



## Commission du Développement durable

### Procès-verbal de la réunion du 04 février 2015

#### Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 21 janvier 2015
2. 6600 Projet de loi relatif au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux  
- Rapporteur: Madame Josée Lorsché  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 6770 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire  
- Désignation d'un rapporteur  
- Présentation du projet de loi
4. 6588 Projet de loi portant  
a) organisation du secteur des services de taxis et  
b) modification du Code de la consommation  
- Rapporteur: Monsieur Henri Kox  
- Continuation de la présentation du projet de loi
5. Divers

\*

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

M. Guy Heintz, M. Jean-Paul Maas, M. Max Nilles, Mme Josiane Pauly, M. Jeannot Poeker, M. Christophe Reuter, Mme Félicie Weycker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. Tom Braun, M. Henri Werdel, de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois

M. Georges Molitor, expert

Mme Caroline Guezennec, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Henri Kox, M. Justin Turpel

\*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

\*

**1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 21 janvier 2015**

Le projet de procès-verbal sous rubrique est approuvé.

**2. 6600 Projet de loi relatif au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux**

Madame la Présidente-Rapportrice présente son projet de rapport, pour les détails duquel il est renvoyé au courrier électronique n°142310.

Le projet de rapport ne soulève pas de question et est adopté à l'unanimité des membres présents, qui proposent le modèle n°1 pour les débats en séance plénière.

**3. 6770 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

Madame Josée Lorsché est nommée Rapportrice du projet de loi.

Les responsables des CFL présentent ensuite le projet de loi, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent ainsi qu'au document PowerPoint repris en annexe 1 du présent procès-verbal.

En bref, le projet de loi a pour objet de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire en ajoutant un projet supplémentaire à la liste des projets inscrits à l'article 10. La loi du 10 mai 1995 règle la police et la gestion du réseau ferré national tout en confiant la gestion technique de ce réseau aux CFL, la responsabilité financière afférente étant assumée directement par l'Etat via le Fonds du Rail. Depuis l'entrée en vigueur de la loi du 24 juillet 2000, qui a autorisé une première série de 14 projets d'infrastructure ferroviaire de grande envergure, l'article 10 précité comporte le relevé des projets et est régulièrement mis à jour au rythme de la réalisation du programme d'investissement arrêté entre le Gouvernement et les CFL en matière de maintenance, de sécurisation et d'extension de l'infrastructure ferroviaire.

Le présent projet de loi vise à faire autoriser par le législateur la deuxième phase de développement de la plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange, la première phase ayant été autorisée par la loi du 27 août 2013 (voir document parlementaire n°6569). Cette seconde phase englobe le bâtiment administratif et le génie technique, les infrastructures de sécurité et divers aménagements de la plate-forme, ceci pour un montant de 39.000.000 euros.

Suite à cette présentation, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- l'objectif affiché des auteurs du projet de loi est d'atteindre un taux de répartition des déplacements effectués en trafic individuel motorisé par rapport à ceux effectués en transport en commun de 64/36, taux supérieur au taux national. Pour ce faire, seul un nombre limité d'emplacements de parkings a été prévu sur le site, dont un nombre suffisant pour les ouvriers effectuant les trois postes et dont les horaires de travail ne correspondent pas aux horaires des transports en commun. Le manque de places de parkings contraindra donc les personnes travaillant sur le site à recourir aux transports publics ou à la mobilité douce. La desserte du site, ainsi que celle de l'ensemble de la zone industrielle, par les transports en commun (bus et trains) devra donc être garantie de manière efficace. Un concept global de transports en commun est en cours d'élaboration. Pour ce qui est de la mobilité douce, des pistes cyclables en provenance de Bettembourg et de Dudelange mèneront jusqu'au site et des infrastructures adéquates y seront aménagées pour les vélos ;
- la capacité globale du site sera quatre fois supérieure à celle de l'activité actuelle. En cas de problèmes ultérieurs d'entreposage, il serait possible d'aménager un bâtiment de stockage de containers qui permettrait un empilement sur 6 niveaux ;
- le projet de loi sous rubrique s'applique au même indice des prix de la construction que la loi précitée du 27 août 2013 ayant autorisé - pour un montant total de 182.000.000 euros - la première phase des travaux de la plateforme multimodale, c'est-à-dire celui de 725,05 d'octobre 2012. En effet, cette façon de procéder est plus uniforme et plus transparente, étant donné que certaines soumissions et commandes sont communes aux deux phases ;
- la liste des produits dangereux pouvant transiter ou être stockés sur le site n'est pas encore connue avec précision. Pour autant, aucun gaz toxique n'y sera admis. Les activités sur le site seront organisées de manière à éviter une extension du périmètre de l'actuelle zone SEVESO de la gare de triage ;
- les parkings pour poids lourds seront illuminés la nuit. L'éclairage pourra être subdivisé par zones suivant les besoins, afin de limiter la pollution lumineuse à un strict minimum ;
- les trois bâtiments administratifs, qui ont été conçus pour ressembler à de grands containers, se développent à partir d'un aspect fermé côté autoroute vers un aspect complètement ouvert côté terminal. L'agencement des volumes se fait par un jeu de glissement et d'angulation afin de donner un aspect dynamique à l'ensemble des blocs tout en ouvrant le bâtiment vers le site ;
- la structure des trois bâtiments sera flexible, ce qui permettra une grande adaptabilité au niveau de l'agencement. Quant aux détails de l'occupation de ces bâtiments, il est renvoyé aux pages 17 et 18 du document parlementaire n°6770 (« *I. Le programme de construction* ») ;
- une partie des bâtiments sera offerte à la location à des entreprises en relation avec le secteur de la logistique ;
- selon les estimations, le nombre de camions qui, à terme, circuleront quotidiennement sur le site pourrait être de 1.700. Cet afflux de poids lourds entraînera inévitablement, de l'avis de plusieurs membres de la Commission, des nuisances supplémentaires pour la population locale. Il est de ce fait essentiel de planifier un réaménagement complet du réseau routier avant la finalisation du projet sous rubrique. Les responsables des CFL

font savoir que la desserte routière du site de Bettembourg/Dudelange sera conçue de manière à véhiculer l'ensemble du trafic lourd par le réseau autoroutier. A cette fin, l'échangeur autoroutier de Dudelange-Burange sera complètement reconfiguré. Les échangeurs de Hellange et de Dudelange-centre participeront également, bien que dans une moindre mesure, à la desserte du site. Suite à un bref échange de vues, Madame la Présidente propose d'organiser une réunion à laquelle seraient invités des responsables de l'Administration des ponts et chaussées et des CFL, afin de clarifier cette question ;

- il est par ailleurs précisé qu'afin d'éviter au maximum le trafic parasite dans les localités avoisinantes, une infrastructure à destination des chauffeurs des poids lourds fréquentant le site de la plate-forme multimodale sera construite. Cette infrastructure comprendra des installations sanitaires, des possibilités de restauration, des facilités de repos avec motel, ainsi qu'une station de carburant « multiscartes ». Dans ce contexte, plusieurs intervenants signalent l'importance d'une bonne coordination des travaux, afin que l'aire de repos soit opérationnelle dès l'ouverture du site ;
- le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses dit RID (*Regulations concerning the International carriage of Dangerous goods by rail*) n'est pas applicable au stockage de matières dangereuses et n'est donc pas applicable au site de Bettembourg. Dans les cas de feroutage consistant à charger des camions complets transportant des matières dangereuses sur un train, le camion devra également respecter l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route dit ADR (*European Agreement concerning the international carriage of Dangerous goods by Road*) ;
- un membre de la Commission s'interroge sur l'opportunité de créer, sur le site de la gare de triage, une sorte de *Werkfeuerwehr* constituée de certains salariés du site qui disposent de compétences spécifiques quant au maniement de matériel dangereux. Les responsables des CFL expliquent que des réflexions sont menées en ce sens et s'engagent à tenir la Chambre des Députés informée de toute évolution en la matière ;
- la finalisation des travaux est prévue pour la fin de l'année 2016.

**4. 6588 Projet de loi portant  
a) organisation du secteur des services de taxis et  
b) modification du Code de la consommation**

Ce point n'a pas été abordé.

**5. Divers**

Les membres de la Commission adoptent à l'unanimité un amendement supplémentaire au projet de loi n°6493, amendement dont les détails sont repris en annexe 2 du présent procès-verbal.

Mme la Présidente propose de fixer la plage fixe de la Commission les jeudis à 10h30, et non plus les mercredis à 10h30. Les membres de la Commission y marquent leur accord pour autant que ce nouvel horaire n'empiète pas sur les réunions de la Commission de la Fonction publique et de la Réforme administrative.

La prochaine réunion aura lieu le jeudi 12 février 2015 à 10h30. Une réunion jointe entre la Commission du Développement durable, la Commission de l'Agriculture, de la Viticulture, du Développement rural et de la Protection des consommateurs, la Commission de l'Economie, la Commission de l'Environnement, la Commission des Affaires intérieures et la Commission du Logement a par ailleurs été convoquée en date du 25 février 2015 à 10h30, dans le cadre de la préparation du débat de consultation sur l'aménagement du territoire.

Luxembourg, le 11 février 2015

La Secrétaire,  
Rachel Moris

La Présidente,  
Josée Lorsché

## Nouvelle plateforme multimodale à Bettembourg-Dudelange

2<sup>e</sup> loi de financement: Génie technique et bâtiment administratif



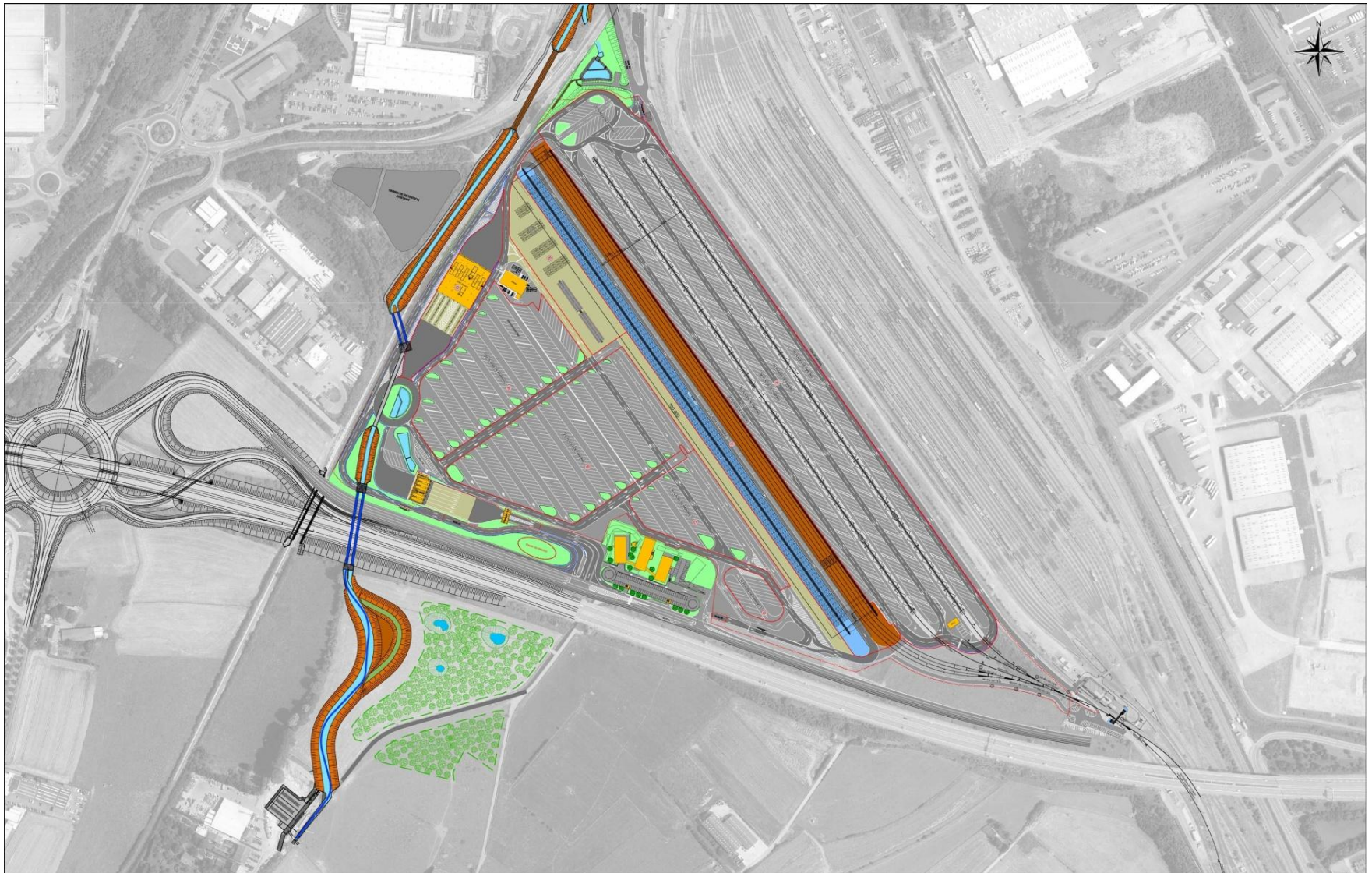


## Sommaire

1. Situation
2. Génie Technique
3. Bâtiment Administratif
4. Parking Couvert
5. Budget

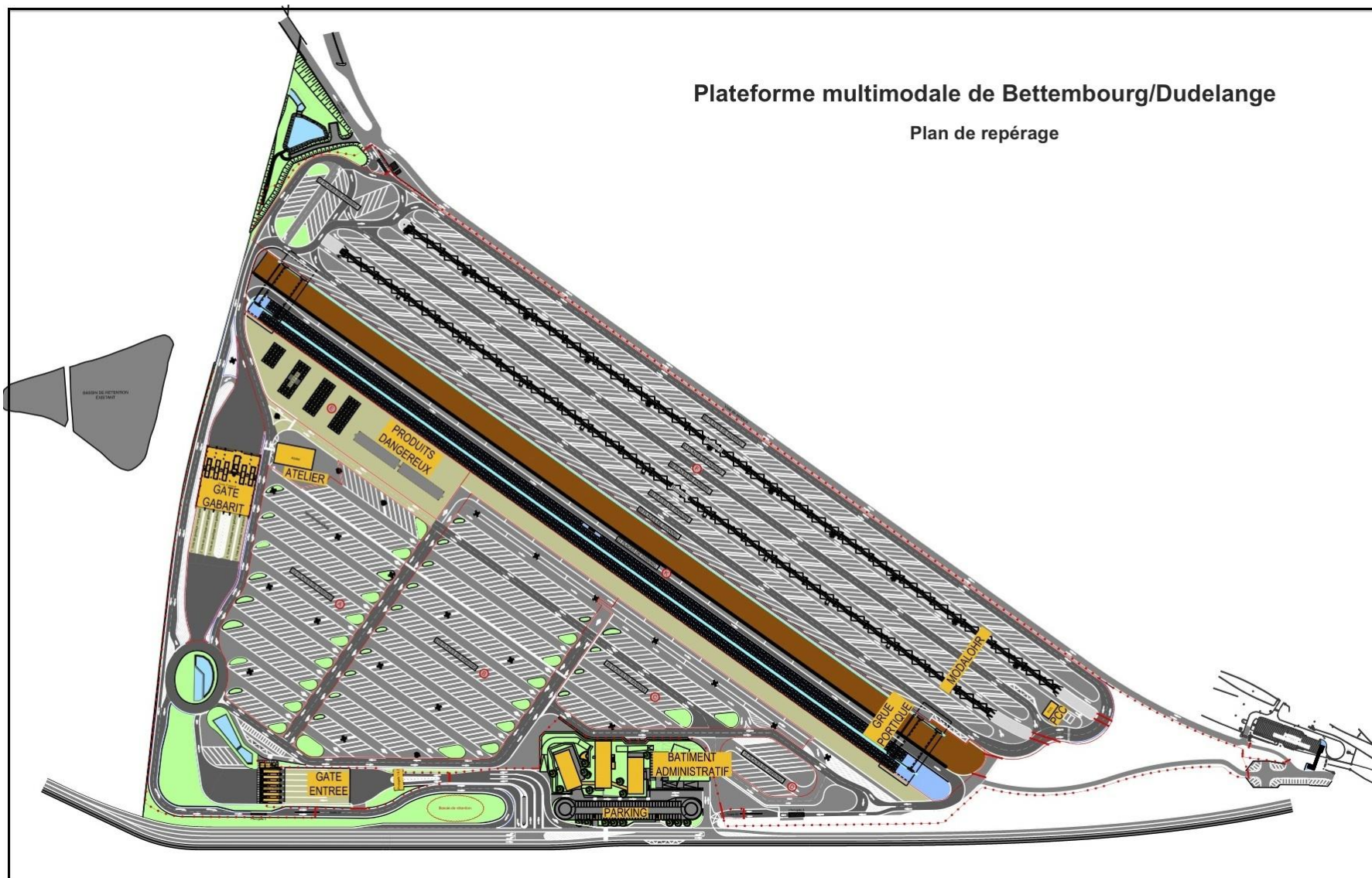


## 1. Situation





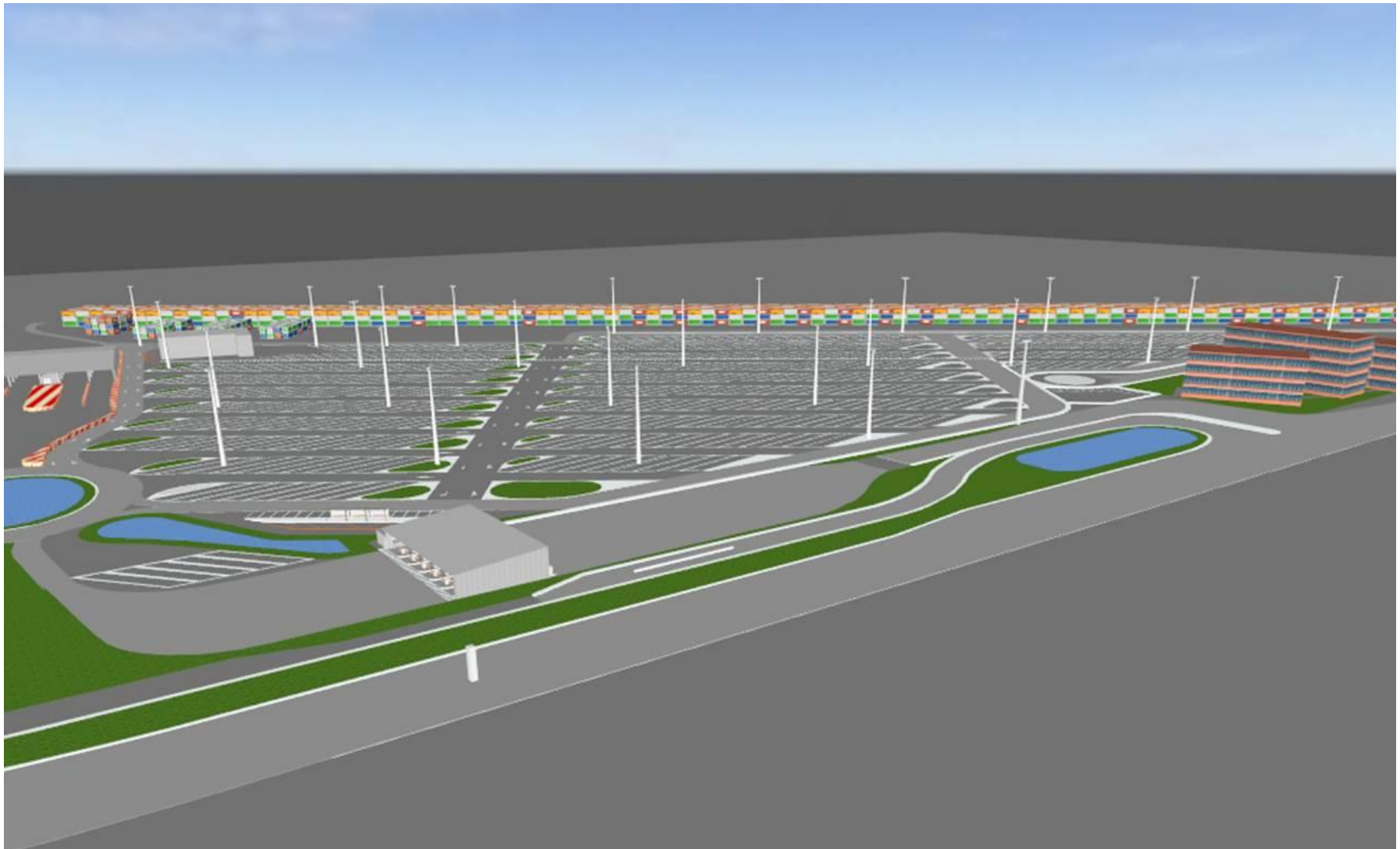
## 1. Situation



## **2. Génie Technique**

- ✓ **Systeme de vannes à installer dans les canalisations d'évacuation des eaux**
- ✓ **Alimentation du site en électricité, gaz, eau potable et air comprimé  
(3 transfos raccordés au réseau 20kV: bât. adm., atelier/gates, PCC/Modalohr)**
- ✓ **Raccord au réseau télécom des Postes, Luxconnect et IT des CFL**
- ✓ **Installations de sécurité, détection incendie, surpression eau, hydrants**
- ✓ **Vidéo-surveillance, sonorisation et alarmes**
- ✓ **Surveillance des aires de stockage pour produits dangereux**
- ✓ **Equipement technique des bâtiments secondaires (PCC, gates, atelier)**
- ✓ **Eclairage général de la nouvelle plateforme multimodale (mâts de 25m)**

## 2. Génie Technique: Eclairage parking semi-remorques

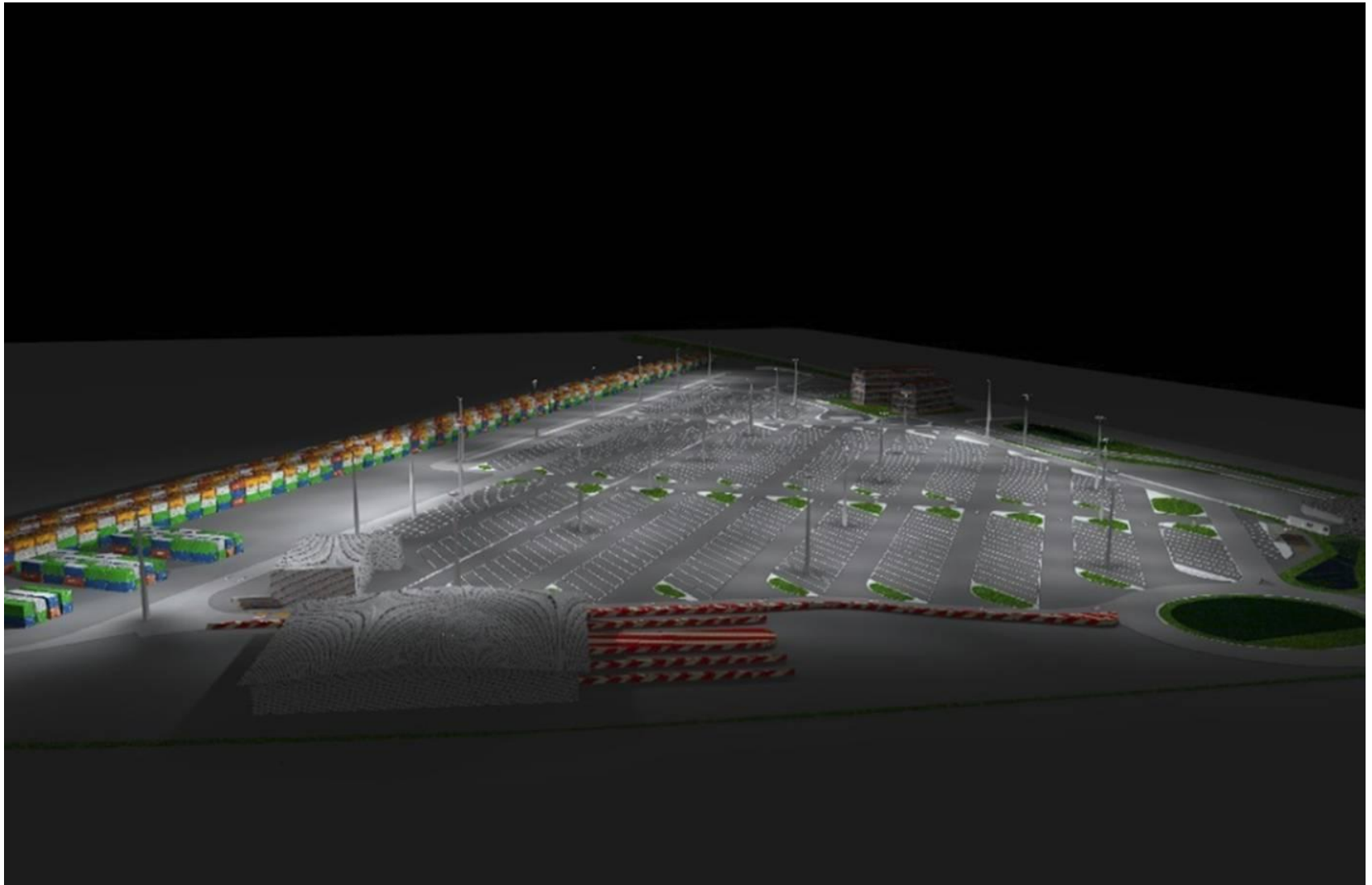


## 2. Génie Technique: Eclairage parking semi-remorques

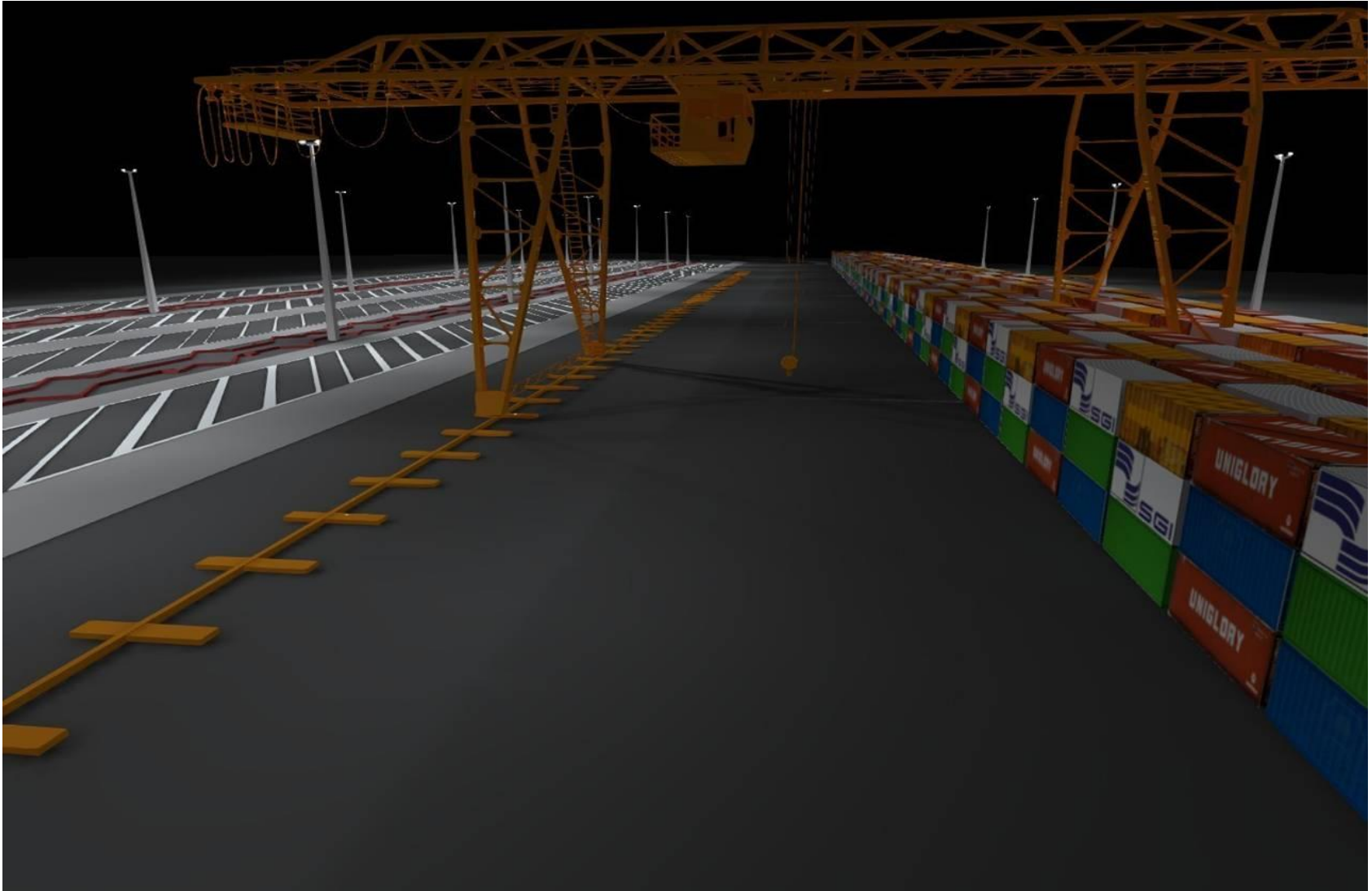




## 2. Génie Technique: Eclairage parking semi-remorques



## 2. Génie Technique: Eclairage voies Modalohr et dépôt conteneurs



### 3. Bâtiment Administratif: Blocs A, B et C



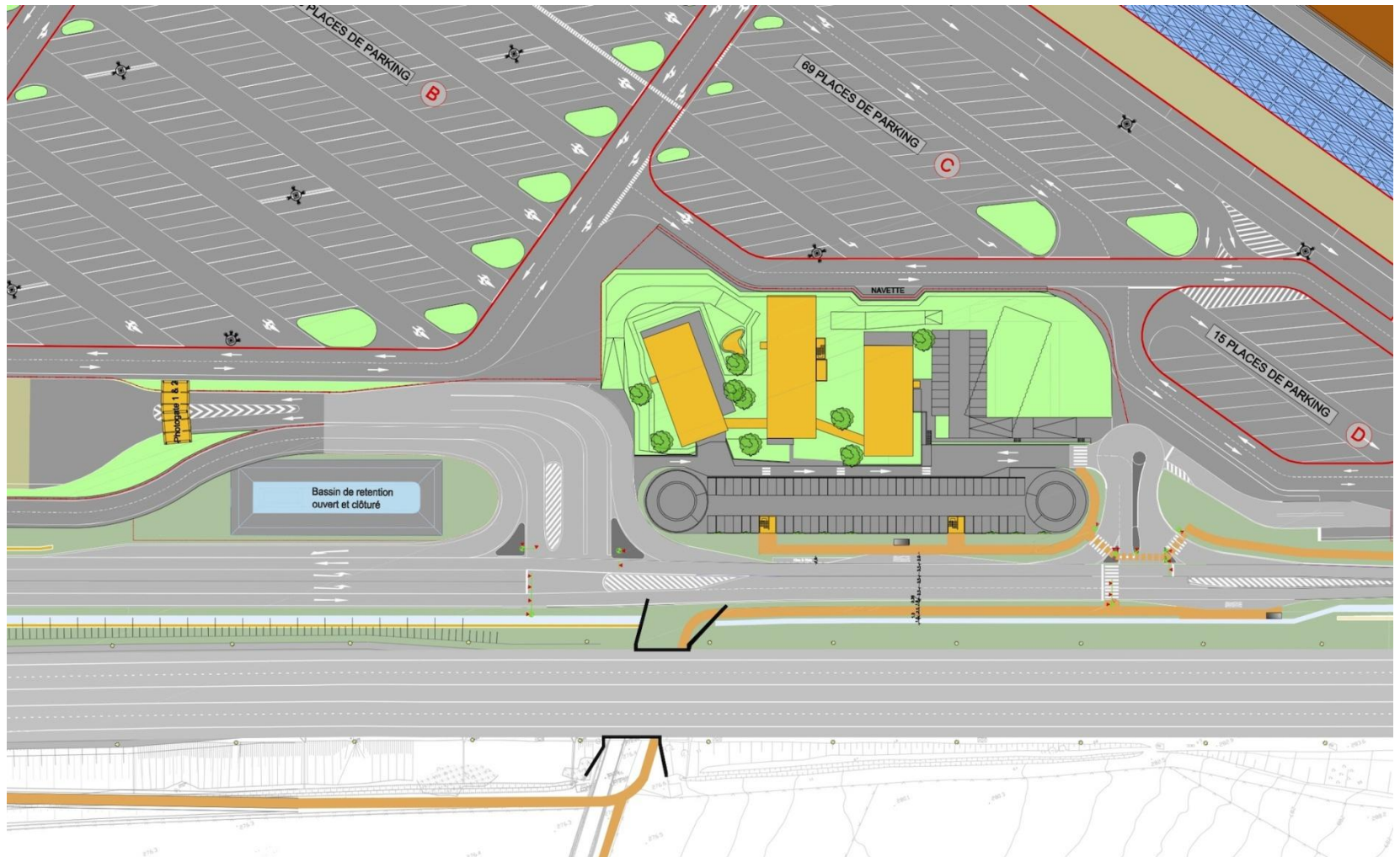


### 3. Bâtiment Administratif: vue de la plateforme





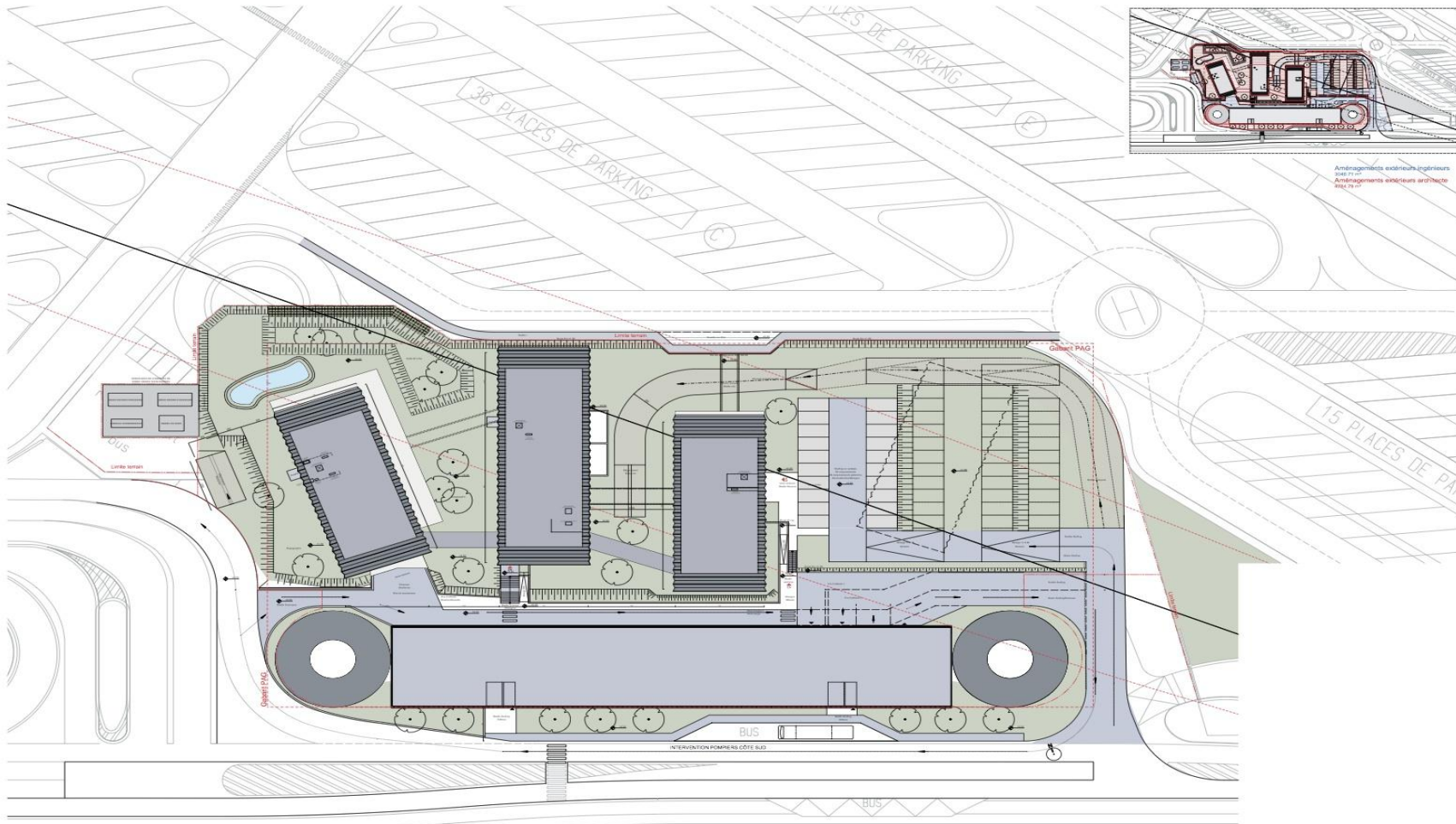
### 3. Bâtiment Administratif: Situation et accès routiers



## 3. Bâtiment Administratif: Programme de construction

Nouveau bâtiment administratif pour terminaux intermodaux rail/route - Projet de loi

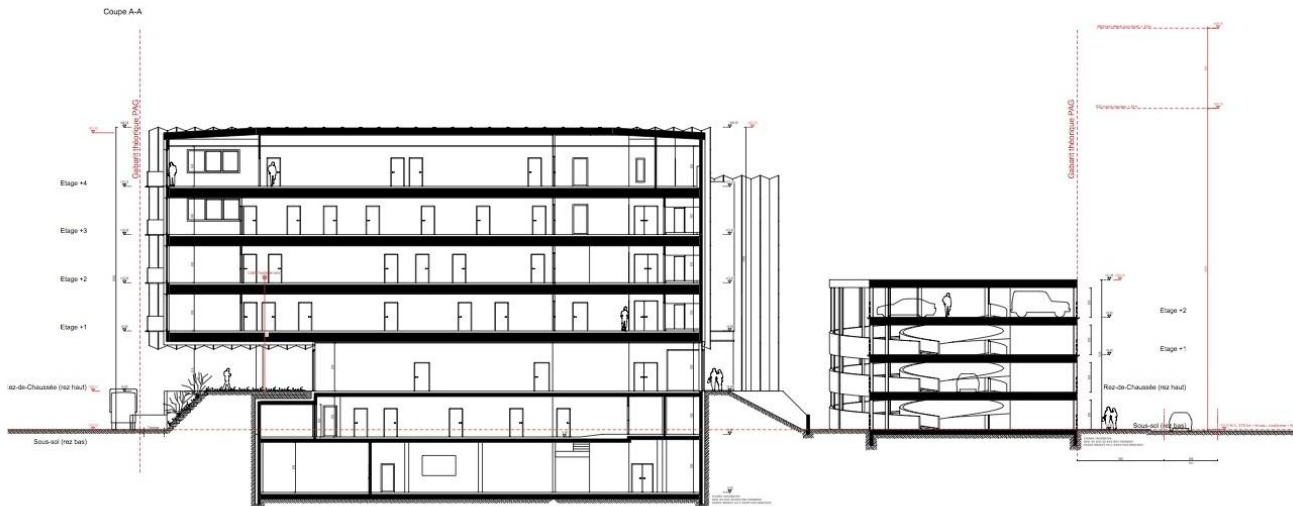
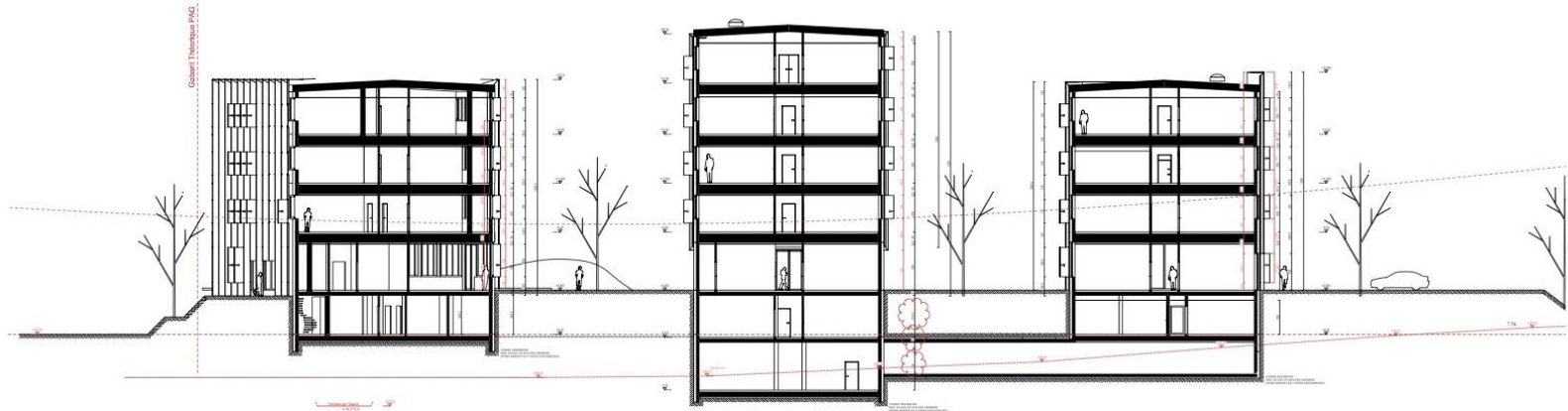
Implantation - O35\_PA\_AP2\_PLI1 / APD\_ZZZZ\_A\_P\_PSS\_0200



F:\tram\O35\_PA\_AP2\_PLI1 - Projet de loi\Created 04/05/10\Output 2010214 Page 3

BULLMINT

## 3. Bâtiment Administratif: Coupes

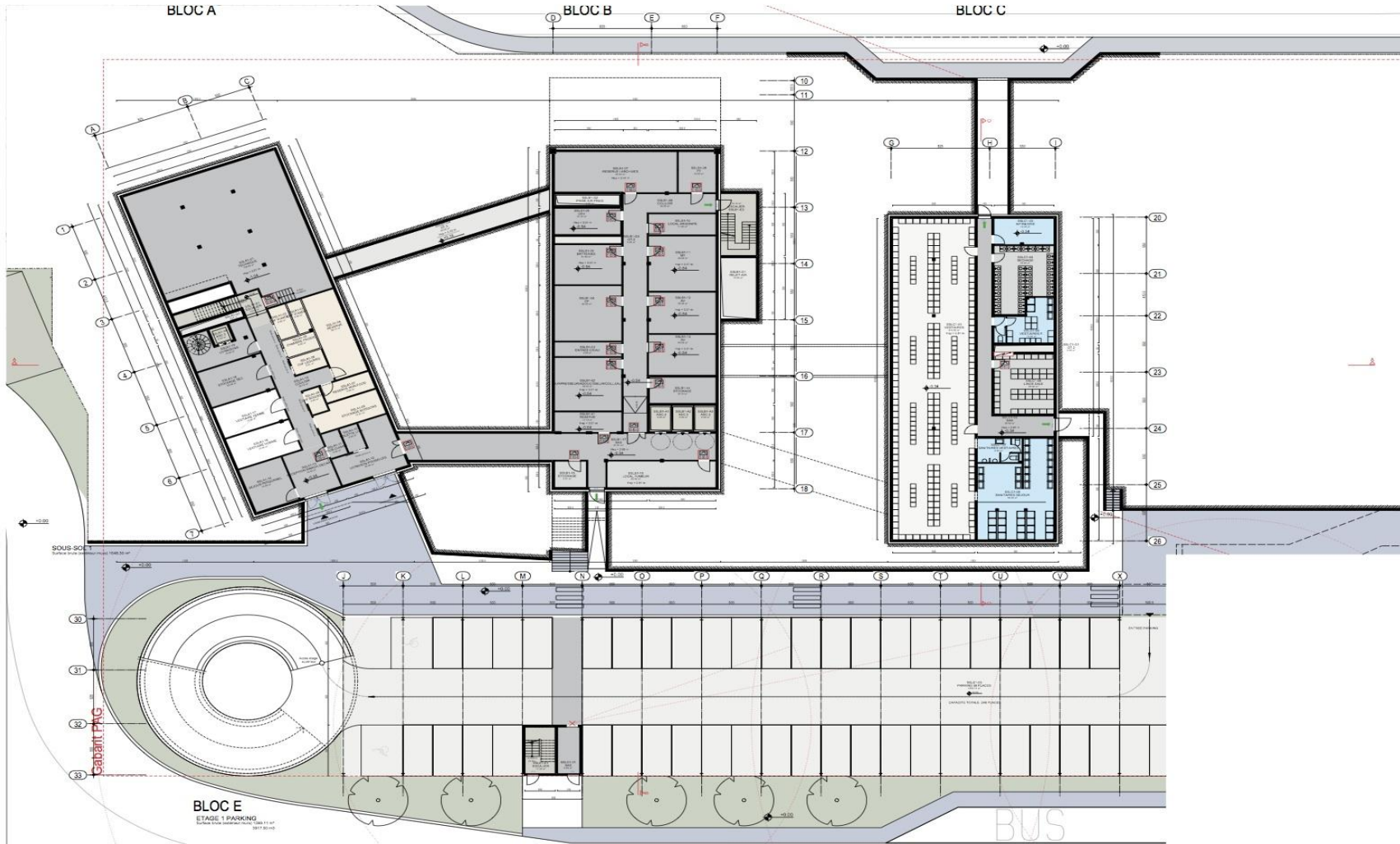




## 3. Bâtiment Administratif: Niveau -1

Nouveau bâtiment administratif pour terminaux intermodaux rail/route - Projet de loi

Sous-sol 1 - Rez bas / O35\_PA\_AP2\_SSL01 / APD\_BA-1\_A\_P\_VPL\_0203

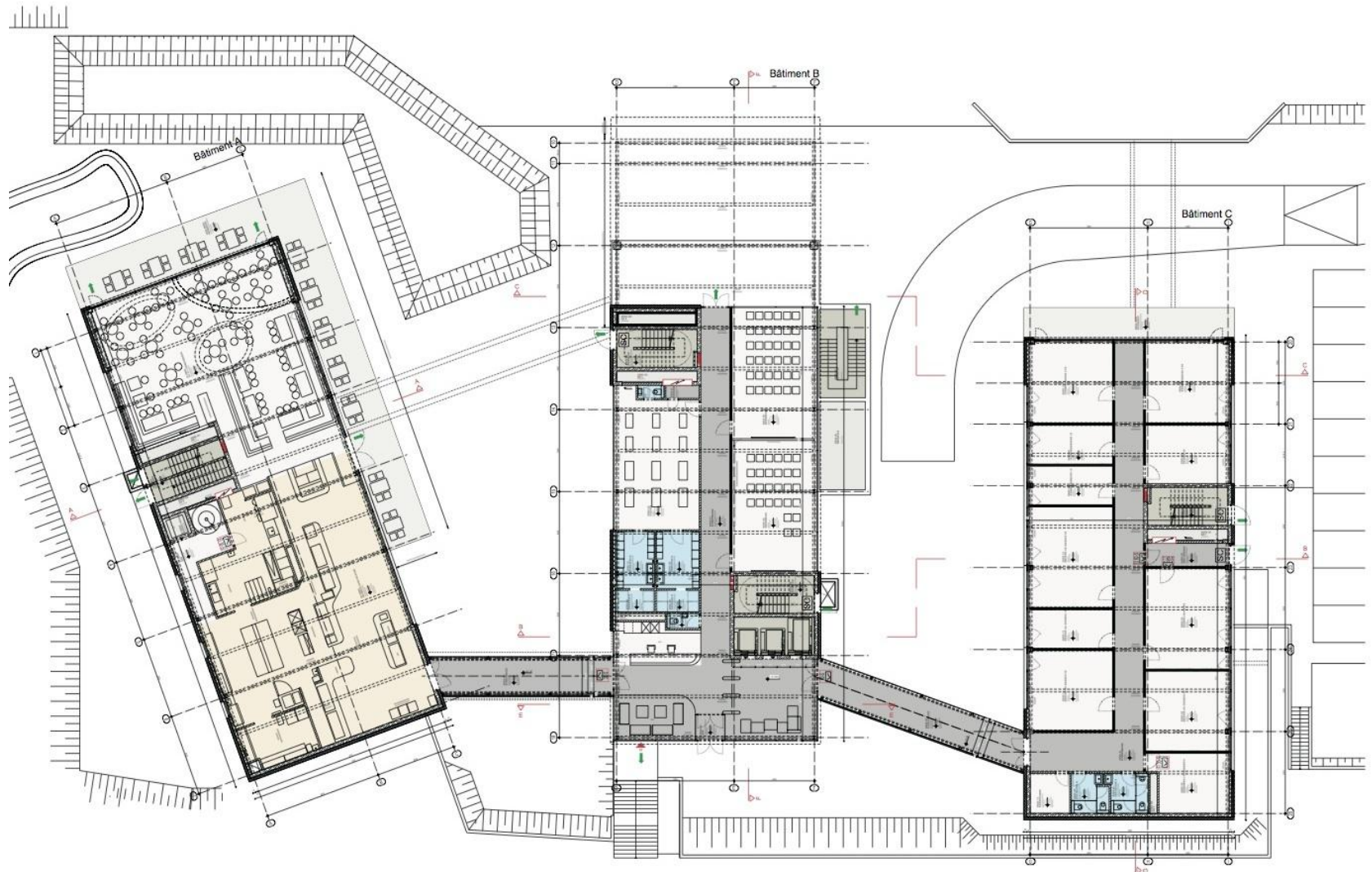


Fichier: O35\_PA\_AP2\_LMG - Projet de loi Created: 00/05/10 Created: 26/02/14 Page: 5

BALLINIPT



### 3. Bâtiment Administratif: Niveau 0



### 3. Bâtiment Administratif: Réception centrale – Bloc B

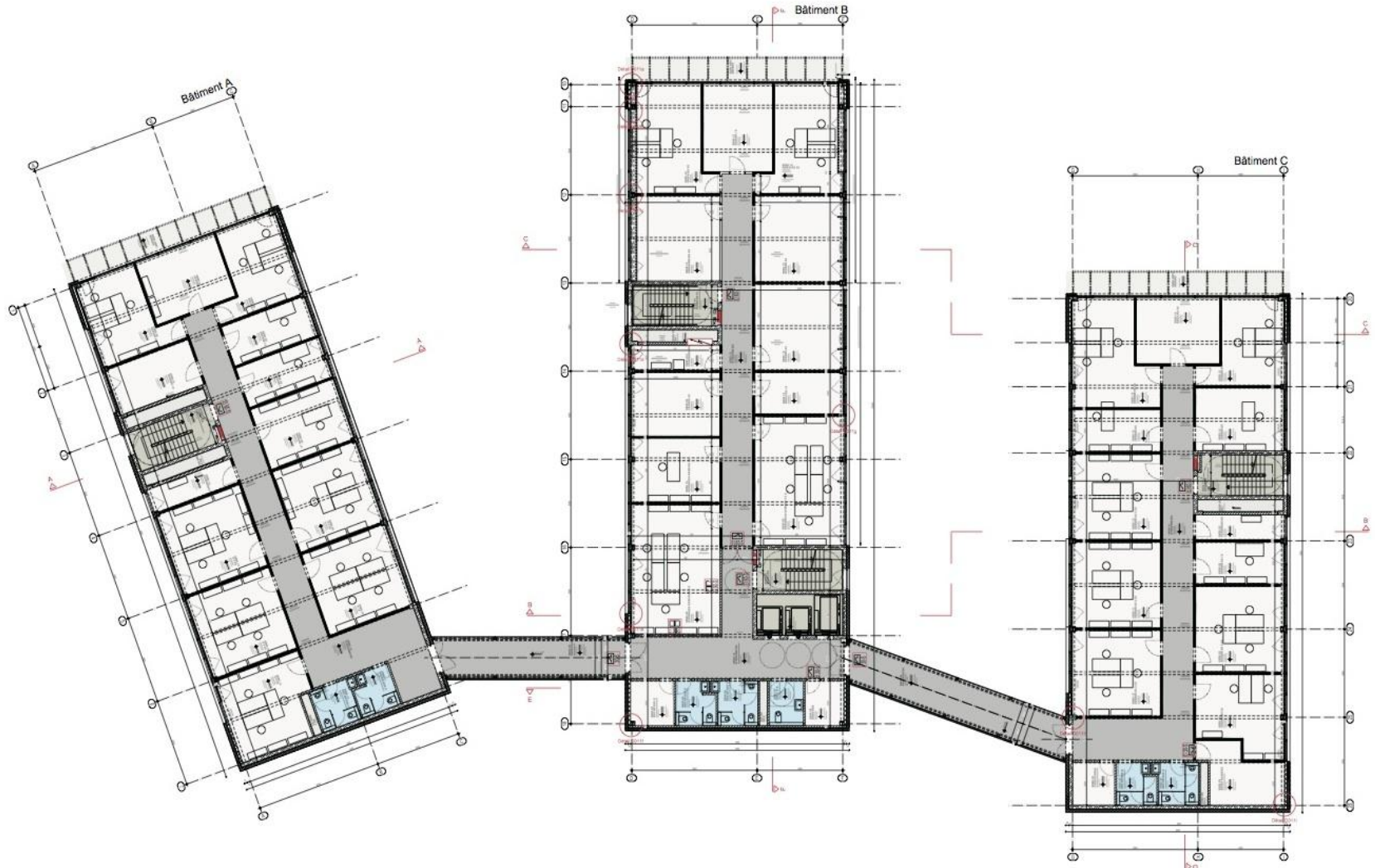




### 3. Bâtiment Administratif: Restaurant



### 3. Bâtiment Administratif: Etage bureaux – Niveaux 1, 2 et 3





### 3. Bâtiment Administratif: Bureau - Finition standard



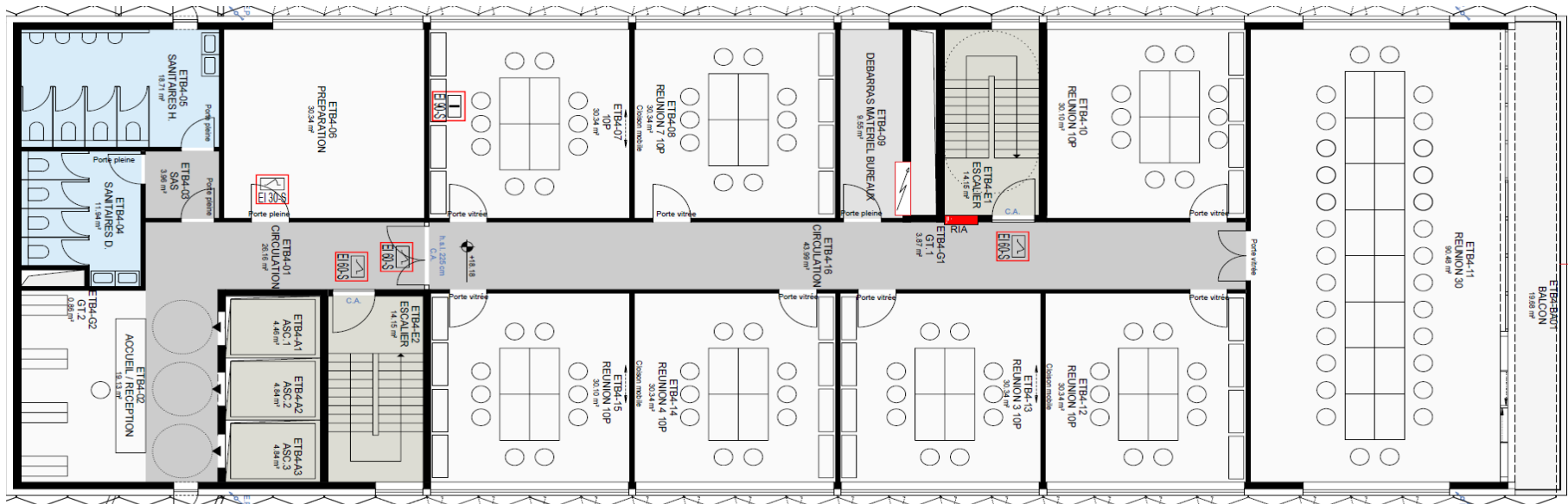
11/20



### 3. Bâtiment Administratif: Bureau - Finition élevée



## 3. Bâtiment Administratif: Centre de conférence – Niveau +4





### 3. Bâtiment Administratif: Salle de réunion type



13/20



### 3. Bâtiment Administratif: Grande salle de conférence



14/20

#### 4. Parking couvert: Façade sud, 4 niveaux, 250 emplacements

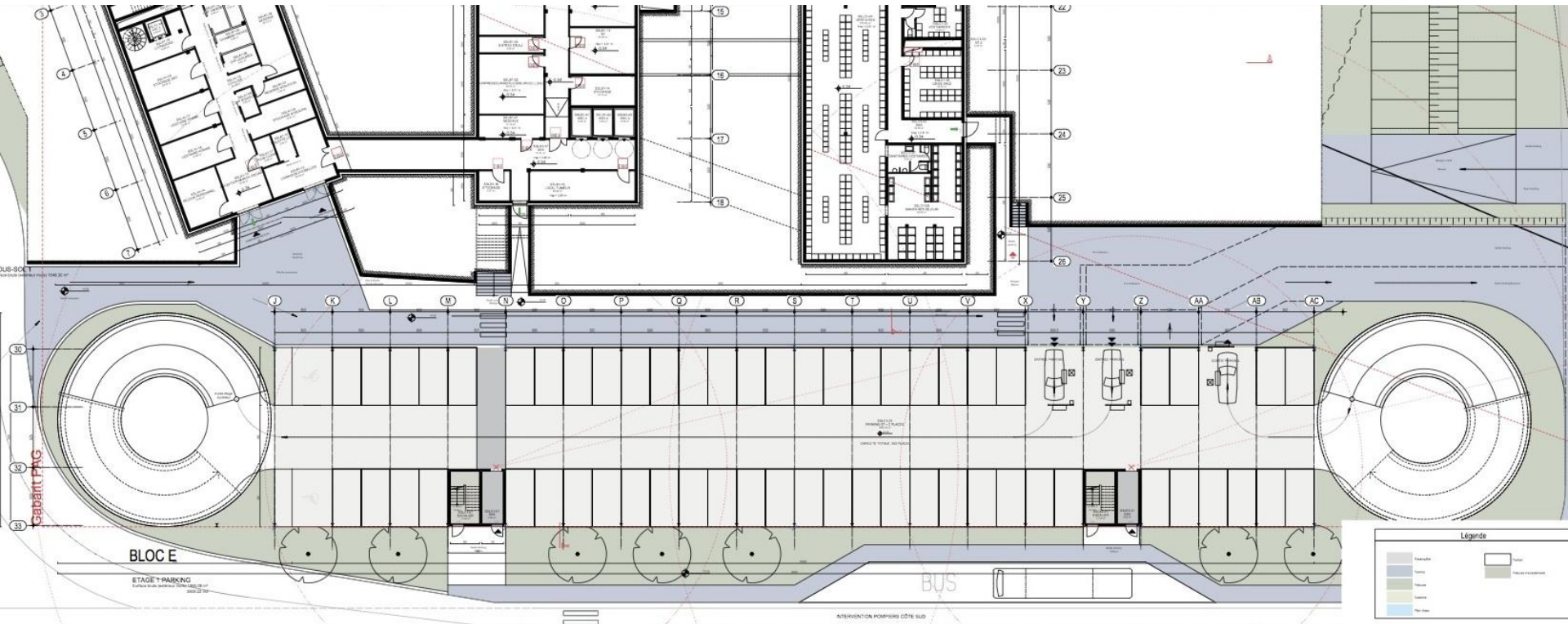


## 4. Parking couvert: Accès routiers





## 4. Parking couvert: Niveau inférieur





## 5. Budget

**Aménagement d'une plateforme intermodale rail/route à Bettembourg/Dudelange**  
**Génie technique, infrastructures de sécurité, bâtiments administratifs et parking couvert**  
**2ème loi de financement**

	Définition des travaux	Montants
	indice des prix de la construction d'octobre 2012 : 725,05	
<b>A</b>	<b>Le genie technique, les infrastructures de sécurité et divers aménagements</b>	<b>16.756.384 €</b>
<b>B</b>	<b>Le parking couvert</b>	<b>2.583.055 €</b>
<b>C</b>	<b>Les bâtiments administratifs</b>	<b>16.997.973 €</b>
<b>D</b>	<b>Aménagements extérieurs des bâtiments et du parking</b>	<b>623.504 €</b>
<b>E</b>	<b>Divers, imprévu et pour arrondir</b>	<b>2.039.084 €</b>
	<b>Montant total hors TVA :</b>	<b>39.000.000 €</b>

**Merci de votre attention**

## **ANNEXE 2 : Projet de loi n° 6493 portant modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**

### **Amendement portant introduction d'un nouvel article 4**

Un nouvel article 4 est inséré dans le projet de loi. Cet article a la teneur suivante :

**Art. 4.** *A l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, le troisième alinéa du paragraphe 3 est complété par une dernière phrase, libellée comme suit :*

*« Elles peuvent également réserver le stationnement et le parcage sur certains emplacements signalés comme tels aux véhicules dont l'utilisation s'inscrit dans une politique de mobilité durable ».*

### **Commentaire de l'amendement**

Le projet de loi modifiant 1) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, 2) la loi communale modifiée du 13 décembre 1988 (document parlementaire n°6517) vise notamment à modifier l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques en vue d'autoriser les communes qui le souhaitent à réserver sur la voie publique des emplacements de stationnement et de parcage aux véhicules mis à la disposition de clients dans le cadre d'une activité d'auto-partage. Ce projet de loi a déjà été avisé par le Conseil d'État en date du 30 avril 2013.

Dans cet avis, la Haute Corporation note, à propos du troisième tiret de la deuxième phrase de l'alinéa 2 du point 1. du paragraphe 3 de l'article 5 de la loi précitée du 14 février 1955, que : *« il y est fait état de l'activité du car-sharing ou auto-partage. Or, d'autres formes de réservation du domaine public à des fins plus ou moins privatives existent à côté de l'activité visée, telles notamment celles de créer des « stands de taxis » ou de réserver des endroits pour tenir des marchés hebdomadaires ou pour aménager des terrasses de bistros.*

*Le Conseil d'État rappelle que le principe constitutionnel de l'égalité devant la loi ne s'applique qu'à condition que l'on ne soit pas en présence d'une disparité objective et que la différence de traitement ne soit pas rationnellement justifiée, adéquate et proportionnée à son but, comme rappelée régulièrement dans la jurisprudence de la Cour constitutionnelle. Si, dans ces conditions, il n'est pas requis de reprendre formellement dans la loi des situations relevant de l'exception précitée, le législateur n'est pas non plus en droit de créer des exceptions au principe constitutionnel précité, si les conditions pour ce faire, rappelées ci-avant, ne sont pas données. Plutôt que d'évoquer dès lors sans autre précision la création d'endroits servant au stationnement ou au parcage privilégié de voitures mises à disposition dans le cadre de l'auto-partage, il se recommanderait de déterminer en quoi cette différence de traitement est justifiée. En outre, l'évocation du cas de figure de l'auto-partage demande de traiter de façon similaire les autres situations où, à côté des hypothèses inventoriées aux premier et deuxième tirets, d'autres privilèges de stationnement seraient justifiés ».*

Pour tenir compte de ces observations, le nouveau libellé proposé par la Commission du Développement durable permet de respecter le principe constitutionnel de l'égalité devant la loi, tout en évitant, à l'instar de ce qui est mentionné par le Conseil d'État, d'énumérer de façon exhaustive dans la loi les cas de figure dans lesquels un privilège de stationnement est justifié (p.ex. emplacements taxis, auto-partage, électro-mobilité ...). Il en découle que les autorités communales, soucieuses de respecter l'environnement, peuvent réserver le stationnement et le parcage pour promouvoir des formes de mobilité alternatives à la voiture particulière ainsi que des techniques de transports et d'énergies de propulsion alternatives.

Étant donné que certaines communes sont en train de mettre en place des concepts d'auto-partage et d'électro-mobilité, il convient d'assurer une entrée en vigueur rapprochée de cette disposition qui sert de cadre légal indispensable à ces initiatives et qui a déjà été avisée par la Haute Corporation. Étant donné que l'évacuation du projet de loi n°6517 n'est pas prévue à court terme, la commission parlementaire a jugée utile d'intégrer les dispositions ci-dessus dans un projet de loi dont l'évacuation est, quant à elle, prévue dans les meilleurs délais

À noter, par ailleurs, que cet ajout requiert une adaptation parallèle de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (Code de la route) en son article 107 qui traite des signaux routiers (ajout de panneaux additionnels destinés à compléter notamment le signal C,18, stationnement interdit).