

Commission de l'Exécution budgétaire
Commission de la Mobilité et des Travaux publics
Commission de la Défense

Procès-verbal de la réunion du 5 mai 2025

Ordre du jour :

1. Réunion jointe Commission de l'Exécution budgétaire et Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Suivi financier des grands projets d'infrastructure de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois et du Fonds Belval
2. Réunion jointe Commission de l'Exécution budgétaire et Commission de la Défense

Suivi du projet d'extension du site de la WSA à Sanem
3. Divers

*

Présents : Mme Diane Adehm, M. Guy Arendt, M. André Bauler, M. Dan Biancalana, M. Jeff Boonen, M. Sven Clement, M. Félix Eischen, M. Franz Fayot, M. Patrick Goldschmidt, Mme Françoise Kemp, M. Fred Keup, M. Gérard Schockmel, Mme Stéphanie Weydert, membres de la Commission de l'Exécution budgétaire

M. David Wagner, observateur délégué

Mme Corinne Cahen, M. Yves Cruchten, Mme Claire Delcourt, M. Emile Eicher, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, M. Fernand Etgen, M. Marc Goergen, M. Gusty Graas, M. Marc Lies, Mme Mandy Minella, Mme Octavie Modert en remplacement de M. Paul Galles, M. Meris Šehović, M. Charles Weiler, membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

M. David Wagner, observateur délégué

Mme Diane Adehm, M. Guy Arendt, Mme Nancy Arendt épouse Kemp, M. André Bauler, Mme Liz Braz, M. Alex Donnersbach, M. Emile Eicher, M. Félix Eischen, M. Georges Engel, M. Fernand Etgen, M. Marc Goergen, M. Ben Polidori en remplacement de Mme Taina Bofferding, M. Tom Weidig, membres de la Commission de la Défense

Mme Yuriko Backes, Ministre de la Défense, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

M. Max Dörner, M. Jean-Paul Lickes, Mme Sylvie Siebenborn, M. Gilbert Schmit, M. Raphaël Zumsteeg, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Daniela Di Santo, Mme Michèle Altmann, du Fonds Belval

M. Marc Hoffmann, Mme Manon Mehling, de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois

Mme Nina Garcia, Mme Nadia Santos da Silva, M. Michael Schuster, de la Direction de la Défense

LtCol Tania Weinzaepfel, LtCol Claude Robinet, de la *Lëtzebuurger Arméi*

M. Noah Louis, Mme Tania Sonnetti, du Service des commissions de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Claude Haagen, Mme Sam Tanson, membres de la Commission de l'Exécution budgétaire

Mme Francine Closener, membre de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Simone Beissel, Mme Sam Tanson, membres de la Commission de la Défense

M. Marc Baum, observateur délégué

*

Présidence : M. Franz Fayot, Président de la Commission de l'Exécution budgétaire ; Mme Corinne Cahen, Présidente de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics ; M. Guy Arendt, Président de la Commission de la Défense

*

1. Réunion jointe Commission de l'Exécution budgétaire et Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Suivi financier des grands projets d'infrastructure de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois et du Fonds Belval

Pour le détail de la présentation des grands projets du Fonds Belval et de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (ci-après « CFL »), il est renvoyé aux présentations en annexe. En complément aux présentations, les points suivants ont été abordés :

a) Projets du Fonds Belval

D'emblée, Madame la Directrice du Fonds Belval informe que tous les projets menés par le Fonds Belval respectent les enveloppes budgétaires qui leur ont été allouées.

- **La Maison des Sciences humaines** : Le bâtiment de la Maison des Sciences humaines accueille l'Université du Luxembourg (Faculté des Sciences humaines, des Sciences de l'Éducation et des Sciences sociales), le Luxembourg Income Study Database (ci-après « LIS »), le Luxembourg Institute of Socio-Economic Research (ci-après « LISER ») et le Luxembourg Centre for Contemporary and Digital History (ci-après « C²DH »). Elle a abrité pendant un certain temps la bibliothèque de l'Université du Luxembourg en attendant la finalisation de la Maison du Livre à Belval. Ce n'est qu'après le déménagement de la bibliothèque dans le nouveau bâtiment que le projet de départ a pu être repris, à savoir l'installation d'une médiathèque. Désormais, les travaux relatifs à la médiathèque ont été finalisés et il est prévu de présenter un décompte définitif d'ici peu.
- **Les aménagements urbains, l'extension du parking de la Maison du Savoir et le parking en plein air** : Ce projet est évolutif et s'inscrit dans un concept d'aménagement extérieur, dont notamment celui pour la Terrasse des Hauts Fourneaux, de la Maison du Savoir, de la Maison des Sciences Humaines et de la Maison de l'Innovation. Ce projet est encore en cours (adaptation de l'éclairage du site, implémentation d'espaces verts, mobilier urbain, etc.) et dépend notamment de l'état d'avancement des travaux relatifs aux laboratoires côté nord.
- **Les Laboratoires ailes Nord et Sud et la Halle d'essais Ingénieurs (le Bâtiment Laboratoires)** : Ce projet fait partie d'un concours pour la construction de cinq lots, dont les deux premiers sont finalisés. Les laboratoires seront dédiés à la recherche dans le domaine des matériaux. Alors que la construction des bâtiments est terminée, les aménagements des laboratoires pour les besoins du Luxembourg Institute of Science and Technology (LIST) et de l'Université du Luxembourg sont en cours de réalisation. À cette fin, les cahiers de charge pour l'aménagement d'espaces de 11 000 m² de laboratoires sont en cours de préparation.
- **L'Équipement des bâtiments de la première phase de construction de la Cité des Sciences** : L'exécution budgétaire du projet sous rubrique présente un solde important qui sera utilisé pour financer les équipements des 11 000 m² de laboratoires susmentionnés.
- **Esch 2022 - Capitale européenne de la Culture** : La réalisation de ce projet était liée à des délais très serrés et a été affectée par des retards en phase de chantier en raison de la pandémie ; certaines installations, provisoires à l'époque de l'évènement, n'étaient pas encore finalisées. Les travaux ont depuis lors pu être continués afin de permettre un usage des espaces y contenus toute l'année ; ainsi l'isolation et le chauffage de ces bâtiments revêtent une importance particulière.
- **Les Archives nationales** : À présent, les échafaudages ont pu être enlevés et prochainement des panneaux photovoltaïques pourront être installés sur les parties extérieures du côté du bâtiment hébergeant les archives. En ce que ce côté ne possède pas de fenêtre ou autres ouvertures vers l'extérieur, ce dernier se prête à un tel usage. Les prochaines phases ont trait au mobilier intérieur ainsi qu'à l'aménagement des lieux environnants, y inclus les plantations prévues.
- **Le Centre sportif** : Ce projet bénéficie d'une conception durable et sera complètement intégré dans le parc Belval. Les travaux préparatoires sont en cours. Le Fonds Belval prévoit notamment l'implémentation d'un parking provisoire et d'un quai de bus avant de commencer à démolir le parking existant pour ne pas compromettre le fonctionnement du lycée Belval. Ce n'est qu'à la suite de ces travaux que la partie gros-œuvre du Centre sportif pourra être entamée.

Échange de vues

Madame la Députée Octavie Modert (CSV) s'interroge sur l'affectation de la Halle des soufflantes.

Madame la Directrice du Fonds Belval note qu'une étude approfondie est en cours d'élaboration quant à l'affectation future de la Halle des soufflantes. À noter que depuis le début du projet de l'aménagement de la friche industrielle à Belval en 2002, le quartier a vécu de nombreux changements de sorte qu'il importe dans la présente phase du projet global d'évaluer les options pour la Halle des soufflantes en tenant compte de la composition urbanistique du quartier ; la Halle des soufflantes revêt une importance particulière en vertu de son positionnement urbanistique et représente un lieu charnière.

Monsieur le Député Meris Šehović (déli gréng) s'interroge sur les utilisateurs du centre sportif à construire à Belval, notamment en ce qui concerne son usage par les écoles primaires des communes voisines.

Madame la Directrice du Fonds Belval indique que la Commune de Sanem a d'ores et déjà introduit une demande d'utilisation du Centre sportif à Belval dans le cadre du « *Kannercampus* ». Au-delà, le Centre sportif sera principalement utilisé par les lycées attenants.

b) Projets des CFL

Monsieur le Directeur de la Direction « Gestion Infrastructure » des CFL (ci-après « Monsieur le Directeur ») tient à exposer avec davantage de détail l'état d'avancement des projets suivants :

- **Projet 33 – Pôle d'échange multimodal de la gare d'Ettelbruck** : En raison d'une adaptation du volet ferroviaire du projet initial, il existe un risque de dépassement des crédits approuvés. En ce que ce projet se poursuit encore jusqu'à prévisionnellement 2030, il n'est à présent pas possible d'indiquer avec certitude si ce risque s'avère, les travaux relatifs aux emplacements de stationnement et du bâtiment dédié aux voyageurs n'étant pas encore assez avancés.
- **Projet 42 - Gare de Bettembourg. Aménagement d'un nouveau poste directeur** : Le projet sous rubrique présente un taux de réalisation financier supérieur au taux de réalisation des travaux sur site en raison des coûts liés aux études préliminaires qui, elles, ont fait que certains travaux n'ont pas encore pu être entamés. Au demeurant, l'exécution budgétaire du présent projet ne pose pas problème.
- **Motion 2014/45 - Renouvellement de divers tronçons de voie sur la ligne ferroviaire de Luxembourg à Wasserbillig** : Ici encore le taux de réalisation financier est supérieur au taux de réalisation des travaux sur site en raison des coûts liés aux études préliminaires qui, elles, ont fait que certains travaux n'ont pas encore pu être entamés.
- **Motion 2014/46 – Ligne de Luxembourg à Troisvierges – modernisation d'appareils de voie** : Un dépassement des moyens financiers alloués au présent projet est devenu probable suite à la hausse générale des prix.
- **Motion 2017/54 – Point d'arrêt Bascharage-Sanem. Aménagement d'un bâtiment P&R** : En raison des modifications du projet de construction d'un contournement dans les lieux avoisinants, le présent projet s'est également vu modifié. L'emplacement du

parking devra être déplacé de sorte qu'une connexion souterraine non initialement prévue entre le parking et les quais de la gare devra être construite ; les coûts totaux du présent projet s'élèveraient dès lors à 52 millions d'euros.

- **Motion 2021/72 – Ligne de Zoufftgen à Luxembourg. Renouvellement de l'assainissement, de la plateforme et de la voie courante entre les Pk 10,400 et 13,400** : Le taux de réalisation financier du présent projet est supérieur au taux de réalisation des travaux sur site en ce que le matériel de construction a d'ores et déjà été acquis, tandis que les travaux afférents n'ont pas encore débuté. Ce projet ne présente donc pas de risque de dépassement.
- **Motion 2022/77 – Plateforme multimodale Bettembourg-Dudelange. Centre routier sécurisé** : Le présent projet vise à étendre les capacités du centre routier sécurisé tout en modernisant les structures qui existent ; ce centre routier vise à accueillir les chauffeurs de camion qui viennent récupérer des conteneurs acheminés vers la plateforme multimodale Bettembourg-Dudelange par transport ferroviaire afin que ces camions n'engorgent pas les localités avoisinantes. Suite à une réévaluation du projet, notamment en raison de l'inclusion d'installations photovoltaïques, une augmentation du crédit à 42,75 millions d'euros s'avère nécessaire et a été sollicitée.

Échange de vues

Madame la Députée Octavie Modert (CSV) s'interroge sur l'envergure du projet « Motion 2014/45 - Renouvellement de divers tronçons de voie sur la ligne ferroviaire de Luxembourg à Wasserbillig ».

Monsieur le Directeur note que le projet évoqué par Madame la Députée Octavie Modert (CSV) a été autorisé en 2014, mais n'a pas pu avancer depuis lors en ce qu'il est envisagé de modifier le tracé ; à présent, il s'agit dès lors d'attendre les résultats des études susvisées.

Madame la Députée Stéphanie Weydert (CSV) souhaite connaître les raisons pour lesquelles le projet susvisé est en suspens et s'interroge en outre sur l'accessibilité des gares.

Monsieur le Directeur indique que la mise en suspens du projet n'a aucun impact sur les utilisateurs en ce qu'il vise à réaménager les accès des équipes techniques.

Quant à l'accessibilité des gares, l'orateur note que celle-ci fait partie intégrante des considérations qui sous-tendent tout nouveau projet de construction ainsi que les projets de modernisation.

Un représentant du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics note qu'à peu près la moitié des gares des CFL sont certifiées accessibles aux personnes à mobilité réduite par l'association sans but lucratif Info-Handicap.

Monsieur le Député Marc Goergen (Piraten) s'intéresse aux impacts des travaux routiers à Bascharage sur le projet « Motion 2017/54 – Point d'arrêt Bascharage-Sanem. Aménagement d'un bâtiment P&R ».

Accessoirement et dans le contexte de la livraison du nouveau matériel roulant, l'orateur souhaite connaître les coûts engendrés par le train endommagé qui était supposé faire partie de la nouvelle flotte des CFL.

Un représentant du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics précise qu'en raison d'un projet de construction de voirie attenante, l'emplacement prévu pour le parking a dû être

changé ; il est dorénavant visé de le construire sur un site actuellement détenu par une entreprise privée. Les négociations afférentes sont en cours.

Monsieur le Directeur note que le transfert de propriété du nouveau matériel roulant ne s'effectue qu'avec l'arrivée de ce dernier sur le territoire luxembourgeois de sorte que les CFL n'ont pas encouru de coûts du dommage précité.

Concernant ce même projet à Bascharage, Monsieur le Député Yves Cruchten (LSAP) souhaite savoir si le déplacement de la structure de parking aura un impact sur la capacité de celui-ci et si l'ouverture prévue pour 2029 est toujours concevable, notamment en raison des négociations en vue d'une acquisition de terrains attenants entre l'État et les propriétaires.

Monsieur le Directeur indique que la capacité d'accueil du parking ne se voit pas modifier du déplacement de son emplacement.

Un représentant du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics note que ces négociations relèvent des compétences du ministère des Finances.

Pour ce qui est du « Projet 33 – Pôle d'échange multimodal de la gare d'Ettelbruck », Monsieur le Député Meris Šehović (déi gréng) souhaite savoir si l'éventuel dépassement budgétaire nécessitant une adaptation de la loi de financement afférente aura un impact sur l'avancement du projet.

Monsieur le Directeur répond par la négative en ce qu'il sera veillé à entamer les procédures nécessaires de manière anticipative.

Concernant la ligne du Nord, Monsieur le Député André Bauler (DP) souhaite savoir si dans le cadre des travaux globaux affectant cette ligne, il est également prévu de moderniser la gare de Kautenbach.

Monsieur le Directeur répond par la négative ; des réflexions relatives à une éventuelle extension de cette ligne sont en cours, mais en dehors de celles-ci d'autres travaux sur la ligne du Nord ne sont pas prévus.

Monsieur le Député Dan Biancalana (LSAP), en tant que bourgmestre de la Ville de Dudelange, note que l'offre du centre routier sécurisé ne semble pas toujours être connue par les chauffeurs de camion, l'orateur ayant constaté que bon nombre de camions sont toujours garés dans les localités avoisinantes ; le règlement de circulation communal a été adapté en conséquence.

Monsieur le Directeur indique que l'utilisation du centre routier sécurisé n'est pas obligatoire, les CFL visent à promouvoir son utilisation en proposant des services comme une station de service, des installations sanitaires, etc.

Monsieur le Député Gusty Graas (DP) s'interroge sur la prise en charge des coûts d'entretien générés par ce centre.

Monsieur le Directeur indique qu'ils sont entièrement à charge du Fonds du rail.

2. Réunion jointe Commission de l'Exécution budgétaire et Commission de la Défense

Suivi du projet d'extension du site de la WSA à Sanem

En guise d'introduction, Madame la Ministre de la Défense Yuriko Backes souligne l'importance d'un échange régulier entre le Gouvernement et la Chambre des Députés. Dans ce contexte, l'oratrice a jugé important de voir convoquer la présente réunion afin d'informer les commissions ci-présentes des développements récents dans le projet d'extension de la Warehouses Service Agency S.à.r.l. (ci-après « WSA ») à Sanem suite à une première réunion du 4 novembre 2024¹ tout en soulignant l'importance stratégique que revêt le présent projet pour les capacités de défense.

L'oratrice rappelle que le projet sous rubrique s'inscrit dans le cadre de l'établissement d'un bataillon de reconnaissance de combat de type médian par la Belgique et le Luxembourg et fait partie du dernier cycle d'objectifs capacitaires de l'Organisation du traité de l'Atlantique nord (ci-après « OTAN »). À présent, il n'est pas encore possible de chiffrer les dépenses qui en découleront, ce ne serait possible qu'avec l'établissement de l'avant-projet détaillé. Or, c'est fort probable que ce projet devra faire l'objet d'une loi spéciale de financement² en ce que le montant des 60 millions d'euros déterminé à l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget³, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat sera dépassé.

Comme évoqué ci-dessus, le projet en question relève du cycle d'objectifs 2021 de l'OTAN et s'inscrit dans la mise en place d'un bataillon binational de reconnaissance de combat de type médian. Ce bataillon opérera principalement à partir d'Arlon, il tenait toutefois à cœur du Gouvernement luxembourgeois qu'il comprenne également une empreinte au Luxembourg et par ce biais un retour économique et sociétal. Il en est ainsi que l'extension de la WSA est proposée en vue de permettre l'entrepôt et l'entretien du matériel du pré-dit bataillon binational.

Par décision du Gouvernement réuni en conseil du 9 juin 2023, il a été décidé d'allouer les terrains proposés et avoisinant l'enceinte de la WSA actuelle au projet d'extension et les premières études ont été lancées suite à cette décision.

Présentation

Une représentante de la Lëtzebuurger Arméi rappelle que l'année passée la Chambre des Députés a décidé d'allouer un budget de 2,6 milliards d'euros sur une période de 30 ans à l'acquisition et la maintenance de nouveaux véhicules armés ou d'appui logistique. Afin d'être en mesure d'entreposer, d'administrer et d'effectuer des travaux de réparation ainsi que de maintenance sur ces véhicules, il est proposé de procéder à l'extension de la WSA à Sanem. L'oratrice tient à ajouter que la logistique militaire s'organise non pas selon l'adage « *just in time* », mais selon l'adage « *just in case* » de sorte que des capacités de stockage plus importantes sont nécessaires afin d'être prémuni contre toute éventualité.

Quant au matériel que l'on vise à entreposer à Sanem, il est précisé qu'il s'agirait de parties de véhicules allant de vis jusqu'à des parties plus substantielles telles que des éléments de carrosserie. L'oratrice souhaite souligner que la WSA ne sera pas utilisée pour le stockage de munitions ; les seules munitions qui seront présentes sur le site à Sanem seront celles

¹ Procès-verbal de la réunion jointe de la Commission de l'Exécution budgétaire et de la Commission de la Défense du 4 novembre 2024, législature 2023-2028, P.V. EXBU23 25 P.V. DEF 19.

² Article 117, paragraphe 3, de la Constitution.

³ Loi modifiée du 8 juin 1999

a) sur le Budget, la Comptabilité et la Trésorerie de l'Etat;

b) portant modification de la loi du 10 mars 1969 portant institution d'une inspection générale des finances;

c) portant modification de la loi modifiée du 16 août 1966 portant organisation des cadres de la trésorerie de l'Etat, de la caisse générale de l'Etat et du service du contrôle de la comptabilité des communes et de certains établissements publics (Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, Mémorial A, n° 68, 11 juin 1999).

dites « à dotation personnelle » du personnel militaire sur place et celles utilisées pour le calibrage des machines entretenues à Sanem.

Au-delà des lieux dédiés au stockage et à la maintenance de véhicules, les structures à construire dans le cadre du présent projet comprendront également des parties administratives, de restauration et de sports qui seront utilisées, tout comme le reste de la WSA, tant par du personnel militaire que du personnel civil.

Le terrain sur lequel l'extension de la WSA est prévue mesure environ 16 hectares et est actuellement classé en zone verte par le plan d'aménagement général (ci-après « PAG ») de la Commune de Sanem ; il sera dès lors nécessaire de procéder à une modification du PAG pour mener à bien le projet sous rubrique. La valeur écologique du terrain s'avère limitée en ce qu'il ne présente que quelques buissons et une accumulation restreinte d'arbres ; au demeurant, le terrain est utilisé à la production de gazon en rouleaux.

Le terrain choisi présente l'avantage de permettre le raccordement aux structures existantes de la WSA qui pourra dès lors également assurer le gardiennage et l'entretien des bâtiments. Qui plus est, l'enceinte actuelle de la WSA à Sanem dispose également d'un accès spécifique à une ligne ferroviaire permettant un transport aisé de véhicules et d'autres biens vers la WSA ou de la WSA vers l'extérieur. La proximité avec Arlon est également mise en exergue, considérant que les unités opérationnelles du Bataillon binational seront localisées à Arlon.

Parmi les structures à ériger figurent notamment les halls dans lesquels les ateliers ainsi que le contrôle technique seront hébergés, des bâtiments administratifs et des lieux d'entrepôt. L'oratrice précise que ces ateliers disposeront des équipements nécessaires aux travaux de carrosserie, de sablage ou encore plus techniques, notamment ayant trait à l'optronique, la communication ou l'impression 3D. Au-delà, un parking et une structure comprenant des vestiaires, une salle de sports ainsi qu'un lieu de restauration seront construits. Ces derniers seront séparés du reste de l'enceinte de la WSA pour des raisons de sécurité ; les voitures civiles ne pourront accéder aux autres structures de la WSA. À noter que le parking sera équipé d'une installation photovoltaïque.

Au total, l'exploitation de ces nouveaux sites nécessitera un effectif d'environ 240 personnes, dont 90 pourront être issues d'une carrière civile et 150 d'une carrière militaire ; les militaires pourront être belges ou luxembourgeois en vertu de la binationalité du bataillon auquel seront dédiées les activités de cette extension. La distinction entre carrières civile et militaire permet à la WSA d'accéder à un ensemble plus large pour le recrutement ; la différence entre les activités à exercer par les civils et les militaires se base sur les travaux qui peuvent être effectués lors d'un déploiement. Ainsi, les militaires avec un profil de mécanicien devront être en mesure d'effectuer les travaux de réparation et de maintenance qui peuvent être faits sur le terrain, en mission ou en exercice, tandis que leurs homologues civils se focaliseront sur les travaux de plus grande envergure, nécessitant par exemple du matériel qui ne pourra être transporté sur les lieux d'intervention.

En ce qui concerne le Centre pénitentiaire d'Uerschterhaff (ci-après « CPU ») dont le terrain touche à celui sur lequel l'extension de la WSA se trouvera prévisionnellement, l'oratrice note que ce voisinage ne présente pas de risques de sécurité accrus en ce que la volonté du CPU de ne voir aucun de ses résidents s'évader et celle de la WSA de ne voir pas de personnes non autorisées sur son site sont complémentaires. À noter que le périmètre de sécurité du CPU ne sera pas modifié, que les bâtiments à proximité de la frontière entre les deux terrains ne serviront qu'au stockage de matériel non sensible, telles que des tentes, ou encore du charroi historique. Ces bâtiments de stockage seront séparés des autres bâtiments de l'extension de la WSA par un corridor d'arbres en guise de mesure de compensation et d'une meilleure intégration des nouvelles structures dans le paysage environnant. L'oratrice

souligne que la proximité entre le CPU et la WSA ne pose aucun problème quant à la réalisation du projet d'extension ni à l'exploitation de ces nouveaux sites.

Finalement, il est précisé que la présentation comprend également un bâtiment supplémentaire qui pourrait être ajouté à l'extension de la WSA, si des évolutions futures le nécessitaient.

Madame la Ministre de la Défense Yuriko Backes note que depuis son intervention le 4 novembre 2024, une étude a confirmé la faisabilité technique de ce projet. L'oratrice souligne tout de même que ce projet présente certaines spécificités, à savoir :

- la WSA endossera la maîtrise d'ouvrage du projet ;
- il sera financé directement par le budget de la Direction de la Défense, ces dépenses seront reconnues au titre de l'effort de défense ;
- le projet dépend d'acteurs tiers, à savoir :
 - l'OTAN dans le cadre du respect de nos objectifs capacitaires ;
 - la Belgique dans le cadre de la mise en place du bataillon binational ;
 - les autres clients institutionnels de la WSA.

La WSA est certainement la mieux placée pour endosser le rôle de maître d'ouvrage considérant le fait qu'elle sera également responsable de l'exploitation de cette extension ; la WSA sera cependant encadrée par la Direction de la Défense et la *Lëtzebuurger Arméi*. À noter que la WSA est une société à responsabilité limitée de droit luxembourgeois dont les parts sont exclusivement détenues par l'État luxembourgeois ; les statuts de la WSA lui interdisent de déclarer un bénéfice sociétal. Un contrat sera établi entre la WSA et l'État luxembourgeois afin de définir les modalités d'exécution du projet et d'assurer que la maîtrise d'ouvrage du présent projet soit faite à livre ouvert tant sur le plan financier que sur le plan administratif et contractuel.

L'oratrice précise que les États-Unis d'Amérique comptent parmi les clients institutionnels de la WSA.

En ce que le centre de gravité du bataillon binational sera situé à Arlon, il importe au Gouvernement luxembourgeois que cette initiative connaisse également une implantation au Luxembourg et le Gouvernement luxembourgeois escompte un retour économique et sociétal élevé. Outre ces retombées, l'oratrice cite également les atouts suivants :

- le caractère militaire et civil du projet ;
- l'exploitation militaire et civile du site ;
- l'augmentation et la diversification du portefeuille de clients institutionnels de la WSA.

Les prochaines étapes se présentent comme suit :

- la signature du contrat de service avec la WSA ;
- l'établissement de l'avant-projet sommaire ;
- l'établissement de l'avant-projet détaillé en vue du dépôt du projet de loi de financement ;
- les différentes demandes d'autorisations à faire par la WSA ;
- l'élaboration des cahiers des charges à faire par la WSA ;
- l'information semestrielle des commissions compétentes sur l'avancement du projet.

Selon les planifications actuelles, l'instruction parlementaire du projet de loi de financement ne pourra avoir lieu qu'en 2027, voire 2028, et donc ne pas aboutir avant ce délai. Or, la livraison du premier charroi censé être entreposé sur le site de l'extension de la WSA est

attendue pour 2028, or le site ne sera pas encore opérationnel à ce moment. En effet, il serait nécessaire de réaliser des travaux préparatoires même avant l'entrée en vigueur de la loi spéciale de financement afin de permettre la réception du charroi susvisé en attendant l'achèvement des travaux relatifs à la construction de l'extension sous rubrique. Ne pas être en mesure de réceptionner le charroi commandé engendrera une désynchronisation avec les travaux concomitants à Arlon et cela amènera une perte de crédibilité pour l'État luxembourgeois auprès de la Belgique et de l'OTAN.

Les travaux préparatoires visés se limiteront à la viabilisation du terrain en reliant ce dernier aux réseaux d'eau et d'électricité permettant d'ériger des structures provisoires sur ce terrain en attendant les finalisations des constructions définitives afin que le charroi puisse être réceptionné dans les délais prévus.

Si cette option s'avérait irréalisable, le Gouvernement luxembourgeois serait contraint de concevoir une autre solution intérimaire qui consisterait à trouver un autre emplacement adéquat, ce qui, à son tour, présenterait les inconvénients de coûts supplémentaires ainsi que la difficulté de discerner un terrain alternatif de 15 000 m² équivalentement approprié.

L'oratrice tient à souligner que cette impasse n'est aucunement due à une quelconque inadvertance de la part des responsables du projet sous rubrique en ce que les préparatifs ont débuté dès la décision du Gouvernement réuni en conseil du 9 juin 2023 ; il en demeure que les échéances imparties par l'OTAN s'avèrent serrées.

L'oratrice a souhaité aborder cette problématique dès à présent afin de mettre la Chambre des Députés en connaissance du défi qui se pose et indique qu'elle élaborera des propositions de solution qu'elle pourra soumettre aux présentes commissions parlementaires lors de leur prochaine réunion jointe, à savoir le 2 juin 2025.

Échange de vues

De ce qui précède, Monsieur le Président de la Commission de l'Exécution budgétaire Franz Fayot (LSAP) comprend que l'enjeu du projet d'extension de la WSA réside dans le fait que des travaux devront être entrepris avant l'entrée en vigueur de la loi de financement afin que le projet n'encoure pas de retards qui auraient des conséquences substantiellement négatives sur l'État luxembourgeois en ce qui concerne ses engagements envers la Belgique et l'OTAN.

Madame la Ministre de la Défense Yuriko Backes répond par l'affirmative et souligne qu'elle a souhaité présenter d'ores et déjà la problématique à l'assistance tout en proposant de dédier une partie de la réunion jointe de la Commission de l'Exécution budgétaire et de la Commission de la Défense du 2 juin 2025 à un échange sur les solutions envisagées.

Monsieur le Député Meris Šehović (déi gréng) s'interroge sur les cas d'usage de l'imprimante 3D évoquée ci-dessus.

Au-delà des soucis exposés relatifs au financement des travaux, l'orateur souligne que la procédure de modification du PAG risque également d'impacter négativement l'avancement du projet.

Monsieur le Député Georges Engel (LSAP) abonde dans le sens de Monsieur le Député Meris Šehović (déi gréng) lorsque ce dernier attire l'attention sur les contraintes procédurales liées à la modification du PAG susvisé tout en complétant que des procédures analogues en matière de conservation de l'environnement devront également être respectées. Dans ce contexte, l'orateur souhaite souligner que l'opposition populaire par rapport à un tel projet pourrait se présenter plus prononcée lors des consultations publiques que s'il ne s'agissait de

la construction d'habitations, surtout en ce qui concerne le stockage de munitions sur le site de la WSA à Sanem.

Quant à l'installation photovoltaïque sur le parking pour voitures civiles, l'orateur note que d'autres surfaces de l'extension se prêteraient également à de telles installations et attire l'attention au fait que le terrain choisi devra être équipé de dispositifs de récupération voire de drainage des pluies afin d'éviter que ces eaux s'infiltrent dans les habitations à proximité.

Madame la Ministre de la Défense Yuriko Backes précise que ses services entretiennent des contacts étroits et positifs avec les responsables communaux et souligne le caractère indispensable du respect des procédures applicables.

L'oratrice tient à souligner que l'extension de la WSA tout comme son site actuel n'auront pas comme vocation de stocker des munitions.

Concernant les installations photovoltaïques sur les bâtiments de l'extension, l'oratrice rejoint Monsieur le Député Georges Engel (LSAP) et indique que les avant-projets feront état de cela.

Une représentante de l'Armée luxembourgeoise tient à ajouter que les projets de construction ou de rénovation relevant de l'Armée luxembourgeoise visent à maximiser les aires dédiées aux installations photovoltaïques, il n'en sera pas autrement du présent projet.

Quant à l'évacuation des eaux de pluie, l'oratrice note qu'il en sera tenu compte lors des études à faire dans le cadre des prochaines étapes.

Pour ce qui est des contraintes procédurales citées ci-dessus, l'oratrice indique qu'une étude d'impact environnemental a d'ores et déjà été commanditée afin d'éviter que les délais y afférents ne se répercutent négativement sur la réalisation du projet.

Un représentant de l'Armée luxembourgeoise précise que les seules munitions sur site seront celles à disposition des corps de garde ainsi que des munitions inertes permettant de calibrer l'outillage entretenu sur le site de la WSA.

Les imprimantes 3D représentent un intérêt particulier pour la réparation et la maintenance de véhicules militaires sur le terrain d'action en ce qu'elles permettent de reproduire les pièces nécessaires sur le champ contribuant ainsi à l'autarcie des unités militaires en renforçant leur indépendance par rapport aux chaînes d'approvisionnement traditionnelles.

Se référant à une visite de la Commission de la Justice du 31 mars 2021, Monsieur le Député Marc Goergen (Piraten) note que les responsables du CPU ont cité l'environnement de ce dernier comme atout en ce que les champs permettent de repérer aisément d'éventuels évadés. Or, ce ne sera plus le cas avec l'extension de la WSA telle que projetée.

En outre, l'orateur tient à nuancer les propos tenus quant à la proximité du site de la WSA aux installations militaires à Arlon et fait part de ses préoccupations concernant l'impact de l'extension de la WSA sur les résidents des localités avoisinantes.

Monsieur le Député Gerard Schockmel (DP) s'intéresse à la nature du matériel militaire des États-Unis d'Amérique entreposé à la WSA.

Madame la Ministre de la Défense Yuriko Backes note qu'il s'agit de ce qu'on appelle « *basic expeditionary airfield resources* », c'est-à-dire des générateurs d'électricité ainsi que du matériel pour les services d'incendie et d'ambulance.

L'oratrice note que le Gouvernement réuni en conseil a décidé d'octroyer le terrain en cause au présent projet en vertu de sa proximité avec les sites militaires à Arlon et des synergies qui résultent de l'intégration avec les enceintes de la WSA dans sa mouture actuelle.

3. Divers

Aucun point divers n'est abordé.

*

Procès-verbal approuvé et certifié exact

- Annexes :
- Diaporama sur le suivi financier des grands projets d'infrastructure du Fonds Belval ;
 - Diaporama sur le suivi financier des grands projets d'infrastructure des CFL ;
 - Bilan financier des grands projets d'infrastructure ferroviaire des CFL au 31 mars 2025 ;
 - Carte des grands projets d'infrastructure ferroviaire des CFL au 31 mars 2025 ;
 - Diaporama sur le suivi du projet d'extension du site de la WSA à Sanem.



LE FONDS  BELVAL

La Cité des Sciences à Belval

suivi financier des grands projets d'infrastructure

Commission de l'Exécution budgétaire

Commission de la Mobilité et des Travaux publics

5 mai 2025



La Maison des Sciences humaines

Date Loi	Début travaux	Mise en service	Loi	Loi Adaptée	Engagements	Liquidations	Décompte
18/12/2009	novembre 2010	septembre 2015	67'400'000	77'139'521	77'149'519	69'361'315	69'361'315

La Maison des Sciences humaines est un volume à forme géométrique simple, épuré et compact qui s'organise autour de deux cours intérieures. Le bâtiment est posé sur un rez-de-chaussée vitré et est revêtu d'une peau en fibre béton rugueuse et mate. Il accueille les activités de recherche dans le domaine des sciences humaines et sociales, ayant comme objectif majeur d'analyser et d'accompagner la société humaine dans son développement.

La Maison des Sciences humaines héberge la Faculté des Sciences humaines, des Sciences de l'Éducation, et des Sciences sociales, le Luxembourg Income Study Database (LIS) ainsi que le Luxembourg Institute of Socio-Economic Research (LISER). Depuis 2017, elle comprend également le Luxembourg Centre for Contemporary and Digital History (C²DH).

Le bâtiment a été inauguré le 22 septembre 2015.

En 2018, un deuxième restaurant universitaire a été aménagé au rez-de-chaussée du bâtiment. Un local informatique, dédié au Disaster Recovery Site (DRS) et destiné à garantir une redondance du Centre de Calcul, a été aménagé en 2022. Suite au déménagement des équipements de la bibliothèque transitoire dans la Maison du Livre, les travaux d'aménagement de l'espace libéré en Mediacentre ont pu être achevés en 2024.

Le décompte du projet a été finalisé en décembre 2024.





Les aménagements urbains, l'extension du parking de la Maison du Savoir

Date Loi	Début travaux	Mise en service	Loi	Loi Adaptée	Engagements	Liquidations	Coût prévisionnel
28/07/2011	mai 2012	àpd juillet 2014	58'000'000	64'280'250	68'623'713	59'278'178	61'285'070

Les aménagements urbains ont pour objectif de créer un environnement fédérateur et de donner une identité cohérente et forte au site de Belval tout en réintroduisant l'échelle humaine. Cet aménagement se compose principalement d'un revêtement de sol continu constitué de briques, de bassins d'eau structurant l'espace urbain et entourant les vestiges industriels, de structures belvédère-jardin et de forêts urbaines.

Les premières zones aménagées autour des Hauts Fourneaux et de la Maison du Savoir ont été mises en service en juillet 2014. La totalité des zones piétonnes, y compris les surfaces autour des Maisons des Sciences Humaines et du Livre, ont été achevées en automne 2019. La galerie d'accès au parking de la Maison du Savoir et le parking provisoire en plein air de 560 places font également partie des aménagements réalisés.

Des travaux ponctuels d'adaptation de l'éclairage public, ainsi que des travaux d'aménagement de réservoirs d'eau pluviale supplémentaires pour les besoins des bassins plantés sont en cours. Par ailleurs, l'implémentation d'espaces verts est en cours de planification.





Les Laboratoires ailes Nord et Sud et la Halle d'essais Ingénieurs

Date Loi	Début travaux	Mise en service	Loi	Loi Adaptée	Engagements	Liquidations	Coût prévisionnel
15/05/2012	novembre 2012 novembre 2013	à pd octobre 2021 novembre 2015	136'250'000	166'347'099	139'581'946	121'153'073	166'347'099

Le Bâtiment Laboratoires fait partie d'un ensemble de 5 projets dédiés au développement de surfaces de recherche scientifique. Il est composé d'une aile Nord et d'une aile Sud et sera occupé par l'Université et le Luxembourg Institute of Science and Technology (LIST). Les deux ailes peuvent, d'un point de vue fonctionnel, être regroupées en une seule entité ou bien être utilisées comme deux bâtiments distincts. Le programme de construction répond aux besoins évolutifs de la recherche par une haute flexibilité au niveau des installations techniques et des espaces.

Les travaux de construction, y compris l'installation de la deuxième unité de production de froid ont été achevés en 2020. Des aménagements partiels ont débuté en avril 2021 et les travaux relatifs à la phase suivante ont été entamés en octobre 2023. Les études relatives à la phase finale débiteront fin 2025.

La Halle d'essais Ingénieurs, également financée par cette loi, fait partie d'un ensemble de bâtiments regroupant des activités techniques d'ingénieurs telles que les analyses et les essais de matériaux. La mise en service de la halle a eu lieu en novembre 2015.



L'Équipement des bâtiments de la 1^{re} phase de construction de la Cité des Sciences

Date Loi	Début travaux	Mise en service	Loi	Loi Adaptée	Engagements	Liquidations	Coût prévisionnel
04/08/2014	2015	---	140'000'000	140'000'000	115'645'031	80'751'928	140'000'000

La loi prévoit les budgets pour les équipements mobiliers, scientifiques et informatiques des bâtiments construits lors de la première phase de la Cité des Sciences. Elle a été adaptée en 2019 pour permettre d'équiper également le Bâtiment Laboratoires. Les projets sont équipés au fur et à mesure de l'achèvement des travaux et des plans d'aménagement développés avec les utilisateurs.

Les bâtiments à équiper dans le cadre de la loi sont :

- la Maison du Savoir
- le Restaurant de l'Université
- la Maison des Sciences Humaines
- la Maison de l'Innovation
- la Halle d'essais Ingénieurs
- le Centre de Calcul
- la Maison du Nombre
- la Maison des Arts et des Étudiants
- la Maison du Livre
- le Bâtiment Laboratoires (loi adaptée en 2019)

Les utilisateurs concernés par la loi d'équipement sont :

- Université du Luxembourg
- Luxembourg Institute of Socio-Economic Research LISER (anc.CEPS)
- Fonds national de la Recherche - FNR
- La Fondation RESTENA
- Luxembourg Institute of Science and Technology - LIST
- Luxinnovation
- Centre de Formation professionnelle continue DeWidong



Esch 2022 | Capitale européenne de la Culture

Date Loi	Début travaux	Mise en service	Loi	Loi Adaptée	Engagements	Liquidations	Coût prévisionnel
16/03/2020	mars 2020	février 2022	35'330'000	40'047'355	32'864'912	28'827'319	39'878'722

La Terrasse des Hauts Fourneaux, regroupant patrimoine industriel et architectures contemporaines, a été retenue comme site majeur d'accueil des manifestations qui ont eu lieu dans le cadre du programme culturel de «Esch, Capitale Européenne de la Culture 2022».

Les infrastructures aménagées ou restaurées ont été les suivantes: la Möllerei, la Massenoire, le Plancher des Coulées et les espaces du rez-de-chaussée du Haut Fourneau A, le Skip et la Fondation du Haut Fourneau C, ainsi que l'espace urbain. Ces lieux ont accueilli les manifestations majeures du programme culturel de Esch2022. Les manifestations se sont déroulées du 26 février 2022 au 26 février 2023.

La Massenoire, la Möllerei et la Halle des Poches à Fonte serviront dorénavant au Fonds Belval à abriter l'exposition documentaire du patrimoine industriel de Belval, des expositions culturelles et des événements publics, ainsi qu'à accueillir les visiteurs. Au vu des délais extrêmement courts pour réaliser les aménagements nécessaires aux manifestations de l'année culturelle, certaines installations, provisoires à l'époque, sont en cours de finalisation. L'accord pour achever les projets a été donné par la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire lors de sa séance du 22 mai 2023.





Les Archives nationales

Date Loi	Début travaux	Mise en service	Loi	Loi Adaptée	Engagements	Liquidations	Coût prévisionnel
28/08/2020	mars 2022	mars 2026	77'270'000	99'139'159	79'743'789	35'915'273	96'660'677

Dans sa séance du 27 mai 2016, le Conseil de Gouvernement a décidé de relancer le projet des Archives nationales qui avait fait l'objet d'un 1^{er} projet de loi déposé en 2004, mais non adopté. Le programme de construction avait été revu plusieurs fois et après un nouvel avant-projet sommaire finalisé en 2009 le projet était resté en suspens. Sur base d'un programme de construction et d'un projet revu, la loi a finalement été votée le 23 juillet 2020.

Le projet, conçu comme bâtiment à énergie positive, se compose de trois volumes: le 1^{er}, dénommé 'bâtiment central', renfermant les divers services des Archives nationales et les salles de consultation destinées au public, le 2^d, appelé 'bâtiment dépôts', entièrement clos et revêtu de panneaux photovoltaïques, reliés entre eux par un 3^e qui est un atrium vitré permettant une réduction des déperditions énergétiques. Le tout est posé sur un socle abritant les fonctions d'accueil, les salles d'exposition et de formation, ainsi que les locaux techniques.

Le gros-œuvre clos et couvert est finalisé et le gros équipement technique ainsi que les sondes géothermiques installés. L'Atrium vitré et l'enveloppe en panneaux photovoltaïques du 'bâtiment dépôts' sont en cours de pose, tout comme du côté intérieur, les travaux de cloisonnement et de parachèvement.





Le Centre sportif

Date Loi	Début travaux	Mise en service	Loi	Loi Adaptée	Engagements	Liquidations	Coût prévisionnel
21/07/2023	septembre 2024	1 ^{er} trimestre 2029	114'320'000	130'764'021	12'544'506	5'410'925	124'610'925

Le Centre sportif est destiné à un usage scolaire et extra-scolaire. Il sera mis à disposition des établissements scolaires des agglomérations avoisinantes et de l'Université du Luxembourg, notamment pour la formation pédagogique. Il sera, le cas échéant, également accessible aux fédérations sportives agréées, aux associations sportives régionales et locales, à la structure de formation des entraîneurs, tout comme au grand public.

Le projet est constitué de plusieurs parties fonctionnelles : un ensemble piscine, une infrastructure sportive pédagogique, un ensemble multisport indoor et un parc de sport en plein air. Un parking pour les besoins du Centre sportif, du Lycée Belval et de l'Ecole européenne agréée, ainsi qu'un quai pour bus scolaires complètent le projet.

La loi a été votée le 21 juillet 2023. Les travaux préparatoires ont débuté en septembre 2024.



Récapitulatif

Projet	Loi	Indice	Loi adaptée	Engagements	Liquidations	Décompte / Prévisionnel	%
La Maison des Sciences humaines	67'400'000	666.12	77'139'521	77'149'519	69'361'315	69'361'315	89.92 %
Les aménagements urbains, l'extension du parking de la Maison du Savoir	58'000'000	677.18	64'280'250	68'623'713	59'278'178	61'285'070	95.34 %
Bâtiment Laboratoires, Halle d'essais Ingénieurs et deuxième Unité de production de froid à Belval	136'250'000	685.44	166'347'099	139'581'946	121'153'073	166'347'099	100.00 %
Équipement des bâtiments de la première phase de construction de la Cité des Sciences	140'000'000	738.97	140'000'000	115'645'031	80'751'928	140'000'000	100.00 %
Esch 2022 - Capitale européenne de la Culture	35'330'000	811.88	40'047'355	32'864'912	28'827'319	39'878'722	99.58 %
Les Archives nationales	77'270'000	811.88	99'139'159	79'743'789	35'915'273	96'660'677	97.50 %
Le Centre sportif	114'320'000	1003.76	130'764'021	12'544'506	5'410'925	124'610'925	95.29 %
Totaux	628'570'000		717'717'405	526'153'416	400'698'011	698'143'808	97.27 %
% Loi adaptée			100.00%	73.31 %	55.83 %	97.27 %	

Indice 1149.68



**Suivi financier des
grands projets
d'infrastructure
ferroviaire**
(situation financière au 31/03/2025)

**Commission de
l'exécution budgétaire**

**Commission de la Mobilité et
des Travaux Publics**

05/05/2025



Points à souligner:

Remarques:

Projets présentés : projets accordés par voie de motion respectivement par une loi de financement

Budget alloué: adaptation à l'indice du prix de la construction pour les projets accordés par une loi et dont la réalisation n'a pas encore atteint 100%

Projet 33 - Pôle d'échange multimodal de la gare d'Ettelbruck.

Adaptation du projet initial (volet ferroviaire) → risque éventuel de dépassement des crédits approuvés → demande amendement de la loi à présenter le moment venu

Projet 42 - Gare de Bettembourg. Aménagement d'un nouveau poste directeur.

réalisé financier > réalisé sur site → travaux sur site n'ont débuté que récemment / réalisé => coûts études

Motion 2014/45 - Renouvellement de divers tronçons de voie sur la ligne ferroviaire de Luxembourg à Wasserbillig.

réalisé financier > réalisé sur site → travaux en suspens
études relatives à l'adaptation du tracé avec augmentation de l'entre-axe et modification du profil en long en cours

Motion 2014/46 - Ligne de Luxembourg à Troisvierges. Modernisation d'appareils de voie.

Hausse des prix → risque de dépassement du budget alloué → demande d'augmentation à présenter le moment venu

Motion 2017/54 – Point d'arrêt Bascharage-Sanem. Aménagement d'un bâtiment P&R.

changement concept → augmentation du crédit nécessaire et sollicitée

Motion 2021/72 – Ligne de Zoufftgen à Luxembourg. Renouvellement de l'assainissement, de la plateforme et de la voie courante entre les Pk 10,400 et 13,400.

réalisé financier > réalisé sur site → achat appareils de voie

Motion 2022/77 – Plateforme multimodale Bettembourg-Dudelange. Centre routier sécurisé.

adaptation et réévaluation du projet → augmentation du crédit nécessaire et sollicitée

Sommaire:

Projets en cours:

Projet 24	Gare de Luxembourg. Reconstruction du passage supérieur situé au PK 0,858 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen (rue d'Alsace).	Page 6
Projet 26	Ligne du Nord. Renouvellement complet de différents tronçons de voie avec amélioration de la plateforme en vue de la mise en œuvre de traverses en béton.	Page 8
Projet 27	Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. 1ère phase : Renouvellement des Postes Directeurs sur la situation actuelle.	Page 10
Projet 28	Gare de Differdange, Modernisation et renouvellement des installations fixes.	Page 12
Projet 31	Construction d'une nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg.	Page 14
Projet 33	Pôle d'échange multimodal de la gare d'Ettelbruck.	Page 23
Projet 35	Ligne de Pétange à Athus/Longwy. Aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Rodange.	Page 26
Projet 36	Gare de Luxembourg. Aménagement des quais V et VI et restructuration du plan des voies.	Page 28
Projet 37	Gare de Rodange. Mise en conformité des infrastructures voyageurs.	Page 30
Projet 38	Gare de Mersch. Mise en conformité des infrastructures voyageurs.	Page 32
Projet 39	Gare de Wasserbillig. Modernisation des installations ferroviaires avec aménagement d'un bâtiment P&R.	Page 34
Projet 40	Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 2.	Page 37
Projet 41	Ligne de Luxembourg à Troisvierges. Renouvellement des installations de sécurité.	Page 39
Projet 42	Gare de Bettembourg. Aménagement d'un nouveau poste directeur	Page 41
Motion 2006/7	Gare de Luxembourg. Modernisation des installations centrales du poste directeur.	Page 42
Motion 2008/28	Ligne du Nord. Construction d'une sous-station à Flebour.	Page 44

Motion 2008/31	Ligne de Pétange à Esch/Alzette. Suppression des passages à niveau (PN) 13 et 14 et reconstruction de l'arrêt d'Oberkorn.	Page 46
Motion 2014/43	Modernisation des installations de traction électrique à la gare ferroviaire de Luxembourg.	Page 48
Motion 2014/45	Renouvellement de divers tronçons de voie sur la ligne ferroviaire de Luxembourg à Wasserbillig.	Page 50
Motion 2014/46	Modernisation d'appareils de voie sur la ligne ferroviaire de Luxembourg à Troisvierges.	Page 52
Motion 2014/47	Mise en oeuvre de mesures antibruit sur différents tronçons du réseau ferré luxembourgeois - Phase 1 : Tronçon Luxembourg-Bettembourg-Esch/Alzette.	Page 54
Motion 2015/48	Gare Mersch. Aménagement d'un bâtiment P&R.	Page 56
Motion 2015/49	Suppression des passages à niveau Nos 91, 91a et 92 à Schiffflange et reconstruction de l'arrêt Schiffflange.	Page 58
Motion 2016/52	Gare de Kleinbettingen. Renouvellement et modernisation des installations fixes.	Page 60
Motion 2016/53	Réseau ferré luxembourgeois. Aménagement d'un système automatisé d'information aux voyageurs.	Page 62
Motion 2017/55	Gare de Troisvierges. Aménagement d'un bâtiment P&R.	Page 64
Motion 2020/67	Ligne de Luxembourg à Troisvierges et antennes. Modernisation du réseau des téléphones de service en campagne.	Page 67
Motion 2021/72	Ligne de Zoufftgen à Luxembourg. Renouvellement de l'assainissement, de la plateforme et de la voie courante entre les PK 10,400 et 13,400.	Page 69
Motion 2022/77	Plateforme multimodale Bettembourg-Dudelange. Centre routier sécurisé.	Page 71
Motion 2024/87	Ligne de Pétange à Esch/Alzette. Renouvellement des installations de traction électrique.	Page 73

Projets modifiés :

Projet 2	Mise à double voie intégrale de Pétange à Luxembourg et de Pétange à Rodange/frontière et renouvellement et modernisation des installations fixes de ces lignes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et Rodange.	Page 76
Projet 7	Gare de Luxembourg. Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant.	Page 78
Projet 16	Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermuehle) et Sandweiler.	Page 80
Projet 18	Réseau ferroviaire luxembourgeois. Aménagement d'un réseau radio numérique intégrée ERTMS/GSM-R (partie infrastructure).	Page 82

Projets à entamer:

Motion 2011/34	Point d'arrêt de Differdange. Mise en conformité des quais à voyageurs, du souterrain avec escaliers et ascenseur.	Page 93
Motion 2017/54	Point d'arrêt Bascharage-Sanem. Aménagement d'un bâtiment P&R.	Page 95
Motion 2020/61	Gare de Luxembourg. Adaptation du parvis dans le cadre de la desserte du tram.	Page 96
Motion 2020/62	Gare de Luxembourg. Aménagement d'un parking à vélos souterrain à grande capacité.	Page 97
Motion 2020/63	Gare de Rodange. Réaménagement de la tête Ouest.	Page 98
Motion 2020/64	Construction d'un nouveau centre de remisage et de maintenance à Rodange	Page 99
Motion 2020/65	Construction d'un nouveau bâtiment pour les équipes et ateliers du Service Maintenance Infrastructure sur le site de Luxembourg.	Page 101
Motion 2020/69	Nouveaux atelier et magasin au Centre logistique de l'infrastructure ferroviaire à Bettembourg.	Page 102
Motion 2020/70	Gare d'Ettelbruck. Aménagement d'un faisceau de garage et d'une base de travaux.	Page 103

Projets clôturés au 1/1/2025:

Projet 22	Construction d'une antenne ferroviaire Belval-Usines – Belvaux-Mairie.	Page 117
Projet 29	Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg; aménagement d'une plateforme multimodale à Bettembourg/Dudelange - phase I: travaux préparatoires.	Page 119
Projet 32	Ligne de Luxembourg à Troisvierges/frontière. Aménagement d'un point d'arrêt « Pfaffenthal-Kirchberg » à Luxembourg.	Page 121

Projet 23	Construction d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie Nord de la Gare de Luxembourg et réaménagement général de la tête Nord de la Gare de Luxembourg.	Page 84
Projet 25	Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 1.	Page 86
Projet 30	Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II: Réélectrification de la ligne.	Page 90

Motion 2021/73	Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Suppression du passage à niveau N°60 à Moutfort.	Page 105
Motion 2022/75	Construction d'un nouveau bâtiment pour le centre de formation.	Page 106
Motion 2022/78	Gare de Bettembourg. Modernisation et mise en conformité des infrastructures ferroviaires du secteur voyageurs.	Page 108
Motion 2022/79	Gare de Bettembourg. Modernisation du secteur fret.	Page 110
Motion 2024/80	Réseau national. Remplacement des dispatchers GSM-R.	Page 111
Motion 2024/81	Pôle d'échange multimodal de la gare de Hollerich.	Page 112
Motion 2024/85	Gare de Pétange. Aménagement du nouveau poste directeur Sud-Ouest. Construction du bâtiment.	Page 113
Motion 2024/89	Gare de Bettembourg. Réaménagement du souterrain Nord pour piétons.	Page 114
Motion 2024/93	Ligne de Luxembourg à Troisvierges. Suppression du passage à niveau N°13 à Dommeldange.	Page 115

Projet 34	Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg; aménagement d'une plateforme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase II: bâtiment administratif.	Page 123
Motion 2008/29	Réseau ferré luxembourgeois. Installation d'un système de suivi et de régulation de la circulation des trains en temps réel.	Page 125
Motion 2021/71	Gare de Bettembourg. Passerelle piétonne avec accès aux quais.	Page 127

Projets en cours

Gare de Luxembourg. Reconstruction du passage supérieur situé au PK 0,858 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen (rue d'Alsace).

Objet du projet:

Le passage supérieur, permettant l'accès à la rue d'Alsace et reliant les lotissements du quartier de Gasperich et le quartier de la gare, enjambe dans le secteur ouest de la Gare de Luxembourg les voies ferrées des lignes de Luxembourg à Kleinbettingen (au point kilométrique 0,858) et de Pétange à Luxembourg. Vu l'état de vétusté avancé de l'ouvrage, il a été décidé de le remplacer par un nouveau pont-route de type bow-string métallique à travée unique de 119 m.

Approbation du projet:

Loi du 5 juin 2009 (Projet 24)

Budget approuvé : 19 250 000 € (indice du 1.04.2008)

Etat d'avancement:

Réalisé au 31.03.2025 : 14 725 559 €

Taux de réalisation financier : 77 %

Taux de réalisation technique : 100 %

Juin 2010: début des travaux sur site

17 septembre 2011: ouverture du nouveau pont à la circulation routière et démolition de l'ancien ouvrage

En 2016: assainissement et renouvellement des voies 036 et 038, déposées dans le cadre de la démolition de l'ancien passage supérieur

En 2020: réception définitive

Divers travaux de réfection ont encore été réalisés.

La clôture financière du projet est en cours.

Planning:





Ligne du Nord. Renouvellement complet de différents tronçons de voie avec amélioration de la plateforme en vue de la mise en œuvre de traverses en béton.

Objet du projet:

Dans le cadre du projet de renouvellement complet de différents tronçons de voie de la ligne du Nord, il est prévu de réaliser:

- suite à l'âge des installations de voie existantes datant des années 1983 à 1988, le renouvellement de la voie courante, sur une longueur totale de ± 47 km,
- la modernisation des différents composants, comprenant notamment la mise en œuvre de traverses en béton monobloc avec fixation élastique des rails nécessitant moins d'entretien courant que la voie actuelle,
- le renforcement du profil des rails par la mise en œuvre systématique de rails UIC60 bien adaptés à des charges lourdes,
- le remplacement du ballast en matériel de haut-fourneau par du ballast en pierre naturelle pour améliorer le maintien dans le temps de la géométrie de la voie et de réduire ainsi la fréquence des interventions de bourrage/dressage de la voie,
- des travaux de génie civil en vue de l'amélioration de la stabilité de la plateforme pour permettre la pose de traverses en béton et de l'évacuation des eaux superficielles pour garantir l'assainissement correct du corps de la voie.

Approbation du projet:

Loi du **19 juin 2012 (Projet 26)**

Budget approuvé : **96 200 000 €** (indice du 1.10.2010)

Budget adapté: **129 545 103 €** (indice du 1.10.2024)

Etat d'avancement:

Réalisé au **31.03.2025** : **76 648 892 €**

Taux de réalisation financier : **59 %**

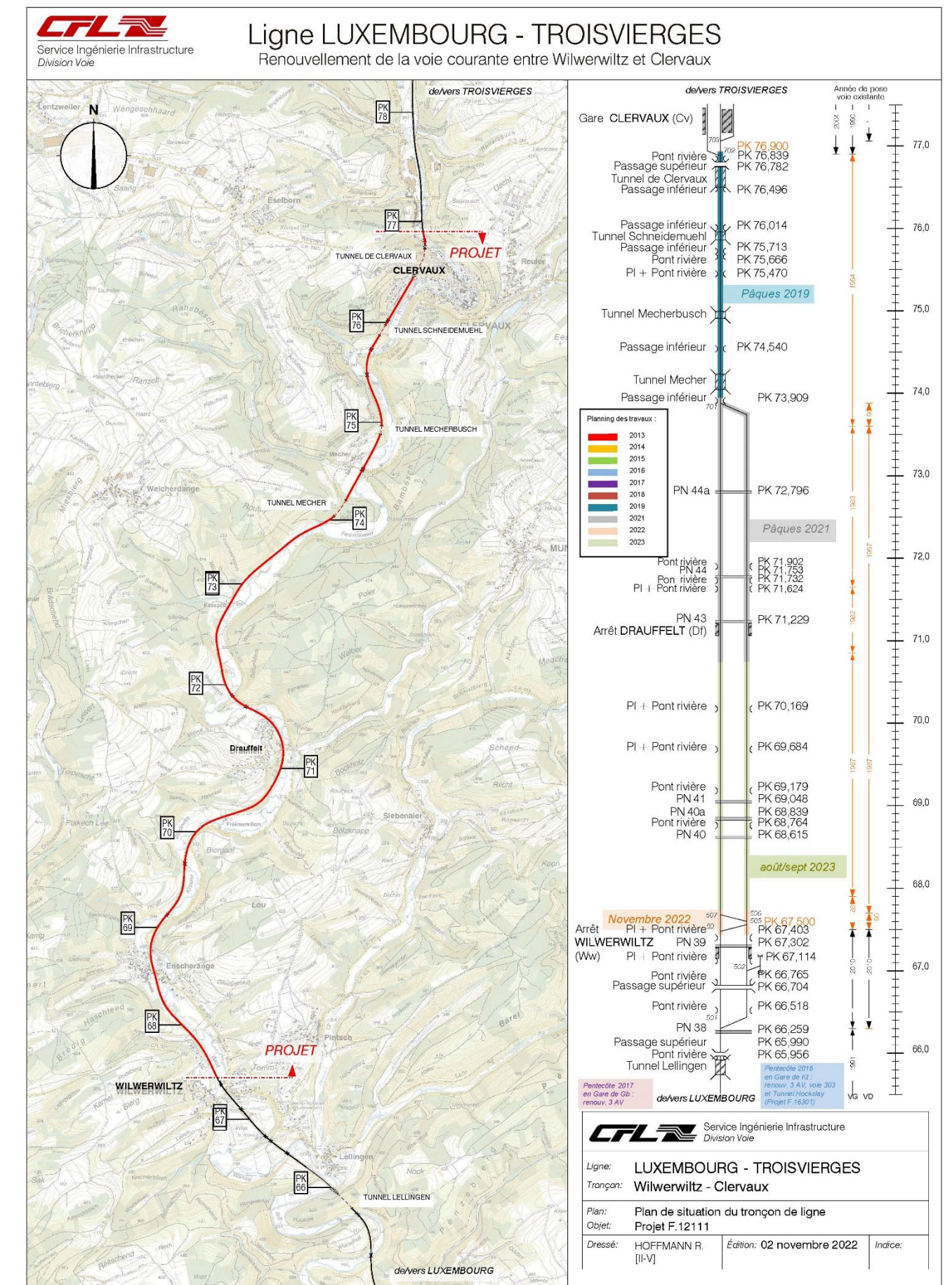
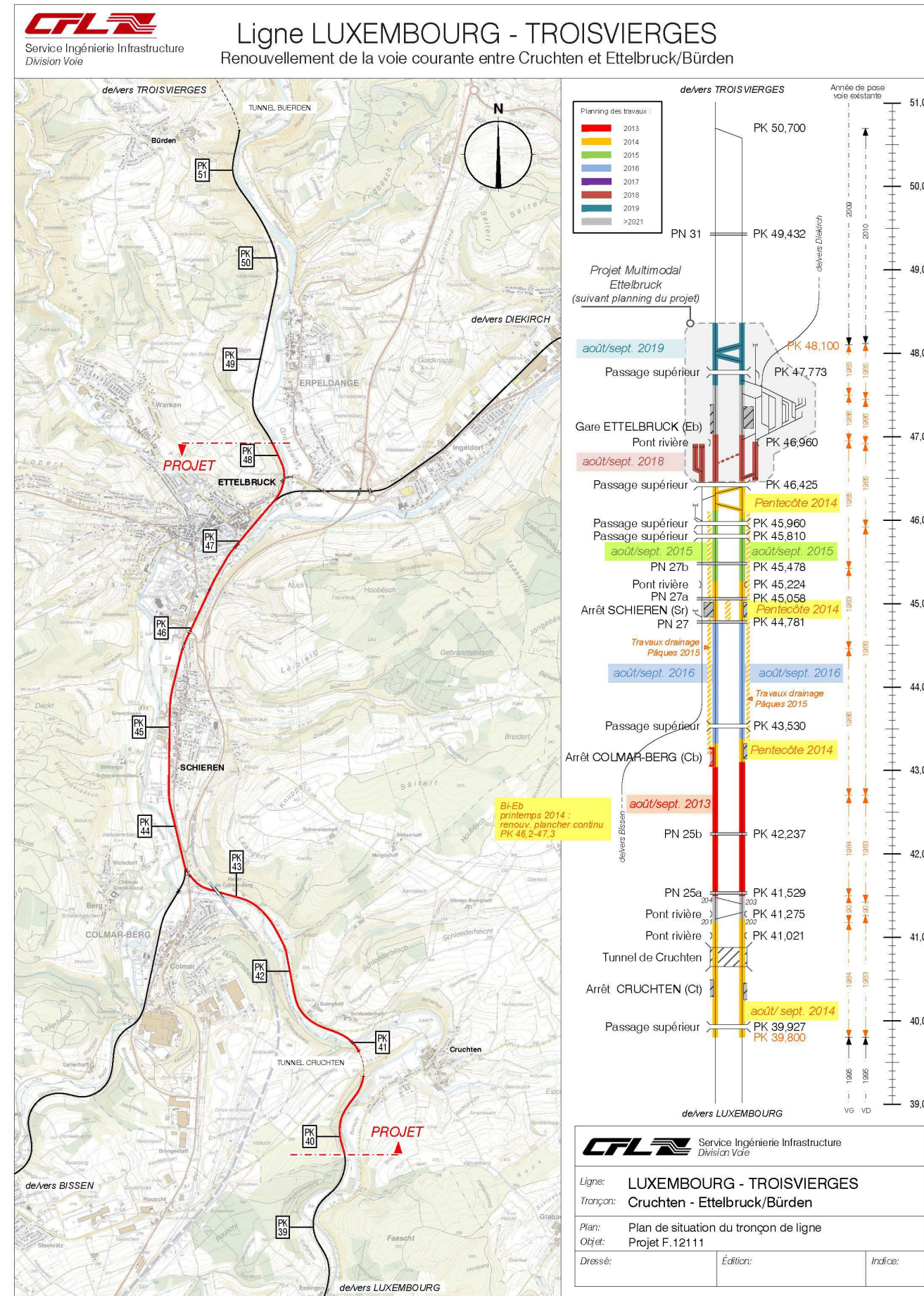
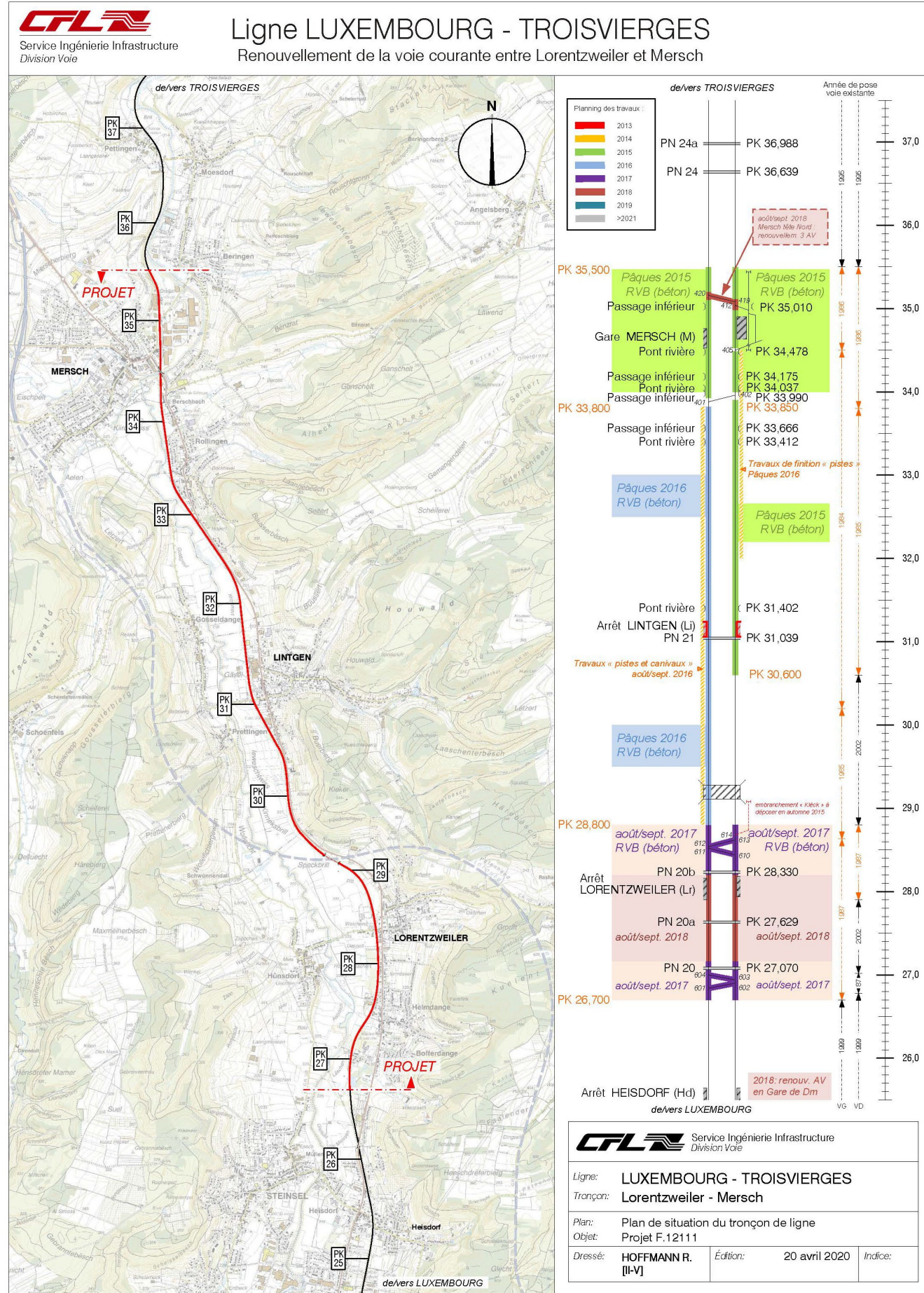
Taux de réalisation technique : **90 %**

Tronçons réalisés => voir cartes (slide suivant)

Tous les tronçons prévus par ce projet ont été renouvelés. Des travaux d'adaptation de pistes le long de ces tronçons sont encore à réaliser. Ces travaux sont effectués pendant des barrages de voie complet et se poursuivront jusque fin 2026.

Planning:





Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase I: Renouvellement des Postes Directeurs sur la situation actuelle.

Objet du projet:

Ce projet consiste dans le remplacement des postes à relais des gares de Bertrange-Strassen, Mamer et Kleinbettingen et du poste d'annonce de Capellen par un poste de signalisation informatisé (PSI) en gare de Kleinbettingen et de postes décentralisés en gares de Bertrange-Strassen et de Mamer, intégrées dans le PSI précité. Le poste d'annonce de Capellen est intégré dans le poste décentralisé de Mamer.

Conformément à la stratégie de modernisation et d'homogénéisation des installations techniques du réseau ferré luxembourgeois adoptée par les CFL, les postes informatisés seront du type « ESTW L90 ».

Approbation du projet:

Loi du **19 juin 2012 (Projet 27)**

Budget approuvé : **42 000 000 €** (indice du 1.10.2010)

Etat d'avancement:

Réalisé au **31.03.2025** : **35 207 222 €**

Taux de réalisation financier : **84 %**

Taux de réalisation technique : **100 %**

Novembre 2014: Mise en service des 3 postes

En 2015: Réalisation de petits travaux d'adaptation aux installations et des travaux de finition

En 2016: Démontage des anciennes installations

Des caniveaux provisoires ont été posés, destinés à protéger les câbles de signalisation et de télécommunications lors de la réalisation du projet de basculement de la tension 3 kV vers la tension 25kV 50 Hz (projet 30).

La pose définitive de nouveaux tracés de caniveaux des deux côtés de la voie ferrée a été réalisée.

La clôture financière du projet est en cours.

Planning:





Gare de Differdange. Modernisation et renouvellement des installations fixes.

Objet du projet:

Le projet comprend les travaux suivants :

- l'intégration des installations de sécurité dans le poste directeur de Pétange
- la modernisation des installations de télécommunications
- le renouvellement des installations de voie et de la plateforme
- les adaptations des infrastructures en relation avec les nouveaux plans de voie
- l'adaptation et la modernisation des installations de traction électrique.

Approbation du projet:

Loi du **19 juin 2012 (Projet 28)**

Budget approuvé : **51 000 000 €** (indice du 1.10.2010)

Etat d'avancement:

Réalisé au **31.03.2025** : **40 750 530 €**

Taux de réalisation financier : **80 %**

Taux de réalisation technique : **100 %**

Le nouveau poste directeur a été mis en service en date du 1^{er} novembre 2015.

La plateforme ferroviaire a été renouvelé et le système d'évacuation d'eaux a été adapté et amélioré.

Les installations de signalisation et de télécommunications ainsi que les installations de traction électrique ont été remplacées respectivement adaptées.

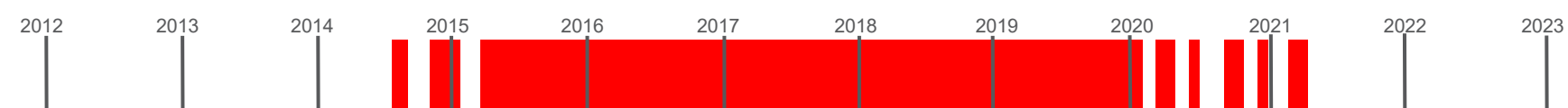
L'accès voyageurs a été réaménagé et le chemin piétonnier le long des voies ferrées entre le PN15 et l'arrêt Differdange a été remis en état.

Une stabilisation d'un talus ferroviaire à l'aide d'une paroi cloutée a été effectuée et des murs de soutènement ont été construits le long des voies ferrées en vue de l'aménagement des pistes.

Des mâts d'éclairage et des clôtures ont été posés pour sécuriser le site .

Les travaux sont terminés et la clôture financière s'achèvera en 2025.

Planning:





Bâtiment modulaire



Démolition de l'ancien quai voyageurs



Renouvellement du système d'évacuation d'eaux pluviales



Installation de signalisation



Remise en état d'un talus ferroviaire par une paroi cloutée



Confection de murs de soutènement

Objet du projet:

Le présent projet vise le délestage de la relation Luxembourg – Bettembourg, ligne la plus chargée du réseau ferroviaire luxembourgeois, par la construction d'un nouveau tronçon de ligne à deux voies reliant directement Luxembourg à Bettembourg sur un tracé longeant le plus près possible l'autoroute A3/E25 et se connectant au réseau ferroviaire existant au nord à la hauteur de l'échangeur autoroutier « Croix de Gasperich » et au sud en amont de l'entrée nord en gare de Bettembourg.

Approbation du projet:

Loi du 19 décembre 2014 (Projet 31)

Budget approuvé : 292 013 570 € (indice du 1.4.2013)

Budget adapté: 412 086 720 € (indice du 1.10.2024)

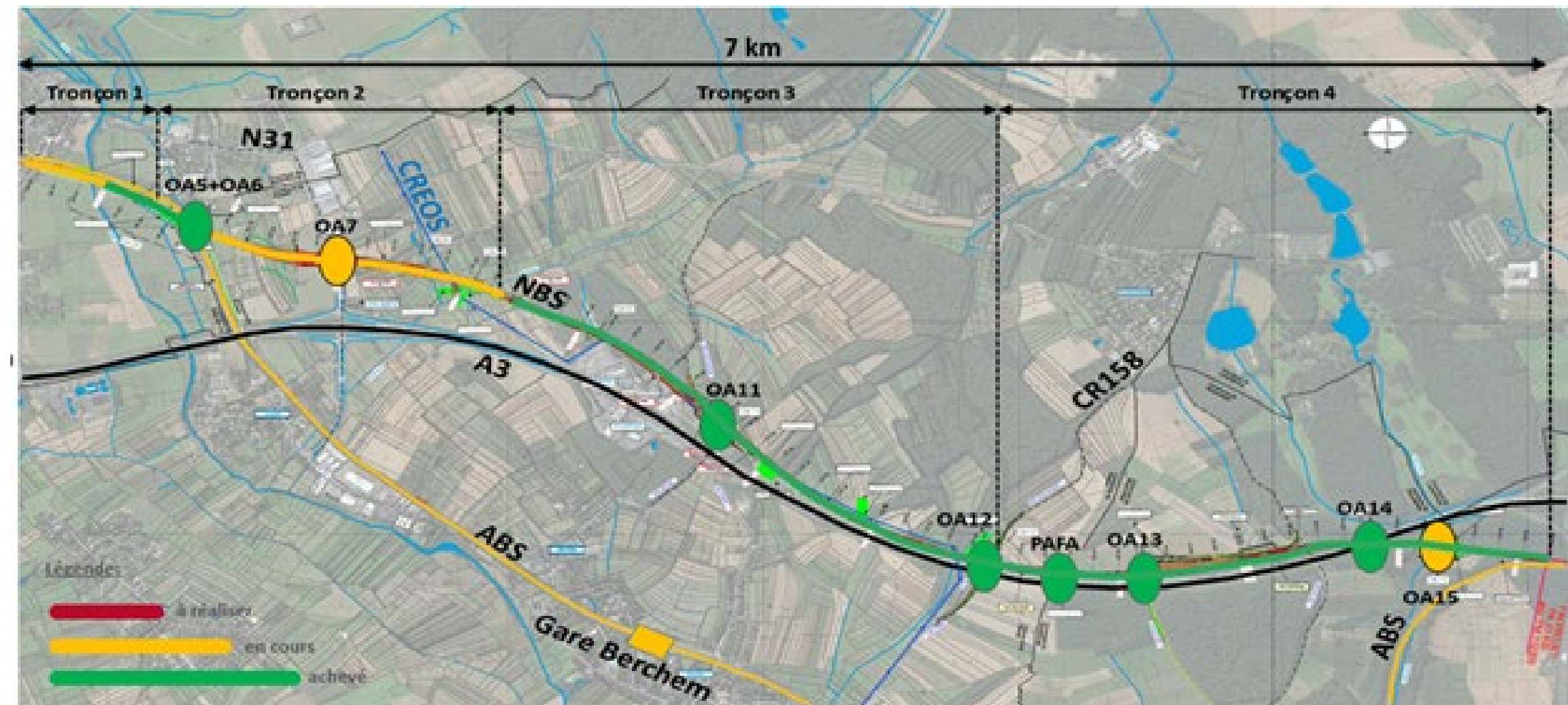
Etat d'avancement:

Réalisé au 31.03.2025 : 197 402 594 €

Taux de réalisation financier : 48 %

Taux de réalisation technique : 64 %

Plateforme tronçons 1-4 et ouvrages d'art



La mise en service de la nouvelle ligne est prévue pour septembre 2027.

Planning:



Plateforme tronçon 1 (P.K. 5,300 – 5,700) – raccordement NBS à Bettembourg :

Début travaux: décembre 2023

Pose de portiques et poteaux caténares achevée

Aménagement de la plate-forme ferroviaire achevé

Pose de panneaux anti-bruit en cours

Pose de caniveaux à câbles et réalisation de pistes en cours

Plateforme tronçon 2 (P.K. 5,700 – 7,700) et pont routier OA7 :

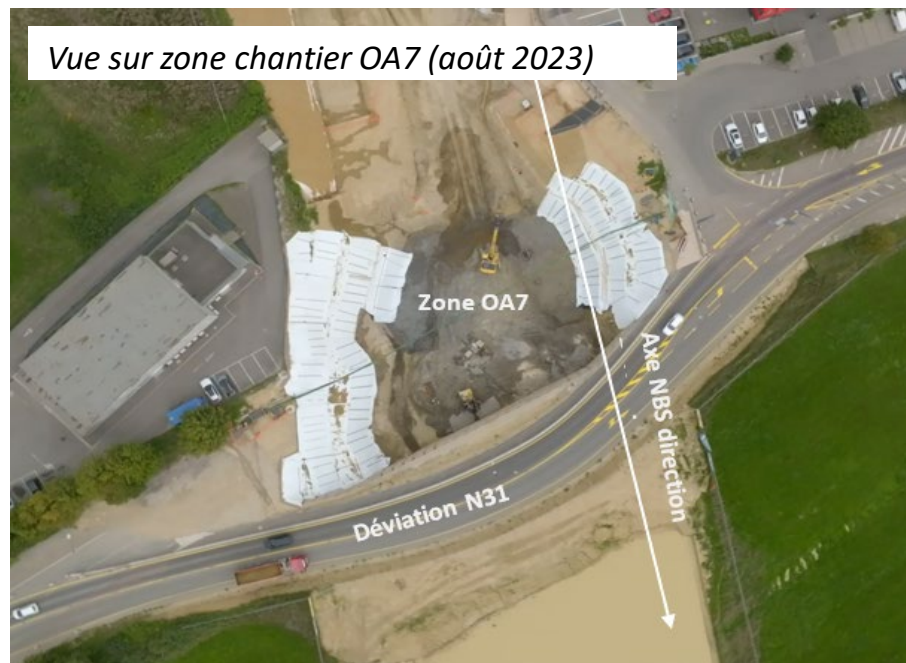
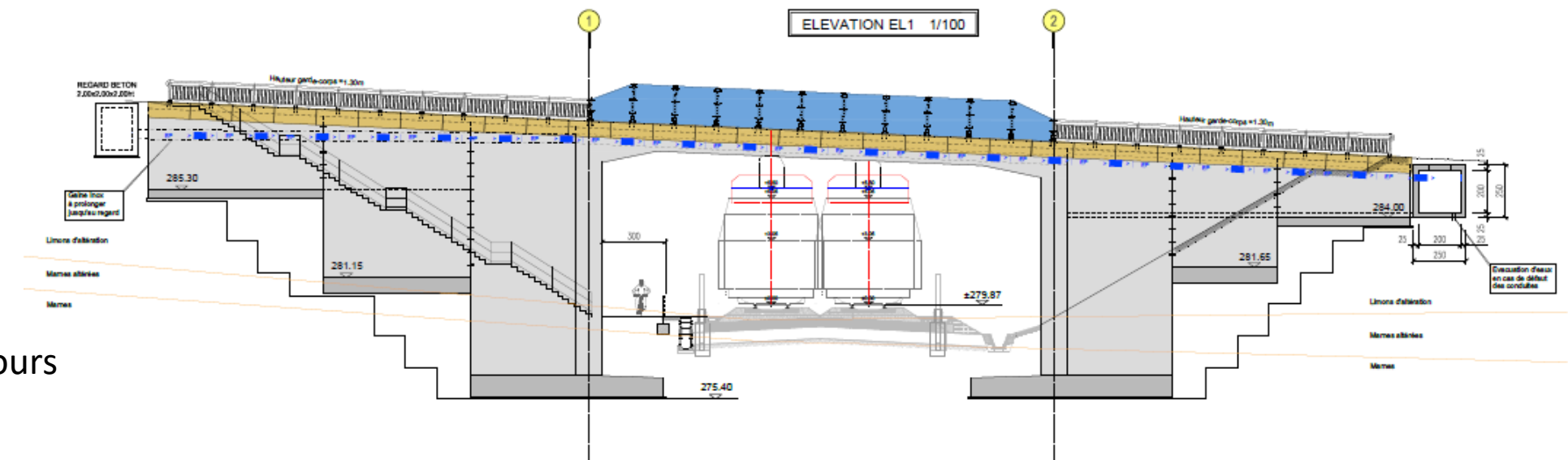
Début travaux: novembre 2022

Ouvrage OA7:

- Travaux de bétonnage de l'ouvrage terminés

Plate-forme ferroviaire:

- Consolidation du sol et préparation de la plateforme ferroviaire terminées
- Les travaux technico biologiques sur les talus proche de la voie ferrée sont en cours
- Pose de clôture définitives en cours
- Réalisation des bassins de rétention en cours



Vue sur chantier OA7 et tronçon 2 direction Bettembourg (août 2023)



Décoffrage ouvrage OA7 (juillet 2024)



Vue sur le tronçon 2 (mars 2023)



Plateforme tronçon 3 (P.K. 7,700 – 9,900) :

Début travaux: 2018

Réception provisoire: 2021

La plantation forestière du lieu de réutilisation des déblais (dépôt M) sera réalisée de concert avec l'Administration de la nature et des forêts.



Plateforme tronçon 4 (P.K. 9,900 – 13,600) et ouvrage ferroviaire O

Début travaux : novembre 2022

Pose des fondations caténares et des caniveaux achevée

Terrassement des bassins de rétention en cours

Travaux techno-biologiques sur les talus en cours

Pose des clôtures définitives en cours

Achèvement ouvrage OA15: juillet 2023



Ouvrage OA15



Terrassements tronçon 4



Amélioration sol (épandage chaux/ciment)

Construction du saut-de-mouton OA6, de l'ouvrage OA5, des ouvrages hydrauliques OH5a et OH5b et déviation de la ligne existante (ABS):

Déplacement de la ligne existante (ABS) entre le P.K. 5,940 et le P.K. 6,960 en 2018.



Ouvrages OA5 et OA6 : structure portante achevée et essais de mise en charge en 2020



Ouvrages hydrauliques OH5a et OH5b : achevés





Pont routier OA11:

La nouvelle route communale passant sur l'ouvrage est en service de puis printemps 2018.



Pont routier OA12 :

La nouvelle route a été ouverte au public en septembre 2018.

La réception provisoire a eu lieu en 2018 et la réception définitive en 2023.



Pont routier OA13 :

Les travaux ont débuté en 2020. En mai 2021, les poutres ont été posées.

La réception définitive a eu lieu en décembre 2023.





Pont ferroviaire OA14:

2019: déboisement / terrassement / plate-forme de prémontage

2020: confection culées

Fin 2020: début montage sur site

Octobre 2022: ripage sur emplacement définitif

Août 2023: mise en charge de l'ouvrage

2024: pose clôtures et écrans anti-bruit

Décembre 2024: constat d'achèvement et réception provisoire de l'ouvrage



juillet 2021



octobre 2021



janvier 2022



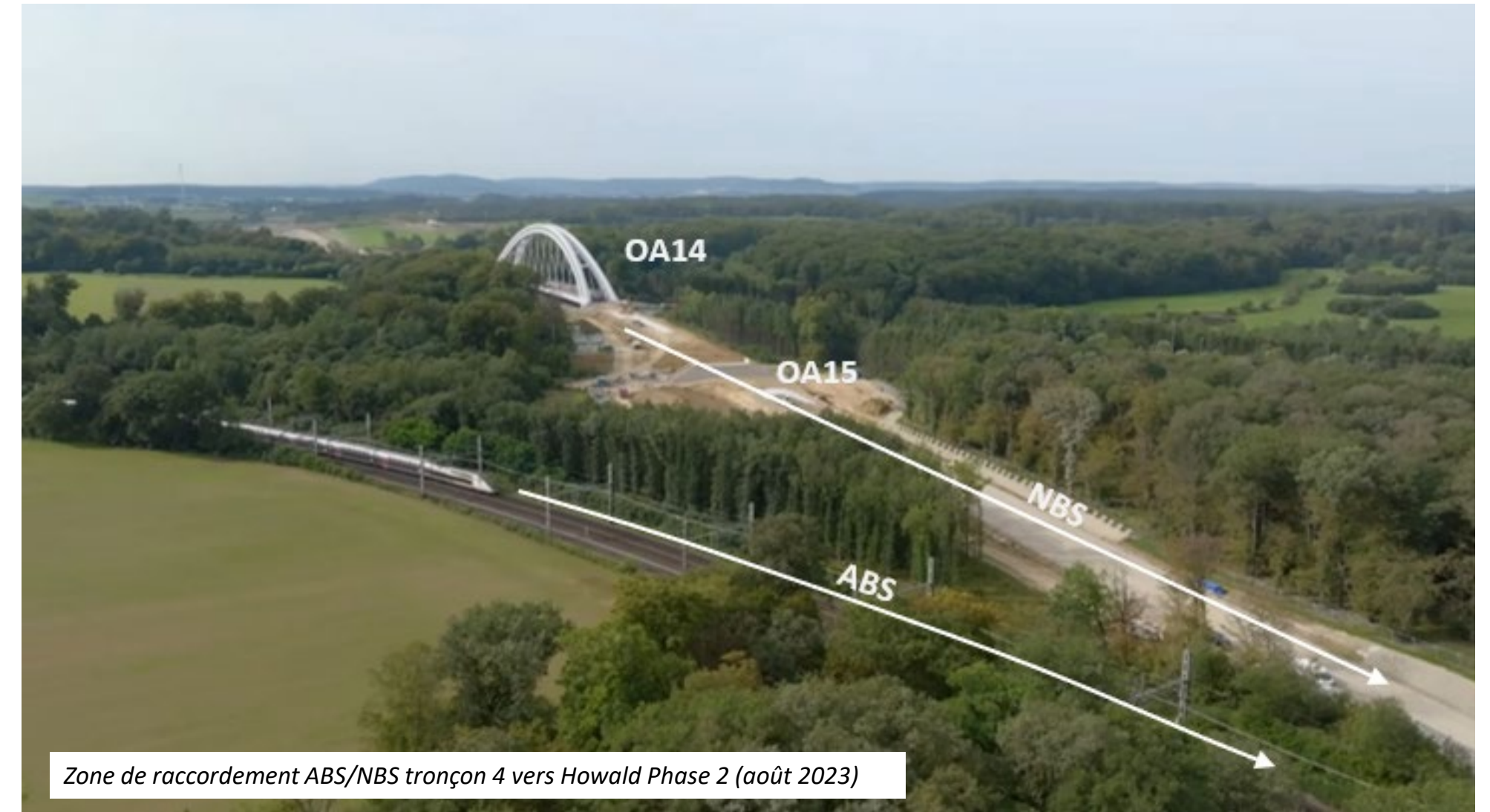
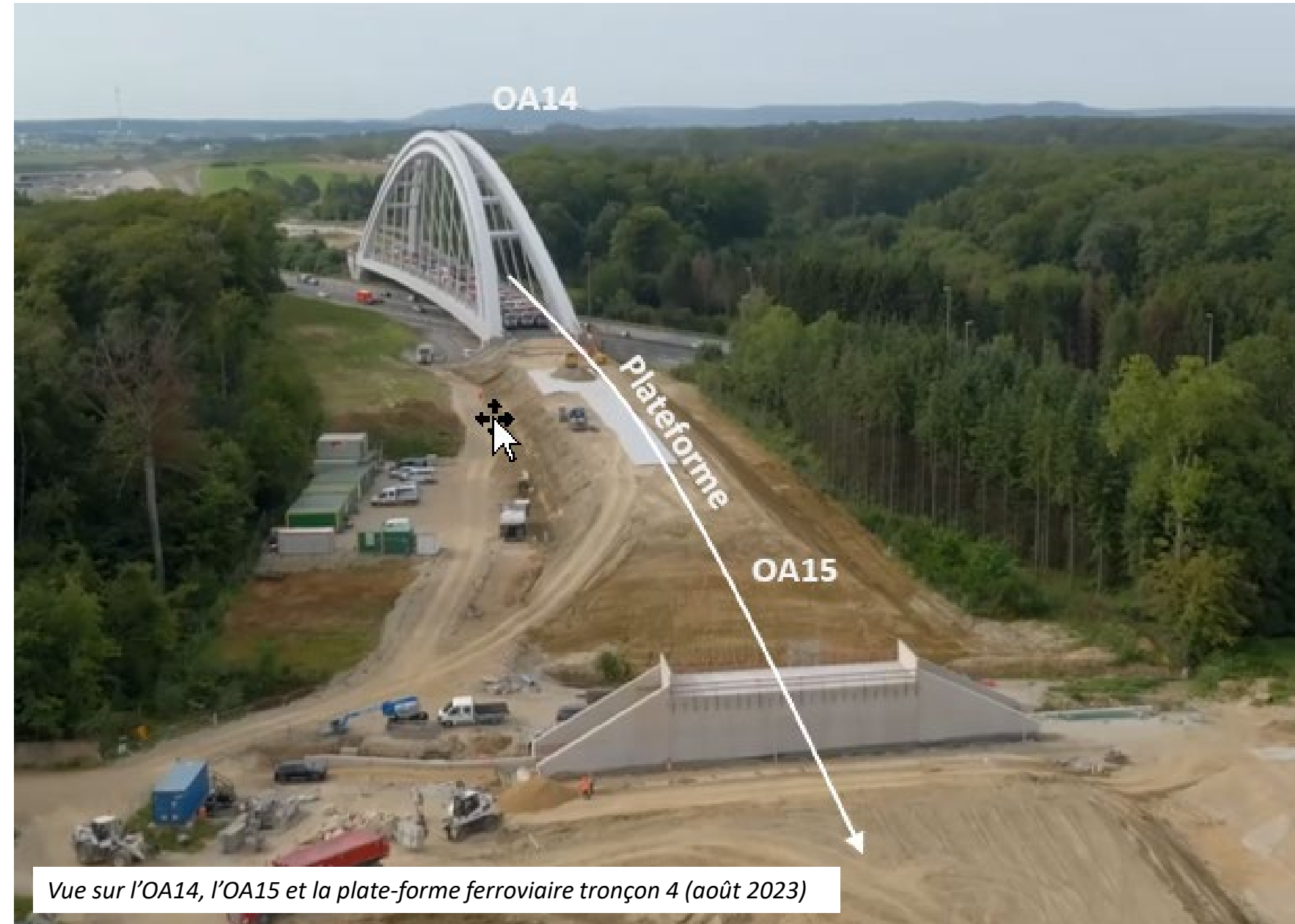
avril 2022



octobre 2022



août 2023



Passage pour la faune:

La construction a été entamée en 2018 et achevée en 2021.
Les réceptions provisoires de l'aménagement écologique et de l'ouvrage ont eu lieu en 2021. Les réceptions définitives ont eu lieu le 7 février 2024.



Renforcement canal DN1100 à Bettembourg:

Les travaux de renforcement du canal DN 1100 sous les voies ferrées à la tête nord de Bettembourg ont été réalisés en 2019.



Piste cyclable PC6:



Piste cyclable PC103:



La piste cyclable PC6 a été réaménagée et réouverte au public.
La piste cyclable PC103 a été mise en service le 28 juillet 2023 et inaugurée le 02 octobre 2023.



Poste décentralisé intermédiaire EAM:

Les travaux de construction ont été entamés fin 2023.
Pose d'une guérite moyenne tension-CFL/EAM en mars 2024.
Travaux de gros-œuvre EAM finalisés en juin 2024.
Travaux de génie technique en cours.



Guérite MT-CFL / EAM



Gros-œuvre EAM

Electrification de la nouvelle ligne:

Les travaux ont débuté en mars 2024.
Livraison des poteaux caténares en mars 2024.
Pose des poteaux caténares sur les tronçons 3 et 4 achevée.
Début de la pose des poteaux caténares sur le tronçon 2 et les OA5 et OA6 en avril 2025.



Poteaux caténares Tronçon 3

Pôle d'échange multimodal de la gare d'Ettelbruck.

Objet du projet:

Le projet constitue la mise en place du « Pôle d'échange multimodal de la Gare d'Ettelbruck » regroupant plusieurs modules en matière de transport en commun resp. de voirie. Le projet s'étire entre l'intersection N7/N27 – le giratoire Dreieck à Erpeldange – à l'est jusqu'à l'intersection N7-rue Prince Henri/rue du Canal à l'ouest du quartier de la Gare d'Ettelbruck.

Les travaux se divisent en plusieurs parts, à savoir:

- **pour le département des Transports – CFL (Fonds du Rail):**
 - la mise en conformité de la gare,
 - le renouvellement des superstructures ferroviaires,
 - la construction d'un parking P&R,
 - la reconstruction du bâtiment voyageurs et de ses alentours directs.
- **pour le département des Travaux publics – Ponts et Chaussées (Fonds des Routes):**
 - la réorganisation multimodale de la N7/rue du Canal, rue Prince Henri, rue de la Gare et Av. J.-F. Kennedy et du CR348/Av. Salentiny,
 - la mise en souterrain de la N7 entre le carrefour de la Wark et le monument Patton,
 - la réalisation de la gare routière, du parvis de la gare et de ses alentours directs,
 - la mise en place de l'artère d'approche multimodale du carrefour „Dreieck“ au pôle d'échange.

Approbation du projet:

Loi du **23 décembre 2014 (Projet 33)**

Budget approuvé : **98 000 000 €** (indice du 1.10.2013)

Budget adapté: **135 226 441 €** (indice du 1.10.2024)

Au cours de l'avancement des études et des travaux, des adaptations au projet initial sont devenues nécessaires. Ces adaptations vont entraîner un risque éventuel de dépassement des crédits approuvés.

Le cas échéant, un exposé des motifs et une demande d'augmentation de crédit pour la partie ferroviaire seront présentés le moment venu en vue de l'approbation d'une nouvelle loi de financement par le législateur.

Etat d'avancement:

Réalisé au 31.03.2025 : 58 240 736 €

Taux de réalisation financier : 43 %

Taux de réalisation technique : 38 %

Mai 2018: Début des travaux de génie civil relatifs aux aménagements à réaliser dans l'enceinte des voies (plateformes ferroviaires, souterrains et quais à voyageurs).

Plateformes ferroviaires et installations ferroviaires :

L'ensemble des plateformes ferroviaires avec leurs systèmes d'assainissement ont été renouvelées et le plan des voies a été adapté. Un renouvellement des installations de traction électrique et des installations de signalisation et de télécommunication a été réalisé.

Nouveaux souterrains et quais :

En 2019: préfabrication et pose des parties de tunnel des souterrains Nord et Sud

novembre 2020: mise en service partielle du quai III, ouverture du nouveau souterrain nord et fermeture du souterrain existant

décembre 2021: mise en service des trois ascenseurs du nouveau souterrain Nord (gare d'Ettelbruck entièrement accessible PMR)

août 2022: mise en service du nouveau poste directeur d'Ettelbruck (gare exploitable sur les quais II et III avec quatre voies à quai)

septembre 2022: ouverture du nouveau souterrain Sud

avril 2023: mise en service des escaliers mécaniques du souterrain Sud

Juillet 2024: mise en service des ascenseurs du souterrain Sud

Restent à réaliser les travaux de second œuvre ainsi que de menus travaux de finition

Bâtiments :

Avril 2019: mise en service du nouveau bâtiment à techniques combinées servant à l'alimentation future du site de la gare d'Ettelbruck; mise en service d'une structure d'accueil provisoire pour les clients sur le parvis de la gare

Octobre 2022: achèvement de la déconstruction soignée du bâtiment voyageurs et d'un bunker anti aérien souterrain

2023/2024: réalisation des fondations profondes des bâtiments voyageurs et park&rail dans le cadre de la mise en souterrain de la N7 par P&Ch

Planning:





Ligne de Pétange à Athus/Longwy. Aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Rodange.

Objet du projet:

Le présent projet a pour objet la création d'un bâtiment P&R de 1567 emplacements pour répondre à court et à moyen termes aux besoins de stationnement des navetteurs CFL.

Approbation du projet:

Loi du **22 mai 2018 (Projet 35)**

Budget approuvé : **43 470 000 €** (indice du 1.10.2016)

Budget adapté: **55 962 716 €** (indice du 1.10.2024)

Etat d'avancement:

Réalisé au 31.03.2025 : 40 792 495 €

Taux de réalisation financier : 73 %

Taux de réalisation technique : 99 %

Mai 2019: début des travaux préparatoires par l'aménagement des accès et l'installation de chantier.

Bâtiment P&R :

Décembre 2019: début des travaux.

Décembre 2021: achèvement des structures en béton, notamment des cages d'escaliers et des rampes circulaires.

Mars 2022 /avril 2022: achèvement du montage de la charpente métallique et du bétonnage des dalles.

Décembre 2022: réception des panneaux photovoltaïques

Février-mars 2023: achèvement des équipements du système de gestion de parking et montage des ascenseurs

Avril 2023: mise en service et inauguration du nouveau bâtiment P&R

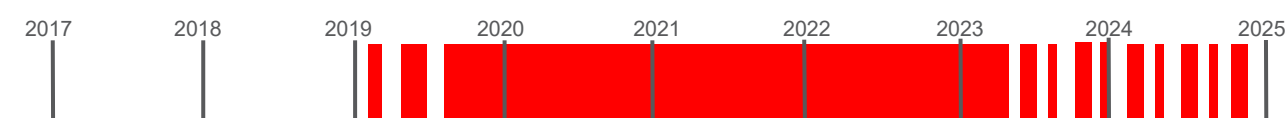
Restent à réaliser: travaux de finition aux avaloirs et divers travaux électriques

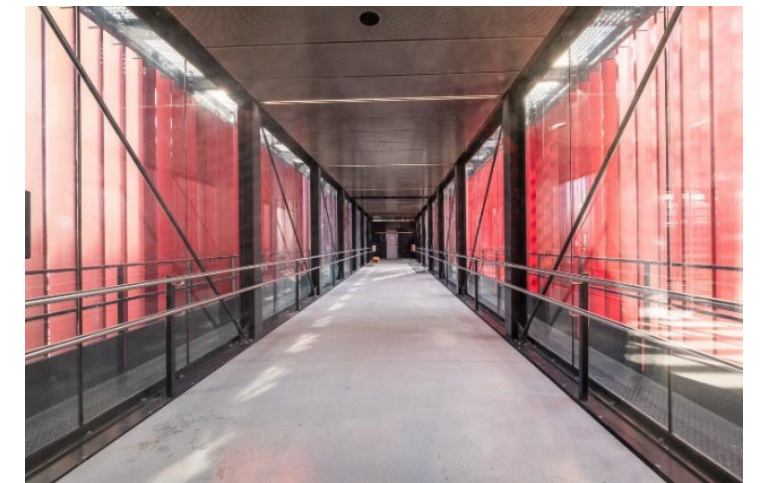
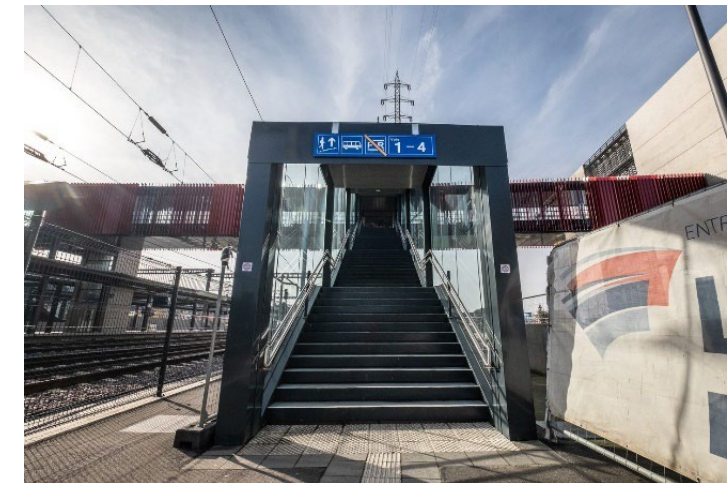
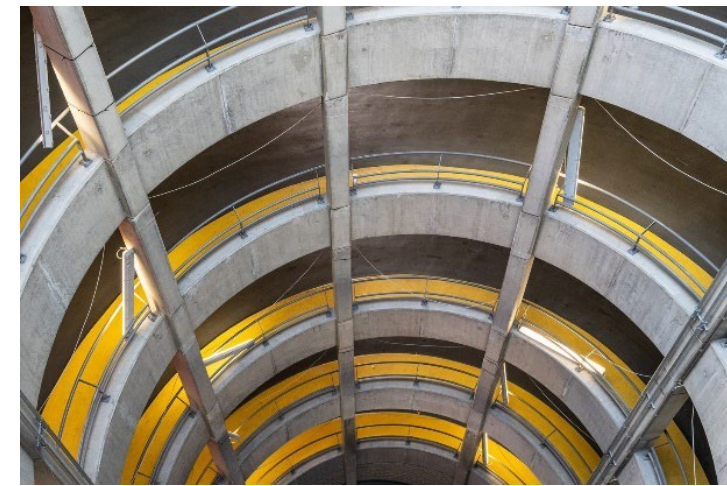
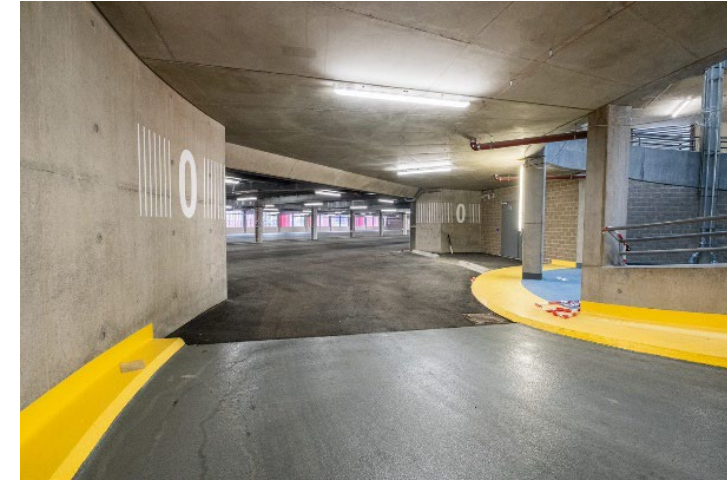
Rond-point :

Septembre 2020: démarrage des travaux relatifs au nouveau rond-point et à la bretelle d'accès.

Novembre 2021: ouverture au trafic du nouveau rond-point.

Planning:





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

Objet du projet:

En vue d'augmenter la capacité de la gare et de créer un pôle d'échange approprié, il est procédé à un réaménagement de la Gare Centrale.

Un des éléments clé est la construction de deux quais supplémentaires. Cette augmentation de la capacité de la Gare Centrale permettra une desserte transversale au niveau de la Gare Centrale afin de pouvoir desservir de manière adéquate le nouvel arrêt « Pfaffenthal-Kirchberg » et de réceptionner des trains à grande capacité en Gare de Luxembourg.

La construction des deux nouveaux quais V et VI augmentera la flexibilité du plan d'occupation des voies en Gare de Luxembourg, ce qui permettra d'intégrer de façon optimale la nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg et la ligne entre Luxembourg et Wasserbillig après mise en service du nouveau Viaduc Pulvermuehle.

De plus, la construction du quai VI améliorera sensiblement la connexion de la gare centrale au Centre de Remisage et de Maintenance.

Approbation du projet:

Loi du **22 mai 2018 (Projet 36)**

Budget approuvé : **171 000 000 €** (indice du 1.4.2017)

Budget adapté: **232 331 049 €** (indice du 1.10.2024)

Etat d'avancement:

Réalisé au 31.03.2025 : 98 376 640 €

Taux de réalisation financier : 42 %

Taux de réalisation technique : 83 %

17 septembre 2018: début des travaux.

2019: prolongement du souterrain Sud, construction du nouveau quai V, construction de la partie tunnel du souterrain Nord en dessous des voies 010 et 011.

15 décembre 2019: mise en service du quai V (uniquement voie 011 à quai) et ouverture de la nouvelle passerelle provisoire, reliant le quai V au nouveau quai autobus du côté de la Rocade de Bonnevoie.

Juillet – septembre 2021: renouvellement et réaménagement de toutes les infrastructures ferroviaires (voies ferrées, caténares et signalisation) de la tête Nord.

15 septembre 2021: remise en service des deux voies principales de la ligne du Nord ainsi que des voies 3, 4, 5 et 7.

12 décembre 2021: remise en service de la voie vers Wasserbillig ainsi que des voies 8, 9, 10 et 11 et mise en exploitation des quais V et VI avec leurs nouvelles voies 12, 13 et 14.

17 juillet 2021: mise en service du nouveau bâtiment EAM ainsi que des infrastructures de signalisation.

13 septembre 2021: ouverture au public de la nouvelle passerelle reliant le quartier de la gare au quartier de Bonnevoie (ouverture officielle le 12 décembre 2021).

Juillet – septembre 2022: restructuration du plan des voies de la tête Sud, assainissement de la plateforme et renouvellement des équipements ferroviaires (voies ferrées, caténares et signalisation).

12 septembre 2022: reprise de l'exploitation normale à double voie vers Bettembourg.

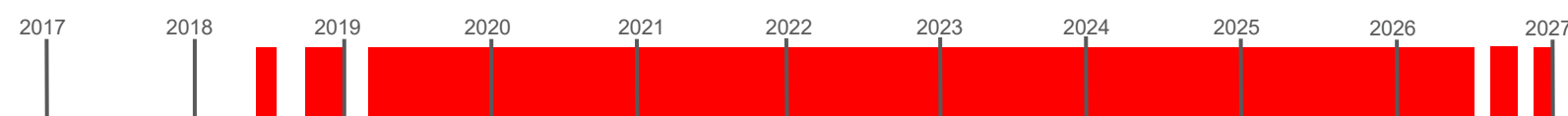
Novembre 2022: accès au centre de remisage réouverts.

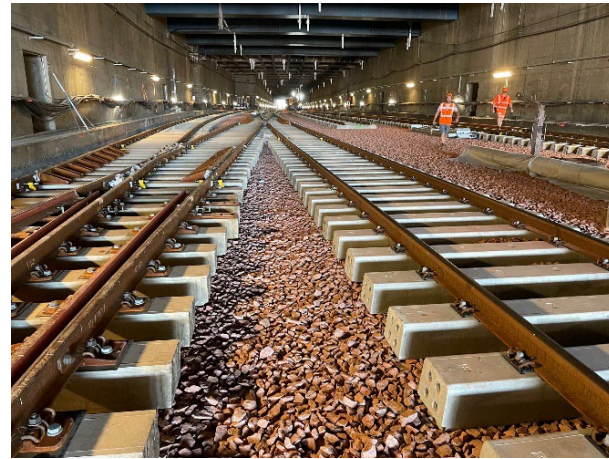
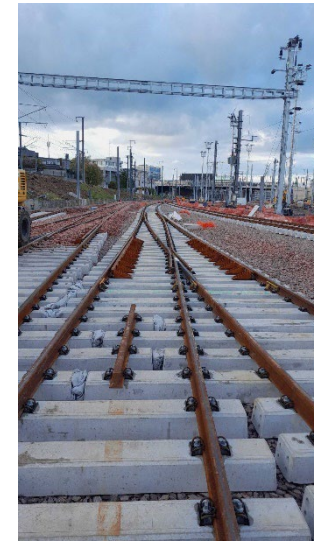
30 janvier 2023: mise en service des deux nouvelles voies vers Bettembourg via Berchem.

2024: importants travaux au niveau du système de canalisation et d'assainissement

2025/2026: travaux d'assainissement, de plateforme et de voie ainsi que des adaptations aux installations caténares et de signalisation dans la partie « centrale » de la gare et la partie « Escherberg ».

Planning:





Gare de Rodange. Mise en conformité des infrastructures voyageurs.

Objet du projet:

Afin de créer un accès du nouveau bâtiment P&R (Projet 35) vers les quais, une passerelle de liaison est prévue . Cette passerelle permettra d’accéder du bâtiment P&R directement sur les 3 quais. Pour remplir les différents critères relatifs aux Spécifications Techniques d’Interopérabilité (STI) un élargissement et un rehaussement du quai central s’impose. Cet élargissement entraîne la suppression partielle d’une voie ferrée qui deviendra une voie en cul de sac.

Les plateformes ferroviaires sont revues également dans leur ensemble, y compris le système de drainage, le ballast, les voies ferrées, les installations de traction électrique et les équipements de signalisation.

Approbation du projet:

Loi du **25 juillet 2018 (Projet 37)**

Budget approuvé : **107 500 000 €** (indice du 1.10.2017)

Budget adapté: **140 110 098 €** (indice du 1.10.2024)

Etat d’avancement:

Réalisé au 31.03.2025 : 84 993 466 €

Taux de réalisation financier : 61 %

Taux de réalisation technique : 97 %

En 2019: renouvellement de la plateforme des voies 104 et 105; élargissement et renouvellement du quai II, pose de la première partie du cadre préfabriqué du souterrain côté Est.

En 2020: adaptation et renouvellement des installations de traction électrique et de signalisation; mise en service des voies 104, 105 et du quai II en date du 18 juin 2020; début des travaux de renouvellement de la plateforme des voies 106 et 107 et du quai III; pose du premier élément de la passerelle, reliant le nouveau bâtiment P&R et les 3 quais.

En 2021: mise en service des voies 106, 107 et du quai III en date du 28 février 2021; début des travaux relatifs au nouveau quai I; adaptation et renouvellement de la plateforme ferroviaire de la tête Est ainsi que des équipements caténares et de signalisation; début des travaux de renouvellement de la plateforme des nouvelles voies 101, 102, 103; pose de la deuxième partie du cadre préfabriqué du souterrain côté Est entre les quais I et II et mise en service provisoire de la partie de la passerelle entre les quais I, II et III.

En 2022: mise en service de la nouvelle situation des voies et des quais I et II en date du 19 avril 2022; pose du dernier segment de la passerelle entre le bâtiment P&R et le quai III; pose des éléments préfabriqués du nouveau souterrain Ouest; renouvellement de la plateforme et des voies entre les points kilométriques 1,340 et 1,500

En 2023: mise en service de la nouvelle gare routière fin mars 2023; mise en service du nouveau souterrain Est et des zones Kiss&Go en septembre 2023

En 2024: mise en service du nouveau souterrain Ouest en date du 3 juin 2024
inauguration de la gare de Rodange le 17 septembre 2024

Restent à réaliser en 2025: pose de caniveaux et de clôtures; aménagement de pistes; enlèvement d’anciennes fondations de poteaux caténaire

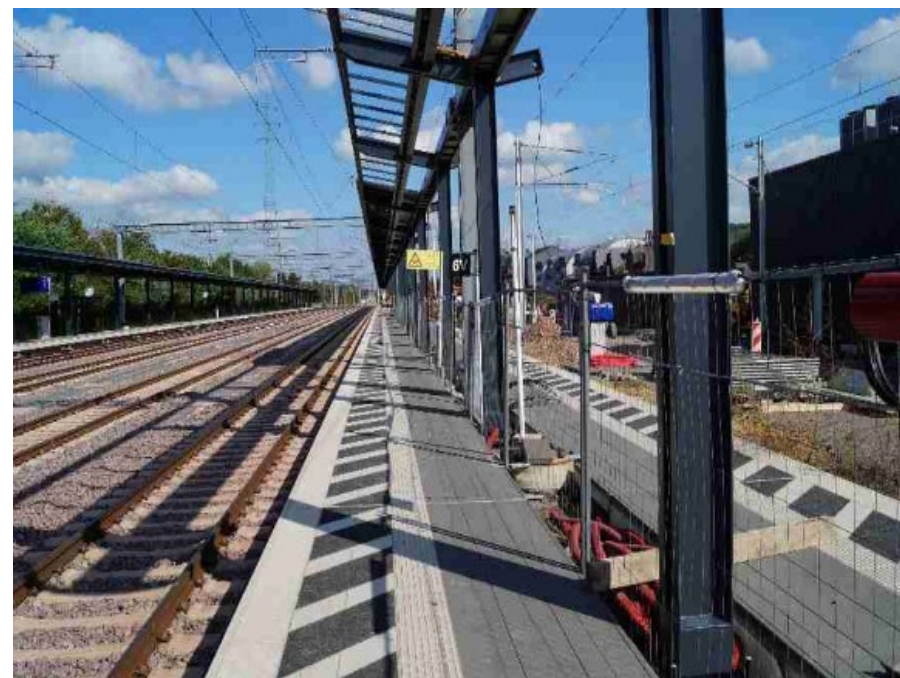
Planning:



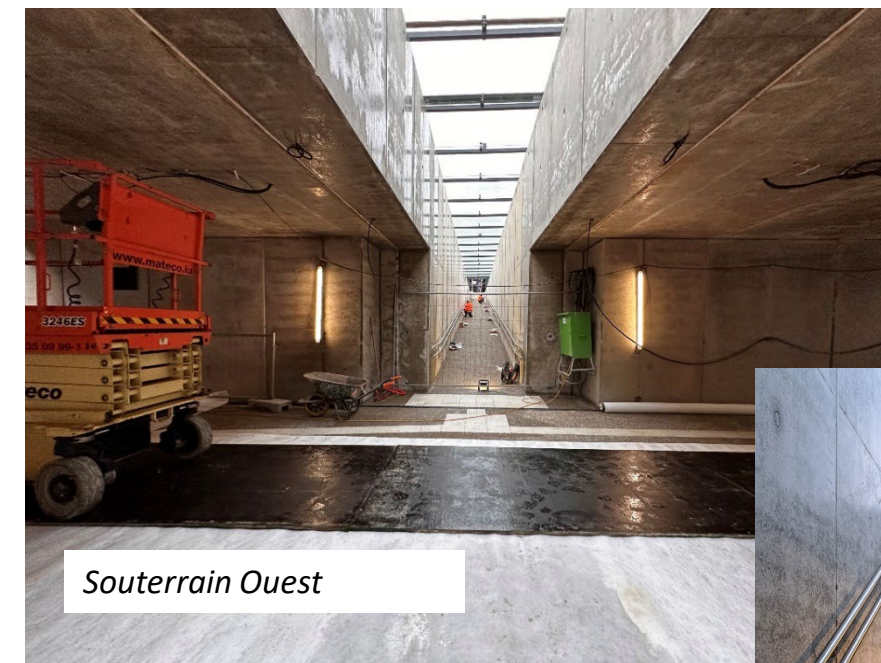
Construction passerelle :



Renouvellement plate-formes ferroviaires et construction quais:



Construction souterrains:



Souterrain Ouest



Souterrain Est



Gare de Mersch. Mise en conformité des infrastructures voyageurs.

Objet du projet:

Le projet fait partie d'un ensemble d'éléments planifiés permettant de redynamiser le quartier de la gare de Mersch. En effet, dans les alentours de la gare seront également aménagés un nouveau quartier, une gare routière, la rue de la gare en elle-même et un bâtiment P&R. De plus, le projet de la mise en conformité de la gare reste compatible avec la planification d'une rampe pour une piste cyclable projetée permettant de lier la rue Aloyse Kayser au nouveau quartier de la gare.

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

Approbation du projet:

Loi du **25 juillet 2018 (Projet 38)**

Budget approuvé : **51 750 000 €** (indice du 1.10.2017)

Budget adapté: **67 293 485 €** (indice du 1.10.2024)

Etat d'avancement:

Réalisé au **31.03.2025** : **39 646 746 €**

Taux de réalisation financier : **59 %**

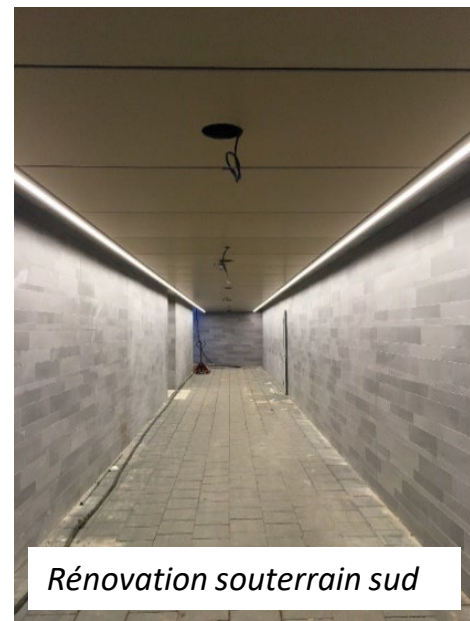
Taux de réalisation technique : **99 %**

L'inauguration des nouvelles infrastructures voyageurs en Gare de Mersch a lieu en date du 18 septembre 2023.

Sont encore en cours des travaux de finition aux marquises ainsi que la pose de panneaux de signalisation sur les quais.

Planning:





Platesformes et quais



Gare routière



Bikebox et toilettes

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

Objet du projet:

Le projet s'inscrit dans le site actuel de la gare de Wasserbillig et s'intègre dans le tissu urbain existant en conservant l'agencement général et les fonctionnalités du pôle d'échange actuel.

La desserte du trafic motorisé est assurée par la route nationale N1 disposant d'un gabarit à 3 voies comprenant une voie médiane qui véhiculera les mouvements tournants sécurisés et priorités (bus) par des signalisations tricolores. Les itinéraires des modes de déplacement doux sont intégrés dans le concept de circulation global. L'effet de coupure induit par la plateforme ferroviaire actuelle est atténué par de nouvelles facilités pour les piétons et cyclistes reliant les zones d'habitation attenantes à l'Esplanade de la Moselle avec le centre de l'agglomération.

Approbation du projet:

Loi du **25 juillet 2018 (Projet 39)**

Budget approuvé : **105 000 000 €** (indice du 1.10.2017)

Budget adapté : **152 802 284 €** (indice du 1.10.2024)

Etat d'avancement:

Réalisé au 31.03.2025 : 17 004 803 €

Taux de réalisation financier : 11 %

Taux de réalisation technique : 16 %

Le réaménagement des *infrastructures ferroviaires* en gare de Wasserbillig a été reporté à une date ultérieure.

Afin de permettre néanmoins la construction du *bâtiment P&R* et du *bâtiment BMS* (Building Management System) des travaux préparatoires sont réalisés à partir de mai 2021. Ces travaux comprennent notamment la création d'une rampe d'accès au futur BMS, la construction d'un mur de soutènement, des forages dirigés sous les voies, la mise en place d'un système de drainage et des caniveaux à câbles.

Travaux préparatoires

Les travaux ont débuté en mai 2021.

Les travaux des murs de soutènement sont finalisés

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

Travaux de démolition de l'ancien bâtiment MI à Wasserbillig

La démolition de l'ancien bâtiment MI est terminée.

L'asphaltage de la zone de démolition de l'ancien bâtiment MI a permis la création d'environ 45 places de parking provisoires supplémentaires. Le parking provisoire a été finalisé et ouvert au public le 27 juin 2022.

BMS et bâtiment technique à Wasserbillig

Les travaux ont débuté fin 2022.

Tous les travaux du BMS et du bâtiment technique ont été réalisés et réceptionnés pour fin septembre 2024.

Réaménagement des infrastructures ferroviaires, P&R, BV, gare routière et parvis de la gare

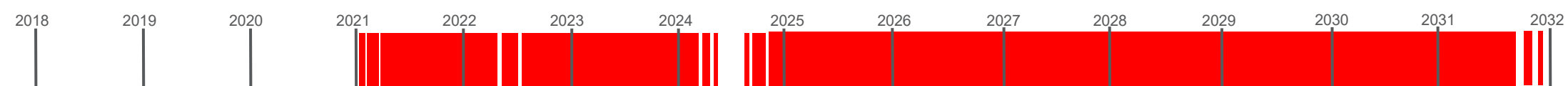
Le projet initial du P&R a été abandonné et les études relatives à un nouveau projet d'ensemble regroupant la gare avec ses infrastructures voyageurs, le P&R, le bâtiment voyageurs, la gare routière et le parvis de la gare ont été lancées en mars 2022.

Les études APS sont en cours.

Les doléances exprimées lors des différentes entrevues avec les Administrations sont en cours d'intégration.

La remise finale du dossier APS est prévue pour avril 2025

Planning:





Maçonnerie du mur de soutènement de la rampe d'accès au futur BMS



Bâtiment futur BMS



Nouveau chemin derrière les maisons de l'Esplanade de la Moselle



Plateforme finalisée pour la future voie en cul-de-sac



Bâtiment technique



Gare périphérique Howald. Aménagement de la phase 2.

Objet du projet:

Dans le cadre de la **phase 2** du projet « gare périphérique Howald » il est prévu de réaliser un deuxième quai avec les connexions afférentes à la plateforme d'échange de Howald.

Approbation du projet:

Loi du **22 novembre 2022 (Projet 40)**

Budget approuvé: **95 300 000 €** (indice du 1.4.2021)

Budget adapté: **124 105 800 €** (indice du 1.10.2024)

Etat d'avancement:

Réalisé au **31.03.2025 : 25 244 773 €**

Taux de réalisation financier : **20 %**

Taux de réalisation technique : **67 %**

Les travaux de construction sont planifiés pour 2024 afin de pouvoir garantir le raccordement de la nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg au premier quai à Howald en 2026.

L'ouverture de la soumission a eu lieu en septembre 2023.

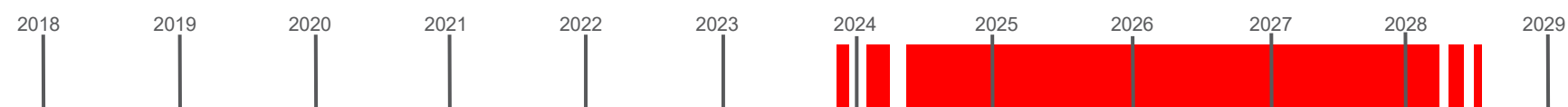
Le dossier de soumission intègre également les travaux d'aménagement de la phase 1a de la gare périphérique de Howald ainsi que les travaux relatifs au faisceau R1 du CRM (centre de remisage et de maintenance).

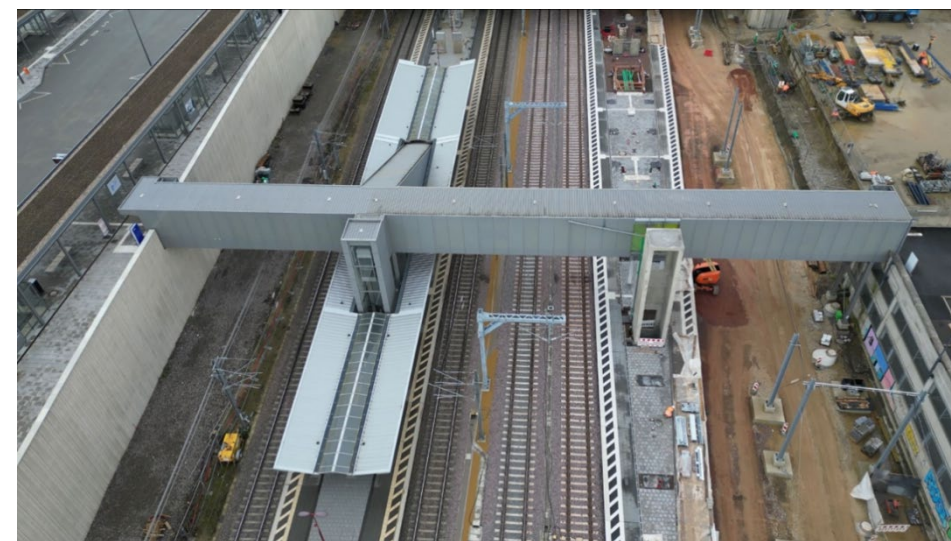
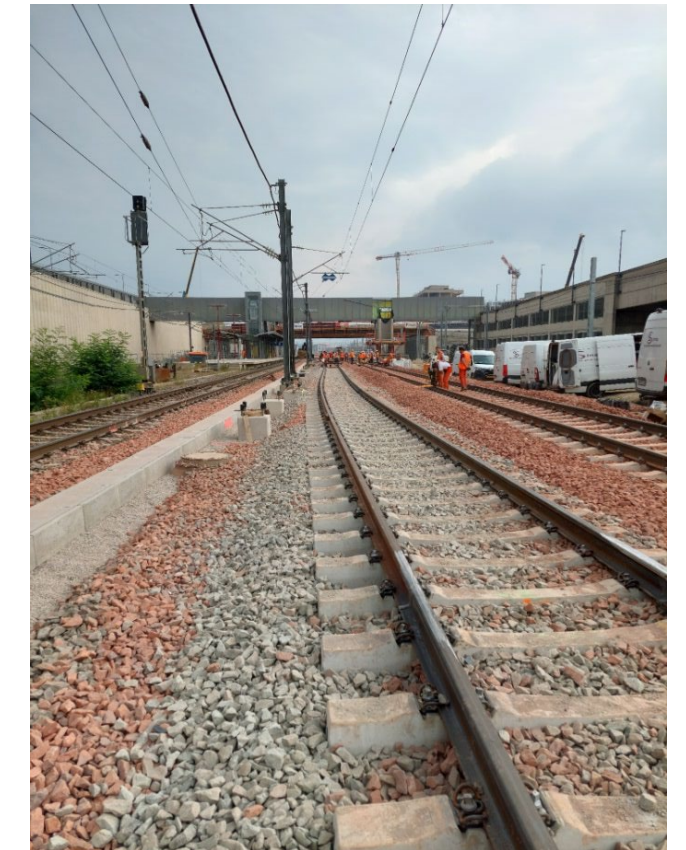
Les travaux ont débuté en janvier 2024 par les travaux d'échanges de sols et des travaux d'assainissement. L'aménagement des fondations caténaïres a été entamé.

La pose des éléments préfabriqués du quai II le long des voies 153 et 154 est achevée. Les travaux de génie civil du quai II se poursuivront début 2025 et seront suivis par les travaux des marquises afin de garantir une mise en service le 15 septembre 2025.

Les travaux métalliques pour la construction des marquises ont été adjugés et les travaux débuteront au mois de juin 2025.

Planning:





Ligne de Luxembourg à Troisvierges. Renouvellement des installations de sécurité.

Objet du projet:

Le présent projet a pour objet la modernisation des installations de sécurité de la ligne de Luxembourg à Troisvierges.

Les postes de signalisation ainsi que le centre de téléconduite d'Ettelbruck datent des années 1980. La fourniture du matériel de rechange d'origine par le fournisseur n'est plus garantie. La technique en place ne permet plus de suivre les modifications conséquentes des plans des voies telles que prévues à Ettelbruck (projet P.N7.10) et Mersch (projet P.PR.31).

Le projet comprend le remplacement des anciennes installations tout-relais par des postes de signalisation informatisés avec une commande centralisée de la circulation. Cette modernisation est mise en œuvre de manière progressive, depuis la partie méridionale vers la partie septentrionale de la ligne.

Le projet est entamé par une phase pilote sur le tronçon Lorentzweiler-Cruchten afin de consolider la nouvelle technologie, pour être suivi sur le secteur Ettelbruck - Diekirch et pour aboutir sur la partie septentrionale de la ligne du Nord.

Approbation du projet:

Loi du **28 juin 2023 (Projet 41)**

Budget approuvé : **57 500 000 €** (indice du 1.10.2021)

Budget adapté: **66 477 409 €** (indice du 1.10.2024)

Etat d'avancement:

Réalisé au 31.03.2025: 49 359 951 €

Taux de réalisation financier : 74 %

Taux de réalisation technique : 92 %

Après une phase de développement de l'intégration du système ETCS, le projet est réalisé en quatre phases d'équipement :

Phases 1 et 2 : Secteurs de Lorentzweiler, Mersch, Cruchten, Ettelbruck et Diekirch

Phase 3 : Secteurs de Goebelsmuhle, Kautenbach et Wiltz

Phase 4 : Secteurs de Wilwerwiltz, Clervaux et Troisvierges

Phases 1 et 2:

Entre le 21 au 29 août 2022, les installations des nouveaux postes de signalisation informatisés entre Lorentzweiler et Burden ont été finalisés, vérifiés et réceptionnés par les CFL.

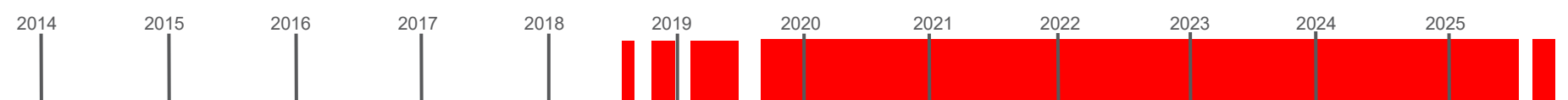
La mise en service a eu lieu le 27 août 2022.

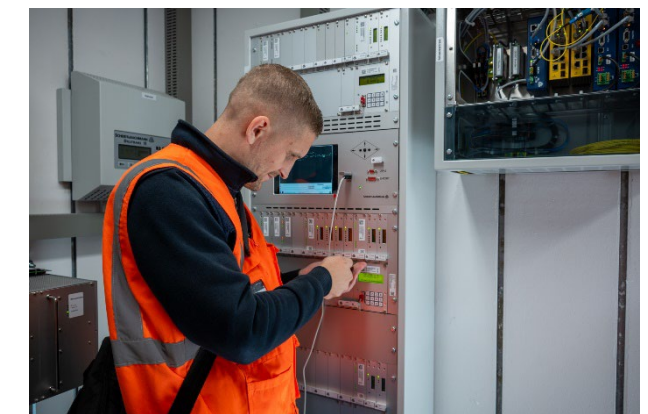
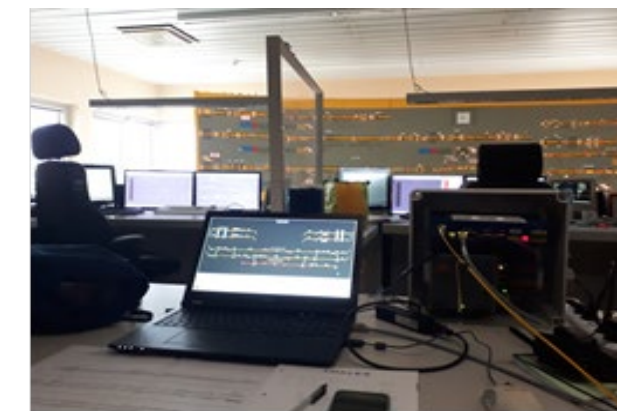
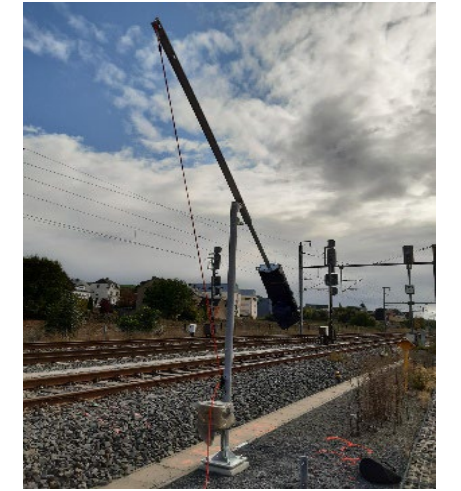
Phases 3 et 4:

La mise en service a eu lieu le 16 septembre 2024 (hors poste de block Michelau).

Les travaux à réaliser encore concernent la pose du câblage dans les caniveaux ainsi que des adaptations au niveau des itinéraires et des compteurs d'essieux.

Planning:





Gare de Bettembourg. Aménagement d'un nouveau poste directeur.

Objet du projet:

En vue de l'intégration de la ligne Bettembourg – Dudelange-Usines (– Volmerange-les-Mines) ainsi que de la nouvelle ligne Luxembourg – Bettembourg dans la desserte du poste directeur Bettembourg et tenant compte:

- de l'augmentation du trafic ferroviaire (voyageurs et fret) ;
- de la perte du savoir-faire en maintenance pour la technologie surannée, tant auprès des CFL que des fournisseurs ;
- que les postes directeurs actuels, datant de 1978 et 1982, ont atteint leur âge limite de fonctionnement;
- de la rationalisation de la maintenance;
- de l'uniformisation et de la modernisation des installations techniques de signalisation;

il s'avère indispensable de renouveler l'intégralité des installations de signalisation et de télécommunications des gares de Bettembourg et de Dudelange-Usines.

Le projet comprend les étapes suivantes:

- remplacement des postes directeurs de Bettembourg et de Dudelange-Usines par un nouveau poste de signalisation informatisé (PSI);
- intégration de la desserte de la ligne Bettembourg – Dudelange-Usines – (Volmerange-les-Mines);
- réalisation de la signalisation de la nouvelle ligne Luxembourg – Bettembourg avec desserte à partir du nouveau PSI de Bettembourg.

Approbation du projet:

Loi du **28 juin 2023**

Budget approuvé : **101 000 000 €** (indice du 1.10.2021)

Budget adapté: **125 670 961 €** (indice du 1.10.2024)

Etat d'avancement:

Réalisé au **31.03.2025** : **8 588 493 €**

Taux de réalisation financier : **7 %**

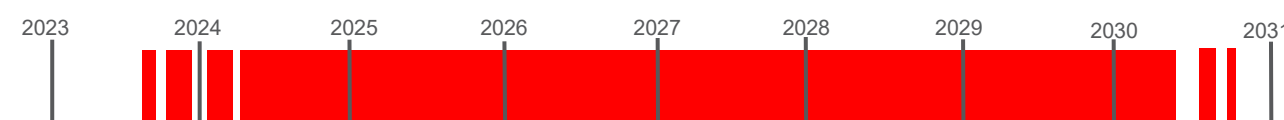
Taux de réalisation technique : **2 %**

En août 2024 un contrat-cadre a été signé avec le fournisseur-adjudicataire et une réunion de lancement a eu lieu le 11 septembre 2024 pour définir le planning du projet.

Les travaux préparatoires en gare de Dudelange-Usines (prolongement du quai, tracé des caniveaux et des traversées de câbles) sont terminés.

Les travaux de génie civil en gare de Bettembourg ont débuté en juin 2024 avec la pose de caniveaux à câbles et la construction de traversées.

Planning:



Gare de Luxembourg. Modernisation des installations centrales du poste directeur.

Objet du projet:

Au vu de la convergence des nouvelles infrastructures ferroviaires en Gare de Luxembourg (nouvelle ligne Luxembourg – Esch/Alzette, nouvelle ligne Luxembourg – Bettembourg, mise à double voie de la ligne Luxembourg – Pétange, EUROCAPRAIL et by-pass fret) et étant donné que le Poste Directeur actuel en Gare de Luxembourg a atteint la limite de ses capacités d'intégration, il s'avère nécessaire d'aménager un nouveau Poste Directeur en Gare Centrale avant la mise en service des nouvelles infrastructures ferroviaires, afin d'assurer une gestion sécurisée du trafic ferroviaire.

Approbation du projet:

Le projet a été approuvé dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement.

Budget approuvé : **16 800 000 €**

Etat d'avancement:

Réalisé au **31.03.2025** : **10 849 661 €**

Taux de réalisation financier : **65 %**

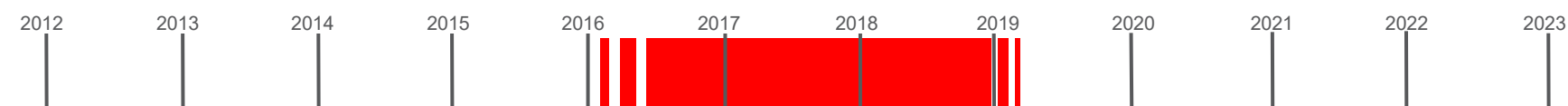
Taux de réalisation technique : **100 %**

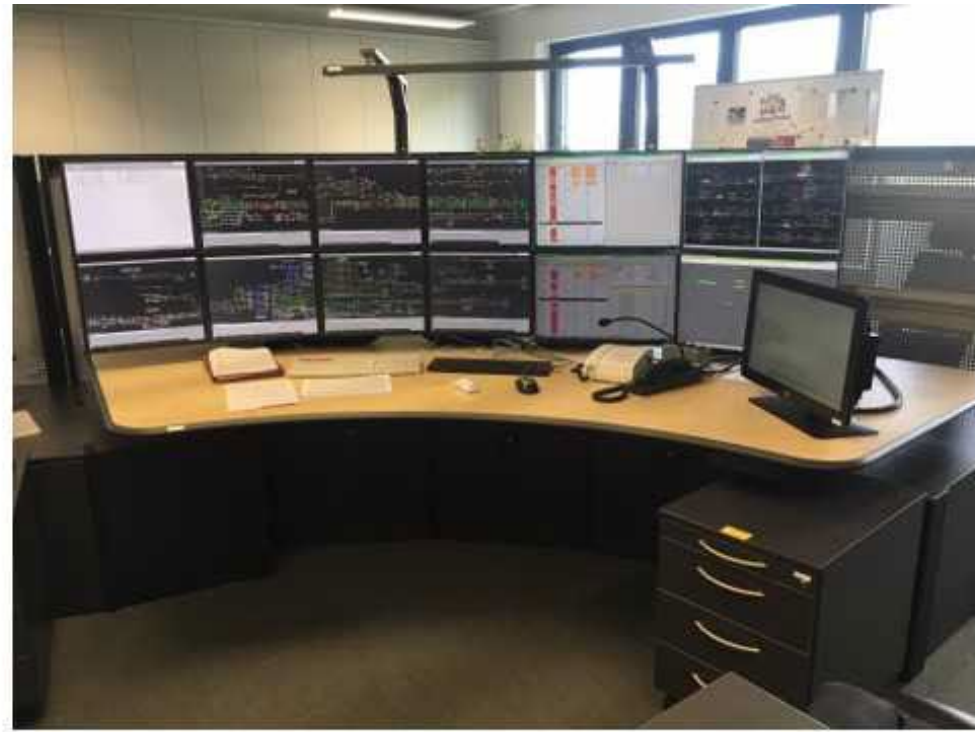
La mise en service du nouveau poste directeur a été réalisée en date du 15 juillet 2018.

Les travaux de dépose des anciennes installations sont achevés et le matériel récupéré a été réintégré dans les stocks de réserve après contrôle technique par le fournisseur.

La clôture financière du projet est en cours.

Planning:





Ligne du Nord. Construction d'une sous-station à Flebour.

Objet du projet:

Les CFL projettent d'augmenter la capacité électrique de la ligne de Luxembourg à Troisvierges (frontière belgo/luxembourgeoise).

Ce projet comprend la mise en œuvre d'une nouvelle sous-station 225 kV / 2x25 kV adjacente au poste CREOS de Flebour liée au poste d'injection de Michelau.

Le projet s'inscrit dans la stratégie globale de fiabilisation et d'augmentation de capacité électrique du réseau ferroviaire luxembourgeois. Il s'appuie sur le concept de 3 sous-stations fiabilisées et puissantes que sont Esch/Belval, Berchem et Flebour. L'exploitation dégradée ou la mise hors service d'une sous-station suite à un incident majeur est couverte par ce schéma général, à savoir

2 sous-stations sur 3 sont capables de satisfaire aux besoins de la traction électrique.

Approbation du projet:

Le projet a été approuvé dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement.

Budget approuvé : **21 300 000 €**

Etat d'avancement:

Réalisé au **31.03.2025** : **15 032 915 €**

Taux de réalisation financier : **71 %**

Taux de réalisation technique : **90 %**

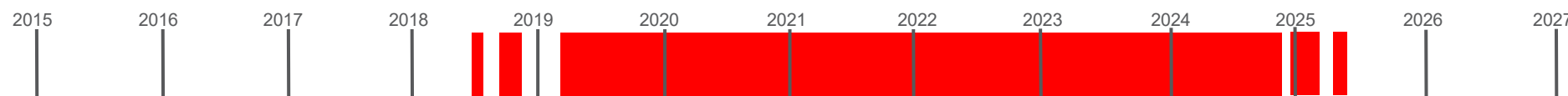
Les travaux de construction sont terminés et les transformateurs de puissance à Flebour ont été mis sous tension.

Les câbles enterrés entre Flebour et Michelau ont été mis sous tension. La mise sous tension du poste d'alimentation Michelau était en attente de l'achèvement des travaux de modernisation des installations de sécurité de la ligne du Nord (Projet 41).

La sous-station alimente la ligne du Nord depuis le 15 septembre 2024.

Il reste à transformer l'ancienne sous-station de Walferdange en poste AT. Ceci est prévu en 2027.

Planning:





Ligne de Pétange à Esch/Alzette. Suppression des passages à niveau 13 et 14 et restructuration de l'arrêt d'Obercorn.

Objet du projet:

Les passages à niveau N°13 et N°14 à Obercorn donnent chacun accès à un quartier d'habitation n'ayant pas d'autre accès routier à proximité, sauf un détour par la France. La population locale ressent particulièrement les temps de fermeture des barrières qui s'accroissent en fonction des densifications du trafic ferroviaire sur la ligne d'Esch/Alzette à Pétange suite à la disponibilité du réseau pour le trafic voyageurs et le trafic fret. D'autre part, la ligne se situe sur l'axe ferroviaire Corridor Fret 2 qui relie les ports européens de Rotterdam et d'Anvers avec le sud de l'Europe.

En collaboration avec l'Administration Communale de la Ville de Differdange, les CFL ont proposé la suppression des deux passages à niveau moyennant la création d'une nouvelle voirie qui - par un nouveau passage inférieur routier - passe en-dessous de la ligne de Pétange à Esch/Alzette pour donner accès aux deux quartiers d'habitations.

Le projet comporte cinq modules, à savoir :

- module I - suppression du PN 14 avec construction d'un passage inférieur routier et d'un souterrain à voyageurs et pour piétons. (à charge du Fonds du Rail)
- module II - mise en conformité et déplacement de l'arrêt avec confection de chemins d'accès vers la rue Dalscheidt. (à charge du Fonds du Rail)
- module III - construction d'une route de liaison entre le nouveau passage inférieur (module I) et la route du Parc des Sports. (à charge de l'Administration Communale de Differdange)
- module IV - suppression du PN 13 avec construction d'un second passage inférieur routier. (à charge du Fonds du Rail)
- module V - suppression du PN 13 avec construction d'un passage souterrain équipé d'escaliers pour piétons et voyageurs. (à charge du Fonds du Rail)

Approbation du projet:

Le projet a été approuvé dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement.

Budget approuvé : **23 000 000 €**

Etat d'avancement:

Réalisé au 31.03.2025 : **17 117 486 €**

Taux de réalisation financier : **74 %**

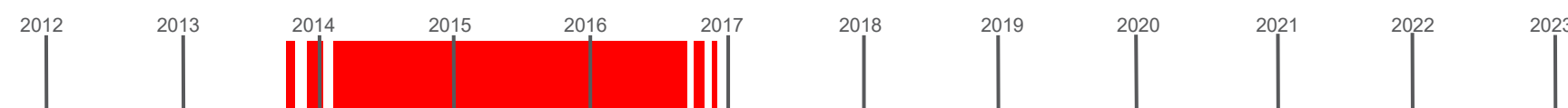
Taux de réalisation technique : **100 %**

Les travaux de génie civil ont été terminés fin juin 2016.

L'inauguration de l'arrêt ferroviaire modernisé a eu lieu le 25 septembre 2018.

Les procédures relatives à la certification STI (spécifications techniques d'interopérabilité) de l'arrêt en question est en suspens, ceci en attendant la reconstruction d'une partie des bordures du quai côté voie 1.

Planning:





Arrêt Oberkorn avec passage inférieur reliant la rue Prince Henri et la rue des Mines



Arrêt Oberkorn



Passage inférieur reliant la rue de la Gare et la rue Dalscheidt



Gare de Luxembourg. Modernisation des installations de traction électrique.

Objet du projet:

Le projet concerne la remise à niveau des installations de traction électrique en Gare de Luxembourg et comprend notamment :

- La fiabilisation des installations de traction électrique par la régularisation des tirs caténaires équipant les voies principales et l'optimisation du découpage mécanique des caténaires.
- Le remplacement des appareils de coupure manuels (sectionneurs) par des appareils de coupure télécommandés (interrupteurs).
- La régénération des caténaires par le remplacement des fils et câbles des 23 tirs caténaires 25kV les plus sollicités.
- La réalisation des études relatives aux travaux susmentionnés.

Afin de permettre la réalisation des travaux compte tenu des durées d'interception du trafic ferroviaire disponibles en Gare de Luxembourg, il est nécessaire d'étaler le projet sur une période de plusieurs exercices.

Approbation du projet:

Le projet a été approuvé dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement.

Budget approuvé : **21 500 000 €**

Etat d'avancement:

Réalisé au 31.03.2025 : **4 939 934 €**

Taux de réalisation financier : **23 %**

Taux de réalisation technique : **100 %**

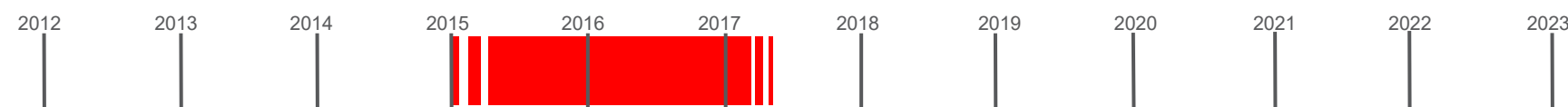
Les travaux ont démarré en avril 2015 avec la partie décroisement des caténaires et régularisation des caténaires dans la partie centrale de la Gare.

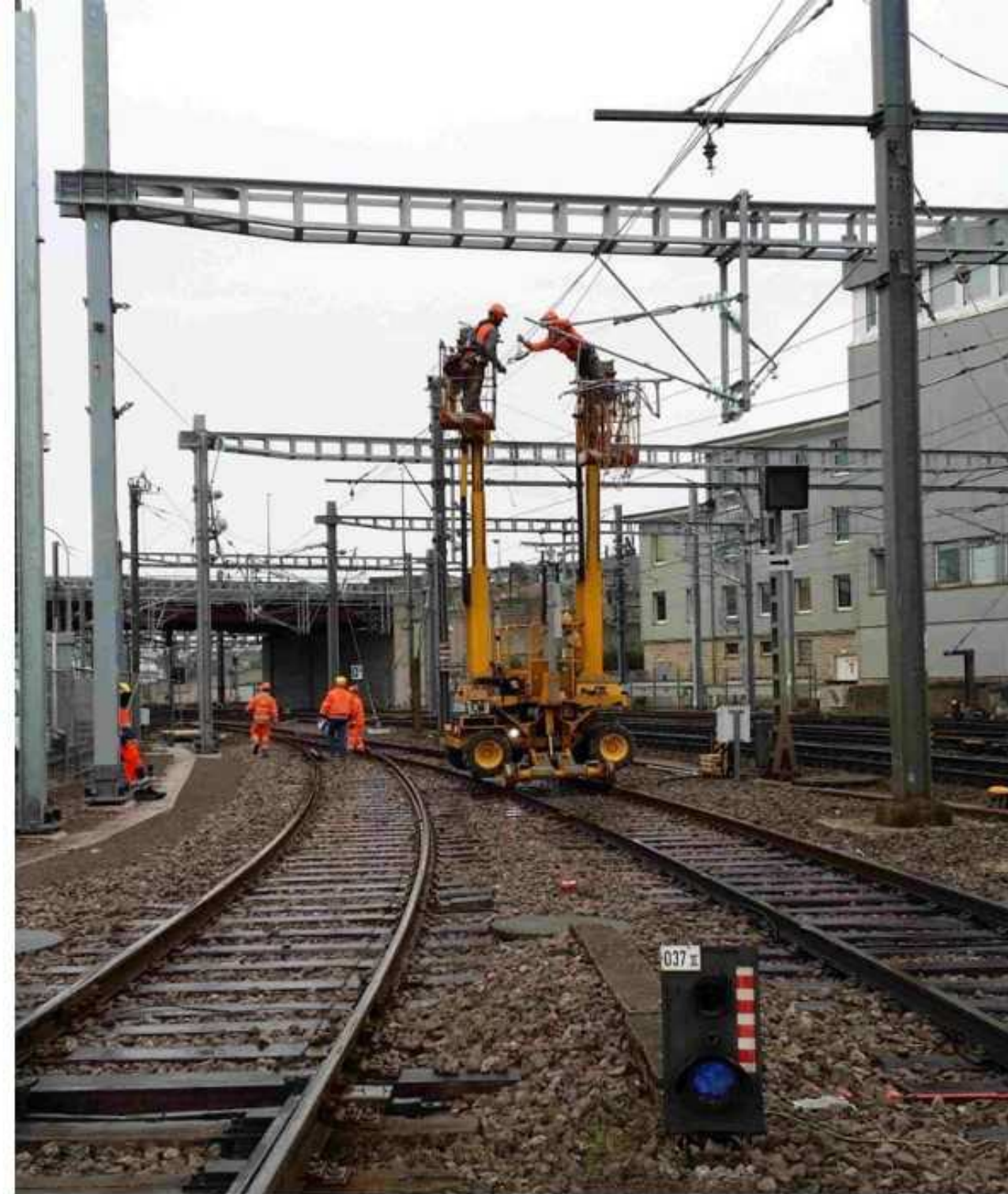
La phase de remplacement des fils et câbles a été achevée début septembre 2016 et les travaux ont été clôturés en janvier 2017.

La clôture financière est en cours.

Les travaux projetés et non exécutés, sont réalisés dans le cadre du projet de la construction des quais V et VI en gare de Luxembourg.

Planning:





Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Renouvellement de divers tronçons de voie.

Objet du projet:

Le projet a pour objet le renouvellement et la modernisation des installations de voie de différents tronçons de la ligne ferroviaire de Luxembourg à Wasserbillig.

Il est prévu de procéder

- au renouvellement de la voie courante, sur une longueur totale de ± 8 km
- à la modernisation des différents composants, comprenant notamment la mise en œuvre de traverses en béton monobloc avec fixation élastique des rails nécessitant moins d'entretien courant que la voie actuelle,
- à la mise en œuvre de rails UIC60 bien adaptés à des charges lourdes,
- au remplacement du ballast en matériel de haut-fourneau par du ballast en pierre naturelle pour améliorer le maintien dans le temps de la géométrie de la voie et de réduire ainsi la fréquence des interventions de bourrage/dressage de la voie,
- à des travaux de génie civil en vue de l'amélioration
 - de la stabilité de la plateforme pour permettre la pose de traverses en béton,
 - de l'évacuation des eaux superficielles pour garantir l'assainissement correct du corps de la voie.

Il s'agit en particulier des tronçons de lignes suivants :

- Merttert – Wasserbillig/frontière: la voie droite entre les points kilométriques 34,700 – 37,442 et la voie gauche entre les points kilométriques 34,300 – 37,442.
- Gare de Wecker : les voies droite (N° 401) et gauche (N° 402) entre les points kilométriques 27,050 – 27,850 et la voie N° 403.

Approbation du projet:

Le projet a été approuvé dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement.

Budget approuvé : **19 500 000 €**

Etat d'avancement:

Réalisé au 31.03.2025 : **3 364 105 €**

Taux de réalisation financier : **17 %**

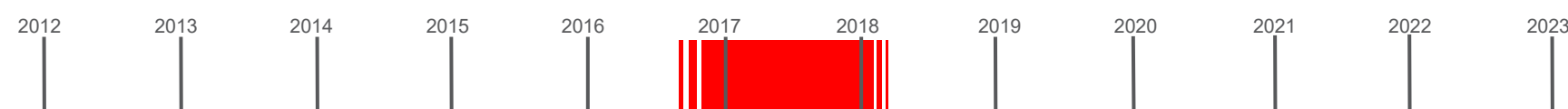
Taux de réalisation technique : **10 %**

Des travaux préparatoires de génie civil ont été réalisés en gare de Wecker et à Merttert en 2017.

Des adaptations importantes sont envisagées au tracé des voies entre les points-kilométriques 33,700 et 35,500, notamment une augmentation de l'entre-axe de 3,75 à 4,00 m et des modifications au niveau du profil en long.

Afin de pouvoir étudier l'ensemble des conséquences de ces modifications sur les installations ferroviaires (déplacement des pistes et caniveaux à câbles et déplacement des poteaux caténaïres), il a été décidé de mettre en suspens le projet.

Planning:





Ligne de Luxembourg à Troisvierges. Modernisation d'appareils de voie.

Objet du projet:

Le projet a pour objet la modernisation d'appareils de voie dans différentes gares de la ligne ferroviaire en question.

Le renouvellement est justifié par l'âge et l'usure avancés du matériel de superstructure. Le dernier renouvellement des appareils de voies date des années 1987 à 1991. Les priorités d'exécution sont fixées en fonction de l'évolution réelle des installations.

Il est prévu de mettre en œuvre prioritairement des appareils de voie sur supports en béton, d'améliorer la plateforme et l'évacuation des eaux et de remplacer le ballast en matériel de haut-fourneau par du ballast en pierres naturelles. Cependant, si les mesures d'amélioration du soubassement sont jugées trop importantes, il sera procédé exceptionnellement à la repose d'appareils de voie sur pièces de bois.

Il s'agit notamment des gares de Dommeldange, Kautenbach, Goebelsmuhle, Clervaux, et Troisvierges.

Approbation du projet:

Le projet a été approuvé dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement.

Budget approuvé : **14 000 000 €**

Etat d'avancement:

Réalisé au 31.03.2025 : 8 126 808 €

Taux de réalisation financier : 58 %

Taux de réalisation technique : 45 %

En 2017: remplacement de 3 appareils de voie en gare de Goebelsmuehle.

En 2018: remplacement de 2 appareils de voies en gare de Dommeldange.

En 2019: remplacement de 4 autres appareils de voie en gare de Dommeldange et d'un appareil de voie en gare de Clervaux.

En 2020: renouvellement d'un appareil de voie en gare de Kautenbach avec amélioration de la plateforme.

En 2022: renouvellement de 4 appareils de voie en gare de Dommeldange.

Il est prévu de procéder au renouvellement de différents appareils de voie en Gare de Troisvierges en 2026 et en Gare de Dommeldange en 2027.

Planning:





Mise en œuvre de mesures antibruit sur différents tronçons du réseau ferré luxembourgeois.

Objet du projet:

Conformément au règlement grand-ducal du 2 août 2006 portant application de la directive 2002/49/CE du Parlement Européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, ce projet concerne les démarches de lutte contre les nuisances sonores émanant du rail.

Un projet-pilote a été réalisé au droit de l'arrêt de Noertzange. Les résultats et conclusions de ce projet-pilote ont servi de base pour la définition des mesures antibruit à aménager sur d'autres sites du réseau ferré luxembourgeois fortement urbanisés.

Les différentes actions de mise en œuvre de mesures antibruit sur le réseau ferré luxembourgeois sont définies de concert avec le Groupe de Travail « réduction des nuisances sonores », dans lequel sont représentés l'Administration de l'Environnement et le Département des Transports du Ministère du Développement durable et des Infrastructures. Lors d'une première phase, la situation du tronçon de ligne Luxembourg – Bettembourg – Esch/Alzette est analysée et plus particulièrement la traversée de l'agglomération de Schifflange.

Lors d'une deuxième phase seront analysées entre autres le tronçon de ligne entre Esch/Alzette et Pétange comprenant entre autres la zone allant d'Oberkorn à Differdange. S Compte tenu des cartographies établies par l'Administration de l'Environnement, les lignes ferroviaires principales (hormis le tronçon Ettelbruck – Troisvierges) devront être analysées dans le détail et traitées afin de diminuer leur impact sonore.

Approbation du projet:

Le projet a été approuvé dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement.

Budget approuvé : **25 000 000 €**

Etat d'avancement:

Réalisé au **31.03.2025** : **16 357 986 €**

Taux de réalisation financier : **65 %**

Taux de réalisation technique : **95 %** (des travaux actuellement planifiés)

Dans le cadre du projet-pilote réalisé en gare de Noertzange, un mur antibruit en béton-bois a été mis en place en 2013.

Le montage d'un autre mur antibruit en acier-verre et en forme « Z » dans la rue de la Gare à Noertzange a été effectuée en 2014/2015.

Des études acoustiques relatives à la traversée de l'agglomération de Schifflange ont été réalisées et les travaux de mise en place de murs antibruit ont démarré en 2018.

Ces travaux sont réalisés ensemble avec le projet de suppression des passages à niveau 91, 91a et 92 de Schifflange. Reste à achever la pose des portes de services et de secours.

Planning:





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

Objet du projet:

Dans le cadre de la planification du nouveau quartier résidentiel sur l'ancien site de l'Agrocenter à Mersch, il est projeté d'aménager le long des voies ferrées un parking P&R en ouvrage pour environ 400 places.
Afin de pouvoir démarrer les travaux de construction du nouveau bâtiment P&R, les locataires actuellement présents sur site doivent être délogés pour ainsi permettre la démolition des halls existants.

Approbation du projet:

Le projet a été approuvé dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement.
Budget approuvé : **18 500 000 €**

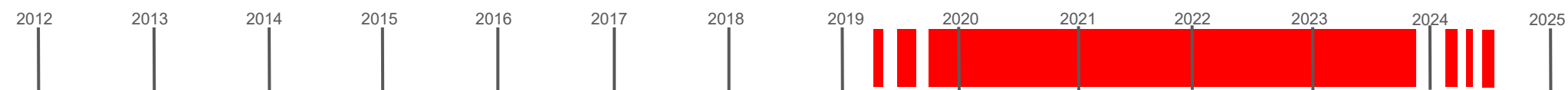
Etat d'avancement:

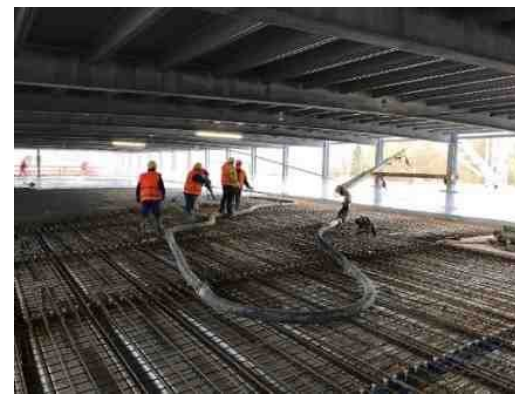
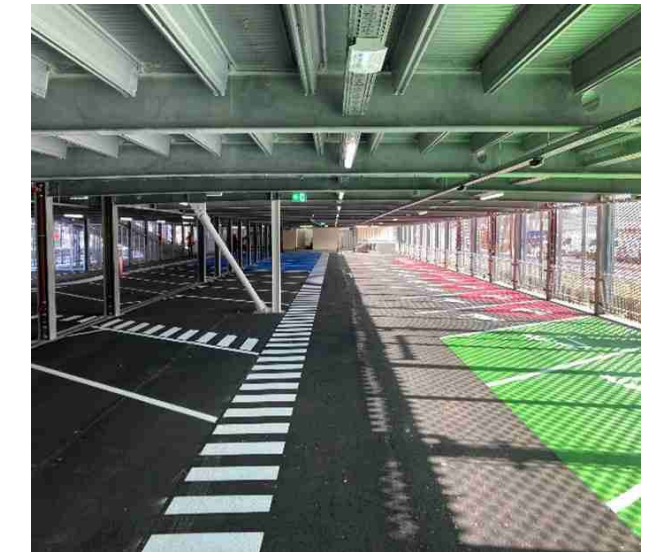
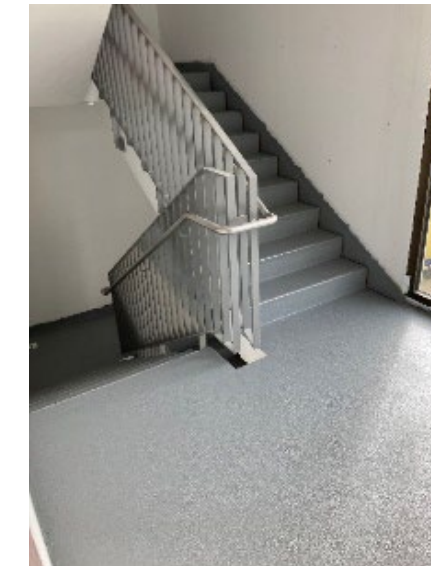
Réalisé au 31.03.2025 : 17 325 758 €
Taux de réalisation financier : 94 %
Taux de réalisation technique : 100 %

En janvier 2021 les travaux relatifs à la construction du bâtiment P&R ont débuté.
En juin 2023 le Park & Rail de Mersch a été ouvert au public.

La clôture financière du projet est en cours.

Planning:





Suppression des passages à niveau Nos 91, 91a et 92 à Schifflange et reconstruction de l'arrêt Schifflange.

Objet du projet:

Le concept d'aménagement prévoit:

- la suppression du PN 91 par l'aménagement d'un passage inférieur (PI) de substitution permettant le passage sous les voies ferrées. La nouvelle entrée en ville comporte également le développement d'une nouvelle piste pour piétons et cyclistes le long des voies ferrées, ainsi que divers travaux d'adaptations aux installations existantes. Le financement des travaux ci-dessus est assuré moyennant une répartition des coûts de 10% / 45% / 45% entre la Commune de Schifflange, l'Administration des Ponts et Chaussées et le Fonds du rail.
- la suppression du PN 92 par la mise en place d'une passerelle équipée d'escaliers et d'ascenseurs de part et d'autre entre la rue de la Résistance et l'avenue de la Libération.
- la suppression du PN 91a. Un passage souterrain pour piétons a déjà été construit en 1999 au droit dudit PN.
- la reconstruction de l'arrêt ferroviaire de Schifflange qui sera adapté aux besoins des personnes à mobilité réduite (PMR). Ces travaux comprennent :
 - la reconstruction des quais à voyageurs
 - la réalisation d'escaliers, de plans inclinés et d'ascenseurs assurant l'accès au futur PI qui, en l'occurrence, servira de passage souterrain aux voyageurs
 - le réaménagement des alentours de l'arrêt en garantissant des accès aux quais conformes aux prescriptions d'accessibilité pour PMR
 - le renouvellement des installations de traction électrique (partie caténares) sur la zone de remaniement

Approbation du projet:

Le projet a été approuvé dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement.

Budget approuvé : **17 000 000 €**

Etat d'avancement:

Réalisé au 31.03.2025 : 15 308 311 €

Taux de réalisation financier : 90 %

Taux de réalisation technique : 100 %

Les travaux de génie civil ont débuté fin 2016.

L'ouverture de la nouvelle liaison routière a eu lieu le 25 septembre 2018 et les passages à niveau 91 et 91a ont été supprimés définitivement le 27 octobre 2018.

La passerelle piétonne remplaçant le passage à niveau 92 a été posée en novembre 2018 et le passage en question a été fermé en date du 3 mai 2019.

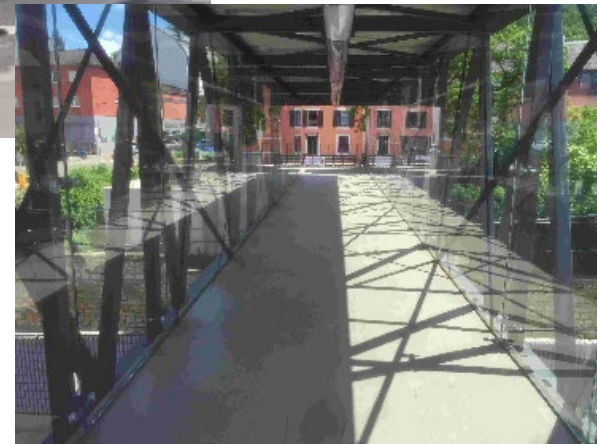
La reconstruction des quais à voyageurs (longueur 250m; largeur min. 3m50) et le renouvellement des installations électriques sont achevés.

Les travaux relatifs à la réalisation de divers accès aux quais à voyageurs, à l'aménagement du parvis de la gare et au réaménagement du P&R sont terminés.

Les travaux de finition et de remise en état des lieux sont achevés.

Planning:





Construction de la future passerelle piétonne au droit de l'ancien PN92

Passage inférieur / arrêt Schiffflange / murs antibruit

Gare de Kleinbettingen. Renouvellement et modernisation des installations fixes.

Objet du projet:

La gare de Kleinbettingen est une gare avec un flux important de voyageurs, dont beaucoup de navetteurs transfrontaliers, il s'avère opportun d'adapter cette gare aux nouvelles normes en vigueur. Pour augmenter la qualité et le confort de la clientèle, il est prévu de construire un deuxième souterrain à voyageurs reliant le parking P&R au quai intermédiaire et à la rue du chemin de fer.

De plus, le projet prévoit la réalisation d'une nouvelle liaison d'appareils de voie qui permettra de gérer l'exploitation ferroviaire de façon plus efficace en situation dégradée.

Le projet comprend notamment :

- le renouvellement de la plateforme et de la voie courante ;
- la mise en place d'une nouvelle liaison d'appareils de voie ;
- le renouvellement des quais à voyageurs conformément aux stipulations de la spécification technique d'interopérabilité « Personnes à Mobilité Réduite », qui reliera le parking P&R au quai intermédiaire et à la rue du chemin de fer ;
- la démolition du bâtiment abritant l'ancien poste directeur Kleinbettingen ;
- la réalisation d'une aire de retournement pour bus ;
- le réaménagement du parking P&R existant ;
- les études en relation avec les travaux à réaliser.

Approbation du projet:

Le projet a été approuvé dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement.

Budget approuvé : **15 500 000 €**

Etat d'avancement:

Réalisé au **31.03.2025** : **14 998 502 €**

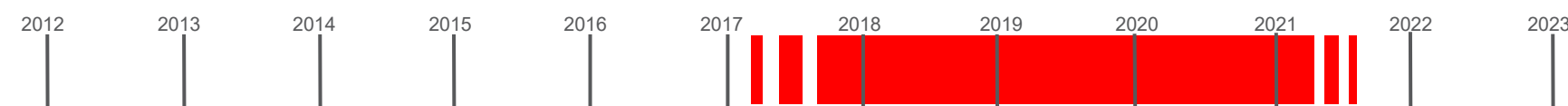
Taux de réalisation financier : **97 %**

Taux de réalisation technique : **100 %**

Les 2 quais sont praticables depuis septembre 2018.

Les travaux sont achevés et les décomptes y relatifs sont en cours d'établissement.

Planning:





Réseau ferré luxembourgeois. Aménagement d'un système automatisé d'information aux voyageurs.

Objet du projet:

Le projet a pour objet le perfectionnement du système d'information actuel aux gares et points d'arrêt dans l'optique d'une amélioration qualitative et quantitative de l'information des voyageurs.

Dans le cadre d'un projet pilote, le Gestionnaire de l'Infrastructure a procédé aux gares et points d'arrêts dans le rayon d'action du poste directeur de Pétange et au point d'arrêt de Belval-Université à la mise en œuvre d'un système automatisé d'information aux clients. Ce système comprend des annonces communiquées par téléaffichage dynamique ainsi que des annonces sonores.

En fonction des expériences recueillies suite au projet pilote, la technique sera perfectionnée et étendue progressivement à l'ensemble des gares et points d'arrêt desservis par les trains à voyageurs.

Approbation du projet:

Le projet a été approuvé dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement.

Budget approuvé : **25 000 000 €**

Etat d'avancement:

Réalisé au 31.03.2025 : **20 001 203 €**

Taux de réalisation financier : **80 %**

Taux de réalisation technique : **95 %**

A partir de décembre 2021, tous les points d'arrêt du réseau ferré national sont équipés d'afficheurs AURIS.

Et, sur tous les arrêts, les annonces sonores automatisées via Auris sont en service.

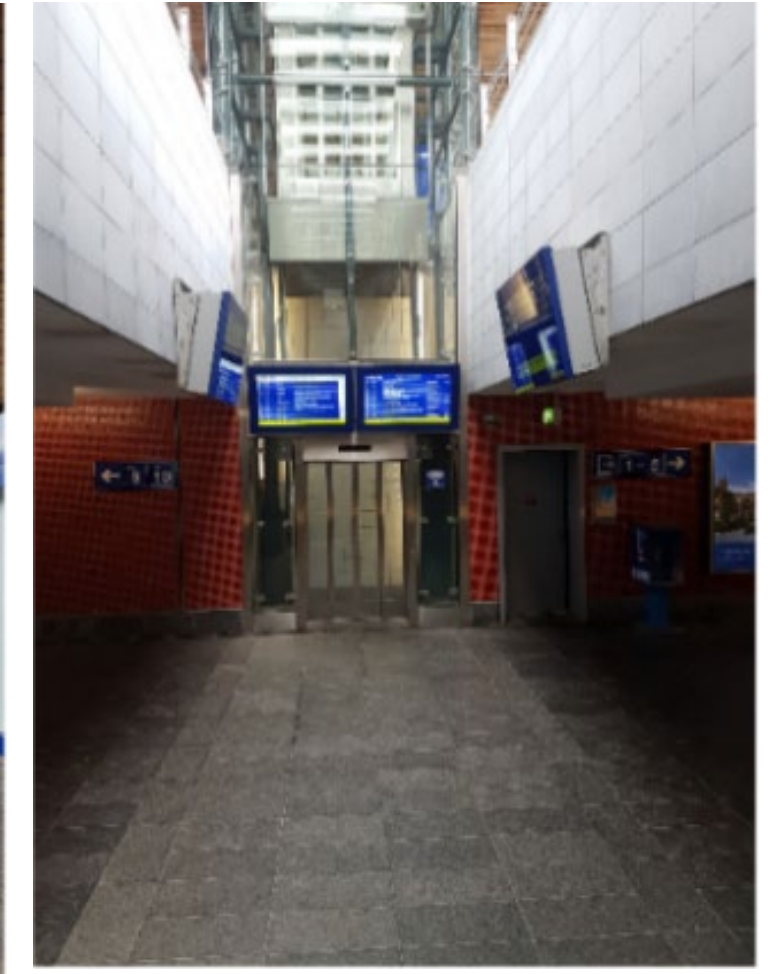
Des optimisations du système et le développement de diverses fonctionnalités sont en cours afin d'améliorer la présentation des informations aux voyageurs.

Planning:





Nouveau tableau d'information voyageurs dans le hall de la Gare de Luxembourg



Nouveaux afficheurs AURIS en gare de Luxembourg

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

Objet du projet:

Dans un souci d'améliorer constamment l'offre de services aux clients et notamment d'augmenter la capacité de stationnement, il est prévu de construire un bâtiment P&R en Gare de Troisvierges.

Le bâtiment P&R sera implanté à côté du bâtiment voyageurs au droit de l'actuel parking en surface.

Actuellement quelque 100 emplacements sont à disposition des voyageurs. Le futur bâtiment P&R sera dimensionné pour une capacité d'environ 350 places.

Outre la construction du bâtiment, le projet comprend également les aménagements extérieurs dont le déplacement de réseaux.

Approbation du projet:

Le projet a été approuvé dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement.

Budget approuvé : **34 000 000 €**

Etat d'avancement:

Réalisé au **31.03.2025** : **26 389 105 €**

Taux de réalisation financier : **77 %**

Taux de réalisation technique : **90 %**

Les travaux préliminaires suivants ont été réalisés:

- Aménagement de fondations pour poteaux caténaires
- Prolongement du quai II
- Réalisation d'une traversée au Nord de la gare
- Pose de nouveaux caniveaux
- Aménagement et mise en service d'une nouvelle station GSM-R

Un parking provisoire a été aménagé et ouvert au public en octobre 2022.

Les travaux relatifs à la construction du bâtiment P&R ont débuté en octobre 2022 et sont achevés en avril 2025.

Après une phase de tests, l'ouverture au public du P&R est prévue pour mai 2025.

Planning:





Prolongement quai II



GSM-R: guérite et fondation mât

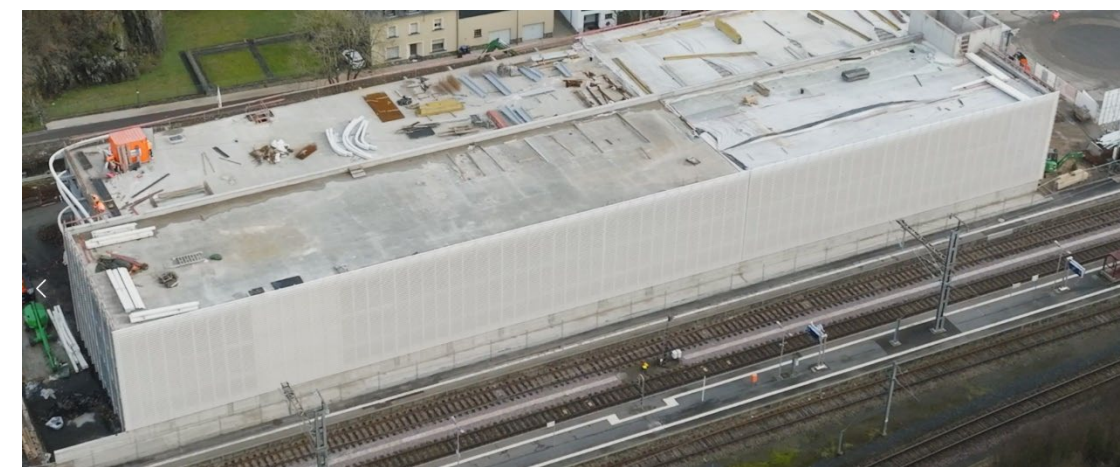
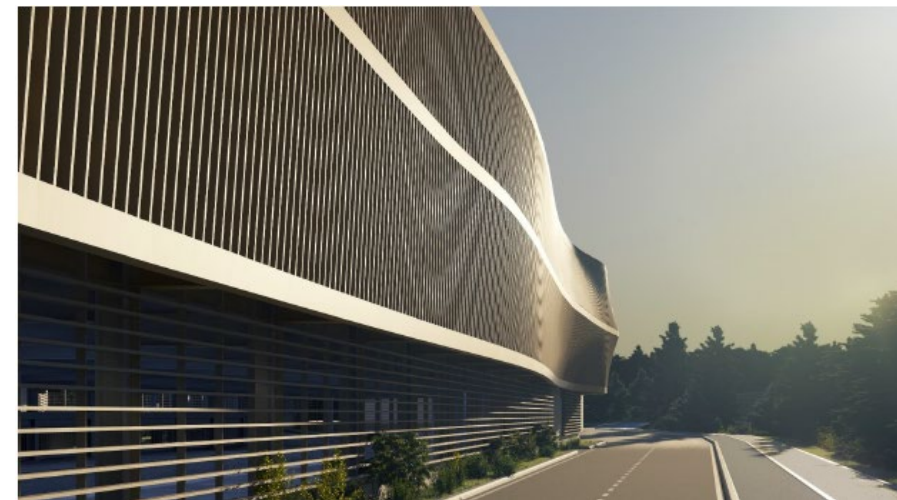


Construction bâtiment P&R



Parking provisoire





Ligne de Luxembourg à Troisvierges et antennes. Modernisation du réseau des téléphones de service en campagne.

Objet du projet:

Le projet comprend le remplacement des téléphones de service en campagne ainsi que des téléphones aux passages à niveau par des téléphones à technologie numérique. En effet, le gestionnaire de l'infrastructure éprouve des difficultés d'approvisionnement en téléphones à technologie traditionnelle. Le passage à la technologie numérique permettra également de supprimer les câbles de télécommunication à longues distances sur base de cuivre.

Approbation du projet:

Le projet a été approuvé dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement.

Budget approuvé : **15 500 000 €**

Etat d'avancement:

Réalisé au 31.03.2025 : **2 892 451 €**

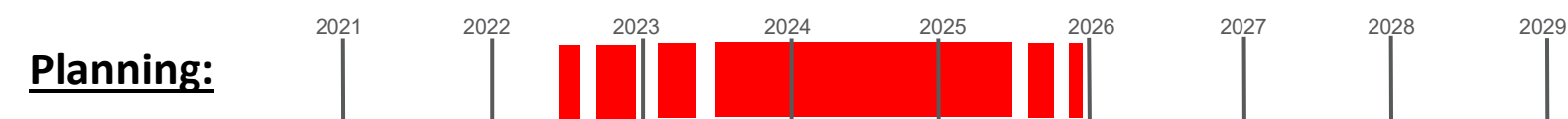
Taux de réalisation financier : **19 %**

Taux de réalisation technique : **60 %**

Travaux réalisés:

- 220 sur 237 téléphones GSM-R sont actuellement installés.
- Le démontage et l'évacuation des anciens téléphones installés le long des voies et sur les quais est toujours en cours.
- Un retour d'expérience a été demandé auprès des différents intervenants.

Après l'analyse de ces derniers des mesures d'optimisation seront entamées le cas échéant.





Ligne de Zoufftgen à Luxembourg. Renouvellement de l'assainissement, de la plateforme et de la voie courante entre les points kilométriques 10,400 et 13,400.

Objet du projet:

Le présent projet a pour objet le renouvellement des installations de voie, l'amélioration de la plateforme, le renouvellement du réseau de drainage et le réaménagement de pistes et caniveaux sur une longueur de quelque 3000 m entre Berchem et Luxembourg.

Approbation du projet:

Le projet a été approuvé dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement.
Budget approuvé : **16 500 000 €**

Etat d'avancement:

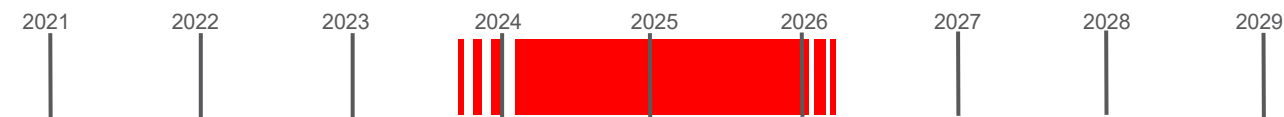
Réalisé au **31.03.2025** : **6 577 312 €**

Taux de réalisation financier : **40 %**

Taux de réalisation technique : **30 %**

Le renouvellement du tronçon entre les PK 10,400 et 11,400 a été réalisé lors du barrage complet du 13 juillet au 16 septembre 2024.
Les travaux se poursuivront lors du barrage programmé pour été 2025.

Planning:





Plateforme multimodale Bettembourg-Dudelange. Centre routier sécurisé.

Objet du projet:

Après la mise en service des nouveaux terminaux intermodaux rail/route à Bettembourg-Dudelange et au vu du nombre croissant de camions desservant le nouveau terminal ainsi que le parc logistique avoisinant et afin d'éviter au maximum le trafic parasite dans les localités avoisinantes, une infrastructure pour les chauffeurs des poids lourds fréquentant l'Eurohub Sud est mise en place. Cette infrastructure, dénommée « Centre Routier Sécurisé » (CRS), comprend, outre les emplacements pour le stationnement, des installations sanitaires, des possibilités de restauration simple et des facilités de repos.

Approbation du projet:

Le projet a été approuvé dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement.

Budget approuvé : **23 700 000 €**

Etat d'avancement:

Réalisé au **31.03.2025** : **8 128 387 €**

Taux de réalisation financier : **34 %**

Taux de réalisation technique : **33 %**

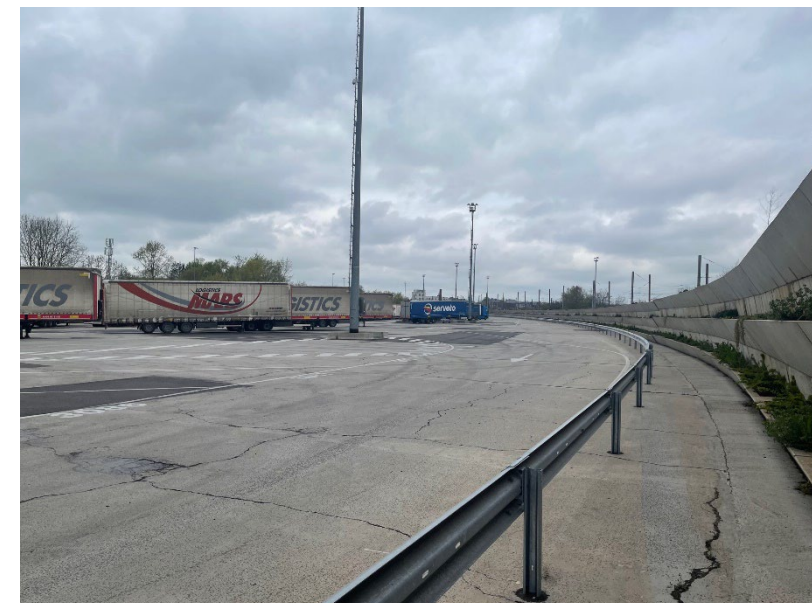
Les travaux dans les zones 1,2,3,5 et 6 du CRS sont achevés depuis fin 2021. Toutes ces zones sont en exploitation.

Les études d'avant-projet sommaire (APS) relatives au réaménagement des zones 4 et 7 ainsi qu'à l'aménagement de la zone 8 sont achevées et intègrent une étude de faisabilité quant à l'intégration de surfaces photovoltaïques sur la zone 8. La finalisation du dossier APD a eu lieu fin novembre 2024. Les études se poursuivront afin de permettre une mise en soumission de cette phase pour fin de l'année 2025, avec un début des travaux prévu pour 2026.

En vue de la réalisation des travaux prévus dans les zones 4, 7 et 8 et suite à une réévaluation du projet, une augmentation du crédit s'avère nécessaire et a été sollicitée. Le nouveau coût estimé s'élève à 42 750 000 €.

Planning:





Ligne de Pétange à Esch/Alzette. Renouvellement des installations de traction électrique.

Objet du projet:

Le projet concerne le renouvellement des installations de traction électrique sur le tronçon de ligne entre Oberkorn et Belval-Lycée et comprend notamment :

- Le remplacement complet des lignes de contact existantes par une caténaire conforme aux spécifications techniques d'interopérabilité.
- La mise en conformité des équipements d'alimentation des lignes de contact suivant les principes généraux d'alimentation, de découpage et d'exploitation applicables sur le réseau ferré électrifié luxembourgeois.
- L'optimisation du circuit de retour du courant de traction par la mise en place d'un câble de terre enterré.
- La réalisation des études relatives aux travaux susmentionnés.

Afin de permettre la réalisation des travaux compte tenu des durées d'interception du trafic ferroviaire et d'autres activités de chantier projetées sur la même ligne, il est nécessaire d'étaler le projet sur une période de plusieurs exercices.

Vu qu'il s'avère opportun de poursuivre les travaux de renouvellement jusqu'au viaduc d'Esch-sur-Alzette, un nouvel accord de principe par voie de motion a été sollicité en 2023.

Approbaton du projet:

Le projet a été approuvé dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement.

Budget approuvé : **20 500 000 €**

Etat d'avancement:

Réalisé au **31.03.2025** : **11 080 294 €**

Taux de réalisation financier : **54 %**

Taux de réalisation technique : **65 %**

Les travaux de renouvellement des installations de traction électrique entre Oberkorn et Belval-Lycée sont achevés.

Les travaux à réaliser entre Belval-Lycée et le viaduc d'Esch-sur-Alzette sont planifiés pour fin 2025.

Planning:





Projets modifiés



Mise à double voie intégrale de la ligne de Pétange à Luxembourg et renouvellement et modernisation des installations fixes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et Rodange.

Objet du projet:

Le projet comprend 2 parties:

- **mise à double voie intégrale de la ligne de Pétange à Luxembourg**

- Augmentation de capacité en vue d'un renforcement de la desserte voyageurs entre Luxembourg et Rodange et au-delà en direction resp. de Virton (B) et de Longwy (F).
- Création d'une capacité de réserve pour les trains de marchandises en cas d'incident sur la ligne Pétange-Esch-Bettembourg.
- Amélioration de la régularité et de la sécurité du trafic sur la ligne.
- Amélioration de l'accueil de la clientèle et notamment des personnes à mobilité réduite.

La Chambre des Députés a également autorisé la réalisation du renouvellement complet de la voie existante entre Pétange et Luxembourg dans le cadre de ce projet (Motion du 24/10/2007).

- **renouvellement et modernisation des installations fixes des lignes, en particulier dans les secteurs des gares Pétange et Rodange**

- Aménagement d'un nouveau plan de voie en gare de Pétange et de Rodange
- Centralisation des dessertes des équipements fixes en un seul poste directeur
- Modernisation de l'ensemble des installations fixes.

Approbation du projet:

Loi du **3 juin 2003 (Projet 2)**

Budget approuvé : **319 920 000€** (indice du 1.10.2001)

Budget adapté: **485 429 737 €** (indice du 1.10.2024)

Etat d'avancement:

- **mise à double voie intégrale de la ligne de Pétange à Luxembourg:**

Budget: 458 864 740 € (adaptation à l'indice du 01.10.2024)

Réalisé au 31.03.2025 : 230 317 586 €

Taux de réalisation financier : 50 %

Taux de réalisation technique : 96 %

Le commencement de la construction d'un nouveau passage inférieur au P.K. 15,210 en vue de la suppression du passage à niveau PN7 au Schléiwenhaff, est prévu pour automne 2025.

Le passage à niveau PN5 à Dippach-Gare peut être supprimé au moment de la mise en service du tracé routier alternatif dont la réalisation est gérée par l'Administration des Ponts et Chaussées.

Les travaux y relatifs ont débuté en mars 2023.

- **renouvellement et modernisation des installations fixes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et Rodange**

Cette partie du projet est achevée en 2008.

Budget: 26 564 997 € (adaptation à l'indice du 01.10.2006)

Cette partie du projet est clôturée au montant de 23 482 578 €

Une économie de 3 082 419 € a été faite.

Planning:

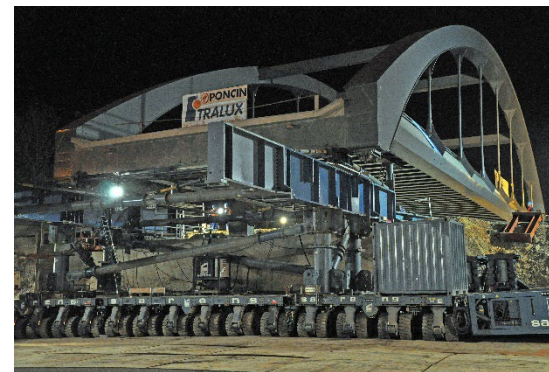




*Mise à double voie entre Pétange et Bascharage-Sanem
Situation avant, pendant et après travaux*



Nouvelle plate-forme deuxième voie / Pose panneaux de voie / mise en service double voie



Bowstring au-dessus de l'autoroute A6



Gare de Leudelange

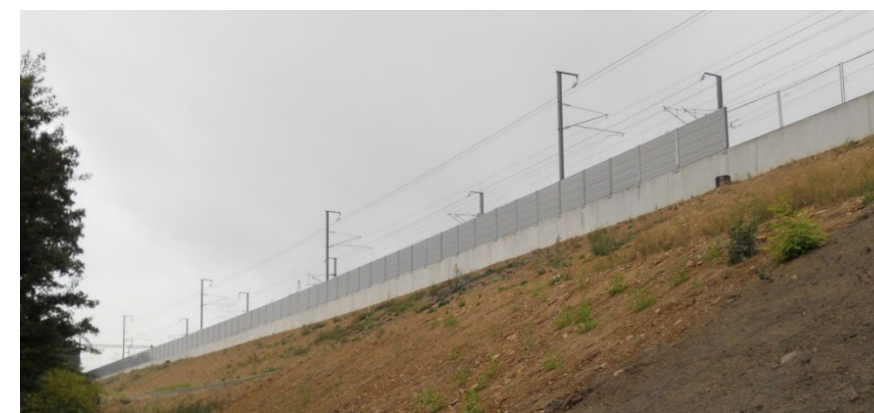


Nouvelles infrastructures d'accueil

Arrêt Bascharage-Sanem



Passage inférieur Bettange/Mess



Murs antibruit



Objet du projet:

Réalisation d'un nouveau centre de remisage et de maintenance (partie Fonds du rail). Regroupement des activités du dépôt de Luxembourg et celles des ateliers de Luxembourg sur un seul site.

4 éléments différents:

- A. Les faisceaux de voie de remisage
- B. Le hall de nettoyage
- C. Les aires de préparation de locomotives
- D. L'acquisition des terrains.

Approbation du projet:

Loi du **12 novembre 2022 (amendement de la loi du 3 juin 2003)**

Budget approuvé : **164 007 000 €** (indice du 1.4.2021)

Budget adapté: **182 337 684 €** (indice du 1.10.2024)

Etat d'avancement:

Réalisé au **31.03.2025 : 137 078 142 €**

Taux de réalisation financier : **75 %**

Taux de réalisation technique : **96 %**

Phase 1 réalisée :

- le faisceau R1 partiel et les faisceaux R2 et R3
- le hall de nettoyage
- les aires de préparation des locomotives

Phase 2 en cours:

- réalisation du faisceau R4:
début travaux en janvier 2020
mise en service le 12 décembre 2022
achèvement chantier fin 2023
- achèvement du faisceau R1:
début des travaux en janvier 2024
échanges de sols, assainissement et confection de fondations caténaïres en cours
pose des quais métalliques prévue suite aux travaux de voie.
mise en service prévue pour début 2026

Planning:

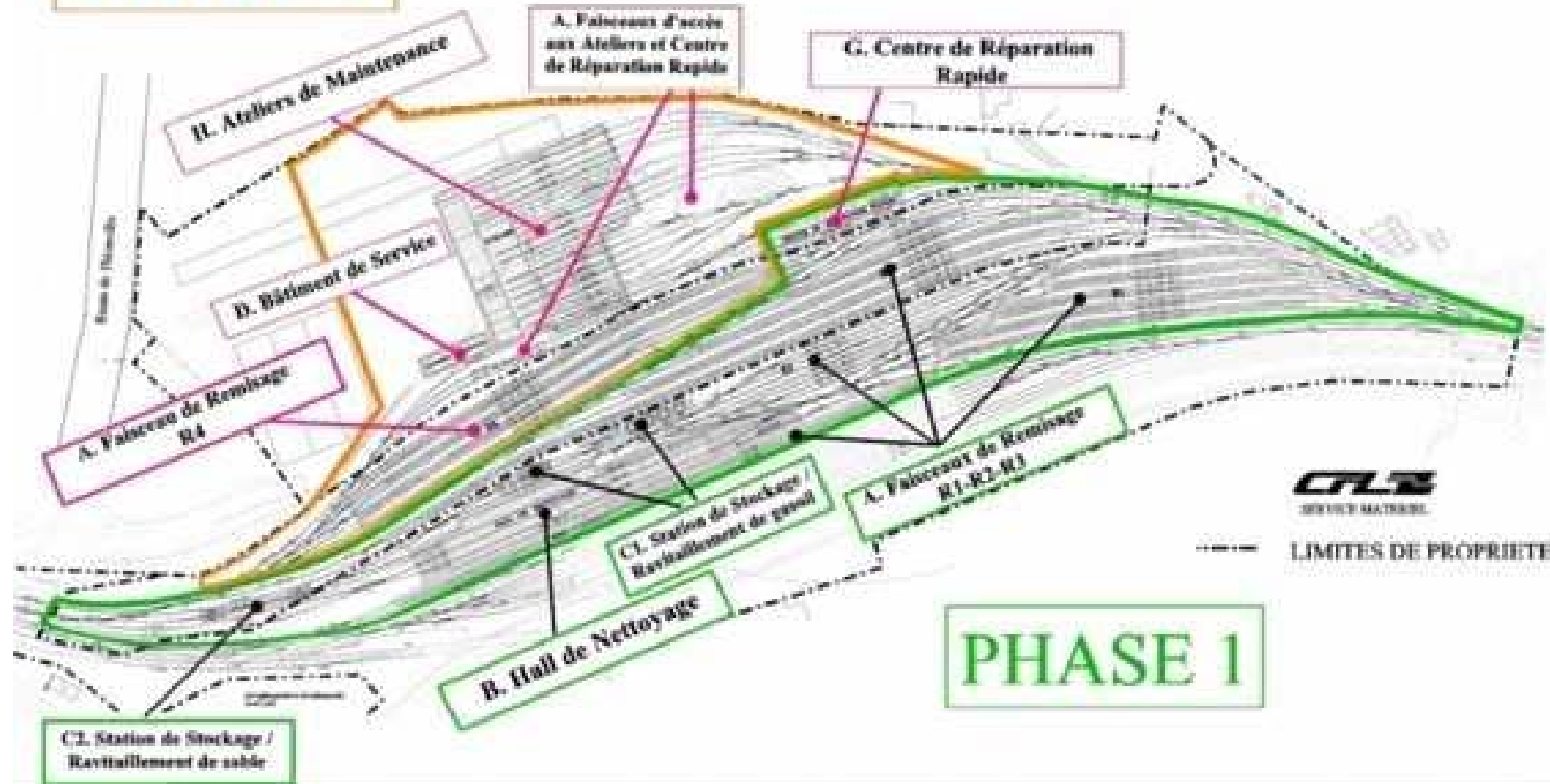




PROJET DU CENTRE DE REMISAGE ET DE MAINTENANCE

Phases de réalisation du projet

PHASE 2



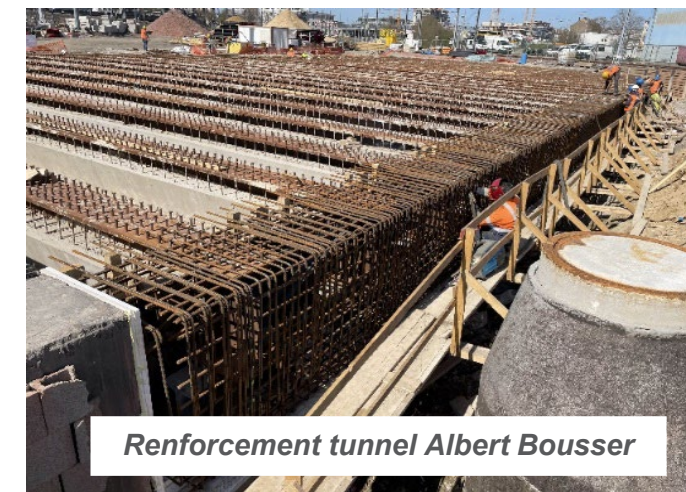
PHASE 1



Station de stockage et de ravitaillement de sable et de gasoil



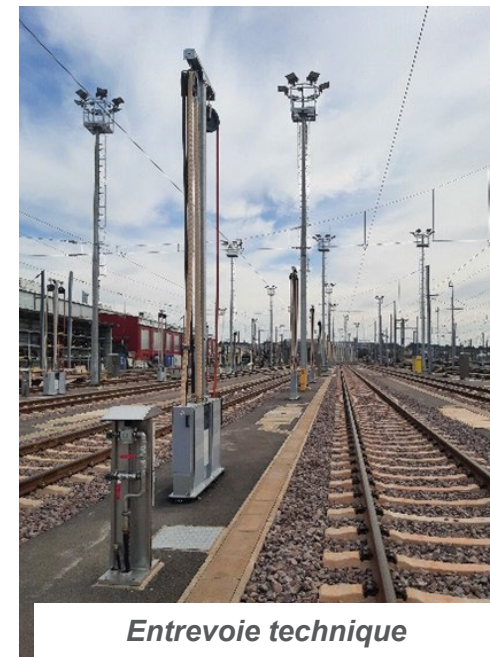
Hall de nettoyage et de lavage



Renforcement tunnel Albert Bousser



Pose des multitubulaires



Entrevue technique



Faisceau R4



Fosse de visite

Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermühle) et Sandweiler.

Objet du projet:

Il s'agit du Module K2 identifié dans le cadre de la stratégie „mobilité.lu“.

L'extension du tronçon de ligne à voie unique vers Sandweiler-Contern, entre le Viaduc de Pulvermühl et la gare de Sandweiler-Contern, permettra de mettre à disposition les capacités nécessaires pour réaliser le raccordement ferroviaire du Findel et du Kirchberg (module K1 de la stratégie „mobilité.lu“) qui entraîne une augmentation de la circulation des trains à cet endroit du réseau ferroviaire.

Le projet comprend les 3 parties suivantes :

- Les travaux préparatifs, qui comprennent :
 - La confection de pistes et de nouveaux accès, ayant pour objet de garantir le degré de sécurité réglementaire sur ce tronçon de ligne. Cette mise en sécurité est particulièrement importante préalablement à la réalisation des travaux de mise à double voie.
 - La reconstruction avec mise à double voie du passage inférieur (Scheidhof) situé au point kilométrique 5,474 de la ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Le passage inférieur dénommé Scheidhof datant de 1868 a atteint sa limite d'âge et présente de fortes dégradations présentant notamment des risques pour la circulation routière. La nouvelle construction comportera deux tabliers en poutrelles enrobées et des culées et murs en retour en béton. L'adaptation de la chaussée en amont et en aval de l'ouvrage sera réalisée et prise en charge par l'Administration des Ponts et Chaussées.
- Les travaux de mise à double voie proprement dits.
- Suppression du passage à niveau à Cents.

Approbation du projet:

Loi du **19 juin 2012 (amendement de la loi du 3 juin 2003)**

Budget approuvé : **215 000 000 €** (indice du 1.10.2010)

Etat d'avancement:

Réalisé au 31.03.2025 : 168 368 877 €

Taux de réalisation financier : 78 %

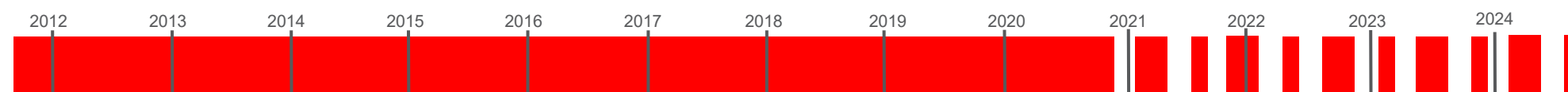
Taux de réalisation technique : 100 %

L'inauguration de la mise à double voie du tronçon de ligne entre Luxembourg et Sandweiler a eu lieu le 11 juin 2019.

Divers travaux de finition ont été réalisés en 2024.

La clôture financière du projet est en cours.

Planning:





Point d'arrêt Sandweiler-Contern



Point d'arrêt Cents-Hamm



Stabilisation plateforme



Mur de protection acoustique quartier de Cents

Reconstruction des perrés Val de Hamm



Réseau ferré luxembourgeois. Aménagement d'un réseau radio numérique intégré ERTMS / GSM-R.

Objet du projet:

Le présent projet a pour objet la réalisation d'un réseau de radio numérique intégrée ERTMS/GSM-R sur l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise. Ce système de radio mobile intégrera les communications vocales ainsi que les transmissions de données ferroviaires. Sa normalisation au niveau européen garantira l'interopérabilité technique avec les gestionnaires d'infrastructure et les opérateurs ferroviaires conformément aux directives européennes 96/48/CE et 2001/16/CE. Grâce à sa plateforme intégrée et standardisée cette radio numérique permettra à court terme de remplacer tous les systèmes analogiques de radiocommunication ferroviaire, à savoir :

- la radio sol-train datant de 1985, qui est arrivée à limite d'âge et dont une partie du matériel de maintenance n'est plus disponible ;
- la radio pour les services de manœuvre;
- la radio pour les services de maintenance.

Approbation du projet:

Loi du **19 juin 2012 (amendement de la loi du 3 juin 2003)**

Budget approuvé : **51 100 000 €** (indice du 1.10.2010)

Etat d'avancement:

Réalisé au **31.03.2025** : **45 630 018 €**

Taux de réalisation financier : **89 %**

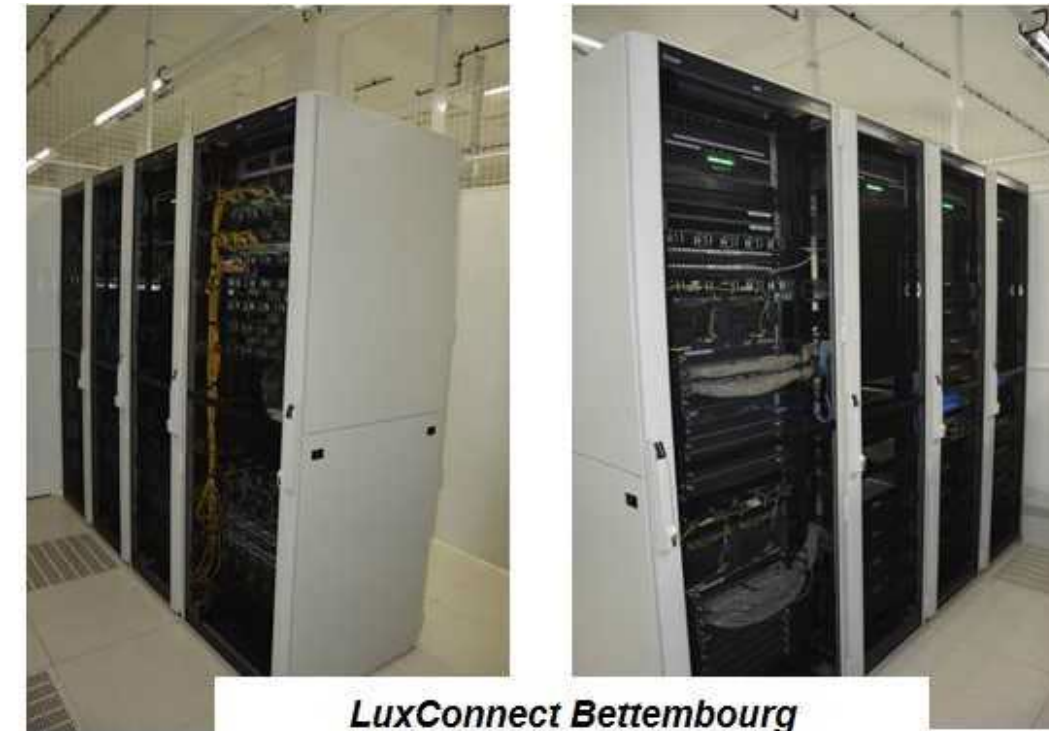
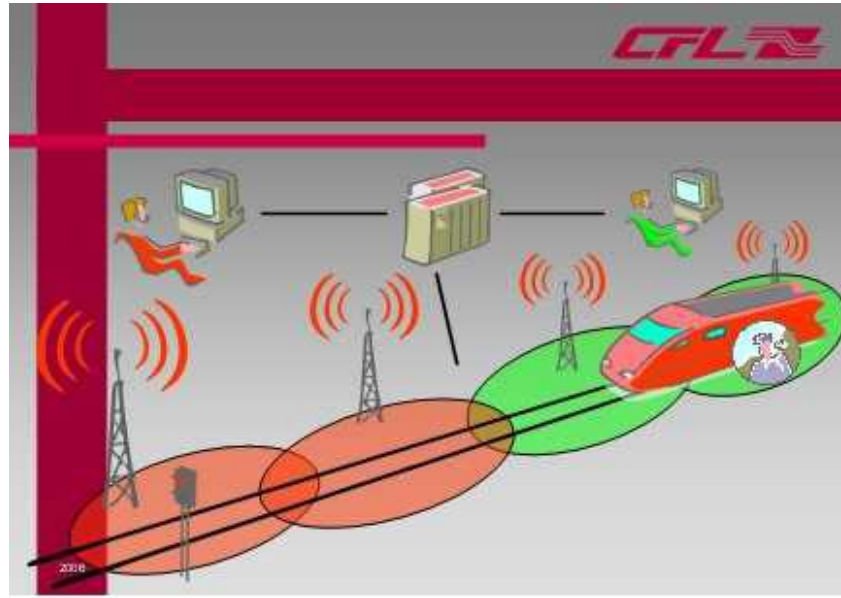
Taux de réalisation technique : **100 %**

Le système GSM-R est en service depuis le 9 décembre 2018.

La clôture financière du projet est en cours.

Planning:





*LuxConnect Bettembourg
GSM-R Core (Partie A et B)*



Armoire BTS GSM-R



Site Mensdorf



Site Mertert

Construction d'un nouveau viaduc à 2 voies à la sortie Nord de la gare de Luxembourg.

Objet du projet:

Le projet est scindé en deux parties:

- La **première partie** comprend la construction du **nouveau viaduc ferroviaire Pulvermuehle** dont la réalisation est indispensable pour éliminer le goulot d'étranglement qui se manifeste à la tête Nord de la Gare de Luxembourg et qui pose des restrictions de capacité dans l'exploitation des trains internationaux donnant un accès performant vers les réseaux belge et allemand.
- La **deuxième partie** comprend le réaménagement de la **tête nord de la Gare de Luxembourg** avec la modernisation et l'adaptation aux besoins futurs des infrastructures d'accès et d'accueil pour voyageurs et des installations ferroviaires en Gare de Luxembourg.

Approbation du projet:

Loi du **19 décembre 2014 (amendement de la loi du 18 avril 2004)**

Budget approuvé : **334 000 000 €** (indice du 01.10.2013)

- **Partie A - Nouveau Viaduc :** **247 000 000 €** (indice du 01.10.2013)
- **Partie B - Tête nord en Gare de Luxembourg:** **87 000 000 €** (indice du 01.10.2013)

Etat d'avancement - Partie A: Nouveau viaduc

Réalisé au **31.03.2025** : **208 197 442 €**

Taux de réalisation financier : **84 %**

Taux de réalisation technique : **100 %**

L'inauguration du nouveau second viaduc Pulvermühle a eu lieu en date du 11 juin 2019.

Les décomptes des commandes des différents ouvrages sont en cours.

Planning - Partie A: Nouveau viaduc :



Etat d'avancement - Partie B: Tête nord en Gare de Luxembourg

Réalisé au **31. 03.2025** : **73 865 571 €**

Taux de réalisation financier : **85 %**

Taux de réalisation technique : **100 %**

La majeure partie des travaux a été achevée pour la fête du centenaire de la gare de Luxembourg en date du 21 septembre 2012

Planning - Partie B: Tête nord en Gare de Luxembourg :



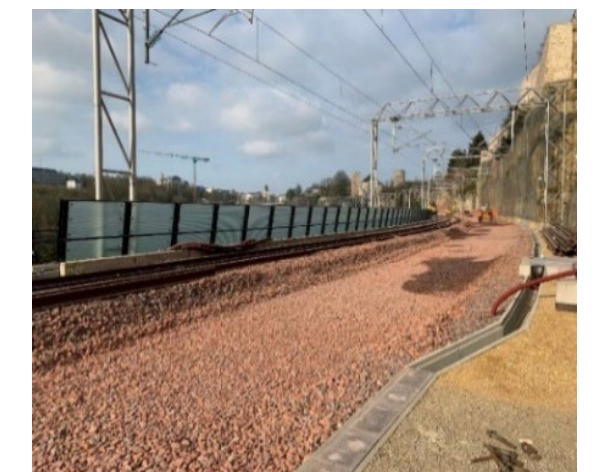
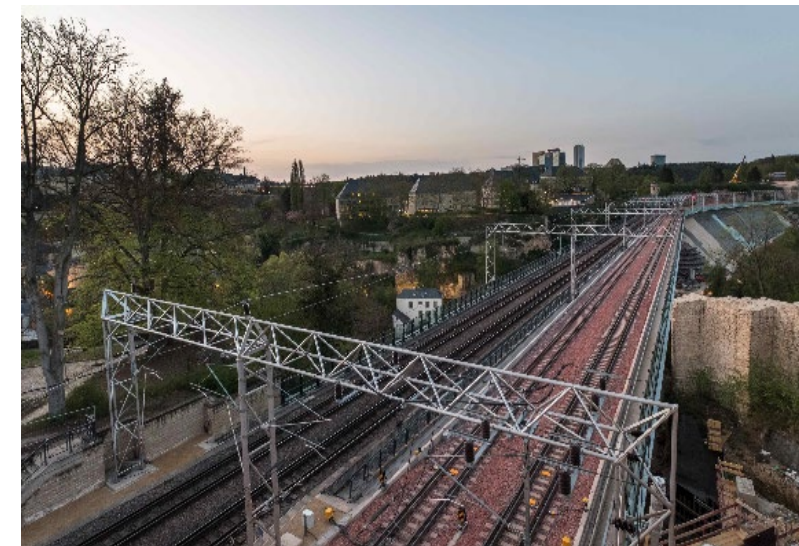
Boulevard d'Avranches



Ouvrage Pont



Ouvrage Perré



Gare périphérique Howald. Aménagement de la phase 1.

Objet du projet:

Cette **phase 1** du projet « gare périphérique Howald » comprend la réalisation d'un quai à voyageurs unique et tous les travaux d'infrastructures ferroviaires connexes.

Le quai est raccordé à la zone industrielle „Rue des Scillas“ moyennant une passerelle.

La phase 1 est subdivisée en **3 parties**:

- Raccordement voies 10 + 11 : aménagement d'une liaison supplémentaire entre les voies 10 et 11 au Sud de la gare centrale
- Howald Phase 1a: adaptations au triage de Luxembourg: renouvellement des installations ferroviaires à Luxembourg Sud (voies 150 – 154)
- Howald Phase 1b: adaptations de l'Arrêt Howald: construction d'un quai à voyageurs unique.

Approbation du projet:

Loi du **12 novembre 2022 (amendement de la loi du 17 décembre 2010)**

Budget approuvé : **66 250 000 €** (indice du 1.4.2008)

Budget adapté: **79 414 085 €** (indice du 1.10.2024)

Etat d'avancement:

Réalisé au **31.03.2025** : **39 237 482 €**

Taux de réalisation financier : **49 %**

Taux de réalisation technique : **84 %**

- Raccordement voies 10 + 11:
achevé en octobre 2012.

Gare périphérique Howald. Aménagement de la phase 1.

- Howald Phase 1b:

1^{ère} étape: Quai I et passerelle piétonne reliant le quai I et la rue des Scillas:

- Début des travaux: fin octobre 2015
- Inauguration officielle: 10 décembre 2017
- Décomptes en cours

2^e étape: Prolongement de la passerelle vers la gare routière côté Gasperich:

- travaux réalisés en 2023; la mise en service a eu lieu le 7 juillet 2024

Accès du quai vers le nouveau pont routier:

- début des travaux en juillet 2022
- l'escalier est mis en service le 7 juillet 2024; l'escalator sera réalisé en 2025

- Howald Phase 1a:

L'adaptation du triage de Luxembourg, sera réalisée dans le cadre de la finalisation de la tête sud du nouveau CRM.

Les travaux ont débuté en janvier 2024.

Les travaux d'échanges de sols, d'assainissements et de constructions des fondations caténares sont achevés.

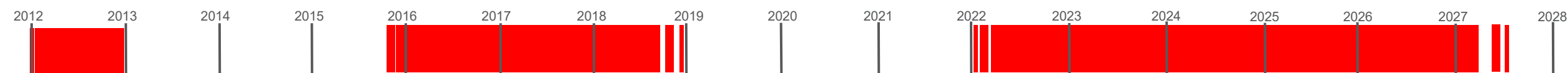
Les premières nouvelles voies ont été mises en service en automne 2024.

Les travaux de signalisation et de caténares s'achèveront lors du barrage de l'été 2025.

L'électrification des voies du triage aura lieu en même temps que les travaux de caténares à Howald

avec une mise en service des voies électrifiées planifiée pour septembre 2025.

Planning:





Réalisation de la liaison entre les voies 10 et 11



le nouveau quai



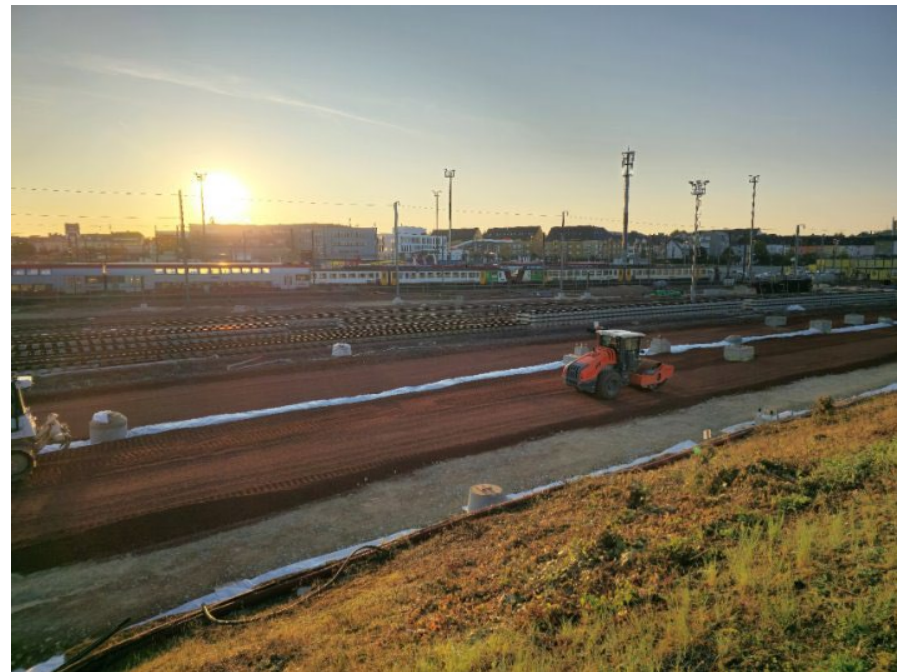
Pose de la passerelle piétonne



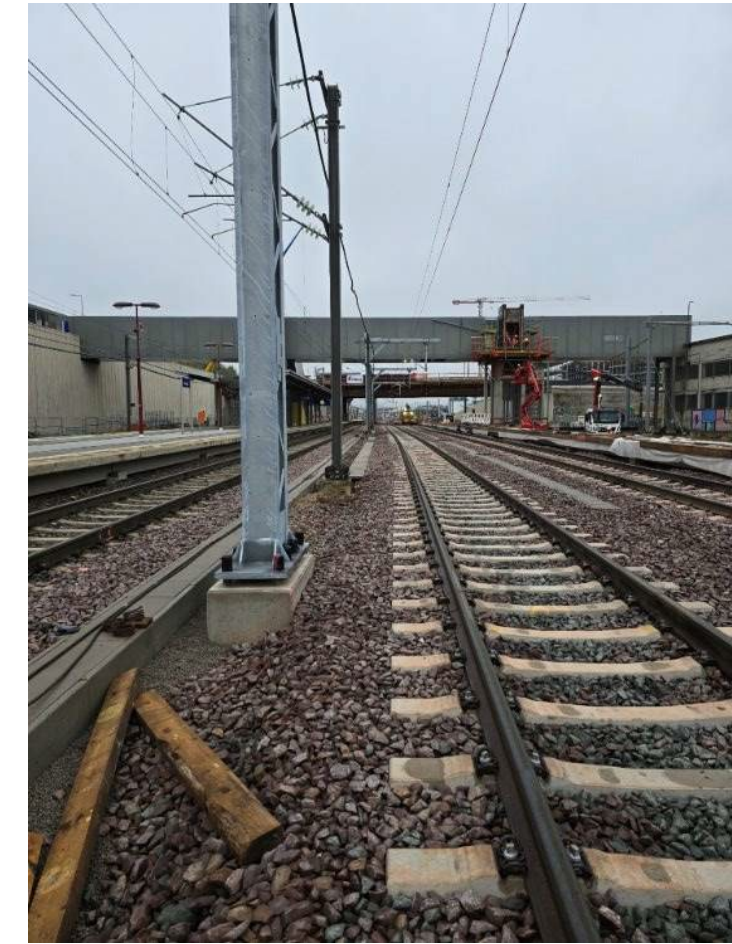
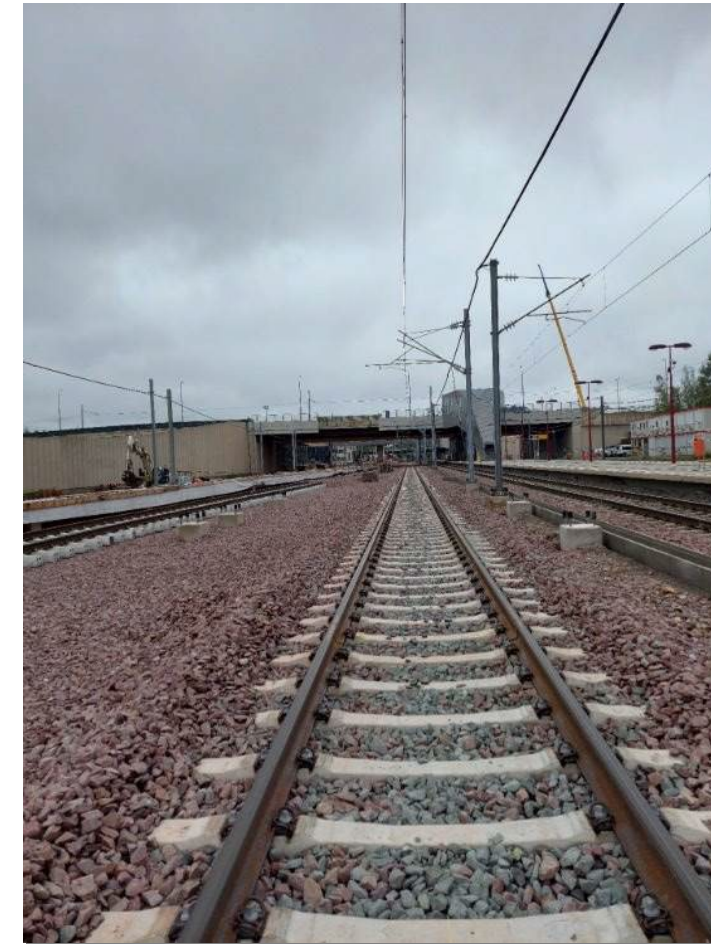
Prolongement de la passerelle



Adaptation du triage de Luxembourg



Travaux d'échange de sols et d'assainissement



Fondations pour poteaux caténaires

Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II : Réélectrification de la ligne.

Objet du projet:

La ligne de Luxembourg à Kleinbettingen d’une longueur de 18,765 kilomètres, est constituée d’une double voie banalisée et actuellement électrifiée en courant continu 3 kV. Cette ligne constitue la route alternative du corridor fret 2 Rotterdam-Anvers-Bettembourg-Bâle/Lyon et fait partie du projet „EuroCap-Rail“ visant l’amélioration de la relation Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg.

La 2ème phase prévoit :

- la mise en place sur une longueur de 18,265 km d’une caténaire conforme aux spécifications techniques d’interopérabilité en vigueur et alimentée à une tension de 2AC 25kV 50 Hz;
- l’augmentation de la distance d’isolement au droit de 3 passages supérieurs avec:
 - reconstruction complète du passage supérieur situé au point kilométrique 8,913 à Mamer-Lycée;
 - reconstruction complète du passage supérieur situé au point kilométrique 9,984 à Mamer-Gare;
 - rehaussement du passage supérieur situé au point kilométrique 17,030 à Kleinbettingen.

Approbation du projet:

Loi du **22 mai 2018 (amendement de la loi du 28 avril 2014)**

Budget approuvé : **71 900 000 €** (indice du 01.04.2016)

Etat d’avancement:

Réalisé au **31.03.2025** : **62 132 866 €**

Taux de réalisation financier : **86 %**

Taux de réalisation technique : **99 %**

Réélectrification :

Depuis le 17 septembre 2018 la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen est exploitable sous 25 kV CA.

Suite à la décision d’Infrabel de basculer son alimentation électrique 3 kV CC vers une alimentation 2 x 25 kV CA, des travaux d’adaptations ont été réalisés en 2023 au niveau caténaire et alimentation.

Avant de clôturer le projet, des travaux de finition sont encore à réaliser, notamment l’enlèvement des fondations des anciens poteaux caténaires.

Reconstruction de l’ouvrage d’art situé au point kilométrique 8,913 à Mamer-Lycée: Ce chantier est achevé.

Reconstruction de l’ouvrage d’art situé au point kilométrique 9,984 à Mamer-Centre: Ce chantier est achevé.

Rehaussement de l’ouvrage d’art situé au point kilométrique 17,030 à Kleinbettingen: Ce chantier est achevé.

Planning:





*Poste de distribution 303
à Luxembourg-Hollerich*



Situation initiale

*Passage supérieur PK 8,913
(Mamer-Lycée)*



Situation initiale

*Passage supérieur PK 9,984
(Mamer-centre)*



Situation initiale

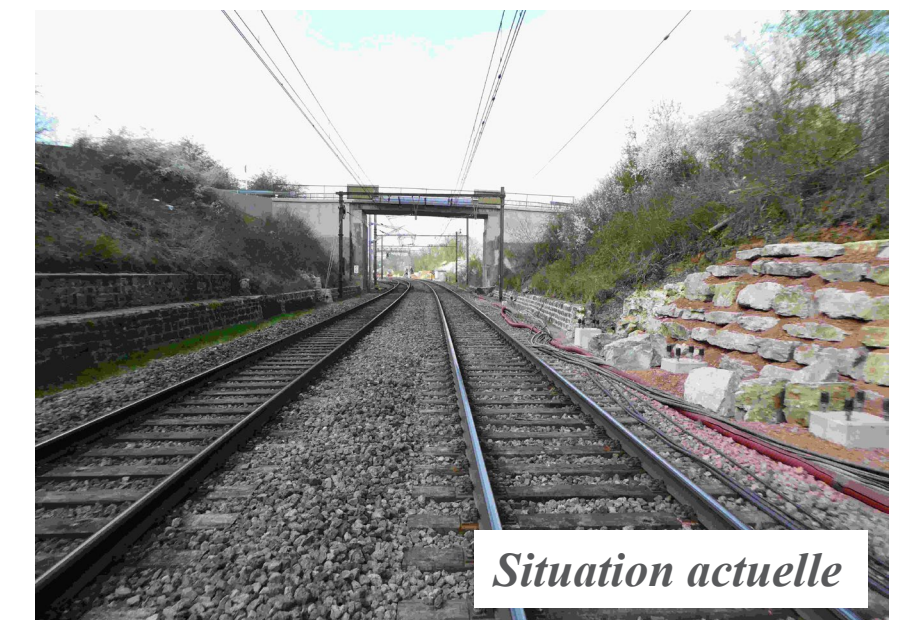
*Rehaussement passage supérieur
PK17,030 (Kleinbettingen)*



Situation actuelle



Situation actuelle



Situation actuelle

Projets à entamer

Point d'arrêt Differdange. Mise en conformité des quais à voyageurs, du souterrain avec escaliers et ascenseurs.

Objet du projet:

Dans le cadre de la nouvelle entrée en ville et en vue de la mise en conformité de l'arrêt ferroviaire pour les personnes à mobilité réduite, il est prévu de renouveler le souterrain et les quais à voyageurs en gare de Differdange.

Le projet prévoit :

- le renouvellement complet des deux quais à voyageurs,
- la construction d'un nouveau souterrain avec escaliers et ascenseurs,
- la construction d'auvents pour voyageurs,
- l'installation d'une signalétique adaptée.

Approbation du projet:

Le projet a été approuvé dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement.

Budget approuvé : **16 000 000 €**

Etat d'avancement:

Réalisé au **31.03.2025** : **498 225 €**

Taux de réalisation financier : **3 %**

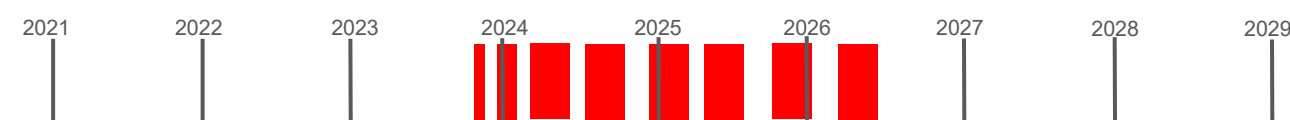
Taux de réalisation technique : **0 %**

La conduite AIRLIQUIDE a été déplacée et les travaux de modification du carrefour par l'Administration des Ponts et Chaussées sont finalisés.

Une étude géotechnique ainsi qu'une étude acoustique ont été réalisées.

Le dossier APS (avant-projet sommaire) est finalisé et les études APD (avant-projet détaillé) sont adjudgées.

Planning:





Point d'arrêt Bascharage-Sanem. Aménagement d'un bâtiment P&R.

Objet du projet:

Dans un souci d'améliorer constamment l'offre de services aux clients et notamment d'augmenter la capacité de stationnement, il est prévu de construire un bâtiment P&R au point d'arrêt de Bascharage-Sanem.

Le bâtiment P&R sera implanté au sud du point d'arrêt en question au droit de l'actuel parking en surface à côté de la gare routière.

Actuellement quelque 100 emplacements sont à disposition des voyageurs. Le futur bâtiment P&R sera dimensionné pour une capacité d'environ 400 places.

Outre la construction du bâtiment, le projet comprend également les aménagements extérieurs dont le déplacement de réseaux ainsi que l'adaptation au réseau routier.

Approbation du projet:

Le projet a été approuvé dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement.

Budget approuvé : **15 000 000 €**

Etat d'avancement:

Réalisé au **31.03.2025** : **1 074 313 €**

Taux de réalisation financier : **7 %**

Taux de réalisation technique : **0 %**

Les études d'avant-projet détaillé (APD) ont été approuvées en 2019.

Or, en octobre 2023 l'Administration des Ponts et Chaussées a présenté une nouvelle variante du tracé du contournement routier de Bascharage.

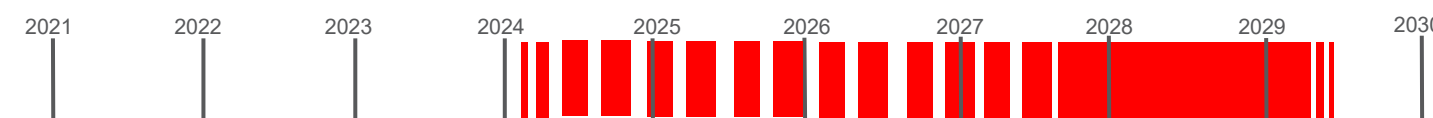
Dû à l'adaptation du tracé de ce contournement en 2023, la route nationale projetée conduit désormais à travers l'emplacement initialement prévu pour le futur P&R.

Par conséquent l'emplacement du nouveau bâtiment P&R doit être changé et les études y relatives relancées.

Suite à ce changement de concept, une augmentation du crédit s'avère nécessaire et a été sollicitée.

Le nouveau coût estimé s'élève à 52 000 000 €.

Planning:



Gare de Luxembourg. Adaptation du parvis dans le cadre de la desserte du tram.

Objet du projet:

Le présent projet a pour objet les modifications du parvis de la Gare Centrale nécessaires dans le cadre de la construction et de l'exploitation du tram de Luxembourg. Dans le cadre de la mutation de la Gare de Luxembourg vers un pôle d'échange multimodal et en vue de l'arrivée du tram à la Place de la Gare fin 2020, des modifications substantielles sur le fonctionnement du transport public vont s'y faire. Ainsi des adaptations majeures du parvis de la Gare Centrale et des espaces occupés à l'heure actuelle par les gares routières des réseaux des autobus municipaux et régionaux s'avèrent indispensables. Les réaménagements auront comme but de mieux couvrir les nouveaux besoins des usagers du transport public.

Approbation du projet:

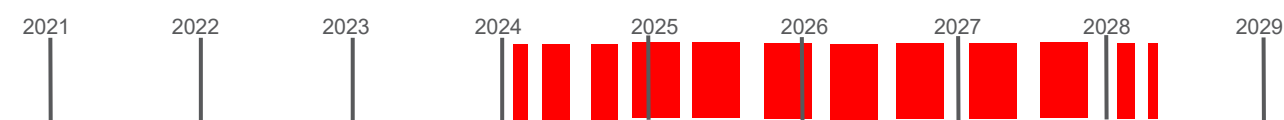
Le projet a été approuvé dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement.
Budget approuvé : **14 000 000 €**

Etat d'avancement:

Réalisé au 31.03.2025 : **71 241 €**
Taux de réalisation financier : **1 %**
Taux de réalisation technique : **0 %**

Les études sont en cours.

Planning:



Gare de Luxembourg. Aménagement d'un parking à vélos souterrain à grande capacité.

Objet du projet:

Dans le cadre de la mutation de la Gare de Luxembourg vers un pôle d'échange multimodal train-tram-bus-vélo, il est projeté de construire en lieu et place de l'ancienne gare routière du réseau des autobus municipaux, un parking souterrain pour vélos à grande capacité.

Approbation du projet:

Le projet a été approuvé dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement.

Budget approuvé : **10 000 000 €**

Etat d'avancement:

Réalisé au 31.03.2025 : **195 497 €**

Taux de réalisation financier : **2 %**

Taux de réalisation technique : **0 %**

Les études sont en cours.

Planning:



Gare de Rodange. Réaménagement de la tête Ouest.

Objet du projet:

Le présent projet a pour objet le réaménagement complet de la tête ouest de la Gare de Rodange ainsi qu'une adaptation éventuelle du réseau tertiaire dans le cadre du raccordement adéquat du nouveau Centre de remisage et de maintenance (CRM Sud) à construire au tissu ferroviaire existant et de la future mise à double voie du tronçon de ligne entre Rodange et Mont-Saint-Martin (F).

Approbation du projet:

Le projet a été approuvé dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement.

Coût estimé : **42 000 000 €**

Etat d'avancement:

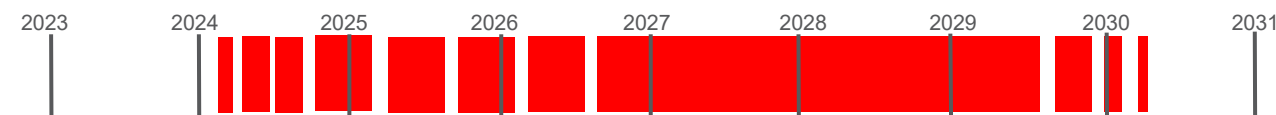
Réalisé au **31.03.2025** : **725 636 €**

Taux de réalisation financier : **2 %**

Taux de réalisation technique : **0 %**

Les études sont en cours.

Planning:



Construction d'un nouveau Centre de remisage et de maintenance à Rodange (CRM Sud).

Objet du projet:

Fin 2018, les CFL ont signé un contrat pour la livraison de 34 trains régionaux à 2 niveaux. Le contrat prévoit également une option pour l'acquisition de 20 automotrices supplémentaires. La mise en service des premières automotrices Coradia de la série 2400 est prévue pour début 2024.

Compte tenu de l'agrandissement futur du parc roulant CFL (plus de 30% par rapport à la situation actuelle) la capacité du CRM à Howald ne sera plus suffisante pour assurer la maintenance et le remisage de l'ensemble du matériel roulant. Les CFL projettent donc la construction d'un nouveau Centre de Remisage et de Maintenance dans le sud du pays.

Le centre de remisage comprend les facilités essentielles pour le garage de nuit du matériel roulant avec la possibilité de réaliser le contrôle visuel journalier ainsi que les équipements techniques permettant le lavage extérieur et intérieur des trains y inclus la vidange des installations sanitaires. La construction d'un nouvel atelier ferroviaire avec son propre faisceau pour contrôles, essais et manœuvres est également prévue dans le cadre du même projet.

Le projet était initialement prévu sur un ancien site industriel à Rodange appartenant à deux propriétaires privés. Pour ce site une étude d'avant-projet sommaire a été établie. En raison des incertitudes quant à la cession des emprises d'un des deux propriétaires, le projet a été mis en suspens et la recherche des sites alternatifs a été entamée en octobre 2020.

En plus du site à Rodange, un autre site à Pétange qui appartient à l'État, a été retenu.

Sur base des sites retenus, deux variantes ont été élaborées dans le cadre d'une étude de faisabilité. La première variante prévoit l'emplacement du projet complet optimisé sur une partie du site initialement prévu à Rodange. Etant donné que le site de Pétange ne dispose pas des dimensions requises pour le projet entier, la deuxième variante prévoit l'emplacement de l'atelier à Pétange et l'emplacement du centre de remisage à Rodange.

La faisabilité technique pour les deux variantes a été confirmée et il a été retenu que la première variante répond au mieux aux exigences définies.

Approbation du projet:

Dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement le projet est budgétisé à un montant de **115 200 000 €**.

Etat d'avancement:

Réalisé au 31.03.2025 : 2 256 353 €

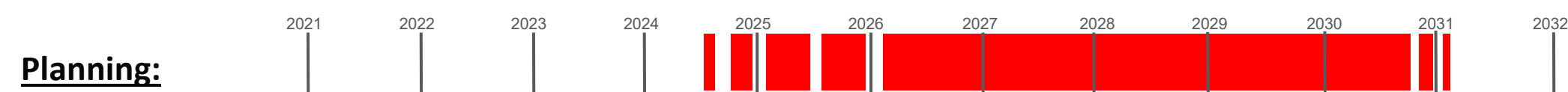
Taux de réalisation financier : 2 %

Taux de réalisation technique : 0 %

L'élaboration d'un nouveau dossier APS (avant-projet sommaire), englobant également les études d'aménagement de la tête ouest de la gare de Rodange et la construction d'un nouveau bâtiment Poste Directeur Sud-Ouest a été finalisé.

Des accords avec les propriétaires du site ont été trouvés.

Les missions de la maîtrise d'œuvre, l'assistance au maître d'ouvrage et le BIM management ont débuté en juillet 2024.





Construction d'un nouveau bâtiment pour les équipes et ateliers du Service Maintenance Infrastructure sur le site de Luxembourg.

Objet du projet:

Actuellement, les équipes de maintenance du site de Luxembourg sont logées dans divers locaux, partiellement vétustes et ne permettant plus d'assurer de manière efficace la maintenance des infrastructures ferroviaires.

Le nouveau bâtiment à construire sera conçu de manière à regrouper les équipes ainsi que les ateliers y relatifs sur un seul site, permettant une meilleure collaboration et une mise en place optimisée des moyens de production.

Approbation du projet:

Le projet a été approuvé dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement.

Budget approuvé : **37 000 000 €**

Etat d'avancement:

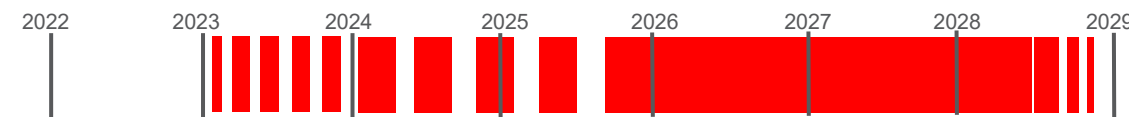
Réalisé au 31.03.2025 : **930 482 €**

Taux de réalisation financier : **3 %**

Taux de réalisation technique : **0 %**

Les études sont en cours.

Planning:



Nouveaux atelier et magasin au Centre logistique de l'infrastructure ferroviaire à Bettembourg.

Objet du projet:

Le présent projet a pour objet la construction de nouveaux hangars abritant des ateliers, un magasin infrastructure et des bureaux dans l'enceinte du Centre logistique de l'infrastructure ferroviaire à Bettembourg.

Approbation du projet:

Le projet a été approuvé dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement.

Budget approuvé : **50 000 000 €**

Etat d'avancement:

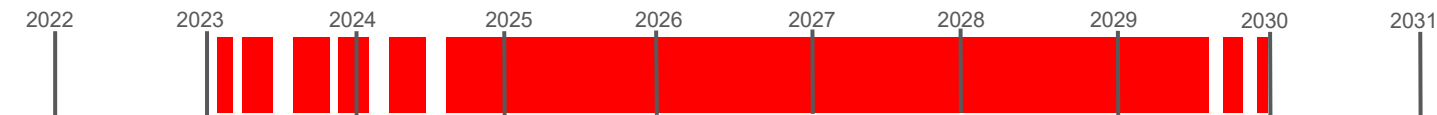
Réalisé au 31.03.2025 : **916 678 €**

Taux de réalisation financier : **2 %**

Taux de réalisation technique : **0 %**

Les études sont en cours.

Planning:



Gare d'Ettelbruck. Aménagement d'un faisceau de garage et d'une base de travaux.

Objet du projet:

Le projet a pour objet l'aménagement sur le site de l'ancienne cours à marchandises de la gare d'Ettelbruck d'un faisceau constitué de quatre voies électrifiées pour le garage du matériel voyageur ainsi que la création d'une base travaux comprenant cinq voies supplémentaires non-électrifiées pour les besoins des futurs projets d'investissement et d'entretien du gestionnaire d'infrastructure sur la ligne du Nord.

Approbation du projet:

Le projet a été approuvé dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement.

Budget approuvé : **11 000 000 €**

Etat d'avancement:

Réalisé au 31.03.2025 : **842 238 €**

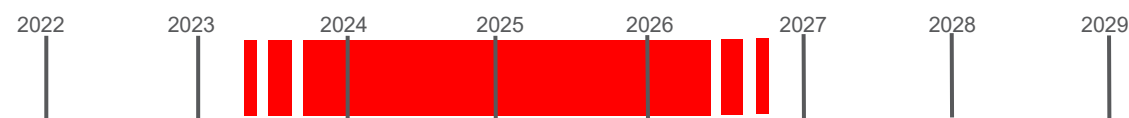
Taux de réalisation financier : **8 %**

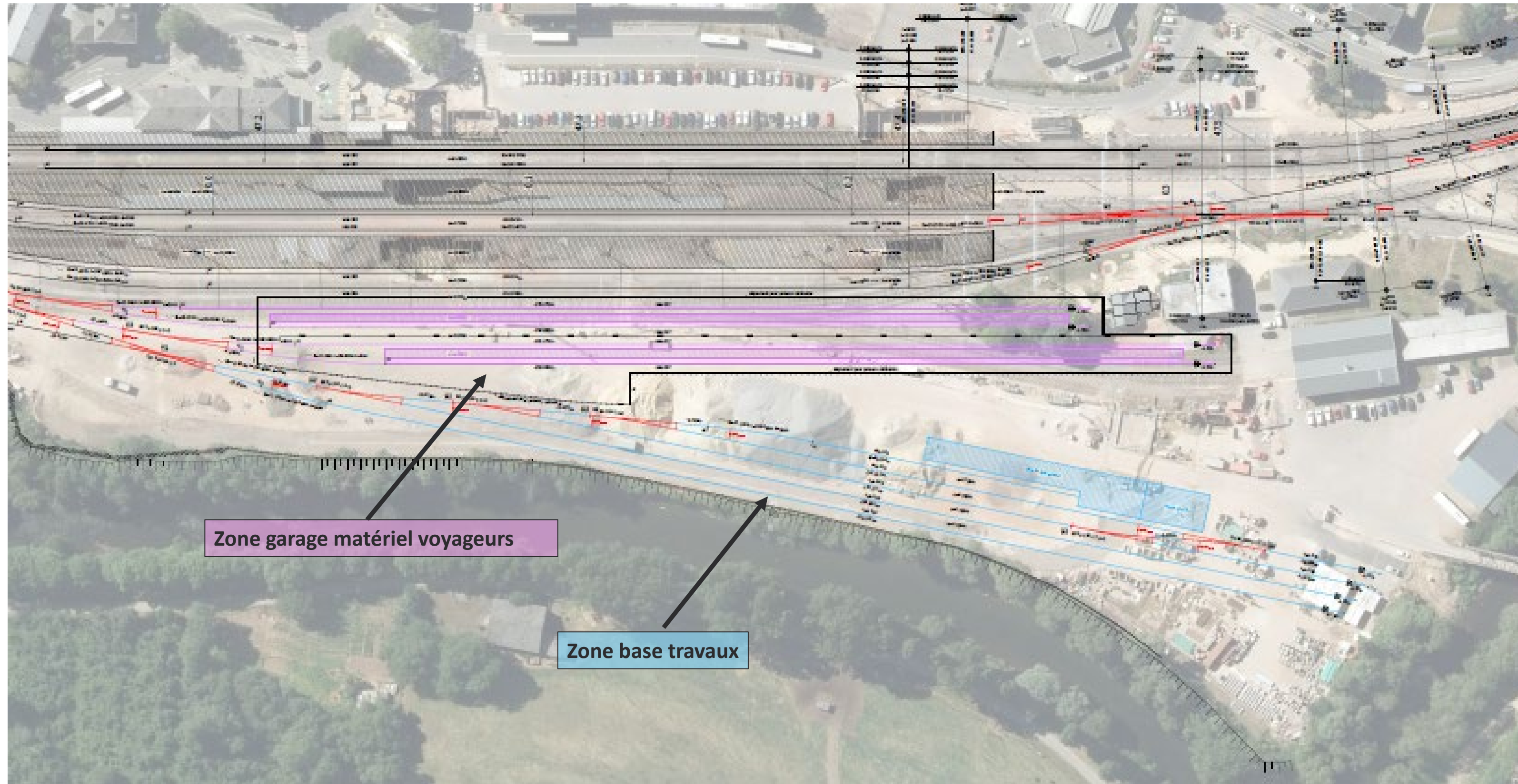
Taux de réalisation technique : **0 %**

Les études d'avant-projet détaillé sont terminés.

Le début des travaux a été le 3 février 2025.

Planning:





Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Suppression du passage à niveau N°60 à Moutfort.

Objet du projet:

Le présent projet a pour objet le remplacement du passage à niveau N°60 à Moutfort par un passage souterrain pour la circulation routière, cycliste et piétonne.

Le passage à niveau N°60 supporte la RN2, appelée Route de Remich, dans la localité de Moutfort, Commune de Contern. Le projet de suppression du passage à niveau existant comprend la construction d'un ouvrage de franchissement souterrain pour la circulation routière, cycliste et piétonne en-dessous des voies ferrées ainsi que la construction de la route d'accès y relative.

Ce projet contribue à l'objectif du groupe CFL de la suppression de passages à niveau pour plus de sécurité aux points de rencontre entre les réseaux routier et ferré.

Approbation du projet:

Le projet a été approuvé dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement.

Budget approuvé : **12 000 000 €**

Etat d'avancement:

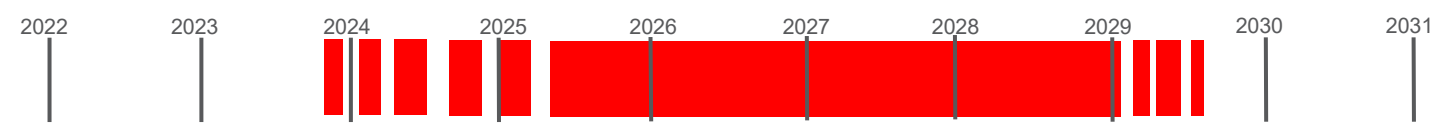
Réalisé au 31.03.2025 : **238 655 €**

Taux de réalisation financier : **2 %**

Taux de réalisation technique : **0 %**

Les études d'avant-projet sommaire (APS) ont été réalisés en étroite collaboration avec l'Administration des Ponts et Chaussées.
La validation du dossier APS est en cours.

Planning:



Construction d'un nouveau bâtiment pour le centre de formation.

Objet du projet:

Le présent projet a pour objet la construction d'un nouveau bâtiment pour le centre de formation des CFL sur un terrain faisant partie du domaine ferroviaire de l'État sis rue de la Déportation à la hauteur de l'arrêt ferroviaire Hollerich.

Approbation du projet:

Le projet a été approuvé dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement.
Budget approuvé : **51 500 000 €**

Etat d'avancement:

Réalisé au 31.03.2025 : **2 575 545 €**
Taux de réalisation financier : **5 %**
Taux de réalisation technique : **0 %**

Les études sont en cours.

Planning:





Gare de Bettembourg. Modernisation et mise en conformité des infrastructures ferroviaires du secteur voyageurs.



Objet du projet:

Le présent projet a pour objet la modernisation et la mise en conformité des installations fixes de la Gare de Bettembourg voyageurs.

L'âge des installations en service et la nécessité de pouvoir répondre dans les années à venir à l'augmentation du trafic rend indispensable leur modernisation. En effet, la gare voyageurs de Bettembourg, constituant un nœud principal du réseau ferroviaire au sud du pays et étant étroitement liée au projet de la nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg-Bettembourg, est prévue d'être réaménagée dans son intégralité dans le but d'optimiser la circulation et l'exploitation ferroviaire tant pour le trafic fret de passage que pour le trafic voyageurs, d'augmenter la qualité de service pour les voyageurs, d'améliorer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, de mettre en conformité les installations par rapport aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI) ainsi que de développer un pôle pour échanges performants entre les différents modes de transport.

Le projet comprend les adaptations aux infrastructures ferroviaires avec le réaménagement du plan des voies et des quais, la mise en conformité du souterrain existant, la construction d'une nouvelle passerelle combinée piétons/cyclistes avec accès vers les quais, le réaménagement du parvis de la gare et de la gare routière ainsi que la réalisation d'un ouvrage d'art (saut-de-mouton) au sud de la gare pour mieux connecter la ligne vers Dudelange.

Approbation du projet:

Dans le cadre du programme d'investissement le projet est budgétisé à un montant de **426 000 000 €**.

(Cette estimation se base sur un Avant-projet détaillé)

Etat d'avancement:

Réalisé au 31.03.2025 : 9 022 570 €

Taux de réalisation financier : 2 %

Taux de réalisation technique : 0 %

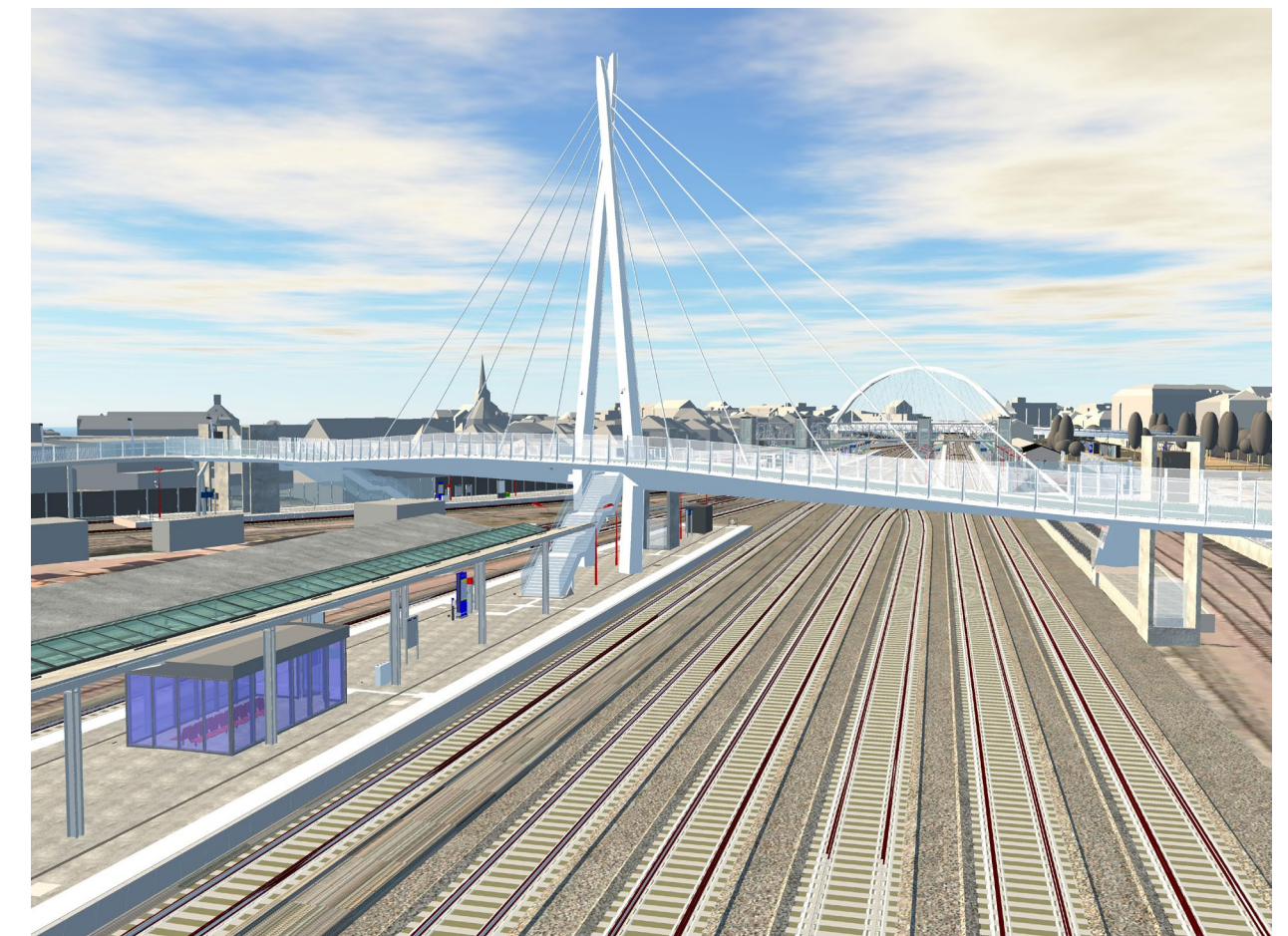
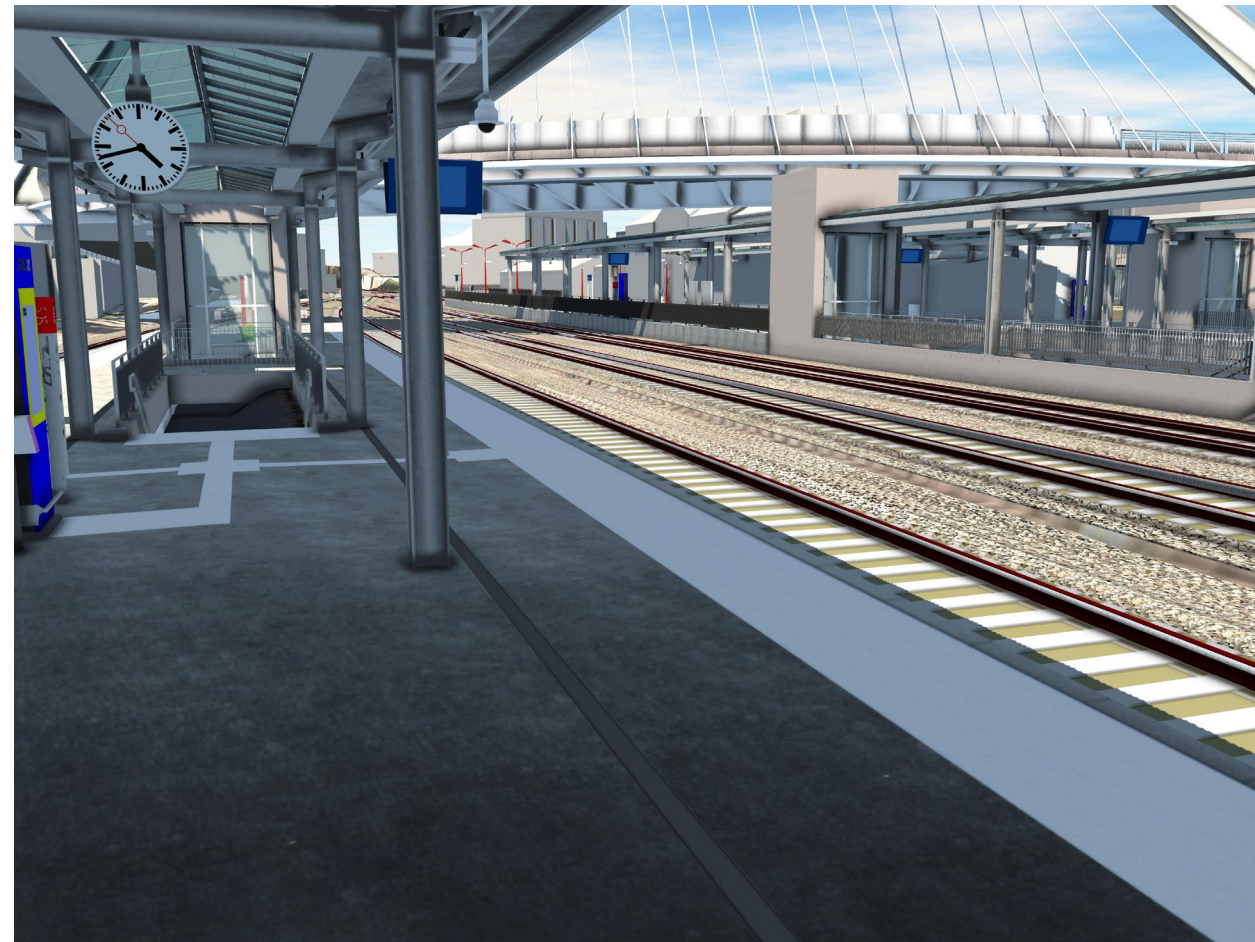
Les études sont en cours et ont atteint un stade Avant-projet détaillé.

Un projet de loi a été introduit en 2024 dans la procédure réglementaire.

Planning:



Gare de Bettembourg. Modernisation et mise en conformité des infrastructures ferroviaires du secteur voyageurs.



Gare de Bettembourg. Modernisation du secteur fret.

Objet du projet:

Le présent projet a pour objet le réaménagement du plan des voies comprenant les faisceaux de réception et de débranchement et le déplacement de la bosse de débranchement. De plus, un agrandissement ponctuel de 3 hectares de la surface au sud du site est prévu, en vue de la réception de trains de marchandise d'une longueur de 850m dans la perspective d'augmenter le nombre de wagons tractés par train.

Le tracé des voies de circulation du passage du Corridor fret européen Mer du Nord-Méditerranée sera amélioré.

Le renouvellement est justifié par l'âge et l'usure avancés du matériel de superstructure. Les installations de voie datent des années 1980 et 1981. Lors du renouvellement des installations de voie, il sera procédé à une standardisation des appareils de voie.

Les travaux de réaménagement et de renouvellement comprennent le remplacement de quelque 150 appareils de voie et de quelque 60 km de voies courantes ainsi que des installations de traction électrique y compris l'adaptation des installations de sécurité déjà renouvelées dans le cadre du projet « Gare de Bettembourg. Renouvellement et modernisation des installations de signalisation et de télécommunications. » (Motion 2011/38).

Les composants électroniques et informatiques de l'installation de débranchement automatique par gravité, sont obsolètes et ne bénéficient plus d'un support par le fournisseur. Les freins de voie sont en fin de vie.

Le nouveau poste de commande de débranchement complètement automatisé sera réalisé suivant les techniques et normes appliquées au réseau de la Deutsche Bahn intégrant notamment des freins primaires hydrauliques en composite de nouvelle génération et secondaires du type électro-dynamiques.

Approbation du projet:

Dans le cadre du programme d'investissement le projet est budgétisé à un montant de **800 000 000 €**.

(Cette estimation se base sur des études d'avant-projet sommaire)

Etat d'avancement:

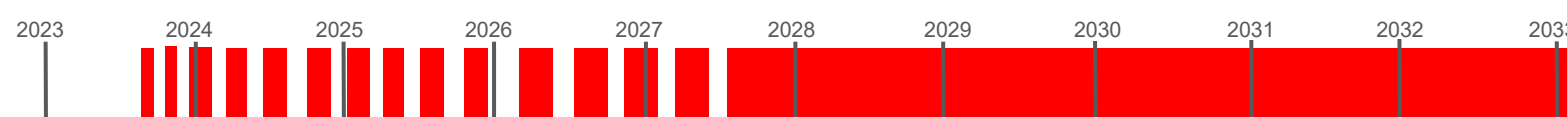
Réalisé au 31.03.2025 : 1 286 970 €

Taux de réalisation financier : 0,2 %

Taux de réalisation technique : 0 %

Les études sont en cours.

Planning:



Réseau national. Remplacement des dispatchers GSM-R.

Objet du projet:

Le présent projet a pour objet le remplacement des équipements de communication via le réseau de téléphonie mobile ferroviaire GSM-R à disposition des opérateurs à la centrale de gestion du trafic, aux postes directeurs, aux postes d'aiguillage et au central sous-station par des équipements de dernière génération.

Approbation du projet:

Le projet a été approuvé dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement.

Budget approuvé : **12 000 000 €**

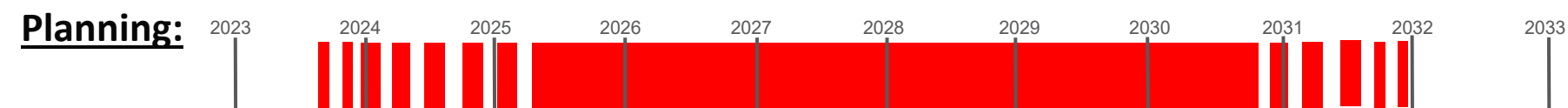
Etat d'avancement:

Réalisé au 31.03.2025 : **381 001 €**

Taux de réalisation financier : **3 %**

Taux de réalisation technique : **0 %**

Les études sont en cours.



Pôle d'échange multimodal de la gare de Hollerich.

Objet du projet:

Le présent projet a pour objet la réalisation d'une nouvelle gare périphérique à Hollerich dans le but de créer un 3^e pôle d'échange multimodal à la périphérie de la Ville de Luxembourg et d'améliorer l'accessibilité des transports en commun de Cessange, de Gasperich et des futurs quartiers « Nei Hollerich » et « Porte de Hollerich ».

La nouvelle gare périphérique sera implantée plus à l'ouest de la gare existante, entre la Route d'Esch et la Rue de Cessange.

Le projet prévoit l'aménagement de 3 nouveaux quais et la mise au même niveau altimétrique des voies ferrées des lignes Luxembourg-Kleinbettingen et Pétange-Luxembourg.

La mise en œuvre de ce projet nécessitera un réaménagement conséquent des infrastructures ferroviaires et voyageurs comprenant la construction de deux nouveaux ponts ferroviaires, d'un tunnel routier et d'un passage souterrain piétonnier reliant Gasperich et le futur quartier « Nei Hollerich ».

Afin de permettre un ripage des voies ferrées de la ligne Luxembourg-Kleinbettingen (ligne 5) vers le nord ainsi que l'élévation des deux lignes ferroviaires en question au même niveau, des murs de soutènement d'une dizaine de mètres de haut et de plusieurs centaines de mètres de long devront être érigés pour soutenir le talus ferroviaire.

De plus, le projet prévoit la création de parkings souterrains pour vélos et l'aménagement de l'espace public avoisinant y inclus les accès vers les infrastructures voyageurs.

Le projet sera mis en œuvre par étapes.

- La *première étape* concerne les travaux préparatoires avec déplacement des réseaux et conduites souterrains :
- La *deuxième étape* concerne la construction d'un souterrain pour piétons reliant Gasperich et le futur quartier « Nei Hollerich » :
- La *troisième étape* concerne la construction du nouveau pôle d'échange proprement dit.

Approbation du projet:

Dans le cadre du programme d'investissement le projet est budgétisé à un montant de **288 500 000 €**.

(Cette estimation se base sur des études d'avant-projet sommaire)

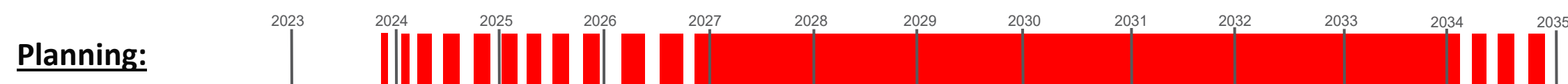
Etat d'avancement:

Réalisé au 31.03.2025 : **3 316 256 €**

Taux de réalisation financier : **1 %**

Taux de réalisation technique : **0 %**

Les études sont en cours.



Gare de Pétange. Aménagement du nouveau poste directeur Sud-Ouest. Construction du bâtiment.

Objet du projet:

Le nouveau poste directeur Sud-Ouest regroupera les opérations de commande ferroviaires existantes dans la partie sud-ouest du réseau national et sera aménagé à proximité du poste directeur existant sur une emprise faisant partie du domaine ferroviaire de l'Etat.

Le présent projet comprend la construction du bâtiment avec son équipement en installations de génie technique telles que ventilation, climatisation, installations sanitaires et électriques.

Le bâtiment accueillera notamment la salle des opérateurs, des locaux techniques, des bureaux, une salle de séjour et des salles de formation.

Approbation du projet:

Le projet a été approuvé dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement.

Budget approuvé : **22 000 000 €**

Etat d'avancement:

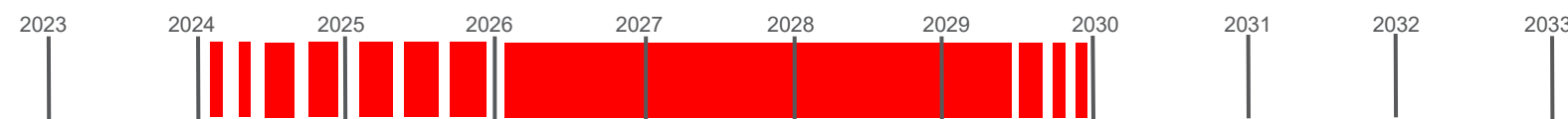
Réalisé au 31.03.2025 : **38 339 €**

Taux de réalisation financier : **0,2 %**

Taux de réalisation technique : **0 %**

Les études sont en cours.

Planning:



Gare de Bettembourg. Réaménagement du souterrain Nord pour piétons.

Objet du projet:

Le présent projet a pour objet le réaménagement et la mise en conformité du passage souterrain pour piétons existant qui relie la rue de la Gare à la route de Mondorf en passant en-dessous des voies ferrées à la sortie Nord de la Gare de Bettembourg.

Le projet comprend la suppression de l'ancien passage souterrain qui se trouve dans un état de vétusté et la reconstruction d'un nouvel ouvrage plus large permettant l'utilisation aussi bien par des piétons que des cyclistes. Situé dans la zone de raccordement de la nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg-Bettembourg à la Gare de Bettembourg, le nouveau souterrain répondra aux prescriptions en vigueur, notamment en relation avec les spécifications techniques d'interopérabilité (STI), en vue de la certification de la nouvelle ligne.

Dans l'esprit de favoriser la mobilité douce, le nouveau souterrain ainsi que les rampes d'accès seront conçus de manière à permettre l'aménagement d'une piste cyclable à côté de la voie piétonne, en vue de créer une liaison sécurisée pour les cyclistes d'un côté entre la rue de la Gare et le centre de Bettembourg et de l'autre côté entre la Gare et la future piste cyclable PC 103.

Approbation du projet:

Le projet a été approuvé dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement.

Budget approuvé : **11 000 000 €**

Etat d'avancement:

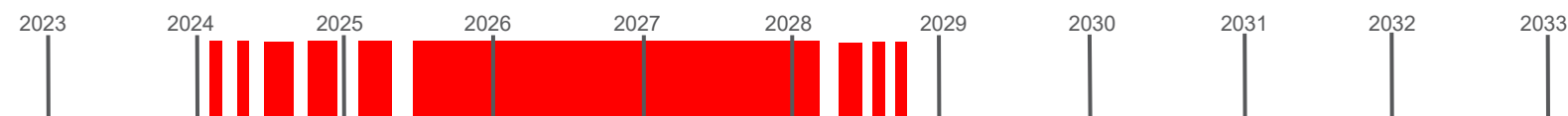
Réalisé au 31.03.2025 : **6 343 €**

Taux de réalisation financier : **0,1 %**

Taux de réalisation technique : **0 %**

Les études sont en cours. Le début des travaux est prévu pour fin 2025/début 2026.

Planning:



Ligne de Luxembourg à Troisvierges. Suppression du passage à niveau N°13 à Dommeldange.

Objet du projet:

Le présent projet a pour objet le remplacement du passage à niveau N°13 à Dommeldange par un passage souterrain pour piétons et cyclistes.

Ce passage à niveau se trouve au sud de la gare de Dommeldange et fait le croisement de la route d'Echternach avec les deux voies ferrées de la ligne de Luxembourg à Troisvierges.

Dans le cadre de leur stratégie de suppression des passages à niveaux sur le réseau ferré luxembourgeois et en vue d'une sécurisation des circulations ferroviaires, les CFL projettent la suppression du PN13 à Dommeldange avec comme objectifs :

- d'abolir de manière définitive tout croisement à niveau avec les circulations ferroviaires,
- d'offrir une possibilité de croisement souterrain (piétons et vélos) des voies ferrées,
- d'établir une liaison inter-quartiers confortable et sécurisée (escaliers, rampes et ascenseurs).

Approbation du projet:

Le projet a été approuvé dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement.

Budget approuvé : **10 500 000 €**

Etat d'avancement:

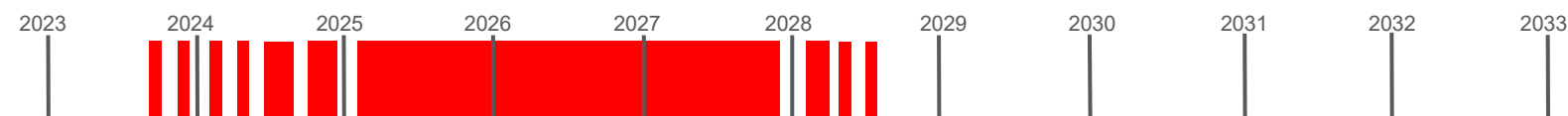
Réalisé au 31.03.2025 : **328 334 €**

Taux de réalisation financier : **3 %**

Taux de réalisation technique : **0 %**

Les études sont achevés et le début des travaux est prévu pour le premier trimestre 2025.

Planning:



Projets clôturés au 1.1.2025

Construction d'une antenne ferroviaire Belval-Usines – Belvaux-Mairie.

Objet du projet:

- Phase 1: aménagement d'un nouvel arrêt Belval-Usines et d'un parking d'accueil à proximité de cet arrêt.
Parking d'accueil – 1620 places: possibilités de stationnement pour les frontaliers lorrains et les visiteurs du site en dehors des heures de travail (manifestations d'envergure).
- Phase 2: réalisation de l'antenne proprement dite et des deux nouveaux arrêts de Belvaux-Mairie et Belval-Lycée.

Approbation du projet:

Loi du **18 avril 2004 (Projet 22)**

Budget approuvé : **94 450 000 €** (indice du 1.10.2002)

Budget adapté: **105 988 911 €** (indice du 1.10.2006)

Etat d'avancement:

- « *Arrêt Belval-Usines avec Park & Ride* »
Budget : 61 843 807 € (adaptation à l'indice du 1.10.2006)
La clôture financière est achevée au 1.1.2025.
Cette partie du projet est clôturée au montant de: 54 690 608 €.
Une économie de 7 153 199 € a été faite par rapport au montant approuvé.
 Septembre 2010: inauguration gare routière et gare ferroviaire
 En 2008: dénomination du point d'arrêt Belval-Usines changé en « *Belval-Université* »
 Sept/oct 2013: mise en service et inauguration du P&R
- « *Bifurcation vers Belvaux-Mairie* »
Budget : 44 145 104 € (adaptation à l'indice du 01.10.2006)
La clôture financière est achevée au 1.1.2025.
Cette partie du projet est clôturée au montant de: 2 494 321 €.
Une économie de 41 650 783 € a été faite par rapport au montant approuvé.
 Septembre 2011: mise en service de la passerelle Belval-Lycée

Planning:





Gare Belval-Université



Park&Ride



Passerelle Belval-Lycée

Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg : Aménagement d'une plateforme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase I : travaux préparatoires.

Objet du projet:

En vue de l'extension intensive du secteur de la logistique afin de créer au Luxembourg un centre de logistique de référence, le projet de la nouvelle plateforme multimodale de Bettembourg/Dudelange permet l'extension des possibilités de chargement et de déchargement de semi-remorques sur des trains, le chargement et le déchargement de conteneurs, ainsi que l'entreposage de semi-remorques et de conteneurs.

Le projet comporte notamment les travaux suivants :

- Installation chantier et chemins d'accès ;
- Déviation des réseaux souterrains, de la Diddelengerbaach et de la ligne HT Creos ;
- Travaux de terrassement (remblais, déblais, drainage) et de confortement de sol ;
- Fondations (bâtiments techniques, Modalohr, gues portiques, mâts d'éclairage) ;
- Travaux de voiries ;
- Systèmes d'opération (Modalohr, Traingate, Photogate) ;
- Installations ferroviaires ;
- Bâtiments techniques (atelier, gate d'entrée, de sortie, gate gabarit, PCC).

Approbation du projet:

Loi du **27 août 2013 (Projet 29)**

Budget approuvé : **182 000 000 €** (indice du 1.10.2012)

Etat d'avancement:

La clôture financière est achevée au 1.1.2025.

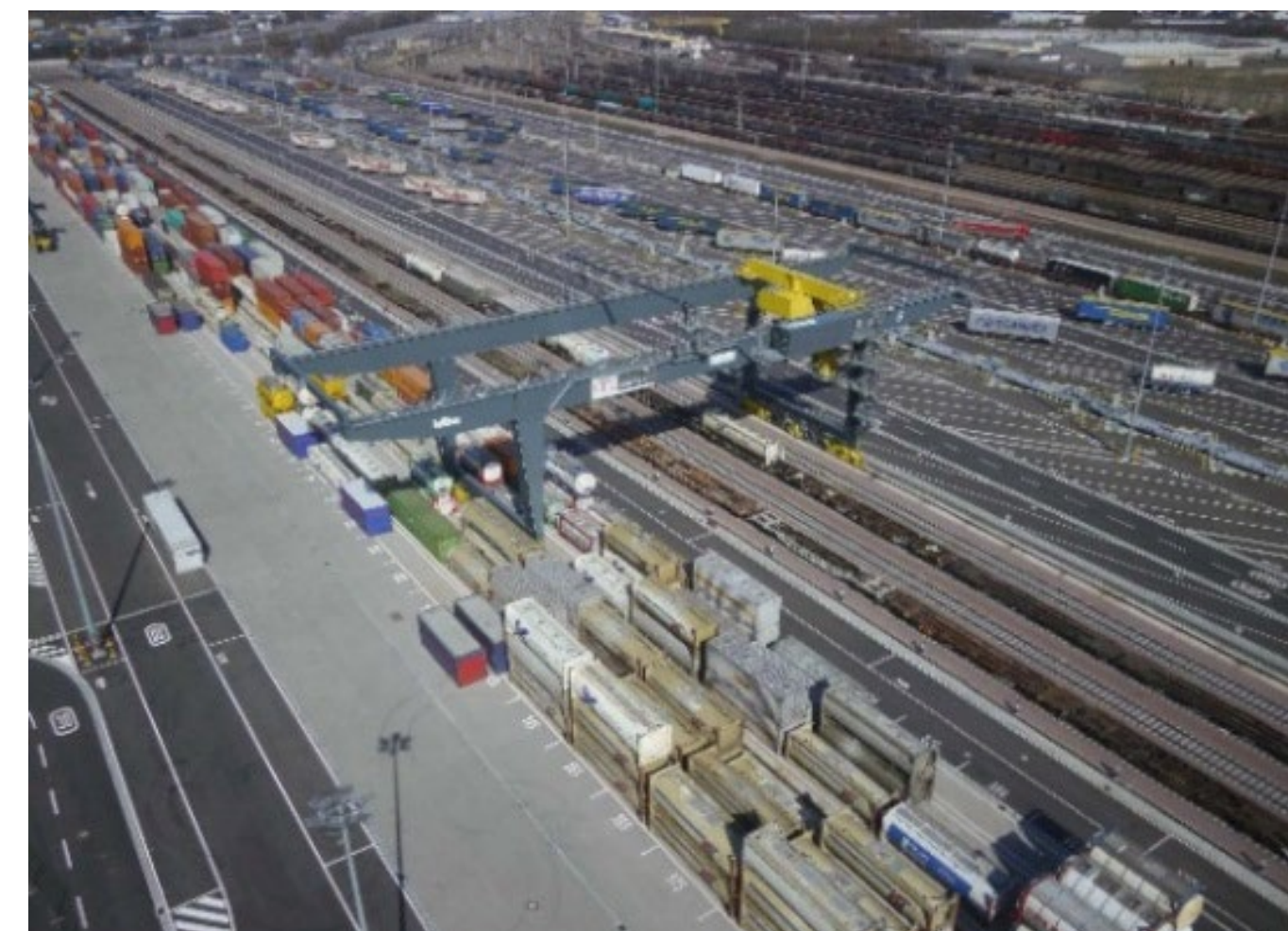
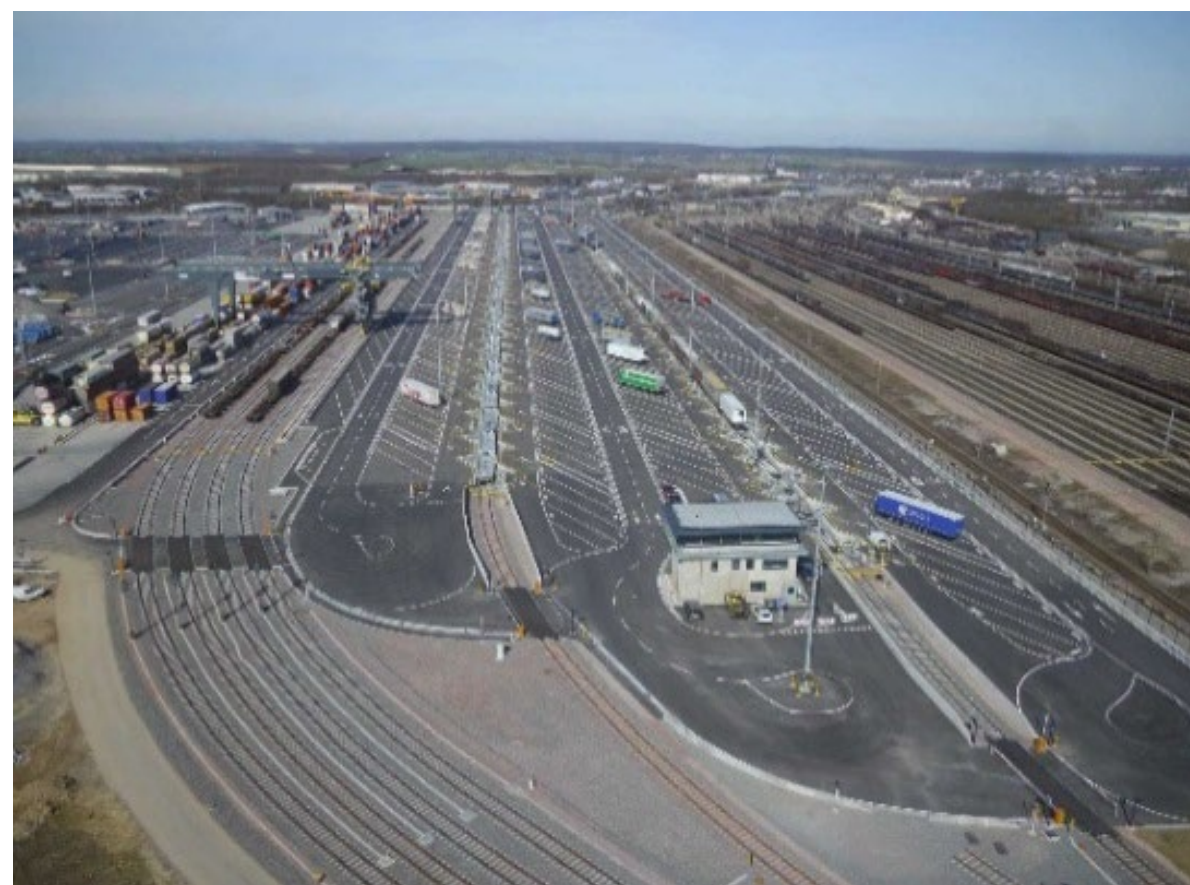
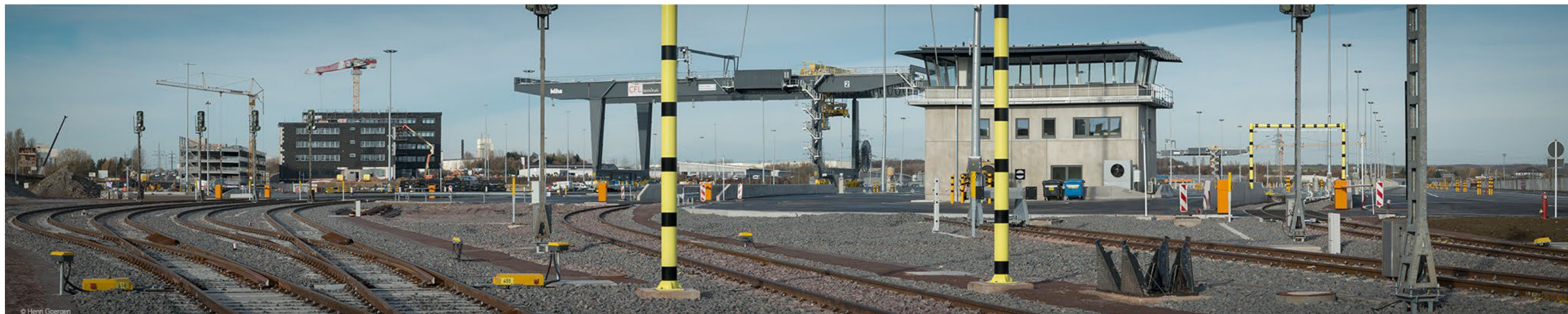
Le projet est clôturé au montant de 151 875 946 €.

Une économie de 30 124 054 € a été faite par rapport au montant approuvé.

L'ouverture officielle des nouveaux terminaux a eu lieu le 7 juillet 2017 en présence de Son Altesse Royale le Grand-Duc Henri.

Planning:





Ligne de Luxembourg à Troisvierges/frontière. Aménagement d'un point d'arrêt « Pfaffenthal - Kirchberg » à Luxembourg.

Objet du projet:

Le projet prévoit :

- la construction d'un nouvel point d'arrêt « Pfaffenthal-Kirchberg (anc. Pont Rouge) » sur la ligne du Nord sous le Pont G.D. Charlotte ;
- la construction d'une station amont, dit « Arrêt Plateau Kirchberg » sur le boulevard J.F. Kennedy à proximité de la Banque Européenne d'investissement (BEI) ;
- de relier l'arrêt « Pfaffenthal-Kirchberg (anc. Pont Rouge) » avec l'arrêt « Plateau Kirchberg » par deux funiculaires classiques.

Le nouvel arrêt projeté aux abords du Pont G-D Charlotte présentera un pôle d'échange entre le train et le tram et permettra une bonne connexion au Kirchberg et aux quartiers Glacis et Limpertsberg pour les clients du rail.

Approbation du projet:

Loi du **27 août 2014 (Projet 32)**

Budget approuvé : **96 297 629 €** (indice du 1.10.2013)

Etat d'avancement:

La clôture financière est achevée au 1.1.2025.

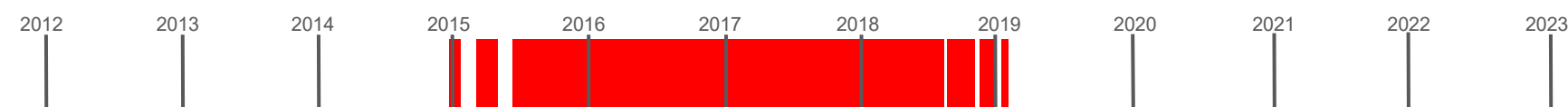
Le projet est clôturé au montant de: 68 905 627 €.

Une économie de 27 392 002 € a été faite par rapport au montant approuvé.

10 décembre 2017:

Inauguration officielle en présence de Leurs Altesses Royales, le Grand-Duc Henri et la Grande-Duchesse Maria-Teresa.

Planning:





Tracé funiculaire avec tranchée couverte



Vu d'ensemble sur le chantier



Bâtiment APK (Arrêt Plateau Kirchberg)



Funiculaire



Mécanisme d'entraînement



Nouvel arrêt ferroviaire



Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg : aménagement d'une plateforme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase II : bâtiment administratif.

Objet du projet:

Dans le cadre de l'aménagement d'une plateforme multimodale à Bettembourg/Dudelange, le présent projet englobe le bâtiment administratif et le génie technique, les infrastructures de sécurité et divers aménagements de la plateforme.

Le bâtiment administratif abrite les bureaux des différentes sociétés du groupe CFL Multimodal et de CFL Cargo, ainsi que de locataires. Le complexe des bureaux comprend un bâtiment de parking à quatre étages disposé en bordure de la route de liaison parallèlement à l'autoroute A13 ainsi que trois édifices de bureau indépendants, mais reliés entre eux par des passerelles à tous les étages et par des corridors souterrains au niveau du premier sous-sol. Il comprend une cantine avec cuisine pour le personnel. Des surfaces de bureau supplémentaires sont prévues pour recevoir des entreprises de logistique, de dédouanement ou de services liés aux activités du terminal.

Approbation du projet:

Loi du **12 avril 2015 (Projet 34)**

Budget approuvé: **39 000 000 €** (indice du 1.10.2012)

Budget adapté: **41 086 928 €** (indice du 1.10.2016)

Etat d'avancement:

La clôture financière est achevée au 1.1.2025.

Le projet est clôturé au montant de: 38 867 883 €.

Une économie de 2 219 045 € a été faite par rapport au montant approuvé.

Octobre 2017: déménagement des différents services de CFL Multimodal et de CFL Cargo dans les nouveaux bâtiments administratifs.

Planning:





Réseau ferré luxembourgeois. Installation d'un système de suivi et de régulation de la circulation des trains en temps réel.

Objet du projet:

L'objectif essentiel d'un tel système est d'informer le(s) régulateur(s) de la circulation sur l'identité, la position et la succession des trains sur le réseau ferré afin de leur permettre de prévoir des mesures de disposition nécessaires pour parer à d'éventuels conflits et d'augmenter ainsi la fluidité et la régularité du trafic ferroviaire.

Missions d'un système de suivi et de régulation de la circulation des trains en temps réel:

- La supervision et la disposition des trains sur tout le réseau ferré luxembourgeois et des trains venant des réseaux limitrophes.
- L'attribution des sillons pour le réseau ferré luxembourgeois.
- La mise à disposition d'une interface interne/externe servant à échanger des données informatiques.
- L'archivage et la statistique des données du système de suivi automatique des trains pour le décompte des sillons utilisés sur le réseau ferré luxembourgeois et des réseaux limitrophes.
- L'archivage et la statistique des retards trains.
- La communication des informations entre les différents opérateurs sur le réseau ferré luxembourgeois.
- L'archivage et la statistique de la situation mouvement journalière (Incidents, accidents, irrégularités, interventions des services en astreinte).

Approbation du projet:

Le projet a été approuvé dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement.

Budget approuvé : **15 300 000 €**

Etat d'avancement:

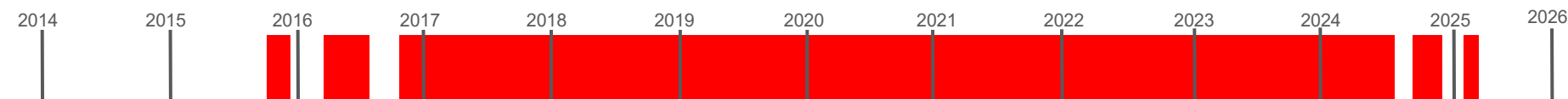
La clôture financière est achevée au 1.1.2025.

Le projet est clôturé au montant de: 14 188 966 €.

Une économie de 1 111 034 € a été faite par rapport au montant approuvé.

Après les travaux d'intégration des différents postes de signalisation du réseau, la mise en service « opérationnelle » a été réalisée le 23 novembre 2015.

Planning:





*TrainTracker: exemple de fonctionnement du nouveau capteur optique
(Test effectué à Belval-Université)*



*ARAMIS-D : représentation améliorée de la composition
des trains voyageurs et des trains fret.*

Gare de Bettembourg. Passerelle piétonne avec accès aux quais.

Objet du projet:

Le projet a pour objet la construction d'une passerelle piétonne en gare de Bettembourg, en vue de créer un deuxième accès aux quais et d'améliorer ainsi, dans une étape anticipée par rapport au réaménagement complet de la gare de Bettembourg, la qualité des accès aux quais pour les personnes à mobilité réduite par le biais d'ascenseurs.

Approbation du projet:

Le projet a été approuvé dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement.
Budget approuvé : **13 000 000 €**

Etat d'avancement:

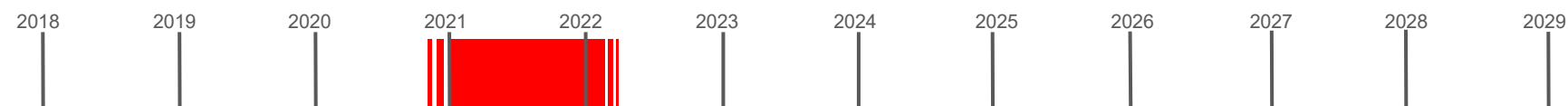
La clôture financière est achevée au 1.1.2025.

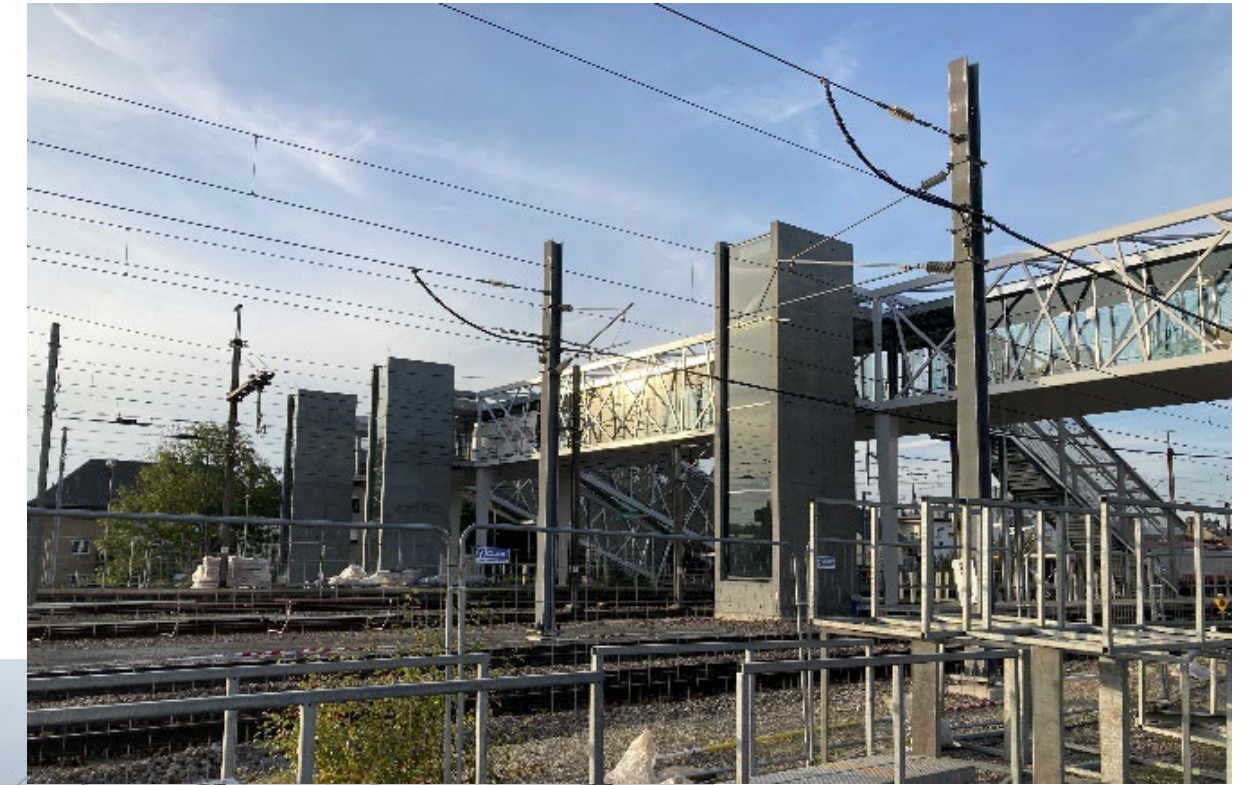
Le projet est clôturé au montant de: 11 967 134 €.

Une économie de 1 032 866 € a été faite par rapport au montant approuvé.

L'ouverture au public de la passerelle a eu lieu le 12 décembre 2021.

Planning:







Bilan financier des grands projets d'infrastructure ferroviaire - Situation au 31.03.2025 (situation SAP du 09.04.2025)

Projets approuvés par une loi / motion	Etat d'avancement du projet	Approbation			Adaptation du montant approuvé à l'indice des prix de la construction		Clôturé au montant de	Economie si (+) Dépassement si (-)	Travaux réalisés sur site %	Réalisé financier au 31.03.2025	Dépenses à réaliser	Engagé
		Loi/motion du	Montant approuvé (loi) / Montant estimé (motion)	Indice semestriel des prix de la construction	Montant adapté	Indice semestriel des prix de la construction						
PROJETS EN COURS												
24	Gare de Luxembourg. Reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 0,858 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen (rue d'Alsace).	en cours de clôture	05/06/09	19 250 000 €	666,12 1er avril 2008				100%	14 725 559 € 76,5%	4 524 441 €	270 462 €
26	Ligne du Nord. Renouvellement complet de différents tronçons de voie avec amélioration de la plate-forme en vue de la mise en œuvre de traverses en béton.	en cours	19/06/12	96 200 000 €	685,44 1er octobre 2010	129 545 103 €	1149,68 1er octobre 2024		90%	76 648 892 € 59,2%	52 896 211 €	377 597 €
27	Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase I: Renouvellement des Postes Directeurs sur la situation actuelle.	en cours de finition	19/06/12	42 000 000 €	685,44 1er octobre 2010				100%	35 207 222 € 83,8%	6 792 778 €	206 252 €
28	Gare de Differdange. Modernisation et renouvellement des installations fixes	en cours de clôture	19/06/12	51 000 000 €	685,44 1er octobre 2010				100%	40 750 530 € 79,9%	10 249 470 €	7 157 €
31	Construction d'une nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg	en cours	19/12/14	292 013 570 €	730,85 1er avril 2013	412 086 720 €	1149,68 1er octobre 2024		64%	197 402 594 € 47,9%	214 684 127 €	75 957 717 €
33	Pôle d'échange multimodal de la gare d'Ettelbruck	en cours	23/12/14	98 000 000 €	738,97 1er octobre 2013	135 226 441 €	1149,68 1er octobre 2024		38%	58 240 736 € 43,1%	76 985 705 €	13 855 024 €
35	Ligne de Pétange à Athus/Longwy. Aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Rodange	en cours	22/05/18	43 470 000 €	764,68 1er octobre 2016	55 962 716 €	1149,68 1er octobre 2024		99%	40 792 495 € 72,9%	15 170 221 €	6 201 698 €
36	Gare de Luxembourg. Aménagement des quais V et VI et restructuration du plan des voies	en cours	22/05/18	171 000 000 €	775,93 1er avril 2017	232 331 049 €	1149,68 1er octobre 2024		83%	98 376 640 € 42,3%	133 954 409 €	12 555 942 €
37	Gare de Rodange. Mise en conformité des infrastructures voyageurs	en cours	07/09/18	107 500 000 €	779,82 1er octobre 2017	140 110 098 €	1149,68 1er octobre 2024		97%	84 993 466 € 60,7%	55 116 632 €	7 773 960 €

Projets approuvés par une loi / motion	Etat d'avancement du projet	Approbation			Adaptation du montant approuvé à l'indice des prix de la construction		Clôturé au montant de	Economie si (+) Dépassement si (-)	Travaux réalisés sur site %	Réalisé financier au 31.03.2025	Dépenses à réaliser	Engagé	
		Loi/motion du	Montant approuvé (loi) / Montant estimé (motion)	Indice semestriel des prix de la construction	Montant adapté	Indice semestriel des prix de la construction							
38	Gare de Mersch. Mise en conformité des infrastructures voyageurs	en cours	07/09/18	51 750 000 €	779,82 1er octobre 2017	67 293 485 €	1149,68 1er octobre 2024			99%	39 646 746 € 58,9%	27 646 739 €	4 124 861 €
39	Gare de Wasserbillig. Modernisation des installations ferroviaires avec aménagement d'un bâtiment P&R	en cours	07/09/18	105 000 000 €	779,82 1er octobre 2017	152 802 284 €	1149,68 1er octobre 2024			16%	17 004 803 € 11,1%	135 797 481 €	7 871 815 €
40	Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 2.	en cours	22/11/22	95 300 000 €	881,95 1er avril 2021	124 105 800 €	1149,68 1er octobre 2024			67%	25 244 773 € 20,3%	98 861 027 €	31 610 121 €
41	Ligne de Luxembourg à Troisvierges. Renouvellement des installations de sécurité	en cours	28/06/23	57 500 000 €	924,32 1er octobre 2021	66 477 409 €	1149,68 1er octobre 2024			92%	49 359 951 € 74,3%	17 117 458 €	2 772 188 €
42	Gare de Bettembourg. Aménagement d'un nouveau poste directeur	en cours	28/06/23	101 000 000 €	924,32 1er octobre 2021	125 670 961 €	1149,68 1er octobre 2024			2%	8 588 483 € 6,8%	117 082 479 €	48 443 302 €
Motion 2006/7	Gare de Luxembourg. Modernisation des installations centrales du poste directeur	en cours de clôture	19/12/06	Montant initial: 74 500 000 € Montant actuel: 16 800 000 €						100%	10 849 661 € 64,6%	5 950 339 €	3 565 €
Motion 2008/28	Ligne du Nord. Construction d'une sous-station à Flebour	en cours de finition	23/10/08	Montant initial: 15 000 000 € Montant actuel: 21 300 000 €						90%	15 032 915 € 70,6%	6 267 085 €	853 240 €
Motion 2008/31	Ligne de Pétange à Esch/Alzette. Suppression des passages à niveau (PN) 13 et 14 et reconstruction de l'arrêt d'Oberkorn. <i>Remarque: participation financière Ville de Differdange</i>	certification STI en cours	23/10/08	Montant initial: 24 000 000 € Montant actuel: 23 000 000 €						100%	17 117 486 € 74,4%	5 882 514 €	100 493 €
Motion 2014/43	Modernisation des installations de traction électrique à la gare ferroviaire de Luxembourg.	en cours de clôture	20/11/14	21 500 000 €	--> Réestimation du projet vers le bas. Réalisation d'une grande partie des travaux dans le cadre du projet P.G1.10 (Quais V et VI - Gare de Luxembourg)					100%	4 939 934 € 23,0%	16 560 066 €	1 700 €
Motion 2014/45	Renouvellement de divers tronçons de voie sur la ligne ferroviaire de Luxembourg à Wasserbillig.	en suspens	20/11/14	19 500 000 €						10%	3 364 105 € 17,3%	16 135 895 €	214 007 €
Motion 2014/46	Modernisation d'appareils de voie sur la ligne ferroviaire de Luxembourg à Troisvierges	en cours	20/11/14	14 000 000 €						45%	8 126 808 € 58,0%	5 873 192 €	9 094 €

Projets approuvés par une loi / motion	Etat d'avancement du projet	Approbation			Adaptation du montant approuvé à l'indice des prix de la construction		Clôturé au montant de	Economie si (+) Dépassement si (-)	Travaux réalisés sur site %	Réalisé financier au 31.03.2025	Dépenses à réaliser	Engagé
		Loi/motion du	Montant approuvé (loi) / Montant estimé (motion)	Indice semestriel des prix de la construction	Montant adapté	Indice semestriel des prix de la construction						
Motion 2014/47	Mise en oeuvre de mesures antibruit sur différents tronçons du réseau ferré luxembourgeois - Phase 1 : Tronçon Luxembourg-Bettembourg-Esch/Alzette.	en cours	20/11/14	Montant initial: 5 000 000 € Montant actuel: 25 000 000 €					95% (des travaux actuellement planifiés)	16 357 986 € 65,4%	8 642 014 €	1 650 317 €
Motion 2015/48	Gare de Rodange, Wasserbillig et Mersch. Aménagement de bâtiments P&R et mise en conformité des infrastructures voyageurs.											
	Gare de Rodange. Aménagement d'un bâtiment P&R.	loi de financement votée			Voir Projet 35							
	Gare de Rodange. Modernisation et mise en conformité des infrastructures voyageurs.	loi de financement votée			Voir Projet 37							
	Gare de Wasserbillig. Aménagement d'un bâtiment P&R et mise en conformité des infrastructures voyageurs.	loi de financement votée			Voir Projet 39							
	Gare de Mersch. Aménagement d'un bâtiment P&R.	en cours	14/10/15	Montant initial: 15 000 000 € Montant actuel: 18 500 000 €					100%	17 325 758 € 93,7%	1 174 242 €	470 061 €
	Gare de Mersch. Mise en conformité des infrastructures voyageurs.	loi de financement votée			Voir Projet 38							
Motion 2015/49	Suppression des passages à niveau Nos 91, 91a et 92 à Schiffflange et reconstruction de l'arrêt Schiffflange.	en cours de finition	14/10/15	Montant initial: 8 000 000 € Montant actuel: 17 000 000 €					100%	15 308 311 € 90,0%	1 691 689 €	385 323 €
Motion 2016/52	Gare de Kleinbettingen. Renouvellement et modernisation des installations fixes.	en cours de clôture	12/10/16	Montant initial: 14 000 000 € Montant actuel: 15 500 000 €					100%	14 998 502 € 96,8%	501 498 €	209 763 €
Motion 2016/53	Réseau ferré luxembourgeois. Aménagement d'un système automatisé d'information aux voyageurs.	en cours	12/10/16	25 000 000 €					95%	20 001 203 € 80,0%	4 998 797 €	1 476 308 €
Motion 2017/55	Gare de Troisvierges. Aménagement d'un bâtiment P&R.	en cours	06/12/17	Montant initial: 12 500 000 € Montant actuel: 34 000 000 €					90%	26 389 105 € 77,6%	7 610 895 €	3 721 535 €
Motion 2020/67	Ligne de Luxembourg à Troisvierges et antennes. Modernisation du réseau des téléphones de service en campagne	en cours	02/04/20	15 500 000 €					60%	2 892 451 € 18,7%	12 607 549 €	523 172 €
Motion 2021/72	Ligne de Zoufftgen à Luxembourg. Renouvellement de l'assainissement, de la plateforme et de la voie courante entre les points kilométriques 10,400 et 13,400.	en cours	30/11/21	16 500 000 €					30%	6 577 312 € 39,9%	9 922 688 €	7 901 964 €

Projets approuvés par une loi / motion	Etat d'avancement du projet	Approbation			Adaptation du montant approuvé à l'indice des prix de la construction		Clôturé au montant de	Economie si (+) Dépassement si (-)	Travaux réalisés sur site %	Réalisé financier au 31.03.2025	Dépenses à réaliser	Engagé
		Loi/motion du	Montant approuvé (loi) / Montant estimé (motion)	Indice semestriel des prix de la construction	Montant adapté	Indice semestriel des prix de la construction						
Motion 2022/177 Plateforme multimodale Bettembourg-Dudelange. Centre routier sécurisé.	en cours	08/12/22	23 700 000 €						33%	8 128 387 € 34,3%	15 571 613 €	3 372 127 €
Motion 2024/87 Renouvellement des installations de traction électrique sur la ligne ferroviaire de Pétange à Esch/Alzette.	en cours	20/11/14	Montant initial: 15 000 000 Montant actuel: 20 500 000 €						65%	11 080 294 € 54,1%	9 419 706 €	1 251 079 €

Projets approuvés par une loi / motion	Etat d'avancement du projet	Approbation			Adaptation du montant approuvé à l'indice des prix de la construction		Clôturé au montant de	Economie si (+) Dépassement si (-)	Travaux réalisés sur site %	Réalisé financier au 31.03.2025	Dépenses à réaliser	Engagé	
		Loi/motion du	Montant approuvé (loi) / Montant estimé (motion)	Indice semestriel des prix de la construction	Montant adapté	Indice semestriel des prix de la construction							
PROJETS MODIFIÉS													
2	Mise à double voie intégrale de Pétange à Luxembourg et de Pétange à Rodange/frontière et renouvellement et modernisation des installations fixes de ces lignes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et Rodange. <i>Remarque: suppression PN - participation Fonds des Routes</i>	en cours	03/06/03	319 920 000 €	554,26 1er octobre 2001	485 429 737 €					253 800 164 €	231 629 573 €	
	a. Mise à double voie intégrale de la ligne de Pétange à Luxembourg.	en cours	03/06/03	294 100 724 €	554,26	458 864 740 €	1149,68 1er octobre 2024		96%	230 317 586 € 50,2%	228 547 154 €	16 341 679 €	
	b. Renouvellement et modernisation des installations fixes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et de Rodange.	achevé en 2008	03/06/03	25 819 276 €	554,26 1er oct 2001	26 564 997 €	633,42 1er oct 2006	23 482 578	3 082 419	100%			
7	Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg. <i>Remarque:</i> Montant initial de 102 570 000 € approuvé par la loi du 3 juin 2003. Réévaluation au montant de 164 007 000 € approuvée par la loi du 22 novembre 2022.	en cours	22/11/22	164 007 000 €	881,95 1er avril 2021	182 337 684 €	1149,68 1er octobre 2024		96%	137 078 142 € 75,2%	45 259 542 €	1672411,44+8429,	
16	Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermuehle) et Sandweiler. <i>Remarque:</i> Montant initial de 113 311 935 € approuvé par la loi du 3 juin 2003. Réévaluation au montant de 215 000 000 € approuvée par la loi du 19 juin 2012.	en cours de clôture	19/06/12	215 000 000 €	685,44 1er octobre 2010				100%	168 368 877 € 78,3%	46 631 123 €	8 729 119 €	
18	Réseau ferroviaire luxembourgeois. Aménagement d'un réseau radio numérique intégrée ERTMS/GSM-R (partie infrastructure). <i>Remarque:</i> Montant initial de 25 115 000 € approuvé par la loi du 3 juin 2003. Réévaluation au montant de 51 100 000 € approuvée par la loi du 19 juin 2012.	mis en service	19/06/12	51 100 000 €	685,44 1er octobre 2010				100%	45 630 018 € 89,3%	5 469 982 €	50 783 €	
23	Construction d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie Nord de la Gare de Luxembourg et réaménagement général de la tête Nord de la Gare de Luxembourg. <i>Remarque:</i> Montant initial de 180 700 000 € approuvé par la loi du 18 avril 2004.	en cours de finition	19/12/14	334 000 000 €	738,97 1er octobre 2013						282 063 013 €	51 936 987 €	695 917 €
	Nouveau Viaduc Pulvermuehle	en cours	19/12/14	247 000 000 €	738,97 1er oct 2013				100%	208 197 442 € 84,3%	38 802 558 €	690 459 €	
	Aménagement de la tête nord en Gare de Luxembourg	achevé	19/12/14	87 000 000 €	738,97 1er oct 2013	/	/		100%	73 865 571 € 84,9%	13 134 429 €	5 458 €	

Projets approuvés par une loi / motion	Etat d'avancement du projet	Approbation			Adaptation du montant approuvé à l'indice des prix de la construction		Clôturé au montant de	Economie si (+) Dépassement si (-)	Travaux réalisés sur site %	Réalisé financier au 31.03.2025	Dépenses à réaliser	Engagé	
		Loi/motion du	Montant approuvé (loi) / Montant estimé (motion)	Indice semestriel des prix de la construction	Montant adapté	Indice semestriel des prix de la construction							
25 Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 1. Remarque: Montant initial de 42 878 500 € approuvé par la loi du 17 décembre 2010. Réévaluation au montant de 66 250 000 € approuvée par la loi du 22 novembre 2022.	en cours	22/11/22	66 250 000 €	881,25 1er avril 2021	79 414 085 €	1149,68 1er octobre 2024			84%	39 237 482 € 49,4%	40 176 603 €	15 675 495 €	
30 Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II: Réélectrification de la ligne Remarque: Montant initial de 60 800 000 € approuvé par la loi du 22 avril 2014. Réévaluation au montant de 71 900 000 € approuvée par la loi du 22 mai 2018.	en cours de finition	22/05/18	71 900 000 €	761,20 1er avril 2016						62 132 866 € 86,4%	9 767 135 €	99 620 €	
	en cours de finition	22/05/18	59 850 000 €	761,2 1er avril 2016					99%	50 799 524 € 84,9%	9 050 476 €	99 620 €	
	b. Reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 8,913	clôturé	22/05/18	2 430 500 €	761,2 1er avril 2016			2 243 963,75 €	186 536,25 €				
	c. Reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 9,984	clôturé	22/05/18	9 173 000 €	761,2 1er avril 2016			8 607 481,50 €	565 518,50 €				
	d. Rehaussement du passage supérieur situé au point kilométrique 17,030 à Kleinbettingen	clôturé	22/05/18	446 500 €	761,2 1er avril 2016			481 896,59 €	35 396,59 €				

Projets approuvés par une loi / motion	Etat d'avancement du projet	Approbation			Adaptation du montant approuvé à l'indice des prix de la construction		Clôturé au montant de	Economie si (+) Dépassement si (-)	Travaux réalisés sur site %	Réalisé financier au 31.03.2025	Dépenses à réaliser	Engagé
		Loi/motion du	Montant approuvé (loi) / Montant estimé (motion)	Indice semestriel des prix de la construction	Montant adapté	Indice semestriel des prix de la construction						
PROJETS À ENTAMER												
Motion 2011/34	Point d'arrêt de Differdange. Mise en conformité des quais à voyageurs, du souterrain avec escaliers et ascenseur.	à entamer	13/10/11	16 000 000 €					0%	498 225 €	15 501 775 €	569 400 €
										3,1%		
Motion 2017/54	Point d'arrêt Bascharage-Sanem. Aménagement d'un bâtiment P&R.	à entamer	06/12/17	15 000 000 €					0%	1 074 313 €	13 925 687 €	1 491 701 €
										7,2%		
Motion 2020/61	Gare de Luxembourg. Adaptation du parvis dans le cadre de la desserte par le tram.	à entamer	02/04/20	14 000 000 €					0%	71 241	13 928 759	0 €
										0,5%		
Motion 2020/62	Gare de Luxembourg. Aménagement d'un parking à vélos souterrain à grande capacité	à entamer	02/04/20	10 000 000 €					0%	195 497	9 804 503	8 054 €
										2,0%		
Motion 2020/63	Gare de Rodange. Réaménagement de la tête Ouest.	à entamer	02/04/20	42 000 000 €					0%	725 636 €	41 274 364 €	4 135 731 €
										1,7%		
Motion 2020/64	Construction d'un nouveau Centre de remisage et de maintenance à Rodange (CRM Sud)	à entamer	02/04/20	115 200 000 €					0%	2 256 353 €		7 326 809 €
										2,0%		
Motion 2020/65	Construction d'un nouveau bâtiment pour les équipes et ateliers du Service Maintenance Infrastructure sur le site de Luxembourg.	à entamer	02/04/20	37 000 000 €					0%	930 482 €	36 069 518 €	459 544 €
										2,5%		
Motion 2020/69	Nouveaux ateliers et magasin au Centre logistique de l'infrastructure ferroviaire à Bettembourg	à entamer	18/11/20	50 000 000 €					0%	916 678 €	49 083 322 €	531 509 €
										1,8%		
Motion 2020/70	Gare d'Ettelbruck. Aménagement d'un faisceau de garage et d'une base de travaux.	à entamer	18/11/20	11 000 000 €					0%	842 238 €	10 157 762 €	8 381 903 €
										7,7%		
Motion 2021/73	Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Suppression du passage à niveau N° 60 à Moutfort	à entamer	30/11/21	12 000 000 €					0%	238 655 €	11 761 345 €	866 080 €
										2,0%		

Projets approuvés par une loi / motion	Etat d'avancement du projet	Approbation			Adaptation du montant approuvé à l'indice des prix de la construction		Clôturé au montant de	Economie si (+) Dépassement si (-)	Travaux réalisés sur site %	Réalisé financier au 31.03.2025	Dépenses à réaliser	Engagé
		Loi/motion du	Montant approuvé (loi) / Montant estimé (motion)	Indice semestriel des prix de la construction	Montant adapté	Indice semestriel des prix de la construction						
Motion 2022/75 Construction d'un nouveau bâtiment pour le centre de formation.	à entamer	08/12/22	51 500 000 €						0%	2 575 545 € 5,0%	48 924 455 €	3 916 473 €
Motion 2022/78 Gare de Bettembourg. Modernisation et mise en conformité des infrastructures ferroviaires du secteur voyageurs. <i>(Estimation sur base des études d'avant-projet détaillé)</i>	à entamer	08/12/22	426 000 000 €						0%	9 022 570 € 2,1%	416 977 430 €	4 287 033 €
Motion 2022/79 Gare de Bettembourg. Modernisation du secteur fret. <i>(Estimation sur base des études d'avant-projet sommaire)</i>	à entamer	08/12/22	800 000 000 €						0%	1 286 970 € 0,2%	798 713 030 €	8 342 135 €
Motion 2024/80 Réseau national. □ Remplacement des dispatchers GSM-R.	à entamer	25/04/24	12 000 000 €						0%	381 001 € 3,2%	11 618 999 €	3 620 632 €
Motion 2024/81 Pôle d'échange multimodal de la Gare de Hollerich. <i>(Estimation sur base des études d'avant-projet sommaire)</i>	à entamer	25/04/24	288 500 000 €							3 316 256 € 1,1%	285 183 744 €	5 154 212 €
a. Travaux préparatoires	à entamer	25/04/24	7 700 000 €						0%	0 € 0,0%	7 700 000 €	0 €
b. Nouveau souterrain	à entamer	25/04/24	7 500 000 €						0%	0 € 0,0%	7 500 000 €	0 €
c. Nouvelle gare périphérique	à entamer	25/04/24	273 300 000 €						0%	3 316 256 € 1,2%	269 983 744 €	5 154 212 €
Motion 2024/85 Gare de Pétange. Aménagement du nouveau poste directeur Sud-Ouest. □ Construction du bâtiment.	à entamer	25/04/24	22 000 000 €						0%	38 339 € 0,2%	21 961 661 €	3 678 571 €
Motion 2024/89 Gare de Bettembourg. □ Réaménagement du souterrain Nord pour piétons.	à entamer	25/04/24	11 000 000 €						0%	6 343 € 0,1%	10 993 657 €	5 927 386 €
Motion 2024/93 Ligne de Luxembourg à Troisvierges. Suppression du passage à niveau N°13 à Dommeldange.	à entamer	25/04/24	10 500 000 €						0%	328 334 € 3,1%	10 171 666 €	11 262 394 €

Projets approuvés par une loi / motion	Etat d'avancement du projet	Approbation			Adaptation du montant approuvé à l'indice des prix de la construction		Clôturé au montant de	Economie si (+) Dépassement si (-)	Travaux réalisés sur site %	Réalisé financier au 31.03.2025	Dépenses à réaliser	Engagé
		Loi/motion du	Montant approuvé (loi) / Montant estimé (motion)	Indice semestriel des prix de la construction	Montant adapté	Indice semestriel des prix de la construction						
PROJETS CLÔTURÉS AU 1.1.2025												
22	Construction d'une antenne ferroviaire Belval-Usines - Belvaux-Mairie.	clôturé	18/04/04	95 450 000 €	569,61 1er octobre 2002	105 988 911 €		57 184 929 €	48 803 982 €			
	a. Arrêt Belval-Usines avec Park&Ride.		18/04/04	55 715 000 €	569,61 1er oct 2002	61 843 807 €	633,42 1er oct 2006	54 690 608 €	7 153 199 €			
	b. Bifurcation vers Belvaux-Mairie.		18/04/04/	39 735 000 €	569,61 1er oct 2002	44 145 104 €	633,42 1er oct 2006	2 494 321 €	41 650 783 €			
29	Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange - phase I: travaux préparatoires	clôturé	27/08/13	182 000 000 €	725,05 1er octobre 2012			151 875 946 €	30 124 054 €			
32	Ligne de Luxembourg à Troisvierges/frontière. Aménagement d'un point d'arrêt «Pfaffenthal-Kirchberg» à Luxembourg	clôturé	27/08/14	96 297 629 €	738,97 1er octobre 2013			68 905 627 €	27 392 002 €			
34	Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg; aménagement d'une plateforme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase II: bâtiment administratif	clôturé	12/04/15	39 000 000 €	725,05 1er octobre 2012	41 086 928 €	764,68 1er octobre 2016	38 867 883 €	2 219 045 €			
Motion 2008/29	Réseau ferré luxembourgeois. Installation d'un système de suivi et de régulation de la circulation des trains en temps réel.	clôturé	23/10/08	15 300 000 €				14 188 966 €	1 111 034 €			
	Réseau ferré luxembourgeois. Installation d'un système de suivi et de régulation de la circulation des trains en temps réel.			Montant initial: 8 900 000 € Montant actuel: 10 500 000				10 308 864 €	191 136 €			
				Montant initial: 2 300 000 € Montant actuel: 4 800 000				3 880 102 €	919 898 €			
Motion 2021/71	Gare de Bettembourg. Passerelle piétonne avec accès aux quais.	clôturé	30/11/21	13 000 000 €				11 967 134 €	1 032 866 €			

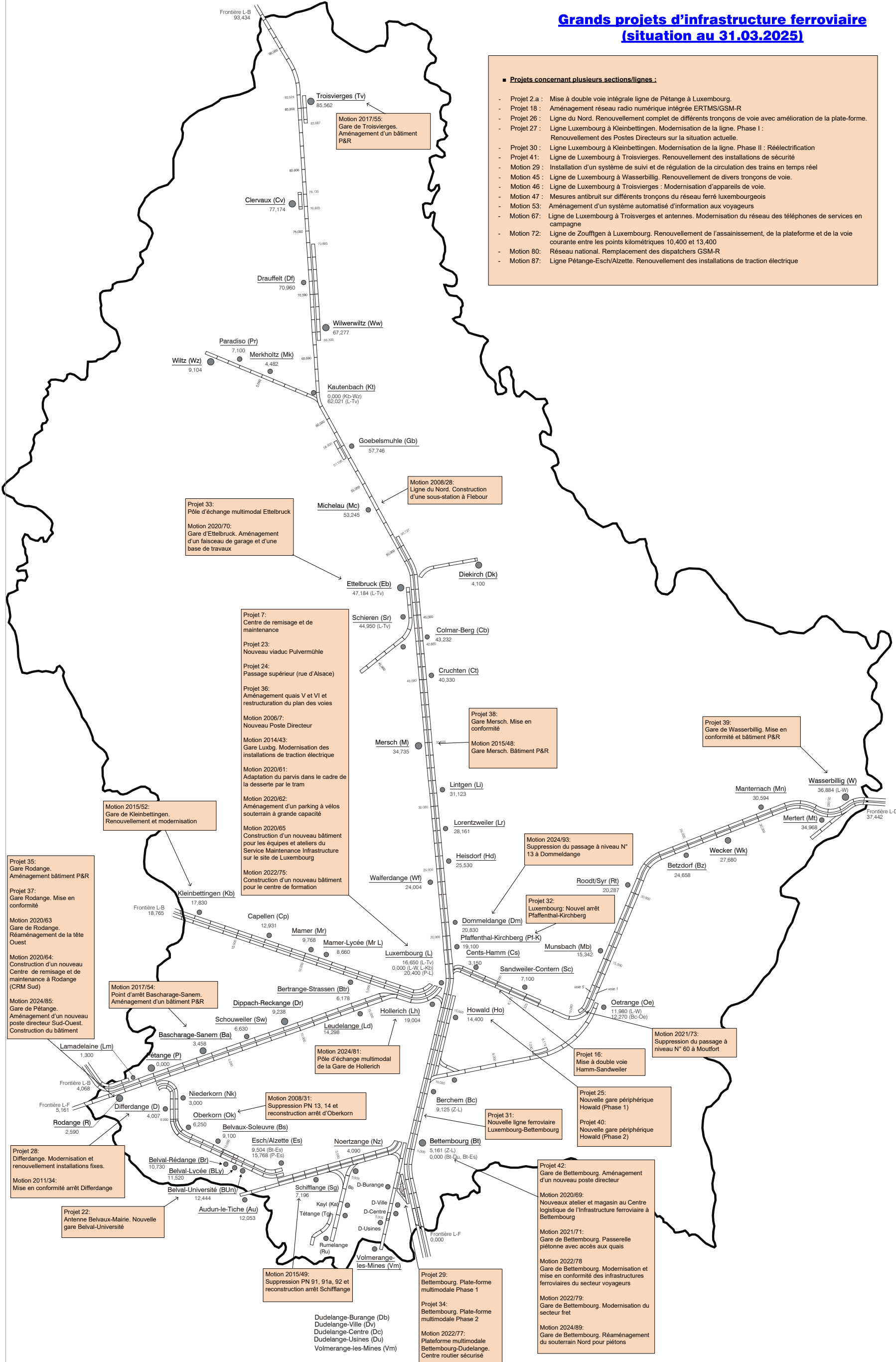
Projets approuvés par une loi / motion	Etat d'avancement du projet	Approbation			Adaptation du montant approuvé à l'indice des prix de la construction		Clôturé au montant de	Economie si (+) Dépassement si (-)	Travaux réalisés sur site %	Réalisé financier au 31.03.2025	Dépenses à réaliser	Engagé
		Loi/motion du	Montant approuvé (loi) / Montant estimé (motion)	Indice semestriel des prix de la construction	Montant adapté	Indice semestriel des prix de la construction						
PROJETS APPROUVÉS PAR UNE LOI DE FINANCEMENT ET CLÔTURÉS AVANT 2025												
1a	Ligne de Zoufftgen à Luxembourg. Renouvellement complet des voies existantes entre Bettembourg/frontière et Luxembourg	clôturé en 2005	24/12/00	12 518 623 €			13 019 514 €			12 526 070	493 443	
1b	Ligne Zoufftgen - Luxembourg. Aménagement d'une 3 ^e voie dans le triangle de Fentange, augmentation de la capacité de ligne par l'optimisation des blocks de section, intégration du poste de Berchem dans le Poste Directeur de Luxembourg.	clôturé en 2010	03/06/03	27 500 000 €			20 823 607 €					
3	Renouvellement complet de voie et des infrastructures de la ligne de Luxembourg à Gouvy, dite "Ligne du Nord", en particulier de la section de voie Walferdange - Lorentzweiler et augmentation de la capacité de ligne.	clôturé en 2022	03/06/03	14 497 656 €	524,53 1er avril 2000		18 834 497 €					
	a. Renouvellement de voie entre Walferdange et Lorentzweiler.	clôturé	03/06/03	3 044 975 €	524,53 1er avril 2000		3 256 398 €	600,88 1er oct 2004		1 569 634 €	1 686 764 €	
	b. Augmentation de la capacité de la ligne du Nord.	clôturé	03/06/03	11 452 681 €	524,53 1er avril 2000		15 578 099 €	633,42 1er oct 2006		2 636 808 €	12 941 291 €	
4	Renouvellement de voie, d'appareils de voie et du Poste Directeur en gare de Wasserbillig.	clôturé en 2009	03/06/03	23 867 189 €	554,26 1er oct 2001		24 514 131 €	633,42 1er oct 2006		23 150 104,92 €	1 364 026,30 €	
5	Renouvellement et modernisation des installations fixes des lignes de Noertzange à Rumelange et de Tétange à Langengrund, en particulier dans les secteurs des gares.	clôturé en 2008	03/06/03	9 441 223 €	554,26 1er oct 2001		9 543 752 €	633,42 1er oct 2006		9 239 234,18 €	304 518,08 €	
6	Gare Esch-sur-Alzette (modernisation et renouvellement des installations fixes, situation définitive).	clôturé en 2011	03/06/03	25 161 193 €	554,26 1er oct 2001		26 762 839 €	633,42 1er oct 2006		21 233 192	5 529 646	
8	Remise en état du viaduc "Pulvermühle" en gare de Luxembourg	clôturé en 2008	03/06/03	15 917 755 €	554,26 1er octobre 2001		16 916 097 €	633,42 1er octobre 2006		14 097 211	2 818 886	
9	Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau.	clôturé en 2020	06/05/10	37 239 309 €			37 363 125 €			36 163 079	1 200 046	
	Remarque: Montant initial de 24 665 406 € approuvé par la loi du 3 juin 2003. Réévaluation au montant de 37 269 864,25 € approuvée par la loi du 6 mai 2010.											
	a. Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains (MEMOR II+).	achevé en 2004	06/05/10	4 214 190 €	524,53 1er avril 2000		4 338 006 €	600,88 1er octobre 2004		4 244 745	93 261	
b. Installation d'un système de contrôle de vitesse(ERTMS/ETCS).	mis en service	06/05/10	33 025 119 €	666,12 1er avril 2008		/	/		31 918 334	1 106 785		
10	Aménagement de nouveaux quais pour voyageurs	clôturé en 2015	03/06/03	9 915 741 €	524,53 1er avril 2000		11 642 539 €	633,42 1er octobre 2006		5 625 915	6 016 623	

Projets approuvés par une loi / motion	Etat d'avancement du projet	Approbation			Adaptation du montant approuvé à l'indice des prix de la construction		Clôturé au montant de	Economie si (+) Dépassement si (-)	Travaux réalisés sur site %	Réalisé financier au 31.03.2025	Dépenses à réaliser	Engagé
		Loi/motion du	Montant approuvé (loi) / Montant estimé (motion)	Indice semestriel des prix de la construction	Montant adapté	Indice semestriel des prix de la construction						
11	Alimentation du réseau ferré luxembourgeois en énergie électrique de traction dans l'optique du trafic au début du 21e siècle	clôturé en 2009	03/06/03	35 101 996 €	524,53 1er avril 2000	38 191 930 €	633,42 1er octobre 2006	37 269 273	922 657			
12	Renouvellement et suppression de passages à niveau sur l'ensemble du réseau	clôturé en 2008	03/06/03	12 345 098 €	524,53 1er avril 2000	13 186 109 €	661,12 1er avril 2008	12 908 946	277 163			
13	Modernisation et renouvellement de la ligne Luxembourg à Kleinbettingen	abandonné	24/07/00	900 000 000 LUF								
14	Renouvellement de voie et d'appareils de voie, aménagement de supports spéciaux anti-graissage dans les aiguilles des appareils de voie.	clôturé en 2019	03/06/03	8 676 273 €	524,53 1er avril 2000	9 878 582 €						
	a. Renouvellement de voie, d'appareils de voie et remplacement de rail.	achevé en 2004	03/06/03	3 718 403 €	524,53 1er avril 2000	3 911 959 €	600,88 1er oct 2004	3 760 828 €	151 130 €			
	b. Aménagement de nouvelles voies et de nouveaux appareils de voie tertiaires.	abandonné	03/06/03	2 478 935 €	524,53 1er avril 2000	2 987 047 €	633,42 1er oct 2006	0 €	2 987 047 €			
	c. Aménagement de supports anti graissage dans les aiguilles des appareils de voie.	achevé en 2019	03/06/03	2 478 935 €	524,53 1er avril 2000	2 979 575 €	633,42 1er oct 2006	1 981 806 €	997 769 €			
15	Modernisation et sécurisation de l'infrastructure ferroviaire de l'antenne de Kautenbach à Wiltz.	clôturé en 2010	03/06/03	31 463 086 €	554,26 1er oct 2001	33 564 277 €	633,42 1er oct 2006	32 078 427 €	1 485 849,95 €			
17	Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Modernisation des installations de signalisation et de télécommunication des postes de Wecker, Roodt, Oetrange et Sandweiler-Contern.	clôturé en 2014	03/06/03	25 606 000 €	554,26 1er oct 2001	28 894 957 €	633,42 1er oct 2006	19 557 702,79 €	9 337 254,22 €			
19	Ligne du Nord. Renouvellement d'installations de voie sur plusieurs tronçons de ligne.	clôturé en 2014	03/06/03	40 016 000 €	554,26 1er oct 2001	45 440 531 €	633,42 1er oct 2006	24 080 485 €	21 360 046,12 €			
20	Tronçon de ligne Berchem/Nord-Oetrange et courbe de raccordement d'Alzingen. Renouvellement complet d'installations de voie.	clôturé en 2012	03/06/03	12 752 000 €	554,26 1er oct 2001	14 196 490 €	633,42 1er oct 2006	13 558 009,12 €	638 481 €			
21	Raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel, d'une part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg-Gouvy, dite Ligne du Nord, et, d'autre part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg - Wasserbillig.	clôturé en 2012	18/12/03	389 680 000 €	563,36 1er avril 2002	437 556 756 €	633,42 1er oct 2006	48 640 693 €	388 916 063 €			

**Grands projets d'infrastructure ferroviaire
(situation au 31.03.2025)**

■ Projets concernant plusieurs sections/lignes :

- Projet 2.a : Mise à double voie intégrale ligne de Pétange à Luxembourg.
- Projet 18 : Aménagement réseau radio numérique intégrée ERTMS/GSM-R
- Projet 26 : Ligne du Nord. Renouvellement complet de différents tronçons de voie avec amélioration de la plate-forme.
- Projet 27 : Ligne Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase I : Renouvellement des Postes Directeurs sur la situation actuelle.
- Projet 30 : Ligne Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II : Réélectrification
- Projet 41 : Ligne de Luxembourg à Troisvierges. Renouvellement des installations de sécurité
- Motion 29 : Installation d'un système de suivi et de régulation de la circulation des trains en temps réel
- Motion 45 : Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Renouvellement de divers tronçons de voie.
- Motion 46 : Ligne de Luxembourg à Troisvierges : Modernisation d'appareils de voie.
- Motion 47 : Mesures antibruit sur différents tronçons du réseau ferré luxembourgeois
- Motion 53 : Aménagement d'un système automatisé d'information aux voyageurs
- Motion 67 : Ligne de Luxembourg à Troisvierges et antennes. Modernisation du réseau des téléphones de services en campagne
- Motion 72 : Ligne de Zouffgen à Luxembourg. Renouvellement de l'assainissement, de la plateforme et de la voie courante entre les points kilométriques 10,400 et 13,400
- Motion 80 : Réseau national. Remplacement des dispatchers GSM-R
- Motion 87 : Ligne Pétange-Esch/Alzette. Renouvellement des installations de traction électrique



Projet 35: Gare Rodange. Aménagement bâtiment P&R
Projet 37: Gare Rodange. Mise en conformité
Motion 2020/63: Gare de Rodange. Réaménagement de la tête Ouest
Motion 2020/64: Construction d'un nouveau Centre de remisage et de maintenance à Rodange (CRM Sud)
Motion 2024/85: Gare de Pétange. Aménagement d'un nouveau poste directeur Sud-Ouest. Construction du bâtiment

Motion 2015/52: Gare de Kleinbettingen. Renouvellement et modernisation

Projet 7: Centre de remisage et de maintenance
Projet 23: Nouveau viaduc Pulvermühle
Projet 24: Passage supérieur (rue d'Alsace)
Projet 36: Aménagement quais V et VI et restructuration du plan des voies
Motion 2008/7: Nouveau Poste Directeur
Motion 2014/43: Gare Luxbg. Modernisation des installations de traction électrique
Motion 2020/61: Adaptation du parvis dans le cadre de la desserte par le tram
Motion 2020/62: Aménagement d'un parking à vélos souterrain à grande capacité
Motion 2020/65: Construction d'un nouveau bâtiment pour les équipes et ateliers du Service Maintenance Infrastructure sur le site de Luxembourg
Motion 2022/75: Construction d'un nouveau bâtiment pour le centre de formation

Motion 2024/81: Pôle d'échange multimodal de la Gare de Hollerich

Motion 2008/31: Suppression PN 13, 14 et reconstruction arrêt d'Oberkorn

Projet 28: Differdange. Modernisation et renouvellement installations fixes.
Motion 2011/34: Mise en conformité arrêt Differdange

Projet 22: Antenne Belvaux-Mairie. Nouvelle gare Belvaux-Université

Motion 2015/49: Suppression PN 91, 91a, 92 et reconstruction arrêt Schifflange

Projet 29: Bettembourg. Plate-forme multimodale Phase 1
Projet 34: Bettembourg. Plate-forme multimodale Phase 2
Motion 2022/77: Plateforme multimodale Bettembourg-Dudelange. Centre routier sécurisé

Projet 42: Gare de Bettembourg. Aménagement d'un nouveau poste directeur
Motion 2020/69: Nouveaux atelier et magasin au Centre logistique de l'Infrastructure ferroviaire à Bettembourg
Motion 2021/71: Gare de Bettembourg. Passerelle piétonne avec accès aux quais
Motion 2022/78: Gare de Bettembourg. Modernisation et mise en conformité des infrastructures ferroviaires du secteur voyageurs
Motion 2022/79: Gare de Bettembourg. Modernisation du secteur fret
Motion 2024/89: Gare de Bettembourg. Réaménagement du souterrain Nord pour piétons

Projet 39: Gare de Wasserbillig. Mise en conformité et bâtiment P&R

Projet 38: Gare Mersch. Mise en conformité
Motion 2015/48: Gare Mersch. Bâtiment P&R

Motion 2024/93: Suppression du passage à niveau N° 13 à Dommeldange

Projet 32: Luxembourg. Nouvel arrêt Pfaffenthal-Kirchberg

Projet 16: Mise à double voie Hamm-Sandweiler

Projet 25: Nouvelle gare périphérique Howald (Phase 1)
Projet 40: Nouvelle gare périphérique Howald (Phase 2)

Motion 2021/73: Suppression du passage à niveau N° 60 à Moutfort



Suivi du projet d'extension du site de la WSA à Sanem

Commission de l'Exécution budgétaire et
Commission de la Défense du 05.05.2025



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère des Affaires étrangères
et européennes, de la Défense, de la
Coopération et du Commerce extérieur

Direction de la défense



Ordre du jour

- Contexte
- Aperçu du projet
- Spécificités du projet
- Principes de gouvernance
- Atouts majeurs du projet
- Défi majeur
- Prochaines étapes



Contexte

- Objectif capacitaire de l'OTAN pour la création d'un bataillon binational de reconnaissance de combat de type médian (belgo-luxembourgeois)
- Le site d'Arlon a été retenu en tant que centre de gravité du bataillon binational: camp militaire Général Bastin
- Volonté d'avoir une empreinte au Luxembourg pour la maintenance des véhicules -> identification d'un terrain adjacent à la WSA
- Terrain adjacent à la WSA été affecté à la Défense en date du 9 juin 2023 par décision du Conseil de gouvernement
- Premières études lancées au cours de l'été 2023 pour déterminer si le terrain était adapté pour le bataillon binational

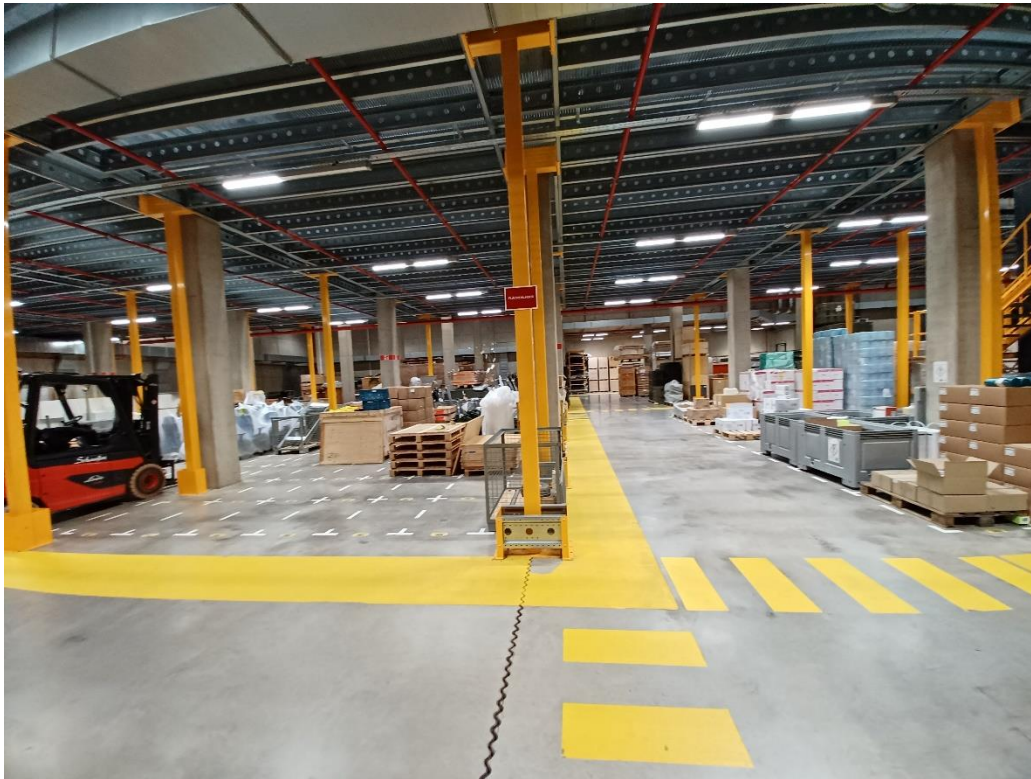


Aperçu du projet: atelier de maintenance de véhicules militaires



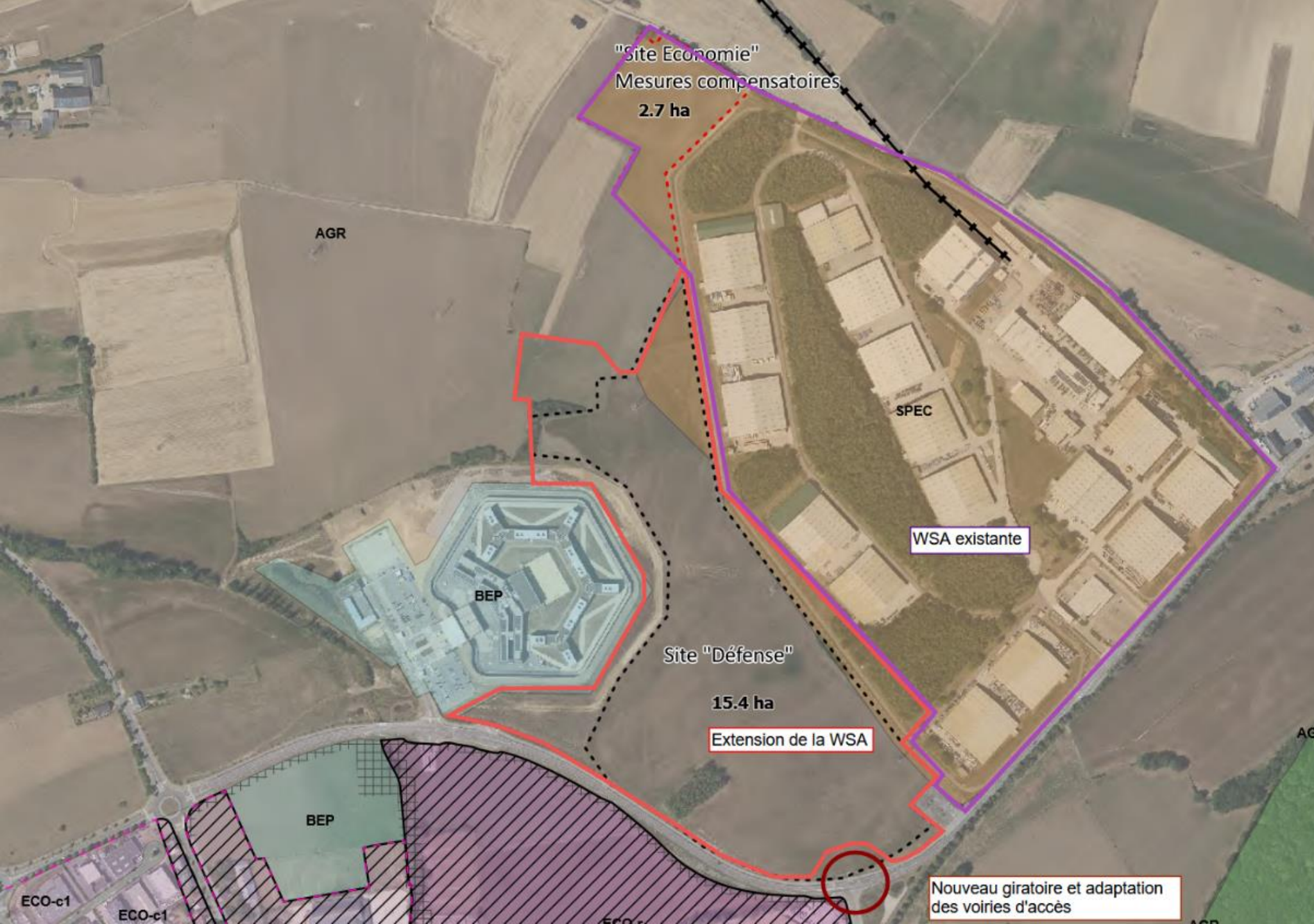


Aperçu du projet: plateforme logistique à vocation militaire



Analyse PAG (Zonage)

Sites Sanem



- PAP approuvé
- Ligne ferroviaire
- Zones superposées**
 - Zone soumise à un PAP "NQ"
 - Zone de servitude "urbanisation"
 - Zone d'aménagement différé
- Zones urbanisées ou destinées à être urbanisées**
 - BEP *Zone de bâtiments et d'équipements publics*
 - ECO-c1 *Zone d'activités économiques communale type 1*
 - ECO_r *Zone d'activités économiques régionale*
 - SPEC *Zone spéciale*
- Zone verte**
 - AGR *Zone agricole*
 - FOR *Zone forestière*
 - VERD *Zone de verdure*
- Sites envisagés**
 - Site "Défense"
 - Site "Economie"

WSA existante

"Site Economie"
Mesures compensatoires
2.7 ha

Site "Défense"
15.4 ha
Extension de la WSA

Nouveau giratoire et adaptation
des voiries d'accès

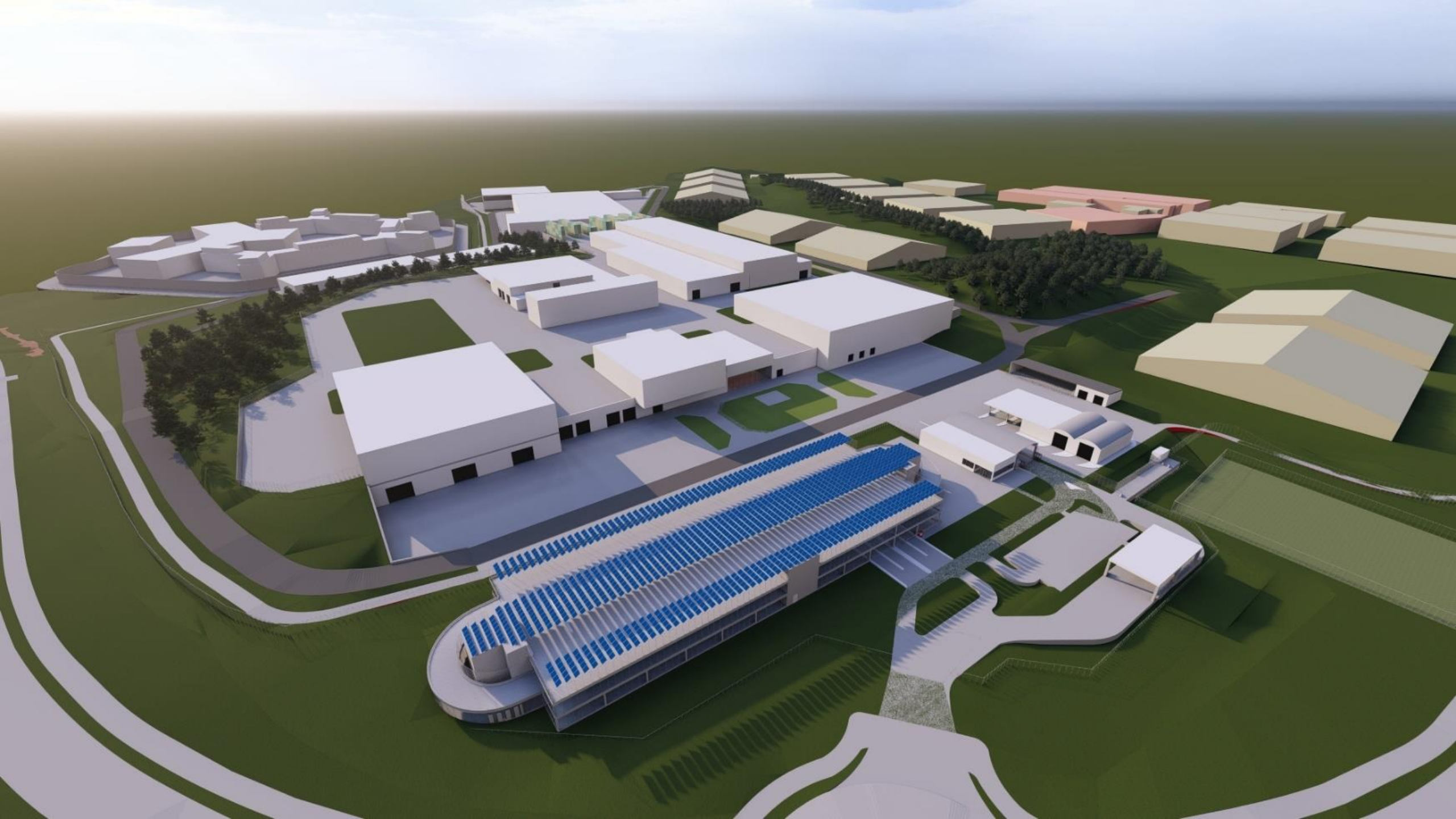
AGR

SPEC

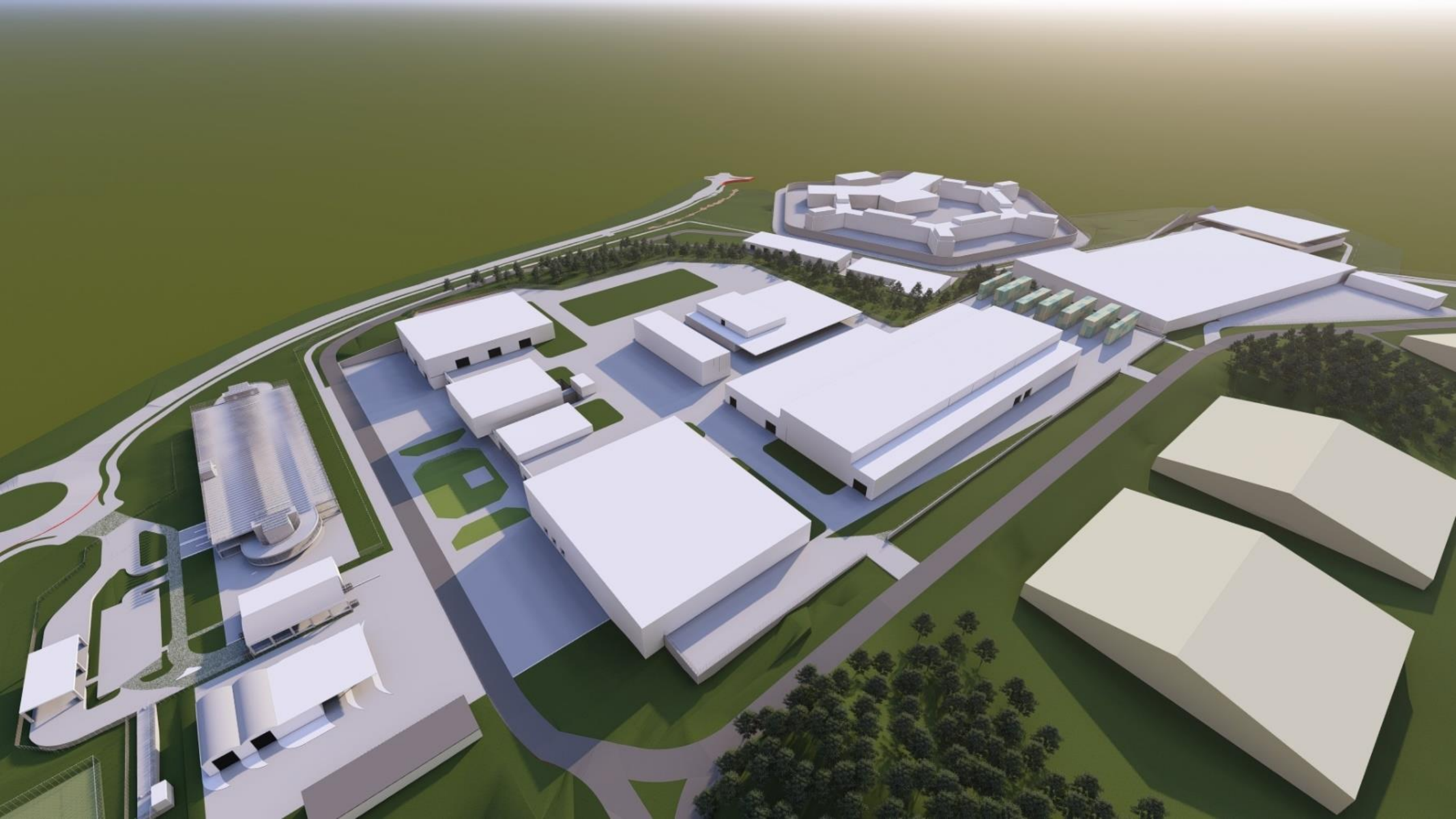
BEP

ECO-c1
ECO-c1

AGR









Spécificités du projet

- Le présent projet a déjà été présenté aux Commissions compétentes le 4 novembre 2024
- Les études de faisabilité sont achevés depuis lors et concluent la faisabilité technique du projet
- Spécificités du projet:
 - La WSA est en charge de la maîtrise d'ouvrage du projet
 - Financé par le budget de la Défense et reconnu au titre de l'effort de défense
 - Dépendance de divers acteurs externes, tels que:
 - i. l'OTAN dans le cadre du respect de nos objectifs capacitaires
 - ii. la Belgique dans le cadre de la mise en place du bataillon binational
 - iii. autres clients institutionnels de la WSA



Principes de gouvernance

- Principes de base du contrat de service entre la Direction de la défense et la WSA:
 - La WSA assure la maîtrise d'ouvrage du projet, au nom et pour le compte de l'Etat, et
 - s'engage à exécuter les missions lui confiées à livre ouvert tant sur le plan financier que sur le plan administratif et contractuel,
 - sur base du programme de construction et du déroulement de projet prédéfinis.
- Information de la Commission de l'Exécution budgétaire et de la Commission de la Défense sur l'évolution des études et des investissements correspondants



Atouts majeurs du projet

- Retour économique et sociétal élevé
- Caractère militaire et civil du projet
- Exploitation militaire et civile du site
- Augmentation et diversification du portefeuille de clients institutionnels de la WSA



Prochaines étapes

- Signature du contrat de service avec la WSA
- Etablissement de l'avant-projet sommaire
- Etablissement de l'avant-projet détaillé en vue du dépôt du projet de loi de financement
- Diverses demandes d'autorisations (par la WSA)
- Elaboration des cahiers des charges (par la WSA)
- Information semestrielle des commissions compétentes sur l'avancement du projet



Défi majeur

- Calendrier législatif ↔ calendrier opérationnel
 - Adoption de la loi de financement prévue fin 2027/début 2028
 - Livraison du charroi à partir de 2028 → site M3H non encore opérationnel
 - besoin d'une solution intérimaire: coûts supplémentaires; nouveau site temporaire à identifier?
 - Désynchronisation avec les travaux à Arlon → perte de crédibilité auprès de la Belgique et de l'OTAN
- La réalisation des travaux préparatoires avant l'adoption de la loi de financement permettrait d'opérer sur le site en attendant l'achèvement des travaux de construction



Merci pour votre attention