

N° 6569

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

PROJET DE LOI

modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase I: travaux préparatoires)

* * *

*(Dépôt: le 3.5.2013)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (23.4.2013).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs.....	2
4) Commentaire de l'article unique.....	10
5) Fiche financière.....	10
6) Avis de la Commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire (12.3.2013).....	11
7) Texte coordonné de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.....	14

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique.– Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase I: travaux préparatoires).

Château de Berg, le 23 avril 2013

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

Claude WISELER

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Article unique.– Le deuxième et le troisième alinéa du paragraphe 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire sont modifiés et complétés comme suit:

1. Le deuxième alinéa du paragraphe 3 est complété comme suit:

„29°	Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase I: travaux préparatoires	182.000.000 € ^{cc}
------	---	-----------------------------

2. Le troisième alinéa du paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

„Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 16°, 17°, 18°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1er octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1er avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1er octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 23°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Celui repris sous 28° correspond à la valeur 685,44 de cet indice au 1er octobre 2010. Celui sous 29° correspond à la valeur 725,05 de cet indice au 1er octobre 2012. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.“

*

EXPOSE DES MOTIFS

I. INTRODUCTION

Le développement de modes de transport alternatifs à la route, en particulier sur les axes de trafics massifiés constitue un enjeu majeur de la politique des transports en Europe. Le transport multimodal est une vraie réponse, en sachant que les flux de marchandises sont responsables de plus de 40% des émissions de CO₂ du secteur des transports et de plus de 10% des émissions totales.

Le Luxembourg, situé au coeur de l'Europe, est desservi du point de vue ferroviaire par le corridor Rotterdam – Anvers – Bettembourg – Bâle/Lyon. Par l'existence de ce corridor, un nombre important de possibilités de développement se donnent pour le site de Bettembourg. Tout en sachant que le volume à transporter au Luxembourg ne suffit pas pour organiser des navettes ferroviaires rentables, il y a lieu de se concentrer notamment sur le trafic international couvrant un kilométrage plus important. Le prédit corridor permet l'ajout ou le retrait de wagons au site de Bettembourg de trains roulant sur l'intégralité ou sur une partie du corridor. Par ces opérations de manoeuvre, il devient possible d'offrir aux clients de l'économie luxembourgeoise et de la Grande Région un nombre important de destinations possibles.

Au vu de la situation géographique du Luxembourg, le Gouvernement envisage l'extension intensive du secteur de la logistique afin de créer au Luxembourg un centre de logistique de référence et au vu des engagements de Kyoto, un régime permettant le transfert modal venant de la route vers d'autres modes de transport, plus écologiques comme notamment le rail. De telles installations sont indispensables pour un système logistique de référence.

Le succès de l'autoroute roulante reliant le terminal de Bettembourg au terminal de Le Boulou situé au sud-ouest de la France près de la frontière franco-espagnole montre bien la volonté des transporteurs de recourir à ce type de transport. Entre-temps, une navette comparable a été instaurée entre Bettembourg et Lübeck au nord de l'Allemagne. Enfin, l'instauration récente de la navette supplémentaire entre Bettembourg et Triest en Italie montre l'intérêt que portent les entreprises de transport pour le transport ferroviaire de semi-remorques et de conteneurs par rail. Ce marché est actuellement en pleine ébullition et peut offrir des opportunités à l'économie luxembourgeoise.

Le succès de telles solutions logistiques demande toujours plus d'espaces pour pouvoir se développer et augmenter le nombre de services offerts. Le projet de la nouvelle plate-forme 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.

*

2. L'IMPLANTATION STRATEGIQUE DE LA NOUVELLE PLATE-FORME MULTIMODALE

La finalité de la nouvelle plate-forme multimodale étant le transbordement entre le rail et la route de semi-remorques entières ou de conteneurs, ce pôle d'échange doit se trouver à proximité des infrastructures maîtresses tant de la route que du rail. Le site retenu satisfait parfaitement à ces exigences.

Sur le plan des infrastructures ferroviaires la nouvelle plate-forme est directement attenante à la gare de triage de Bettembourg. Cette proximité permet de profiter de voies pour le garage, la composition et le rangement des trains accédant au ou quittant la nouvelle autoroute ferroviaire. L'embranchement unique se fait par le sud par une seule voie qui s'ouvre sur un éventail de six voies.

Sur le plan des infrastructures routières la nouvelle plate-forme se trouve sur le croisement de deux autoroutes internationales, à savoir dans la direction nord-sud l'autoroute A3 venant de la Belgique pour se diriger vers la France et dans la direction est-ouest l'autoroute A13 assurant la liaison entre le bassin minier luxembourgeois et le bassin de la Sarre. Grâce à la croix de Bettembourg, point d'intersection de ces deux autoroutes, tous les trafics peuvent être dirigés vers l'échangeur de Dudelange/Burange qui dessert déjà aujourd'hui les zones d'activités de „Wolser“ et de „Scheleck“ implantées en bordure de la route nationale N31. Il sera donc possible d'accéder à la nouvelle plate-forme multimodale sans devoir traverser une seule zone d'habitation, même périphérique.

*

3. VIABILISATION DE LA FUTURE PLATE-FORME MULTIMODALE

En dépit de la situation stratégique, l'accès direct à la N31 est barré par la ligne ferroviaire vers Dudelange délimitant le site du côté est. Sur le site la topographie est assez mouvementée avec une large vallée et un monticule s'avancant sous forme d'un éperon en direction nord-sud. En plus, de nombreuses infrastructures aériennes et souterraines traversent le site.

Des travaux préparatoires sont donc nécessaires pour viabiliser la future plate-forme multimodale.

3.1. Création d'une plate-forme unie

Le ruisseau de la Diddeléngerbaach, qui traverse ce site du nord au sud, le divise en deux parties totalement différentes pour ce qui est de la topographie et de la géologie. La partie ouest occupant à peu près deux tiers de la surface se présente sous forme d'un fond de vallée constitué d'une épaisse couche d'alluvions. La partie est est formée par un monticule de terres constituées de schistes bitumineux qui s'élève jusqu'à 10 mètres au-dessus du niveau de la future plate-forme et exigeant ainsi un volume de terrassement de l'ordre de 550.000 m³.

Les terres végétales de l'ensemble du site d'une superficie de 32 ha, qui sera entièrement minéralisé, sont décapées et transportées vers la décharge de Bettembourg pour servir de couverture de l'ancienne décharge de Bettembourg destinée à une réutilisation agricole.

Les couches d'alluvions pourront rester en place, mais devront cependant être stabilisées par des inclusions rigides, technique prévoyant la réalisation dans un maillage prédéfini en fonction de la qualité des sols de trous cylindriques de 80 cm de diamètre par vibration et leur remplissage par du ballaste constitué de gravier 8/22. En prenant quelques précautions, la majeure partie des schistes bitumineux peut être réutilisée comme matériel de remblai sur les alluvions stabilisées. Seules les terres d'un cordon de quelques 30.000 m³ le long de la gare de triage doivent être évacuées vers une décharge.

Pour éviter des dégâts de gonflement des schistes au droit du talus de l'autoroute suite à l'abaissement de la nappe phréatique provoqué par les terrassements en profondeur le long de l'autoroute, certaines mesures d'étanchement des sols sont à prendre.

3.2. Déviation de la Diddeléngerbaach

Le ruisseau de la Diddeléngerbaach est dévié entre l'extrémité nord du site et le grand bassin de décharge du STEP à la périphérie nord de la ville de Dudelange. Le nouveau tracé commence à l'ouvrage de décharge du STEP, longe sur la partie au sud de l'autoroute l'ancien lit désaffecté, traverse l'autoroute par un premier fonçage, continue sur l'emprise du site jusqu'à la hauteur de la zone d'activités Schéleck III, traverse la ligne ferroviaire vers Dudelange par un deuxième fonçage pour poursuivre son cours à l'ouest du site le long du grand bassin de rétention et pour rejoindre le lit actuel à l'extrémité nord du site. L'embranchement ferroviaire vers la zone d'activité Wolser est traversé par un autre ouvrage souterrain réalisé en tranchée couverte. Mis à part un petit bout avant le passage sous les voies ferrées et bien sûr des sections en fonçage, le nouveau ruisseau sera logé dans un lit naturel.

3.3. Déplacement des lignes électriques aériennes

Le site de la plate-forme multimodale est traversé par trois lignes électriques aériennes de la CREOS, à savoir deux lignes de haute tension de 65 kV et une de moyenne tension de 20 kV. Une des deux lignes de 65 kV se trouvant à l'extrémité nord peut rester en place alors que l'autre sera déviée et mise en souterrain sur la partie traversant le site. Le nouveau tracé longe du côté ouest la voie ferrée vers Dudelange, se rabat vers l'est pour passer sous cette voie ferrée et pour suivre la nouvelle route de liaison, en bas de talus, emprunte l'ouvrage existant de la Diddeléngerbaach et du chemin rural pour traverser la Collectrice du sud (A13) et rejoint le premier pylône existant au sud de l'autoroute. La conduite de 20 kV est également mise en souterrain sur un tracé à l'est de la voie ferrée vers Dudelange jusqu'à la nouvelle route de liaison qu'elle suit sur toute la longueur et qui enjambe la gare de triage par le nouveau viaduc. L'approvisionnement du site en énergie électrique se fait à partir de cette conduite.

3.4. Déplacement d'une conduite d'eau potable du Syndicat des Eaux du Sud (SES)

Une conduite maîtresse d'eau potable en acier d'un diamètre de 500 millimètres du SES, qui traverse le site du nord-est au sud-ouest est à supprimer et à remplacer par une conduite contournant le nouveau site. A partir du point d'aboutissement du passage sous la gare de triage à mi-hauteur du site, le nouveau tracé suit la route de secours longeant la gare de triage jusqu'à l'extrémité nord du site pour se rabattre vers le sud en suivant la voirie interne jusqu'à l'encoignure sud-ouest où elle rejoint la conduite existante.

3.5. Déplacement d'une conduite à gaz

Le site est traversé par deux conduites à gaz, une haute pression et une moyenne pression. La conduite à haute pression d'un diamètre de 250 millimètres est déplacée dans la voie de secours longeant la gare de triage jusqu'à l'extrémité nord du site où par un passage sous la Diddeléngerbaach déviée elle rejoint la conduite en place. La conduite à moyenne tension, renforcée à un diamètre de 150 millimètres, est déplacée dans le cadre de la déviation de la Diddeléngerbaach qu'elle suit le long de la ligne ferroviaire vers Dudelange.

3.6. Renouvellement de la conduite d'eaux usées du Syndicat responsable pour la gestion de la station d'épuration de Bettembourg et de la réalisation de toutes activités de recyclage et de gestion écologique (STEP)

Une conduite du STEP d'un diamètre de 1.100 millimètres traverse le site en fond du thalweg naturel en direction nord-sud. Au lieu de réaliser une protection de cette conduite qui sera alors enfouie sous les remblais il est plus opportun de poser une nouvelle conduite en un lieu où elle reste accessible pour les interventions d'entretien. L'actuelle conduite datant de l'époque d'avant la construction du grand bassin de décharge de Burange étant surdimensionnée, une réduction de la section à des diamètres de respectivement d'un diamètre de 700 millimètres et de 800 millimètres, appuyés par des nouveaux calculs hydrauliques, suffit aux besoins d'écoulement futurs.

Le nouveau tracé suit au sud de l'autoroute celui de la Diddeléngerbaach déviée, traverse l'autoroute par un fonçage et se place sous la voirie interne longeant la ligne ferroviaire vers Dudelange jusqu'à l'extrémité nord du site où elle rejoint la conduite existante. Le futur bâtiment administratif sera aussi raccordé à cette conduite par une canalisation à part.

3.7. Déviation d'autres conduites empiétant sur le site de la plate-forme

Au bord est du site la conduite acheminant des eaux pluviales de la gare de triage se déversant dans un bras secondaire de la rivière doit être déplacée. Ces eaux sont évacuées par un dalot posé dans la route de secours le long de la gare de triage.

Au bord ouest une conduite d'eaux pluviales d'un diamètre de 700 millimètres en amont du bassin de rétention des zones Schéleck doit être déplacée et une conduite d'eaux usées d'un diamètre de 300 millimètres doit être relogée.

Au nord du site une conduite d'eaux usées d'un diamètre de 500 millimètres doit être déplacée.

*

4. L'UTILISATION RATIONNELLE DES SOLS

La nouvelle plate-forme multimodale des CFL à Bettembourg/Dudelange se présente sous forme d'un triangle délimité par la gare de triage à l'est, par la ligne ferroviaire vers Dudelange à l'ouest et par l'autoroute A13, dite collectrice du sud, au sud. La plate-forme comprend deux voies d'autoroute ferroviaire et un terminal pour transports combinés.

Un des défis majeurs de ce projet est l'utilisation la plus rationnelle possible de ce terrain.

Les deux voies d'autoroute ferroviaire, chacune d'une longueur de 700 mètres, sont disposées le long de la gare de triage. Parallèlement à ces voies se trouve le terminal pour conteneurs comprenant 4 voies ferroviaires, une route pour camions à deux voies de circulation et 5 rangées de conteneurs, le tout sous la portée de manutention de deux grues portiques.

Le reste de la surface est utilisée pour les voies de circulation, les aires de stationnement des semi-remorques, les gates d'entrée et de contrôle ainsi que les bâtiments de bureaux et d'entretien mécanique.

La desserte du site est assurée par une nouvelle route de liaison aménagée entre l'échangeur autoroutier de Dudelange-Burange et le nouveau centre logistique à aménager sur le site de l'ancienne WSA. Pour limiter la consommation de terrain, cette route est directement accolée à la collectrice du sud (A13). L'accès au site se fait au point bas par un carrefour en T équipé de feux intelligents qui permet un dosage des flux d'entrée sans risque d'encombrement de la route de liaison. Un autre grand avantage de cette forme de carrefour est qu'elle est moins consommatrice en emprises qu'un carrefour giratoire. La voie d'entrée tracée parallèlement à la route de liaison passe par un double visigate destiné à faire un contrôle visuel des camions pour s'élargir sur six voies donnant accès aux gates d'entrée au site. Derrière ces gates la route passe par un giratoire qui permet entre autres l'accès direct aux parkings ou l'approche des gates de contrôle du gabarit et de pesage. De là les camions peuvent accéder aux autoroutes ferroviaires, au terminal pour transports combinés ou au parking.

Le site dispose de deux routes de sortie, l'une pour les semi-remorques venant de l'autoroute ferroviaire, l'autre pour les trafics combinés du terminal de conteneurs. En cas de problèmes les sorties sont interchangeables ou peuvent servir à reprendre les deux flux de sortie.

Sur les voies de sortie un dernier contrôle est fait pour vérifier la conformité des machines tractrices et de leur charge.

Le bâtiment administratif avec le parking du personnel se trouve en bordure directe de la nouvelle route de liaison à laquelle il est raccordé par un deuxième carrefour également réglementé par feux.

La surface restante entre la voirie d'accès et le terminal du trafic combiné est utilisée pour l'aménagement de places de stationnement pour semi-remorques, soit en attente pour le départ par l'autoroute ferroviaire, soit pour être récupérées par les entreprises de transport routier.

En cas de pénurie de places de stationnement il est possible d'aménager dans une phase d'exploitation ultérieure un bâtiment de stockage de conteneurs qui permet un empilement des conteneurs sur

6 niveaux liés à l'avantage de récupérer un conteneur sans déplacement d'autres conteneurs. La place ainsi gagnée en emprise au sol pourrait être utilisée pour agrandir le parking pour semi-remorques.

*

5. L'ACCES AU SITE

L'embranchement ferroviaire des nouveaux terminaux intermodaux rail/route se fera au niveau des voies 115/235 au niveau du poste directeur du triage. L'embranchement par voie unique se démultiplie par succession d'appareils de voie afin de desservir les quatre voies du terminal pour transport combiné et des deux terminaux de l'autoroute ferroviaire.

Les voies d'accès jusqu'aux voies de chargement seront équipées d'installations de traction électrique et de signalisation (avec ETCS) permettant des départs de train vers le sud directement à partir du terminal sans arrêt supplémentaire au triage.

La desserte routière de la nouvelle plate-forme multimodale des CFL à Bettembourg/Dudelange tout comme du nouveau centre logistique sur le site de l'ancienne WSA est conçue de manière à véhiculer l'ensemble des trafics lourds par le réseau autoroutier.

Du côté ouest l'accès est assuré par une nouvelle route de liaison qui prend son départ au giratoire de l'échangeur autoroutier de Dudelange-Burange complètement réaménagé. En approchant de la croix de Bettembourg un by-pass donne un accès direct à cette route sans devoir traverser le giratoire. Ensuite cette route enjambe la ligne ferroviaire vers Dudelange par un passage supérieur accolé à l'autoroute A13 pour redescendre au niveau du site qui sera raccordé par un carrefour en T réglementé par des feux tricolores. Un deuxième carrefour, également équipé de feux donne accès au bâtiment administratif. A partir de ce deuxième point de raccordement la route de liaison toujours accolée à l'autoroute A13 monte en hauteur pour passer au-dessus de la gare de triage par un nouveau viaduc et pour raccorder le nouveau centre logistique projeté sur le site de l'ancienne WSA. Via le chemin repris CR161 traversant la zone d'activités de Riedchen une deuxième jonction au réseau autoroutier se fait par l'échangeur de Dudelange-sud.

Cette nouvelle route de liaison est cofinancée par le Fonds des Routes pour la section partant de l'échangeur de Dudelange-Burange jusqu'au passage supérieur au-dessus de la voie ferrée vers Dudelange par le Fonds du Rail pour la partie entre cet ouvrage et le viaduc au-dessus de la gare de triage et par le Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur pour le viaduc au-dessus du triage et la partie restante jusqu'au raccordement du centre logistique de la WSA.

*

6. LES INFRASTRUCTURES DE LA PLATE-FORME

La plate-forme multimodale comprend deux terminaux d'autoroute ferroviaire destinés à transborder des semi-remorques entières sur les wagons ferroviaires, une plateforme de transport combiné transbordant des conteneurs entre camions et wagon ferroviaire ainsi que les aires de stationnement pour camions entiers et pour les tracteurs, les gates d'entrée et de contrôle, les locaux techniques et le bâtiment administratif.

6.1. L'autoroute ferroviaire

Le concept de transport combiné rail-route permet aux semi-remorques traditionnelles ou aux camions complets de se charger sur le wagon de façon autonome. Les dimensions des wagons utilisés sont compatibles avec le gabarit des principales lignes ferroviaires. Les solutions techniques utilisées sont simples et, surtout, sans contraintes pour les utilisateurs. En effet, ce matériel permet le transport de semi-remorques routières standard.

6.2. Le terminal pour transports combinés

Le terminal pour le transport combiné est dédié au transbordement des conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques préhensibles par pinces de la route sur le rail et vice versa avec possibilité d'entre-

posage intermédiaire. Les opérations de manutention se font principalement à l'aide de deux grues portiques sur rails. Dans l'espace sous les grues portiques, des voies de circulation routière seront aménagées, ce qui permet de transborder directement entre trains et camions. En plus de ces voies routières, des zones tampon de stockage sont créées.

6.3. Les gates d'entrée et de sortie

Le gate d'entrée est le passage obligé pour tous les camions voulant accéder au site. C'est à cet endroit que toutes les formalités administratives sont réalisées. Six voies de circulation sont prévues à cet effet afin de garantir un délai d'attente le plus court possible.

En vue du chargement sur les wagons de l'utoroute ferroviaire, les remorques passent par le gate „contrôle gabarit“. Cette étape a pour but de vérifier que les remorques entrent dans le gabarit prévu pour pouvoir circuler sur les voies ferrées.

Le gate „contrôle gabarit“ comprend 5 voies de circulation offrant chacune une bascule et une structure gabarit.

6.4. Le Poste de commande centralisé

Le poste de commande centralisé (PCC) sera situé à l'extrémité est des terminaux ferroviaires, entre les voies de transport combiné et la voie de l'utoroute ferroviaire. Il permettra de commander les installations des autoroutes ferroviaires. Le niveau inférieur servira de vestiaire à une partie du personnel travaillant sur le site et aux visiteurs de train.

6.5. Le bâtiment administratif

Le bâtiment administratif abritera les bureaux des services généraux du futur exploitant. Il comprendra également un parking sous-terrain ainsi qu'une cantine. Des surfaces de bureau supplémentaires sont prévues pour recevoir des entreprises de logistique, de dédouanement ou de services liés aux activités du terminal.

Le projet du bâtiment administratif fera l'objet d'un dossier APD séparé.

6.6. Le revêtement des sols

Les aires de stationnement et les routes de circulation interne sont équipées d'un revêtement bitumineux du type Splittmastix, qui grâce à sa granulométrie discontinue composée de gravier de haute qualité et aux bitumes aux additifs stabilisants se distingue par sa portance et sa longévité parfaitement adaptées aux aires fortement sollicitées.

Les voies d'accès aux gates caractérisées par la fréquence des mouvements de freinage et d'accélération des poids lourds sont revêtues d'un enrobé percolé constitué d'un enrobé ouvert à 25% de vides percolé par un coulis de ciment ultrafin. Ce type de revêtement se distingue par ses excellentes qualités mécaniques marquées d'une grande résistance au poinçonnement et par une parfaite résistance aux agressions chimiques et aux hydrocarbures.

Les aires entourant la zone de stockage des conteneurs avec produits dangereux, manutentionnés par des reachstackers sont équipées d'un enrobé percolé.

Les zones de stockage des conteneurs sont réalisées par des longrines en béton disposées à l'endroit des pieds des conteneurs. Les surfaces entre les longrines sont équipées de pavés en béton du type lourd.

*

7. LA PREPARATION DES TRAVAUX

L'accès au chantier sera organisé par deux voies séparées. Du côté est l'actuel chemin d'accès le long de la gare de triage sera élargi à deux voies de circulation entre son départ sur le CR161 (rue de Zoufftgen) et l'extrémité nord de la nouvelle plate-forme intermodale. Du côté ouest un pont provisoire sera érigé au-dessus de la ligne ferroviaire vers Dudelage pour accéder par la voirie interne de la zone

d'activités Schéleck III à la route nationale N31. Grâce aux deux échangeurs autoroutiers de Dudelange-sud et de Dudelange-Burange l'acheminement des matériaux de construction et l'évacuation des déblais excédentaires peuvent se faire par le réseau de la grande voirie à l'écart des agglomérations.

Sur le site proprement-dit des pistes de chantiers seront aménagées pour accéder aux différents lieux de travaux.

L'installation de chantier avec les bureaux de la direction des travaux sera aménagée à l'extérieur de l'emprise de la nouvelle plate-forme afin de pouvoir rester opérationnelle jusqu'à la fin des travaux. Actuellement deux sites sont à l'étude, l'un situé au sud de la zone d'activités Schéleck III, accessible par le pont provisoire, et l'autre au sud de l'autoroute A13 aux abords immédiats de la gare de triage, sur l'emprise d'un futur parking pour le personnel de la gare de triage, accessible par la voie élargie le long de la gare de triage.

*

8. REDUIRE LES NUISANCES POUR LES RIVERAINS

Une étude EIE (**E**tude des **I**ncidences sur l'**E**nvironnement) a été faite en application des dispositions de la loi du 29 mai 2009 (*loi portant 1. transposition en droit luxembourgeois en matière d'infrastructures de transport de la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 modifiant la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement 2. modification de la loi du 22 mai 2008 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement 3. modification de la loi du 19 janvier 2004 sur la protection de la nature et des ressources naturelles*). L'analyse des dossiers résultant des enquêtes publiques des deux Communes de Bettembourg et de Dudelange a mis à jour un certain nombre de craintes de nuisance qui ont été prises en compte lors de l'établissement du projet.

Les principales mesures visant une réduction des nuisances sont les suivantes:

8.1. Limiter les nuisances sonores

Les activités du nouveau site s'écartent de la Ville de Bettembourg et s'exercent sur une plate-forme abaissée au niveau des rails de la gare de triage qui du côté de la Ville de Dudelange se trouve derrière la digue supportant l'autoroute A13 qui fait fonction d'écran antibruit.

Grâce à deux grandes grues portiques l'activité des reachstackers, principale source de bruits, particulièrement en marche arrière, dans la manutention des conteneurs sera largement réduite.

Les bruits générés par les camions circulant sur l'autoroute, voirie d'accès préférentielle vers la nouvelle plate-forme multimodale, seront soumis aux règles générales valables sur l'ensemble du réseau autoroutier. Dès que des seuils prédéfinis seront dépassés (49 DB durant la nuit (22:00-6:00 heures) et 59 DB le jour (06:00-22:00 heures)) des écrans antibruit seront érigés.

8.2. Bien gérer l'augmentation du trafic routier

Le succès commercial de la plate-forme multimodale est susceptible d'engendrer un trafic plus important de poids lourds.

Il faut cependant souligner que l'ensemble de ce trafic approchera le site par le réseau autoroutier de sorte qu'une augmentation du trafic lourd sur la voirie attenante n'est pas à craindre.

Il est d'ailleurs envisagé de transformer le site actuel de la plate-forme multimodale en truckstop équipé d'une station de service, d'installations sanitaires, d'un catering et de facilités de repos avec motel, de sorte que des trafics parasites dans les environs ne sont pas à craindre.

L'Administration des Ponts et Chaussées est en train de dresser une étude de trafic globale considérant toutes les activités de la région susceptibles de générer du trafic afin de permettre le dimensionnement correct de toutes les infrastructures. Notons dans ce contexte que l'entrée au site de la plate-forme multimodale à partir de la nouvelle route de liaison se fait par un carrefour équipé de feux intelligents qui permet d'éviter tout reflux sur cette route en cas de problèmes au gate d'entrée et de se prémunir ainsi contre tout blocage de la circulation sur cette route. Les files de stockage à l'extérieur

du site sont calculées de manière à éviter tout embouteillage pouvant compromettre le bon fonctionnement de l'échangeur autoroutier.

8.3. Incidences sur la sécurité

Les activités sur le site sont organisées de manière à éviter une extension du périmètre de l'actuelle zone SEVESO de la gare de triage. Le stockage des conteneurs avec matières dangereuses se fait de façon à pouvoir récupérer en cas de fuites ou d'accidents ces matières dans des cuves spéciales et d'éviter toute pollution des eaux de surface. L'entre-distance entre les conteneurs est déterminée de manière à s'opposer à tout effet domino.

Le site sera accessible pour les pompiers par quatre accès différents:

- En provenance de l'échangeur autoroutier de Dudelange-Burange (A13/N31) par la nouvelle route d'accès.
- En provenance du chemin repris CR161 par la nouvelle route d'accès.
- Par la voie de secours longeant les voies de chemin de fer à partir du chemin repris CR161 Route de Zoufftgen.
- A partir de la route nationale N31 par l'actuel site = futur truckstop via le pont existant franchissant la voie ferrée vers Dudelange.

8.4. Incidences sur l'environnement

La variante préconisée pour la déviation de la Diddeléngerbaach permet un aménagement dans un lit naturel qui sur le site est proche de la situation actuelle et qui constitue sur la partie au sud de l'auto-route une nette amélioration par rapport au lit actuel entièrement bétonné.

Des pistes cyclables reliant les villes de Bettembourg et de Dudelange tant en direction nord-sud que dans la direction est-ouest sont réalisées dans le cadre des travaux entrepris par l'Administration des Ponts et Chaussées.

L'écoulement des eaux de surface recueillies sur la plate-forme minéralisée sera tamponné et régularisé par des volumes de rétention aménagés dans des canalisations souterraines. Aux endroits sensibles ces eaux de ruissellement traversent des déshuileurs avant de se déverser dans les canalisations.

*

9. CLASSEMENT DES FONDS

Les PAG des deux Communes de Bettembourg et de Dudelange sont à modifier pour permettre la réalisation de la plate-forme multimodale. Il est prévu de classer les fonds en zone industrielle à caractère national.

Parallèlement à cette procédure au niveau communal un nouveau classement des fonds se fait par le Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur.

*

10. LE VOLET FINANCIER

Le financement du projet de la nouvelle plate-forme multimodale fera l'objet de trois lois de financement successives:

La première loi comprend tous les travaux préparatoires y compris l'ensemble des terrassements, des soutènements et de la stabilisation et de protections des sous-sols ainsi que les infrastructures fixes de l'autoroute ferroviaire et du terminal pour transports combinés. Le montant de cette première loi de financement, faisant l'objet du présent exposé des motifs, s'élève à 182.000.000 euros.

La deuxième loi englobe les équipements techniques ainsi que le bâtiment administratif. Son montant est évalué au niveau d'avant-projet sommaire (APS) à 28.000.000 euros. Il est prévu de déposer cette loi fin 2013.

La troisième loi prévoit en cas d'insuffisance en places de stationnement pour semi-remorques la réalisation d'une construction de stockage de conteneurs sur six étages équipée d'une logistique permettant par ailleurs la récupération d'un conteneur sans déplacement d'autres conteneurs. Son montant est évalué au niveau d'avant-projet sommaire (APS) à 30.000.000 euros. Cette troisième loi sera probablement déposée quelques années après la mise en service du terminal. La date de dépôt sera fonction de l'évolution du trafic sur les futurs terminaux.

En annexe se trouve la fiche financière détaillée de la première loi de financement dont le montant s'élève à 182.000.000 euros hors TVA.

	<i>Corps de métier</i>	<i>Coûts estimés indice 725,05 octobre 2012</i>
A	Travaux préparatoires	80.115.320 €
B	Travaux d'aménagement du site	83.612.836 €
C	Coûts annexes: Taxes et assurances	85.000 €
D	Acquisition et location de fonds – Mesures compensatoires	2.150.000 €
E	Frais d'études et frais d'expertises	8.872.150 €
F	Divers, imprévu et pour arrondir	7.164.694 €
	Total Général	182.000.000 €

*

COMMENTAIRE DE L'ARTICLE UNIQUE

Conformément à la pratique antérieure de regrouper dans un relevé l'ensemble de tous les projets ferroviaires de grande envergure dont le coût de réalisation dépasse le seuil légal de 40 millions €, il est proposé de modifier le paragraphe 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée par l'ajout du projet relatif à l'aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase I: travaux préparatoires (nouveau projet n° 29).

En vue de pouvoir mettre en compte les hausses légales, il y a en outre lieu de faire correspondre le montant de l'enveloppe financière précitée à la valeur de l'indice semestriel des prix à la construction, soit la valeur de 725,05 de l'indice du 1er octobre 2012.

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

L'évaluation financière du projet n° 29 se situe au coût de 182.000.000 euros au niveau de l'indice des prix à la construction valable au 1er octobre 2012 (indice 725,05).

*

FICHE FINANCIERE

Le projet de loi sous examen prévoit l'autorisation par le législateur, conformément à l'article 99 de la Constitution, d'un nouveau projet d'investissement 29°, qui se présente comme suit:

29°	Aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/ Dudelange – Phase I: travaux préparatoires	182.000.000 €
-----	--	---------------

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

Le présent projet d'investissement a déjà figuré à l'ordre du jour du Conseil de Gouvernement en date du 30 novembre 2012. Dans le contexte de l'évaluation des incidences sur l'environnement, différentes variantes ont été examinées sur base de plusieurs critères: facilité d'exploitation du site, surface d'exploitation, possibilité d'extension ultérieure, traversée de voiries existantes, interaction avec des conduites externes, coût de déviation du ruisseau Diddeléngerbaach.

Après un bref échange de vues et sur base de la recommandation émise par la Commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire, la variante n° 5 a été retenue. Cette variante a servi de base au présent projet. Les mesures compensatoires y afférentes porteront notamment sur les volets de l'hydrologie, de la végétation détruite par le projet, ainsi que sur les émissions émanant des activités sur le site. La renaturation du ruisseau Diddeléngerbaach constituera l'élément principal des compensations écologiques.

Le coût de l'avant-projet détaillé, qui a été élaboré sur base de la variante n° 5 retenue, se chiffre à 182.000.000,00 € et se subdivise comme suit:

		<i>Montants hors TVA indiqués en €</i>
	<i>Corps de métier</i>	<i>Coûts estimés indice 725,05 octobre 2012</i>
A	Travaux préparatoires	80.115.320 €
B	Travaux d'aménagement du site	83.612.836 €
C	Coûts annexes: Taxes et assurances	85.000 €
D	Acquisition et location de fonds – Mesures compensatoires	2.150.000 €
E	Frais d'études et frais d'expertises	8.872.150 €
F	Divers, imprévu et pour arrondir	7.164.694 €
	Total Général	182.000.000 €

Les montants indiqués s'entendent hors taxes sur la valeur ajoutée (TVA) et correspondent à la valeur 725,05 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2012.

*

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

(12.3.2013)

La réalisation de la plate-forme multimodale sous rubrique se fait en plusieurs phases. Les deux premières phases doivent être achevées à la fin de l'exercice 2015 pour que le projet luxembourgeois soit le premier projet de ce genre dans la Grande Région.

Ce dossier ne comprend que la première phase du projet. Il comprend les travaux préparatoires et la réalisation de la première partie de la plate-forme multimodale proprement dite.

Même si le site retenu est très intéressant du point de vue connexion au réseau ferré, d'une part, et au réseau routier, d'autre part, les travaux préparatoires ont une envergure non négligeable. Ils comprennent, dans une première étape, le débroussaillage des haies longeant l'ancien tracé du ruisseau „Diddeléngerbaach“, le tracé actuel de ladite rivière et le talus de l'antenne de Bettembourg à Volmerange-les-Mines à l'endroit où ladite antenne ferroviaire passe au bord du site. Il s'y ajoute le talus longeant la gare de triage, les plantations implantées sur le talus de l'autoroute et une sapinière d'une surface de 53 ares. L'autorisation afférente a été établie par les services compétents le 22 janvier 2013.

La topographie du site n'est pas avantageuse pour la réalisation du projet. Entre les fossés de l'ancien et de l'actuel tracé du ruisseau „Diddeléngerbaach“, il existe une petite vallée qui doit être remplie afin d'avoir un fond plat au-dessus duquel le projet peut être réalisé. Du côté de l'autoroute, un volume important de terre doit être enlevé, étant donné que l'autoroute est située sur une petite colline qui est moins élevée entre le pont traversant la gare de triage et l'ouvrage par lequel elle traverse l'antenne ferroviaire de Bettembourg à Volmerange-les-Mines. En effet, un volume de 100.000 m³ de terre arable est à enlever. Un volume de 30.000 m³ de terre doit être transporté vers la décharge de Bettembourg. Un volume de 440.000 m³ de terre est à enlever, mais peut être réutilisé ultérieurement pour remplir la petite vallée entre les deux tracés du ruisseau „Diddeléngerbaach“. Comme la terre arable ne peut servir comme matériel de remplissage au vu de son manque de stabilité, un apport de 40.000 m³ doit être transporté vers le chantier pour finaliser la plate-forme de base sur lequel le projet sera réalisé.

Le ruisseau „Diddelengerbaach“ est dévié de façon à ce que celui-ci contourne le site. Ceci a comme conséquence que le tuyau de drainage menant de la gare de triage vers ledit ruisseau doit aussi être détourné. A ce tuyau de drainage est ajouté une canalisation d'un diamètre de 700 mm qui mène jusqu'au point d'intersection avec une autre conduite d'eau existante. Pour tenir compte de la masse supplémentaire d'eau provenant de cette canalisation, une canalisation d'un diamètre de 800 mm est nécessaire pour évacuer l'eau de ces deux canalisations vers une canalisation existante d'un diamètre de 1.100 mm.

Deux lignes électriques de la société CREOS S.A. doivent être déplacées. La ligne à moyenne tension 20 kV est posée sur une hauteur suffisamment élevée de sorte qu'elle n'a pas besoin d'être déplacée. Elle sera fixée sur un nouveau poteau à construire sur un îlot de verdure. Afin de pouvoir traverser la route, elle sera mise en souterrain et sera posée pour la suite dans le talus de la route. La ligne à haute tension 2 x 65 kV, par contre, doit être mise en souterrain sur toute la longueur du tracé sur le site. Aux extrémités de ce souterrain, des poteaux existants doivent être renforcés pour supporter la charge unilatérale des câbles. A part ces câbles électriques, des câbles de l'Entreprise des Postes et des Télécommunications doivent être déplacés.

Une canalisation d'un diamètre de 500 mm du Syndicat des Eaux du Sud (SES) doit être déplacée. Elle sera posée en souterrain, tout en suivant le cours d'eau du ruisseau „Diddelengerbaach“ dévié.

Deux conduites à gaz de la société SUDGAZ S.A. doivent enfin être déplacées. La conduite existante à haute pression se trouve dans l'emprise de la future autoroute ferroviaire et doit être déplacée dans la nouvelle voie interne élargie à deux voies. La conduite existante à basse pression se trouve dans l'emprise du lit naturel du ruisseau „Diddelengerbaach“ et doit être déplacée vers l'ouest. La société SUDGAZ S.A. profite de ces travaux pour porter le diamètre des conduites à basse pression de 80 à 150 mm.

Actuellement, le seul accès au site de la nouvelle plate-forme multimodale est le chemin rural qui débouche de la rue Albert Schweitzer et qui longe le ruisseau „Diddelengerbaach“ jusqu'au site, tout en passant – ensemble avec ledit ruisseau – sous l'autoroute A13 par un passage souterrain commun. Pour la desserte du chantier, deux nouveaux accès seront réalisés:

- Il est prévu d'élargir la route interne des CFL le long des voies ferrées. Cet élargissement sera de nature définitive. Actuellement, il s'agit d'un chemin rural qui est élargi à deux voies de roulement sur quelques endroits afin de laisser passer le trafic routier circulant en contre-sens.
- Il est prévu de construire un pont provisoire dans le prolongement de la voirie de la zone industrielle „Schéleck“. Ce pont assure aussi la liaison entre la zone de conteneurs aménagée lors de l'installation du chantier et les sites de travaux sur la plate-forme à construire. Cette façon de procéder permet de réaliser cette infrastructure de manière à pouvoir rester en place pendant la durée totale des travaux. D'autres scénarios prévoient à tour régulier le déplacement de ces conteneurs à un autre endroit sur le site au fur et à mesure de l'évolution des travaux.

Pour la phase d'exploitation du site, l'accès au site se fera par une nouvelle route liaison à réaliser au nord de l'autoroute A13 entre l'échangeur Dudelange/Burange qui sera aussi réaménagé afin d'y améliorer la sécurité, et le chemin repris 161 aux abords de l'entrée vers le nouveau Centre Logistique.

Pour l'entrée au site, un carrefour en T a été retenu. En effet, un giratoire aurait occupé trop d'espace sur un site dont la surface disponible est limitée. Un carrefour en T avec deux bandes de circulation permettant de tourner vers la gauche devrait être la solution la mieux adaptée au risque de bouchons causés par une installation éventuellement tombée en panne sur le site ce qui pourrait entraîner un bouchon de camions jusqu'à l'extérieur du site avec le risque de déranger le trafic routier de passage.

Le „gate“ d'entrée au site est équipé de six couloirs. Pour les clients réguliers, il est prévu d'aménager aussi parmi ces six couloirs des postes d'enregistrement automatiques.

Le „gate“ de contrôle du gabarit et du pesage des camions est aménagé à quatre pistes et dispose d'une installation pour accéder sur le toit des remorques pour faire des contrôles et/ou des interventions, comme la fermeture des couvercles ou l'exécution de petites réparations et matériel de traction.

Pour compléter le service, un parking est à disposition des clients, notamment pour le garage des semi-remorques.

Les installations ferroviaires comprennent:

- l'embranchement du site;

- le terminal pour conteneurs et
- les installations de l’autoroute ferroviaire.

L’embranchement du site se fait par une voie de liaison entre la gare de triage et le site. L’existence de cette gare de triage tout près de la plate-forme multimodale permet de garer des wagons en attente dans la gare de triage, ainsi que de réaliser la composition de trains.

Le terminal pour conteneurs dispose de quatre voies ferroviaires et d’une route de circulation à deux voies pour les poids lourds. A côté de cette route est située la zone de stockage des conteneurs. Les deux grues installées aux frais de l’exploitant de la plate-forme multimodale peuvent faire des manutentions entre les poids lourds et le rail, entre les poids lourds et l’aire de stockage et entre cette aire et le rail. Une aire de stockage séparée est prévue pour le stockage de conteneurs contenant des matières dangereuses.

Les installations de l’autoroute ferroviaire comprennent deux voies ferroviaires pour le chargement et le déchargement de semi-remorques routières.

Du point de vue bâtiments, il est prévu d’y aménager un atelier, un poste central de commande et un bâtiment administratif. Ce dernier bâtiment fait l’objet d’un deuxième projet de loi qui est censé être déposé à la Chambre des Députés dans une deuxième étape.

L’atelier comprend des bureaux, l’atelier proprement dit, un magasin et un local dans lequel des travaux d’inspection, d’entretien et de petites réparations peuvent être exécutés.

Le poste central de commande, intercalé entre les voies d’entrée, est un bâtiment à trois niveaux. Le niveau supérieur offre une bonne vue globale sur le fuseau des voies d’entrée au site et sur les installations de l’autoroute ferroviaire.

Le bâtiment administratif offre de la place pour 300 postes de travail, pour des vestiaires, une cantine, ainsi que des emplacements de stationnement pour 320 voitures, y compris les places de parking réservées aux visiteurs.

La troisième phase non comprise dans le projet de loi sous examen et dont la réalisation dépend notamment du succès de la plate-forme multimodale, comprend sur le site actuel de l’autoroute ferroviaire des installations sanitaires pour les conducteurs des camions et une station de service afin d’empêcher que les chauffeurs des camions entrent dans les localités voisines pour faire le plein de leur camion.

Lors de sa réunion du 19 février 2013, la Commission d’analyse des projets d’infrastructure ferroviaire a examiné le dossier sous objet. Elle peut émettre un avis favorable quant à la réalisation de ce projet, sous réserve que d’autres projets ferroviaires doivent être reportés dans le temps afin que l’enveloppe financière globale arrêtée par le Conseil de Gouvernement pour les années à venir ne soit pas dépassée.

Pour la Commission d’analyse des projets d’infrastructure ferroviaire,

La Présidente,
Félicie WEYCKER

**TEXTE COORDONNE
DE LA LOI DU 10 MAI 1995 RELATIVE A LA GESTION
DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE**

I. Les principes de gestion du réseau ferré

Art. 1er. Le réseau ferré luxembourgeois est conçu pour répondre aux besoins globaux de l'aménagement du territoire, du développement de l'économie et de la mobilité de la population.

Ses raccordements avec les chemins de fer des pays voisins contribueront à son insertion appropriée dans les réseaux de transport transeuropéens et à une desserte ferroviaire adéquate de la région transfrontalière.

Art. 2. (*Loi du 24 juillet 2006*) Par réseau ferré il faut entendre l'infrastructure ferroviaire telle qu'elle est définie par la directive modifiée du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires (91/440/CEE).

L'infrastructure ferroviaire se compose des éléments suivants, pour autant qu'ils font partie des voies principales et des voies de service, à l'exception de celles situées à l'intérieur des ateliers de réparation du matériel et des dépôts ou garages d'engins de traction, ainsi que des embranchements particuliers:

- Terrains;
- Corps et plate-forme de la voie, notamment remblais, tranchées, drains, rigoles, fossés maçonnés, aqueducs, murs de revêtement, plantations de protection des talus, etc.;
- quais à voyageurs et à marchandises;
- accotements et pistes;
- murs de clôture, haies vives, palissades;
- bandes protectrices contre le feu;
- dispositifs pour le réchauffage des appareils de voie;
- écrans pare-neige;
- Ouvrages d'art:
 - ponts, ponceaux et autres passages supérieurs, tunnels, tranchées couvertes et autres passages inférieurs;
 - murs de soutènement et ouvrages de protection contre les avalanches, les chutes de pierres, etc.;
- Passages à niveau, y compris les installations destinées à assurer la sécurité de la circulation routière;
- Superstructure, notamment:
 - rails, rails à gorge et contre-rails;
 - traverses et longrines, petit matériel d'assemblage, ballast, y compris gravillon et sable;
 - appareils de voie;
 - plaques tournantes et chariots transbordeurs (à l'exception de ceux exclusivement réservés aux engins de traction);
- Chaussées des cours à voyageurs et à marchandises, y compris les accès par route;
- Installations de sécurité, de signalisation et de télécommunication de pleine voie, de gare et de triage, y compris installations de production, de transformation et de distribution de courant électrique pour le service de la signalisation et des télécommunications;
- bâtiments affectés auxdites installations;
- freins de voie;
- Installations d'éclairage destinées à assurer la circulation des véhicules et la sécurité de cette circulation;
- Installations de transformation et de transport de courant électrique pour la traction des trains; sous-stations, lignes d'alimentation entre les sous-stations et les fils de contact, caténaires et supports; troisième rail avec supports;

– Bâtiment affectés au service des infrastructures.

Les éléments composant l'infrastructure ferroviaire pourront être complétés ou modifiés par règlement grand-ducal.

Art. 3. A partir de l'entrée en vigueur de la présente loi l'Etat a la pleine propriété du réseau ferré.
(*Loi du 28 mars 1997*)

L'Etat et les CFL procéderont jusqu'au 1er juillet 1997 aux écritures cadastrales afférentes qui seront reprises dans un règlement grand-ducal énumérant les propriétés domaniales concernées.¹

Art. 4. L'Etat pourvoit à la remise en état, à la modernisation et à l'entretien du réseau ferré ainsi qu'aux raccordements ferroviaires internationaux.

Il décide de la construction de lignes nouvelles ainsi que de l'extension et de la suppression de lignes existantes.

Il a la charge de la police du réseau ferré. Cette mission comporte notamment l'obligation d'assurer les conditions de sécurité de l'exploitation ferroviaire, de sûreté des personnes et des biens et de conservation et de viabilité du réseau ferré.

Les prescriptions y relatives seront fixées par règlement grand-ducal.

Art. 5. La remise en état, la modernisation et l'extension du réseau ferré, la suppression de lignes ainsi que l'adaptation et le développement des raccordements ferroviaires internationaux sont réalisés sous l'autorité du membre du Gouvernement ayant dans ses attributions les chemins de fer, ci-après désigné par le terme „le ministre“, avec le concours tant des services administratifs et techniques de l'Etat que du gestionnaire de l'infrastructure.

Le ministre peut s'assurer, avec l'accord du Conseil de Gouvernement, tous autres concours nécessaires à la réalisation du programme d'investissement ferroviaire et des raccordements ferroviaires transfrontaliers. Il peut notamment engager, par contrat à durée déterminée, du personnel expert en la matière dont un expert administrateur chargé de la coordination. Les frais y relatifs sont supportés à parts égales par les deux Fonds institués en vertu des articles 10 et 13.

Art. 6. La gestion du réseau ferré est confiée à la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois, en abrégé CFL, ci-après dénommée le gestionnaire de l'infrastructure.

Les modalités de mise en oeuvre de cette mission sont réglées par voie de contrat entre l'Etat et les CFL à approuver par règlement grand-ducal.

Art. 7. Toute construction de ligne nouvelle et toute modification du tracé d'une ligne existante requérant le déplacement de l'assiette sont subordonnées à l'élaboration préalable d'une étude de l'impact sur l'environnement naturel et l'environnement humain.

Art. 8. (*abrogé par la loi du 24 juillet 2006*)

II. L'Institution d'un Fonds du Rail

Art. 9. Les projets de remise en état, de modernisation et d'extension du réseau ferré ou de suppression de lignes sont repris dans un programme d'investissement quinquennal établi par le ministre avec le concours du gestionnaire de l'infrastructure et soumis préalablement à son exécution à l'approbation du Gouvernement en Conseil.

Sur proposition du ministre une mise à jour du programme sera faite tous les ans par le Gouvernement.

¹ La loi du 28 mars 1997 remplace le texte suivant: „L'Etat et les CFL procéderont dans les 12 mois suivant l'entrée en vigueur de la présente loi aux écritures cadastrales afférentes qui seront reprises dans un règlement grand-ducal énumérant les propriétés domaniales concernées.“

(Loi du 24 juillet 2000)²

Art. 10. Il est institué un fonds spécial, dénommé „Fonds du Rail“.

1. Sont imputés sur le Fonds du Rail:

- les dépenses occasionnées par la réalisation du programme d’investissement;
- les dépenses relatives aux acquisitions immobilières requises dans l’intérêt de la réalisation du programme d’investissement;
- les dépenses relatives à la gestion courante de l’infrastructure comprenant notamment les frais d’entretien du réseau ferré luxembourgeois ainsi que les dépenses relatives à la régulation du trafic ferroviaire sur ledit réseau (*loi du 24 juillet 2006*);
- les frais d’experts et d’études relatifs à la réalisation du programme d’investissement ainsi que les frais d’études et de surveillance de la gestion de l’infrastructure ferroviaire;
- les dépenses relatives aux acquisitions d’infrastructures et d’installations ferroviaires existantes qui ne font pas partie du réseau ferré national (*loi du 18 décembre 2006*);
- les frais de fonctionnement du régulateur du marché ferroviaire (*loi du 3 août 2010*).

Le Ministre ordonnance les dépenses à charge de ce Fonds.

2. Le Gouvernement est autorisé à réaliser les projets d’infrastructure ferroviaire énoncés au programme des investissements repris au paragraphe 3. et concernant la remise en état, la modernisation et l’extension du réseau ferré ainsi que la suppression de lignes.

Les projets en question comprennent les études préparatoires et définitives, l’acquisition des terrains et des immeubles bâtis, la construction, le parachèvement et l’équipement des voies, installations de voies et ouvrages d’art, les raccordements à l’infrastructure existante ainsi que le rétablissement des communications interrompues.

3. Le Gouvernement est autorisé à imputer à charge des crédits de ce fonds spécial les dépenses concernant la réalisation des projets énumérés ci-après et qui dépassent le montant prévu par la législation portant exécution de l’article 99, troisième et quatrième phrases de la Constitution.

Les dépenses d’investissement concernant ces projets ne peuvent pas dépasser les montants ci-après indiqués, sans préjudice des hausses légales de prix pouvant intervenir jusqu’à l’achèvement des travaux:

1a°	Ligne de Zoufftgen à Luxembourg (renouvellement complet des voies existantes entre Bettembourg/frontière et Luxembourg)	12.518.623 €
1b°	(<i>Loi du 3 juin 2003</i>) Ligne Zoufftgen-Luxembourg (aménagement d’une 3e voie dans le triangle de Fentange, augmentation de la capacité de ligne par l’optimisation des blocks de section, intégration du poste de Berchem dans le Poste Directeur de Luxembourg)	27.500.000 € ³
2°	Mise à double voie intégrale de la ligne de Pétange à Luxembourg et renouvellement et modernisation des installations fixes de ces lignes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et de Rodange	319.920.000 € ⁴
3°	(<i>Loi du 24 juillet 2000</i>) Renouvellement complet de voie et des infrastructures de la ligne de Luxembourg à Gouvy, dite „Ligne du Nord“, en particulier de la section de voie Walferdange-Lorentzweiler et augmentation de la capacité de ligne	14.497.656 €

2 La loi du 24 juillet 2000 remplace le texte de la loi du 10 mai 1995: „Il est institué un fonds spécial, dénommé „Fonds du Rail“. Les dépenses occasionnées par la réalisation du programme d’investissement, y compris les acquisitions immobilières requises à cet effet, sont imputées sur le Fonds du Rail. Le Ministre ordonnance les dépenses à charge de ce Fonds.“

3 Loi du 20 juillet 2000: 546.000.000 LUF/13.534.986,45 €

4 Loi du 24 juillet 2000: Mise à double voie partielle des lignes 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: 1.992.547.000 LUF/49.393.949,91 €

4°	<i>(Loi du 3 juin 2003)</i> Renouvellement de voie, d'appareils de voie et du poste directeur en gare de Wasserbillig	23.867.189 € ⁵
5°	Renouvellement et modernisation des installations fixes des lignes de Noertzange à Rumelange et de Tétange à Langengrund, en particulier dans les secteurs des gares	9.441.223 € ⁶
6°	Gare Esch-sur-Alzette (modernisation et renouvellement des installations fixes, situation définitive)	25.161.193 € ⁷
7°	Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg	102.570.000 € ⁸
8°	Remise en état du viaduc „Pulvermuehle“ en gare de Luxembourg	15.917.755 € ⁹
9°	<i>(Loi du 6 mai 2010)</i> Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois	37.269.864,25 €
10°	Aménagement de nouveaux quais pour voyageurs	9.915.741 €
11°	Alimentation du réseau ferré luxembourgeois en énergie électrique de traction dans l'optique du trafic au début du 21e siècle	35.101.996 €
12°	Renouvellement et suppression de passages à niveau sur l'ensemble du réseau	12.345.098 €
13°	<i>(Loi du 3 juin 2003)</i> Modernisation et renouvellement de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen	/ ¹⁰
14°	<i>(Loi du 24 juillet 2000)</i> Renouvellement de voie et d'appareils de voie, aménagement de nouvelles voies et de nouveaux appareils de voie tertiaires et aménagement de supports spéciaux antigraissage dans les aiguilles des appareils de voie	8.676.273 €
15°	<i>(Loi du 3 juin 2003)</i> Modernisation et sécurisation de l'infrastructure ferroviaire de l'antenne de Kautenbach à Wiltz	31.463.086 €
16°	<i>(Loi du 19 juin 2012)</i> Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermühle) et Sandweiler	215.000.000 €
17°	Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Modernisation des installations de signalisation et de télécommunication des postes de Wecker, Roodt, Oetrange et Sandweiler-Contern	25.606.000 €
18°	<i>(Loi du 19 juin 2012)</i> Réseau ferré luxembourgeois. Aménagement d'un réseau numérique intégrée ERTMS/GSM-R (partie infrastructure)	51.100.000 €
19°	Ligne du Nord. Renouvellement d'installations de voie sur plusieurs tronçons de ligne	40.016.000 €

5 Loi du 24 juillet 2000: 828.500.000 LUF/20.537.978,53 €

6 Loi du 24 juillet 2000: 322.684.000 LUF/7.999.127,42 €

7 Loi du 24 juillet 2000: 894.000.000 LUF/22.161.681,11 €

8 Loi du 24 juillet 2000: 1.000.000.000 LUF/24.789.352,48 €

9 Loi du 24 juillet 2000: Mise à trois voies du viaduc de „Pulvermuehle“ en gare de Luxembourg: 1.000.000.000 LUF/24.789.352,48 €

10 Loi du 24 juillet 2000: 900.000.000 LUF/22.310.417,23 €

20°	Tronçon de ligne Berchem/Nord-Oetrange et courbe de raccordement d'Alzingen. Renouvellement complet d'installations de voie	12.752.000 €
21°	(Loi du 18 décembre 2003) Raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel, d'une part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg-Gouvy, dite Ligne du Nord, et, d'autre part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg-Wasserbillig	389.680.000 €
22°	(Loi du 18 avril 2004) Construction d'une antenne ferroviaire Belval-Usines-Belvaux-Mairie	95.450.000 €
23°	Construction d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie Nord de la Gare de Luxembourg, raccordement d'une des deux voies par un tunnel nouveau à voie unique et réaménagement général de la tête Nord de la Gare de Luxembourg	180.700.000 €
24°	(Loi du 5 juin 2009) Gare de Luxembourg. Reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 0,858 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen (Rue d'Alsace)	19.250.000 €
25°	(Loi du 17 décembre 2010) Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase I	42.878.500 €
26°	(Loi du 19 juin 2012) Ligne du Nord. Renouvellement complet de différents tronçons de voie avec amélioration de la plate-forme en vue de la mise en oeuvre de traverses en béton	96.200.000 €
27°	(Loi du 19 juin 2012) Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase I: Renouvellement des Postes Directeurs sur la situation actuelle	42.000.000 €
28°	(Loi du 19 juin 2012) Gare de Differdange. Modernisation et renouvellement des installations fixes	51.000.000 €
29°	(avant-projet de loi) Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/ Dudelange – Phase 1: travaux préparatoires	182.000.000 €

„Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 16°, 17°, 18°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1er octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1er avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1er octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 23°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Celui repris sous 28° correspond à la valeur 685,44 de cet indice au 1er octobre 2010. Celui sous 29° correspond à la valeur 725,05 de cet indice au 1er octobre 2012. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.“

(Loi du 24 juillet 2006)

4. Par dérogation à l'article 12 b) de la loi du 30 juin 2003 sur les marchés publics, la durée des contrats et marchés relatifs aux travaux, fournitures et services à exécuter en vertu de la présente loi peut excéder dix exercices, y non compris celui au cours duquel ils ont été conclus.

(Loi du 24 juillet 2000)

Art. 11. Le Fonds du Rail est alimenté:

- par des dotations budgétaires;
- par des emprunts; (*loi du 19 décembre 2003*)
- par le produit de la vente d'immeubles appartenant au domaine foncier et bâti du réseau ferré et rendus disponibles après la réalisation du programme d'investissement;
- par le produit des redevances d'utilisation prévues à l'article 8;
- par les revenus provenant notamment de la location d'immeubles faisant partie du domaine foncier et bâti du réseau ferré;
- par les subventions de l'Union Européenne allouées à des projets inscrits au programme d'investissement.

Les sommes dont question aux tirets deux à six sont portées directement en recette au Fonds.¹¹

III. Les raccordements ferroviaires internationaux

Art. 12. La participation à la réalisation de projets ferroviaires situés en-dehors du territoire national, lorsque ces projets contribuent au maintien et au développement des raccordements ferroviaires du Grand-Duché de Luxembourg avec ses pays voisins et à l'insertion du réseau ferré luxembourgeois dans les réseaux de transport transeuropéens doit être autorisée par une loi spéciale.

Art. 13. Les dépenses engendrées par ces participations sont à charge d'un fonds spécial, dénommé Fonds des Raccordements Ferroviaires Internationaux.

Le ministre ordonnance les dépenses à charge à ce Fonds.

Art. 14. Le Fonds des Raccordements Ferroviaires Internationaux est alimenté:

- par des dotations budgétaires;
- par les subventions de l'Union Européenne allouées au Grand-Duché de Luxembourg en vue de promouvoir la réalisation des raccordements visés à l'article 12;
- par les rémunérations des participations de l'Etat dans des entités étrangères ou internationales qui sont, le cas échéant, chargées de la réalisation des projets prévus à l'article 12;
- par des emprunts (*loi du 23 décembre 2005*).

Les sommes dont question aux deuxième, troisième et quatrième tirets sont portées directement en recette au Fonds.

IV. Les missions du gestionnaire de l'infrastructure

Art. 15. La gestion du réseau ferré comporte la charge de la conception, de la planification technique et financière, de l'adjudication et de la réalisation des travaux de renouvellement, de la maintenance de la totalité des voies et installations fixes du réseau ferré, dans la mesure où celles-ci sont nécessaires pour assurer la circulation des trains et la sécurité de cette circulation. Cette gestion inclut par ailleurs l'administration centrale et locale de la circulation des trains qui comprend notamment la planification, le suivi, l'expédition et la réception, le dispatching et les systèmes de communication et d'information.

(*Loi du 24 juillet 2006*)

Les mêmes modalités valent dans le cadre de projets d'extension du réseau ou de suppression des lignes dont la réalisation technique est confiée au gestionnaire. Celui-ci est notamment tenu de présenter au ministre un plan de renforcement des capacités, s'il est informé de problèmes de saturation sur un axe déterminé par l'organisme de répartition prévu par la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

¹¹ La loi du 24 juillet 2000 a remplacé le texte de la loi du 10 mai 1995: „Le Fonds du Rail est alimenté:

- par des dotations budgétaires;
- par le produit de la vente d'immeubles au domaine foncier et bâti du réseau ferré et rendus disponibles après la réalisation du programme d'investissement;
- par les subventions de l'Union Européenne allouées à des projets inscrits au programme d'investissement.

Les sommes dont question aux deuxième et troisième tirets sont portées directement en recette au Fonds.“

Pour l'exécution des travaux lui incombant, le gestionnaire de l'infrastructure est investi de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Etat en matière de travaux publics. Toutefois, il demeure soumis à toutes les obligations qui dérivent, pour l'Etat, de ces lois et règlements.

(Loi du 24 juillet 2000)

Art. 16. Les opérations immobilières qui sont réalisées dans l'intérêt de la mise en oeuvre du programme dont question aux paragraphes 2. et 3. de l'article 10 sont reconnues d'utilité publique.

Le plan des parcelles à exproprier et la liste des propriétaires concernés sont approuvés par règlement grand-ducal, le Conseil d'Etat entendu en son avis. Pour le surplus les dispositions de la loi du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique sont d'application; lorsque la réalisation d'un projet reconnu d'utilité publique relève du programme des investissements prévu à l'article 10, les mesures préparatoires relatives à l'expropriation sont diligentées par le ministre qui assume les attributions dont question aux articles 11, 12, 13, 15, 19 et 22 de la loi du 15 mai 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.¹²

Art. 17. Le gestionnaire de l'infrastructure a l'obligation d'entretenir constamment le réseau ferré et toutes ses dépendances dans un état tel que les besoins du trafic et la circulation des trains sont assurés dans des conditions de sécurité et de commodité appropriées.

Toutefois, cette obligation est limitée en cas de réduction du trafic, aux exigences du service réduit maintenu et en cas de suspension ou de suppression du trafic ferroviaire sur une ligne ou une section de ligne en ce qui concerne le gros-oeuvre de l'infrastructure, aux mesures nécessaires pour assurer la sécurité publique et le respect des droits des tiers. Dans cette hypothèse le gestionnaire peut être autorisé par le ministre à supprimer les installations ferroviaires rendues inutiles par les transformations ainsi apportées à l'exploitation.

Art. 18. Dans les limites de la mission lui dévolue en vertu de l'article 6 le gestionnaire de l'infrastructure est responsable tant envers l'Etat qu'envers les particuliers, et notamment envers les entreprises ferroviaires qui empruntent le réseau ferré luxembourgeois, du dommage causé soit par son propre fait, sa faute, sa négligence ou son imprudence, soit par le fait des personnes dont il doit répondre ou des choses qu'il a sous sa garde.

Les dispositions qui précèdent ne préjudicient pas à l'application des dispositions internationales sur la responsabilité en matière de gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Art. 19. Le gestionnaire réalise et entretient les embranchements particuliers conformément aux modalités fixées dans le contrat de gestion à conclure selon l'article 6.

Les conditions de la réalisation, de l'entretien et de l'usage de ces embranchements particuliers sont convenues entre le gestionnaire et l'embranché.

(Loi du 24 juillet 2000)

Art. 20. Le gestionnaire de l'infrastructure effectue les paiements correspondant aux engagements financiers et recouvre les recettes relevant des missions lui confiées dans le cadre de la présente loi.

¹² La loi du 28 mars 1997 a remplacé le texte de la loi du 10 mai 1995: „Sous condition de respecter les maxima de la loi du 31 août 1989 portant exécution de l'article 99, troisième et quatrième phrases de la Constitution, le gestionnaire peut, dans le cadre des délégations prévues par l'article 6, procéder au nom et pour compte de l'Etat aux acquisitions, aliénations et échanges d'immeubles nécessaires à la gestion du réseau ferré. Les actes relatifs à ces opérations immobilières sont sujets à approbation par le ministre. Ces opérations font l'objet d'actes relatifs à recevoir par l'administration de l'Enregistrement et des Domaines.

Les opérations immobilières qui sont réalisées par le gestionnaire, et qui concernent le réseau ferré proprement dit, sont reconnues d'utilités publique.

Les parties sont dispensées de recourir à la vente publique dans les cas visés par la loi du 12 juin 1816 qui détermine les formalités à observer à l'égard de la vente d'immeubles appartenant à des mineurs, à des successions acceptées sous bénéfice d'inventaire, etc., loi qui reste applicable pour le surplus.“

La loi du 24 juillet 2000 remplace celle du 28 mars 1997: „Les opérations immobilières qui concernent le réseau ferré proprement dit, sont reconnues d'utilité publique.“

Conformément aux modalités fixées par le contrat de gestion prévu à l'article 6 l'Etat rémunère les prestations effectuées par le gestionnaire à charge des crédits du Fonds du Rail et le gestionnaire verse au profit du Fonds du Rail les recettes dont le recouvrement lui a été confié.

Les comptes des CFL relatifs à la gestion du réseau ferroviaire sont tenus d'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale et de façon à permettre la tenue et la publication de comptes de profit et pertes séparés et de bilans financiers annuels séparés décrivant les actifs et les passifs, d'une part, pour les activités relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et, d'autre part, pour les autres activités dont notamment celle relative à la fourniture de services de transports. Les aides publiques versées à l'une de ces catégories d'activités ne peuvent pas être transférées à l'autre; cette interdiction doit être reflétée par les comptes y relatifs.¹³

Le gestionnaire veillera par ailleurs, en ce qui concerne la gestion du réseau ferré, à séparer les produits et les charges se rapportant aux investissements, à l'entretien et à la régulation du trafic.¹⁴

Art. 21. Sont abrogés l'article 49 et l'article 50, à l'exception de son dernier alinéa, de la loi du 23 décembre 1994 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1995.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

13 La loi du 28 mars 1997 a remplacé le texte de la loi du 10 mai 1995: „Les comptes des CFL relatifs à la gestion du réseau ferré sont tenus d'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale et de façon à ce que ces comptes soient nettement séparés de ceux relatifs à d'autres activités du gestionnaire, et qu'il n'y ait de transfert d'aides possible entre ces deux catégories de comptes.“

14 La loi du 24 juillet 2000 remplace l'article 20 de la loi du 10 mai 1995 qui était: „Le gestionnaire de l'infrastructure effectue les paiements correspondant aux engagements financiers pris dans le cadre des missions lui confiées. Ses prestations lui sont rémunérées par l'Etat, déduction faite des recettes qui proviennent des redevances d'utilisation perçues sur les entreprises ferroviaires qui empruntent le réseau ferré, et des rétributions résultant, le cas échéant, d'autres actes effectués en exécution des missions prévues dans le contrat de gestion de l'article 6. Le règlement de cette rémunération a lieu d'après les modalités de ce contrat de gestion.“

Les comptes des CFL relatifs à la gestion ferroviaire sont tenus d'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale et de façon à ce que ces comptes soient nettement séparés de ceux relatifs à d'autres activités du gestionnaire, et qu'il n'y ait pas de transfert d'aides possible entre ces deux catégories de comptes.“

