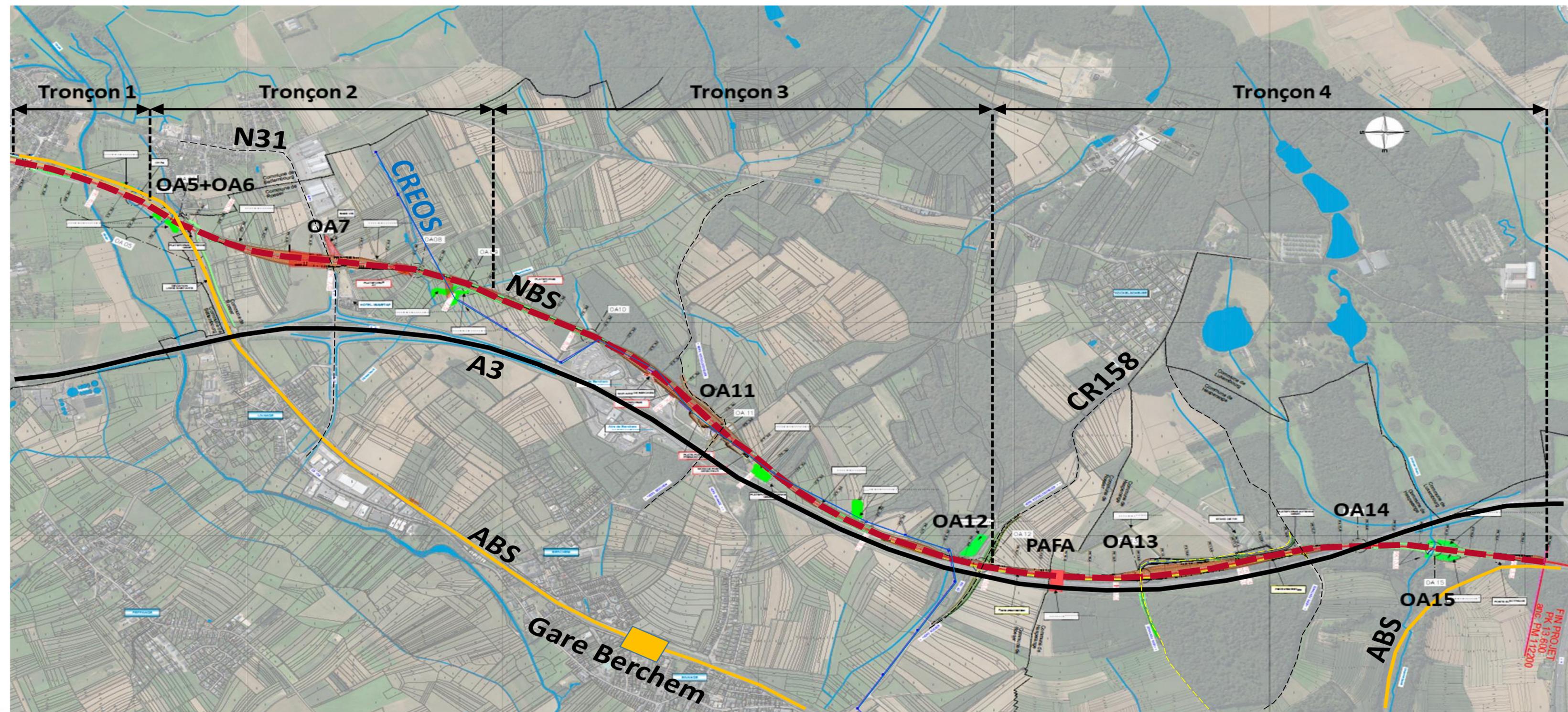
Corridor Nord-Sud (lignes 10 & 60)

Ligne 60: Bettembourg (via ancienne ligne) – Dudelange / Esch-Alzette – Rodange

CAPACITÉS & FLEXIBILITÉ
2 nouveaux quais, 4 nouvelles voies à quai dans la **Gare de Luxembourg**

VOIES DEDIÉES PAR LIGNE ET CORRIDOR NORD-SUD
L'adaptation du plan des voies pour améliorer les flux et réduire l'effet domino

Loi de financement No. 7244 du 22.05.2018



Projet de loi N° 6669 / Voté le 16 octobre 2014 / Budget = 292 013 570 € (indice du coût de la construction 730,85 du 01.04.2013)

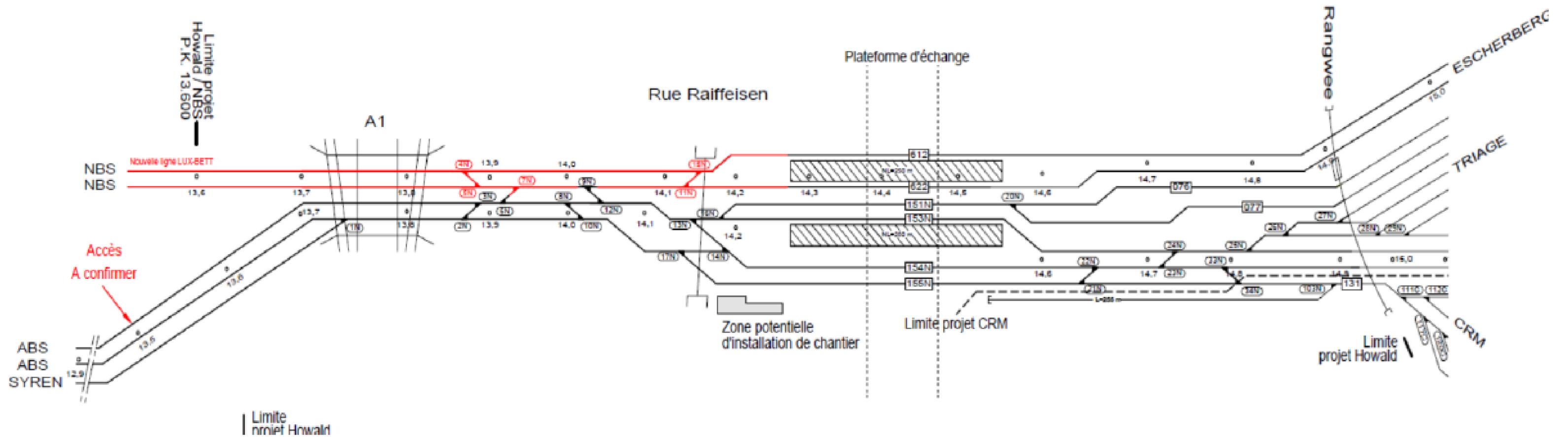
Phase 1 : Raccord provisoire / Début 2015 à fin 2020

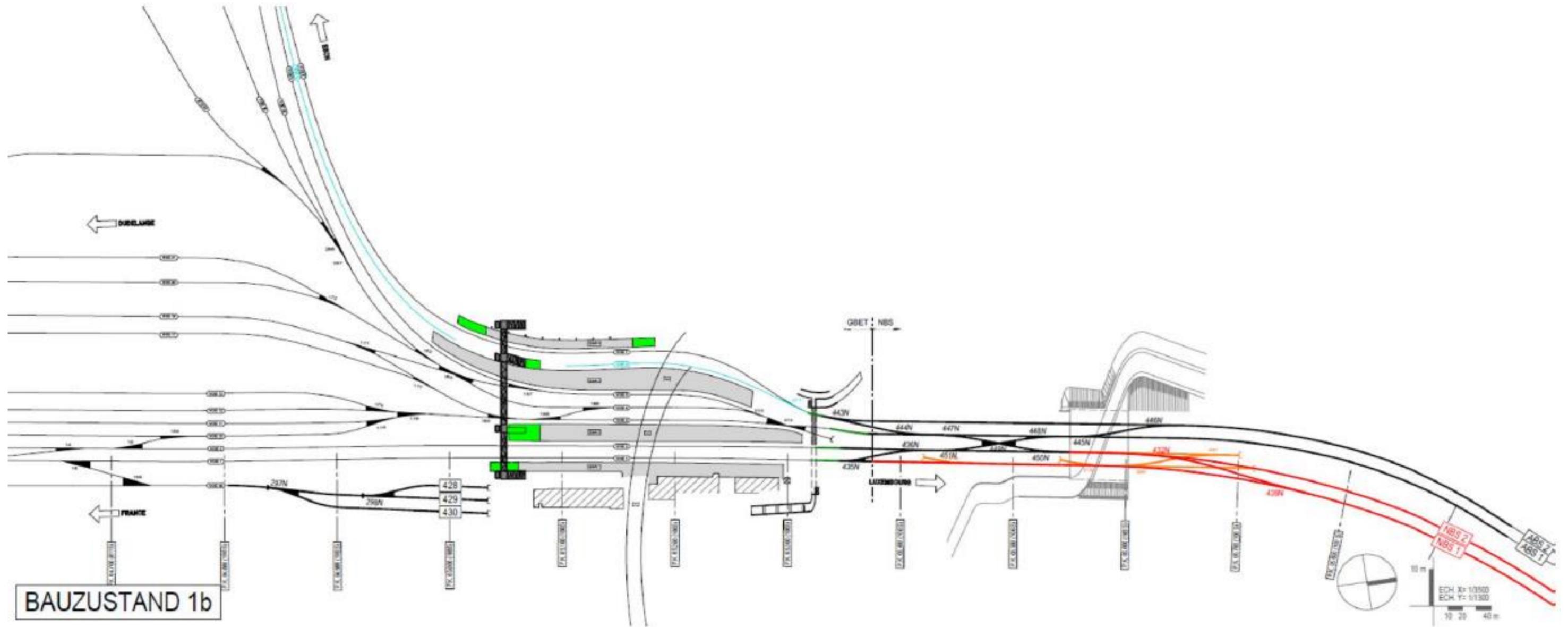
- Réalisation de la nouvelle ligne (NBS) et déplacement de la ligne existante (ABS) au nord de Bettembourg.
- Raccord provisoire de la NBS à deux voies et de l'ABS à une voie en gare de Bettembourg.
- Mise en service préalable du nouveau Poste Directeur – Bettembourg. (motion adoptée le 13.10.2011, **loi de financement nécessaire**)
- Raccord provisoire de la NBS à une voie existante de l'ABS au sud de Howald.
- Mise en service préalable du nouveau Poste Directeur – Luxembourg le 15.07.2018

Phase 2 : Raccord définitif / Début 2021 à fin 2024

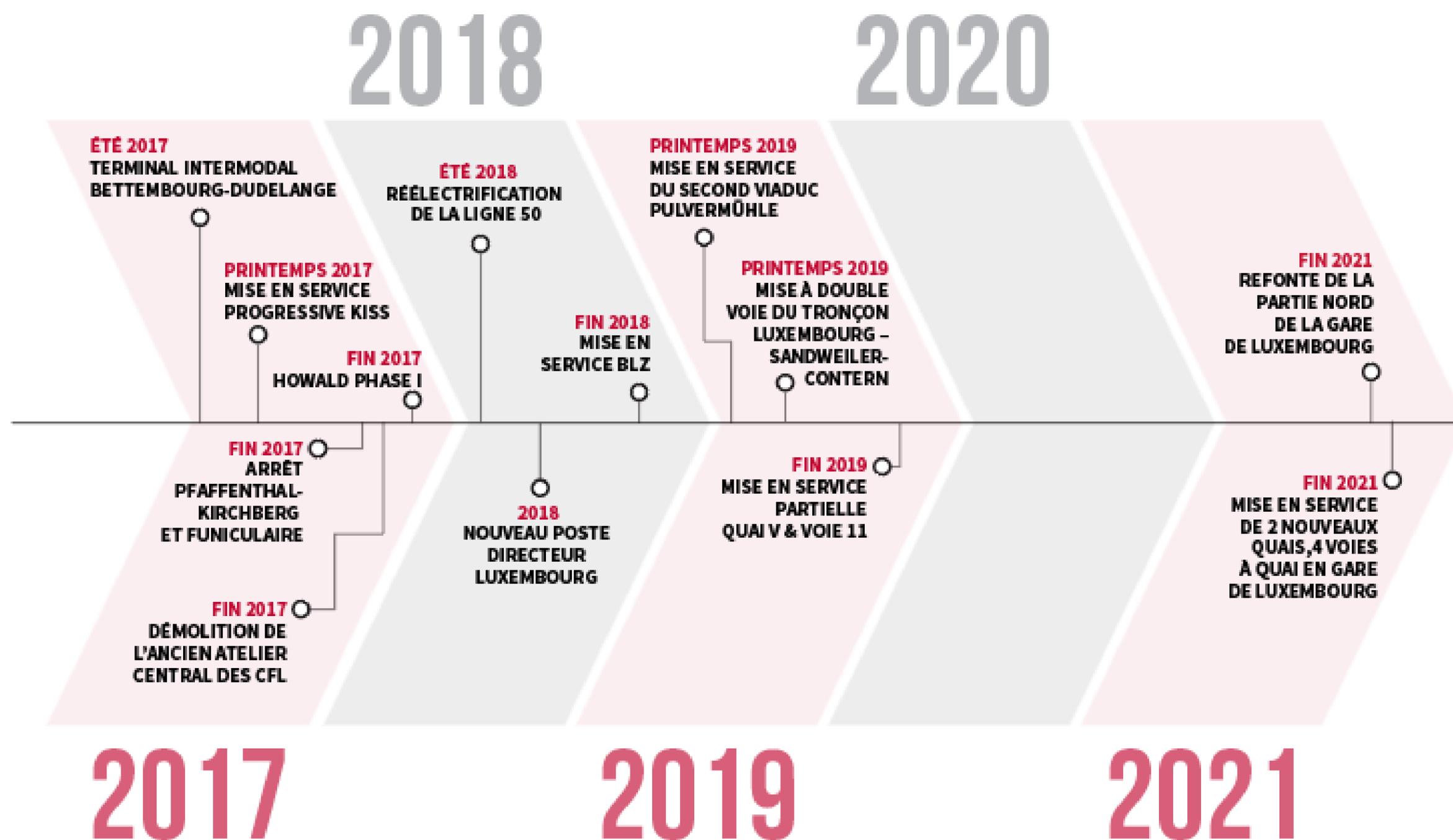
- Raccord définitif à deux voies de la NBS en gare de Bettembourg.
Réaménagement complet de la gare de Bettembourg. (**loi de financement nécessaire**)
- Raccord définitif à deux voies de la NBS en gare de Howald.
Aménagement de la gare Howald – Phase II. (**loi de financement en cours de préparation**)

La loi de financement couvre uniquement les travaux de la Phase 1





Loi de financement en élaboration





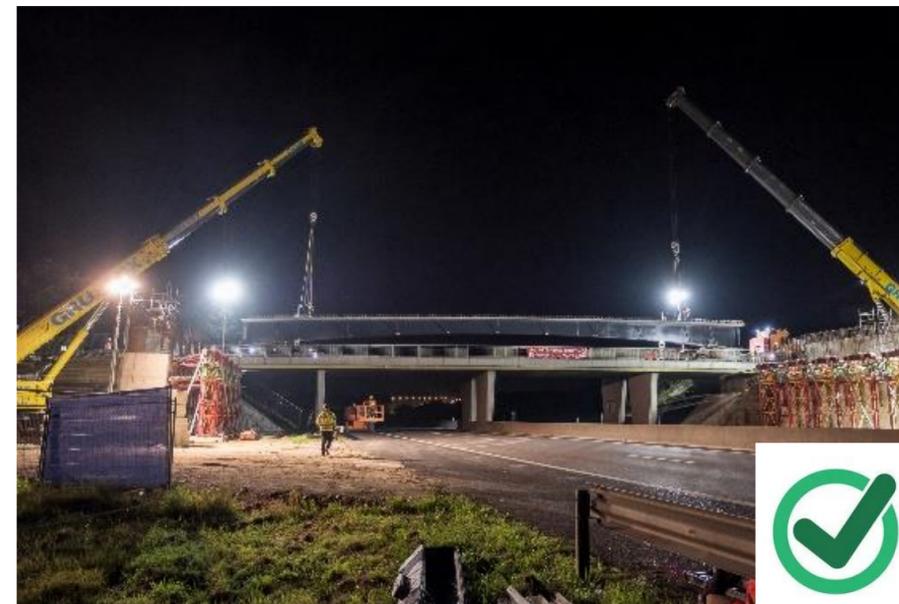
OA5 + OA6 (SAUT-DE-MOUTON)



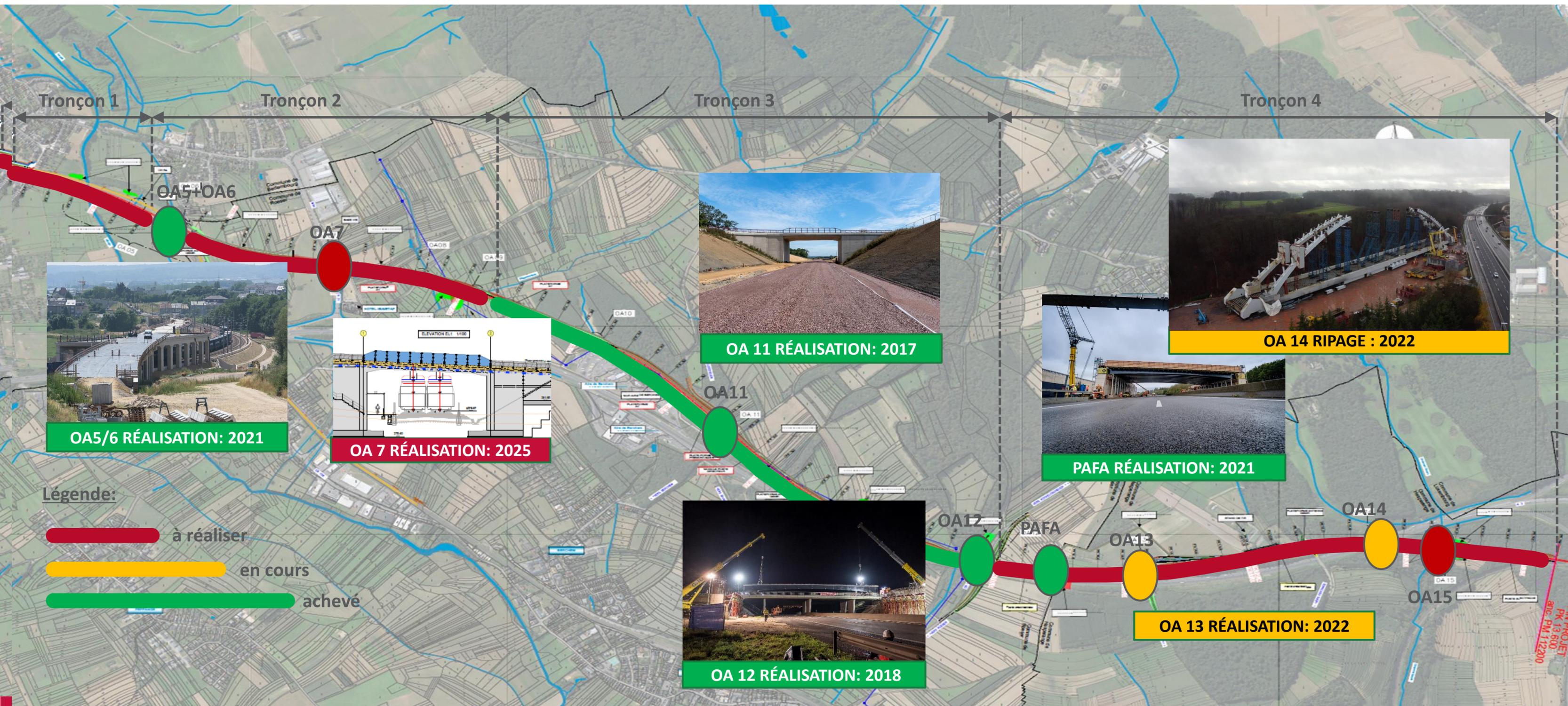
OA 11

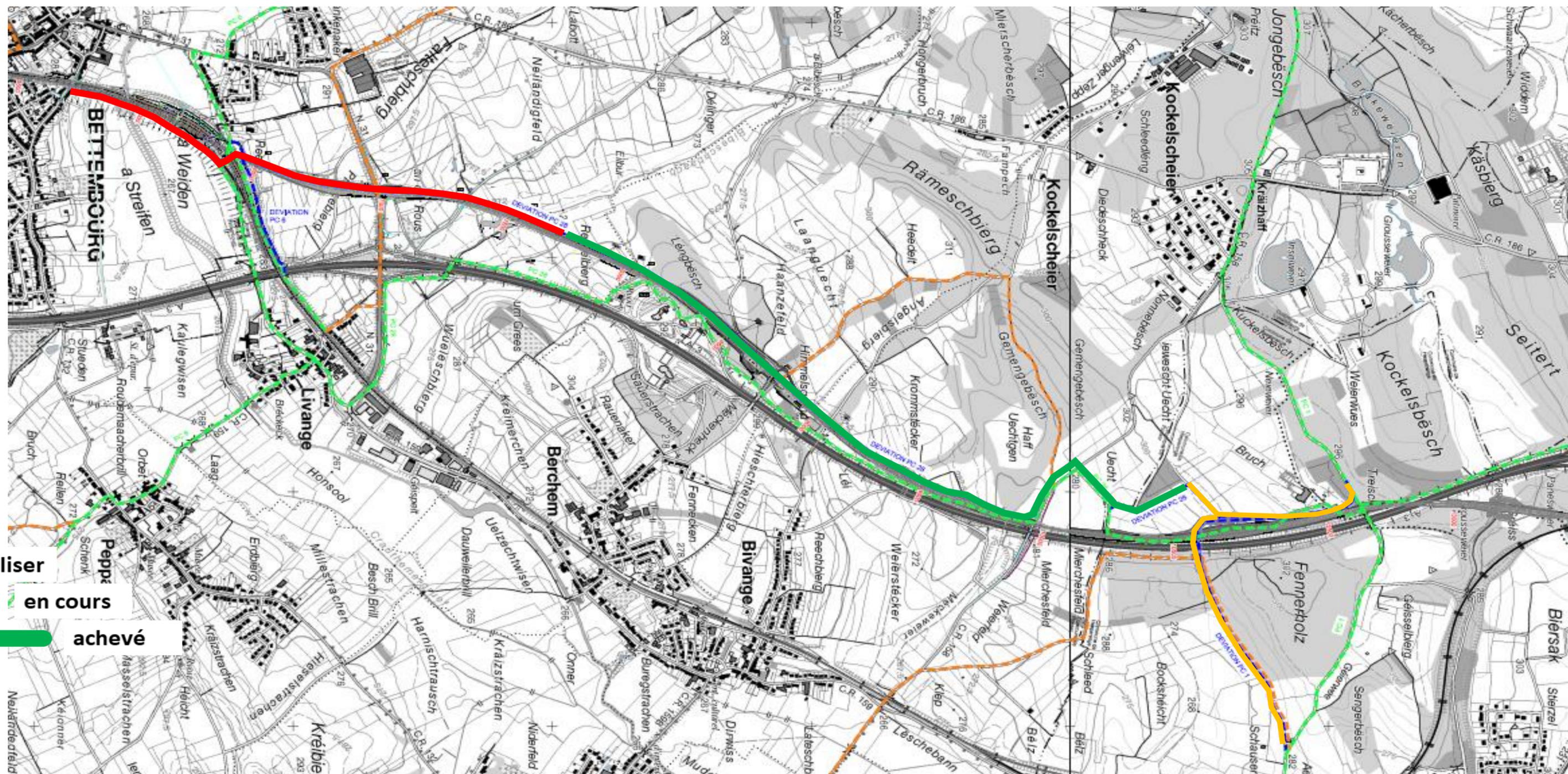


PASSAGE FAUNE



OA 12

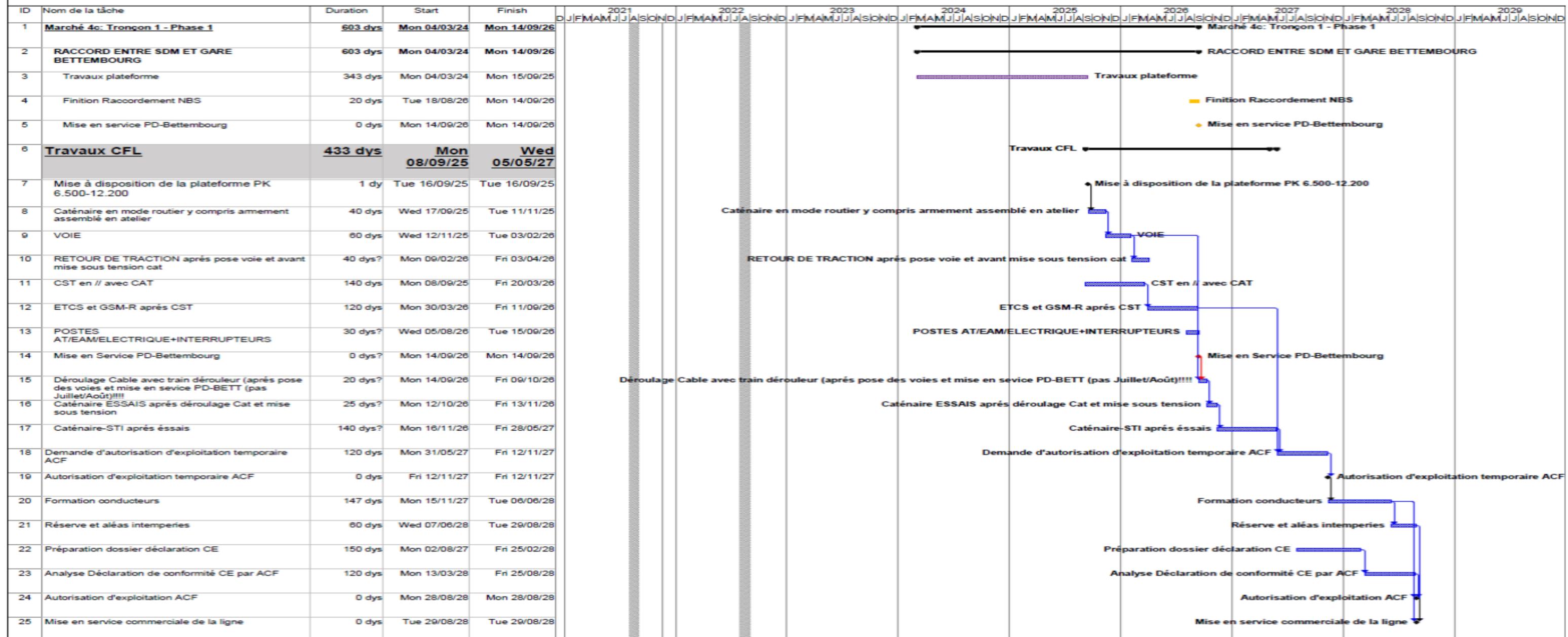


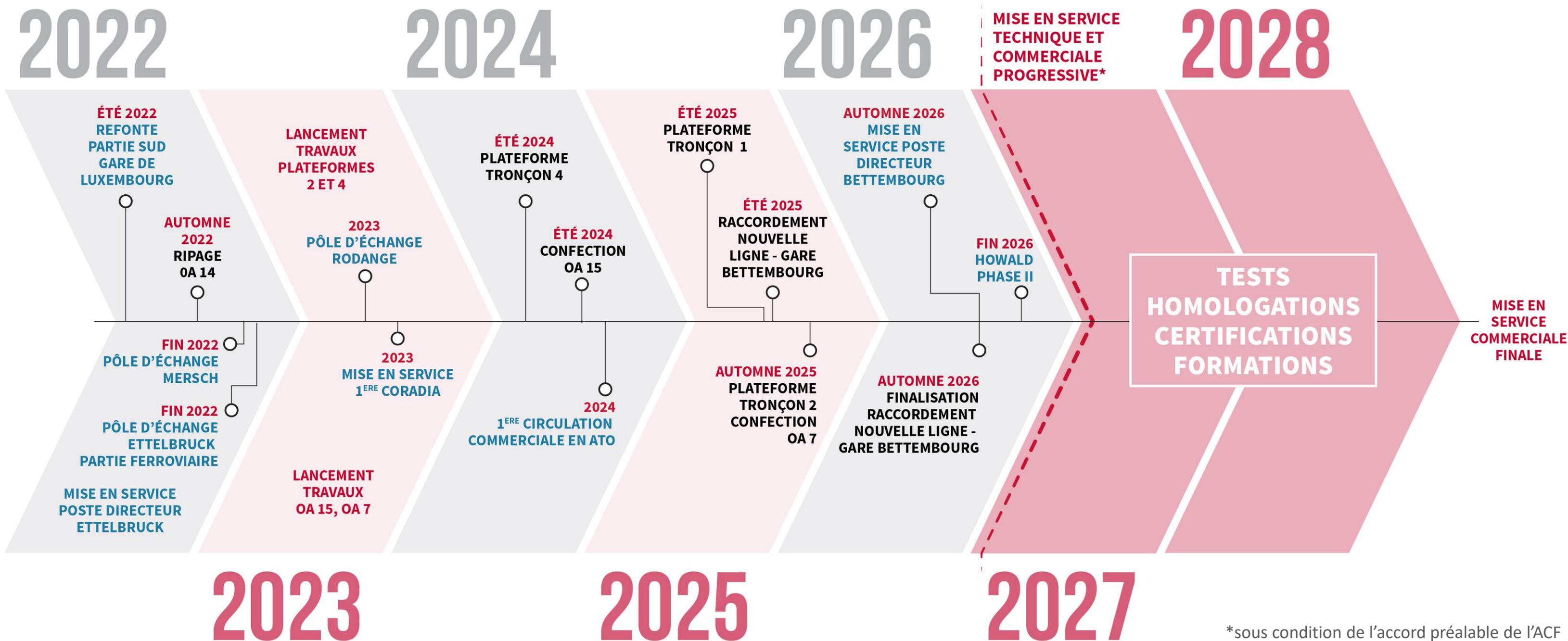


- ❗ Forte interdépendance des différentes phases de travaux ainsi qu'avec d'autres projets
- ❗ Acquisition des emprises (dernière parcelle acquise en juin 2021)
- ❗ Changements cadre réglementaire et modification ouvrages d'art surplombant l'A3
- ❗ Mesures compensatoires supplémentaires (passage faune)
- ❗ Pénurie de matériaux et autres impacts liés au COVID-19
- ❗ Tests, homologations, certifications et formations avant mise en service commerciale définitive

Ligne Luxembourg-Bettembourg
Planning optimisé des travaux
(PDB en Septembre 2026)

EXE_ZZZZ_P_Z_GEN_005-E3_6 23/11/2021





*sous condition de l'accord préalable de l'ACF

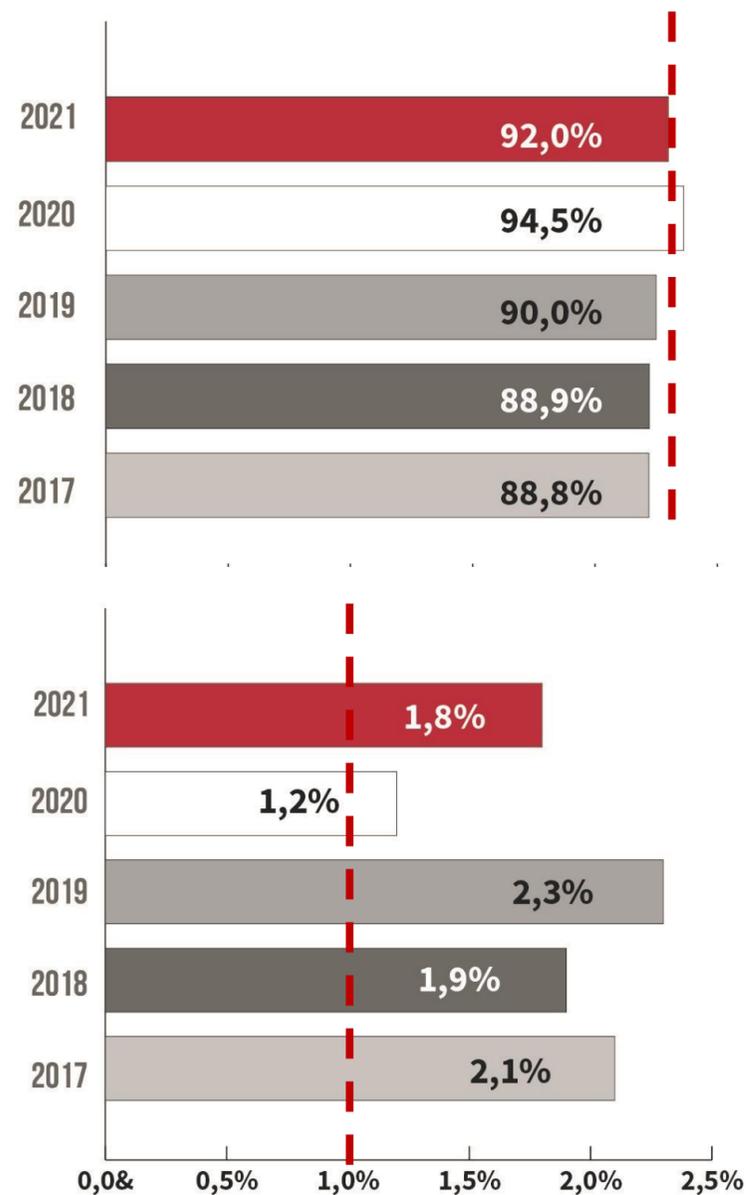


MERCI DE VOTRE ATTENTION

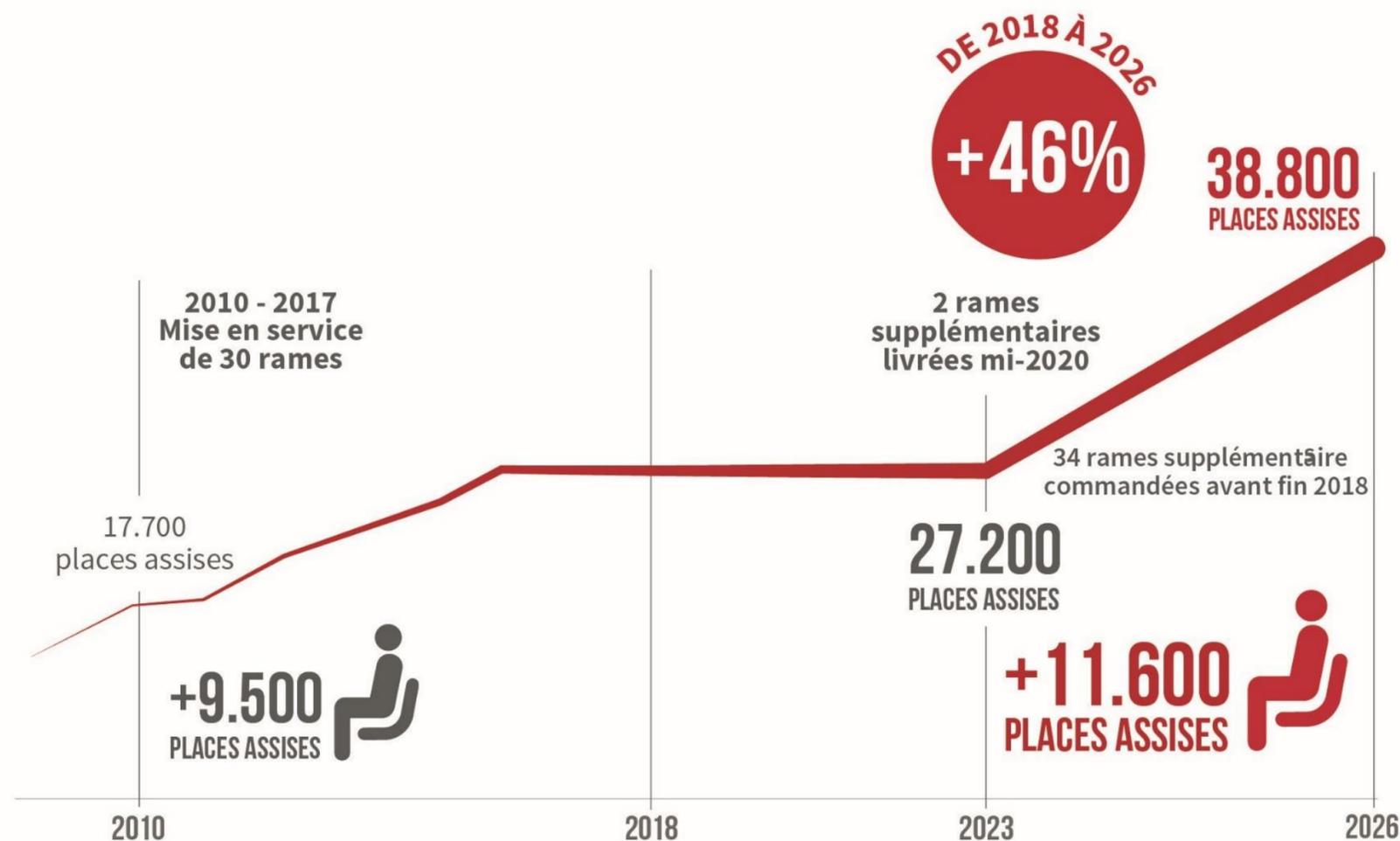
Annexes

- ✓ Acquisition de 300 parcelles, soit 52 ha. d'emprises (12/2014 - 06/2021)
- ✓ Débroussaillage (01/2015 – 02/2020)
- ✓ Déplacement de la ligne aérienne haute-tension CREOS 220kV (02/2016 – 03/2016)
- ✓ Fouilles archéologiques (04/2016 – 10/2016)
- ✓ Plateforme tronçon 3 (03/2018 – 09/2021)

UNE OFFRE FIABLE ET DES TRAINS PONCTUELS

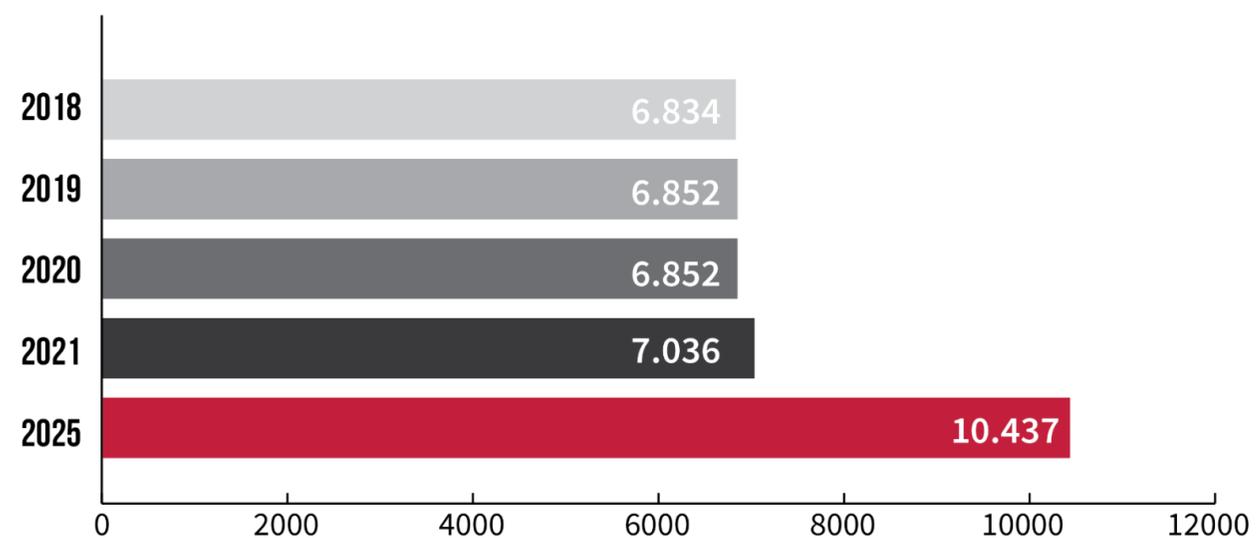


UNE AUGMENTATION DES PLACES ASSISES À BORD DES TRAINS



UN ACCÈS FACILITÉ À L'OFFRE DU TRANSPORT PUBLIC

Augmentation progressive des emplacements parkings



DES GARES CONNECTÉES POUR DES CLIENTS BIEN INFORMÉS

Augmentation progressive des gares équipées en WiFi

