



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 26 juin 2013

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 12 juin 2013
2. 6547 Projet de loi dérogeant temporairement à la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre
- Rapporteur: Monsieur Marcel Oberweis
- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat
3. 6569 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)
- Rapporteur: Monsieur Ali Kaes
- Présentation du projet de loi
- Examen de l'avis du Conseil d'Etat
4. Divers

*

Présents : M. Eugène Berger, M. Lucien Clement, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. Ali Kaes, Mme Josée Lorsché, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis

M. Claude Franck, M. Jeannot Poeker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. Tom Braun, M. Henri Werdel, M. Marc Widong, de la Société nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois

M. François Benoy, de CFL-Multimodal

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Fernand Boden, Mme Anne Brasseur

*

Présidence : M. Camille Gira, Vice-président de la Commission

*

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 12 juin 2013

Le projet de procès-verbal sous rubrique est approuvé.

2. 6547 Projet de loi dérogeant temporairement à la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre

Les membres de la commission parlementaire examinent l'avis complémentaire du Conseil d'Etat, avis datant du 18 juin dernier et émis à la suite de la série d'amendements parlementaires du 4 juin 2013.

Le Conseil d'Etat marque son accord à l'égard des amendements 1^{er} et 3.

En ce qui concerne l'amendement 2, le Conseil d'Etat note que la dernière phrase du paragraphe 2 de l'article 2 reprend une disposition du règlement européen destinée aux Etats membres. Il considère que soit l'autorité compétente du Luxembourg a déjà mis aux enchères le nombre de quotas du secteur de l'aviation pour 2013, alors cette phrase est superfétatoire et à omettre, soit tel n'a pas été fait avant le 1^{er} mai 2013, alors il suffit de mentionner que le nombre de quotas du secteur de l'aviation, à mettre aux enchères en 2013, soit adapté en fonction de la dérogation visée par le projet de loi sous revue. Dans cette dernière hypothèse, la Haute Corporation suggère de libeller le paragraphe 2 de l'article 2 comme suit :

« 2. Eu égard à l'annulation visée au paragraphe 1^{er}, un nombre réduit de quotas du secteur de l'aviation au titre de l'année 2012 est mis aux enchères. Cette réduction est proportionnelle au nombre réduit du total des quotas du secteur de l'aviation en circulation dans l'Union européenne. Le nombre de quotas du secteur de l'aviation à mettre aux enchères en 2013 est adapté en conséquence. »

Les membres de la Commission décident de retenir le libellé suggéré par le Conseil d'Etat à l'endroit du paragraphe 2 de l'article 2.

Pour ce qui est de l'amendement 4, il prévoit de donner aux dispositions de la future loi un effet rétroactif au 24 avril 2013 et ceci pour des raisons de cohérence avec le droit européen. Etant donné que les dispositions introduites par le projet de loi ne créent pas d'obligations nouvelles, qu'elles ne lèsent pas des droits individuels, mais qu'au contraire, elles instaurent pendant une certaine durée un régime plus favorable pour les exploitants d'aéronefs, le Conseil d'Etat peut y marquer son accord, tout en proposant la rédaction suivante pour la deuxième phrase de l'article 4

« Ces dispositions produisent leurs effets à partir du 24 avril 2013. »

Les membres de la Commission décident de suivre la suggestion du Conseil d'Etat

*

Monsieur le Rapporteur est chargé de rédiger son projet de rapport, en vue de son adoption le 3 juillet prochain.

3. 6569 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)

Monsieur le Rapporteur, ainsi que les responsables du Ministère et des CFL présentent le projet de loi sous rubrique. Pour les détails de cette présentation, il est renvoyé au document parlementaire afférent, ainsi qu'aux deux documents repris en annexe 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 précitée 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 institué en vertu des articles 9 et 10 de la loi. 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 projet de loi sous rubrique vise à faire autoriser par le législateur, conformément à l'article 99 de la Constitution, la création d'un centre de logistique et le développement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange. Le projet 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 loi de financement s'élève à 182.000.000 euros.

Le premier des deux documents repris en annexe a pour objet de situer le projet de construction dans son contexte global, à savoir celui de la politique de mobilité durable du Gouvernement et celui de la mise en place des corridors ferroviaires internationaux. Il montre en outre l'importance cruciale que revêt le projet pour l'économie du pays. Le second document présente quant à lui en détail l'aménagement de la plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange.

De l'échange de vues corrélatif à la présentation de ces documents, il peut être retenu les points saillants suivants :

- dans la mesure du possible, les trains de fret circulent en dehors des heures de pointe ;
- le taux de remplissage moyen de certains trains de fret, comme notamment celui reliant Trieste, est actuellement supérieur à 90% ;
- s'il est évident que le système d'autoroute ferroviaire est moins flexible que le transport routier classique, il faut cependant garder à l'esprit les importants problèmes de congestion sur les routes. L'autoroute ferroviaire dispose en l'occurrence d'un avantage compétitif non négligeable et apparaît comme une réponse à ces problèmes. Un autre point qui pourrait, de l'avis des responsables de CFL-Multimodal, jouer en faveur d'une utilisation accrue des trajets ferroviaires est la mise en place d'un système de péage autoroutier à l'échelle de l'Union européenne ;

- la clientèle de CFL-Multimodal est une clientèle très diversifiée, l'objectif principal de la société étant bien entendu de servir au mieux les intérêts de l'industrie luxembourgeoise ;
- des accords avec des opérateurs tiers permettent à CFL-Multimodal de desservir, de manière indirecte, des endroits très éloignés. Est notamment donné l'exemple de la plate-forme de Lübeck qui permet de rejoindre la Russie ou la Finlande ;
- le projet de construction de la nouvelle plate-forme multimodale fera l'objet de trois lois de financement successives. La première loi fait l'objet du présent projet de loi et comprend tous les travaux préparatoires ainsi que les infrastructures fixes de l'autoroute ferroviaire et du terminal pour transports combinés. La deuxième loi englobera les équipements techniques ainsi que le bâtiment administratif. Son montant est évalué au niveau d'avant-projet sommaire à quelque 28.000.000 euros. La troisième loi prévoit, en cas d'insuffisance en places de stationnement pour conteneurs, la réalisation d'une construction de stockage de conteneurs sur six étages. Son montant est évalué au niveau d'avant-projet sommaire 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. A la question de savoir pour quelles raisons un seul projet global n'a pas été déposé, il est répondu que toutes les analyses nécessaires pour les deuxième et troisième phases de construction ne sont pas encore finalisées. Si l'on attendait la finalisation de ces études, un temps précieux serait perdu avant le début des travaux de la première phase. Or, il est très important de pouvoir être opérationnel en 2015, afin d'éviter de perdre des parts de marché ;
- 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 plateforme multimodale sera construite. Il est misé sur l'attractivité de ce futur site, qui comprendra des installations sanitaires, des possibilités de restauration, des facilités de repos avec motel, ainsi qu'une station de carburant « multiscartes » ;
- la renaturation du ruisseau *Diddeléngerbaach* constituera l'élément principal des compensations écologiques. La variante préconisée pour la déviation de la *Diddeléngerbaach* permet un aménagement dans un lit naturel qui est proche de la situation actuelle et qui constitue une nette amélioration par rapport au lit actuel entièrement bétonné ;
- 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. Le stockage des conteneurs avec matières dangereuses se fera 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 a été déterminée de manière à contrecarrer tout effet domino. Pour les détails graphiques du périmètre de la zone SEVESO, il est renvoyé à la page 31 de l'annexe 2 du présent procès-verbal ;
- il est porté à la connaissance des membres de la Commission qu'une étude a été réalisée par la société Luxcontrol, étude dans laquelle plusieurs solutions ont été envisagées afin de réduire au maximum les nuisances sonores pour les riverains. 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 préférentiel 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, des écrans antibruit seront érigés ;

- 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) sera renouvelée. Cette conduite d'un diamètre de 1.100 millimètres sera en effet remplacée par une nouvelle conduite en un lieu où elle sera accessible pour les interventions d'entretien. L'actuelle conduite qui date 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 700 millimètres et de 800 millimètres suffit aux besoins d'écoulement futurs. Le nouveau tracé suit au sud de l'autoroute celui de la *Diddelengerbaach* 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. Pour les détails graphiques de cette nouvelle conduite d'eaux usées, il est renvoyé à la page 7 de l'annexe 2 du présent procès-verbal.

Examen de l'article unique

L'article unique se propose 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. 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. 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).

Dans sa version initiale, l'article unique se lit comme suit :

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 € »
-------	---	-----------------

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. »

Le Conseil d'Etat invite les auteurs du projet de loi à profiter de l'occasion de la présente modification de la loi de 1995 pour compléter le tableau des projets d'infrastructures

ferroviaires à l'article 10, paragraphe 3, alinéa 2 de la loi précitée du 10 mai 1995 en y ajoutant une colonne indiquant les coûts réévalués des dépenses d'investissement selon l'indice des prix de la construction, et de l'actualiser en indiquant par projet les dépenses déjà réalisées par le pouvoir adjudicateur. En outre, il se demande si le tableau ajourné ne devrait pas refléter les priorités d'investissements du Gouvernement.

Afin d'éviter toute discussion d'interprétation ultérieure, le Conseil d'Etat voudrait que la dernière phrase de l'alinéa 3 du paragraphe 3 devienne un alinéa nouveau prenant la teneur suivante :

« Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, les montants visés au tableau précité sont adaptés semestriellement en fonction de la variation des prix de la construction. »

*

Les membres de la Commission chargent Monsieur le Rapporteur de préparer son projet de rapport en vue de son adoption au cours de la réunion du 3 juillet prochain.

4. Divers

La prochaine réunion aura lieu le 3 juillet prochain.

Luxembourg, le 28 juin 2013

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Vice-président,
Camille Gira



Nouveaux terminaux intermodaux Bettembourg-Dudelange

Société Nationale des
Chemins de Fer
Luxembourgeois

La logistique au cœur de la stratégie de développement



- La logistique: un secteur clé de la diversification économique



Site Internet Luxembourg for Business

3 plateformes logistiques dédiées

**Eurohub Sud
(Ferroviaire /
Multimodal)**

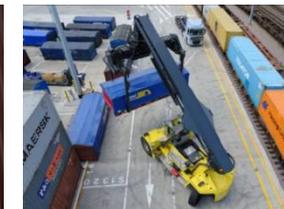
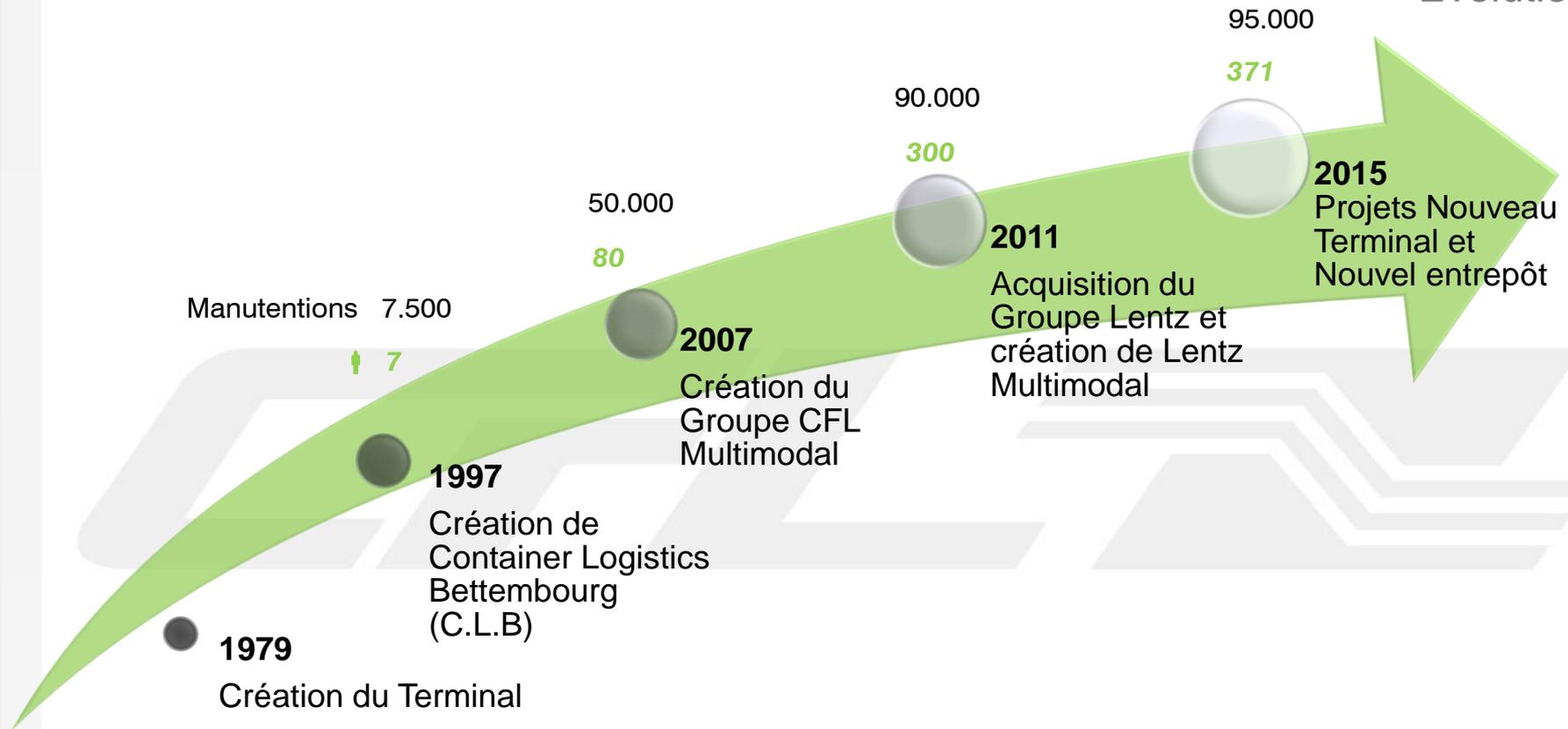


**Eurohub Centre
(Aérien)**

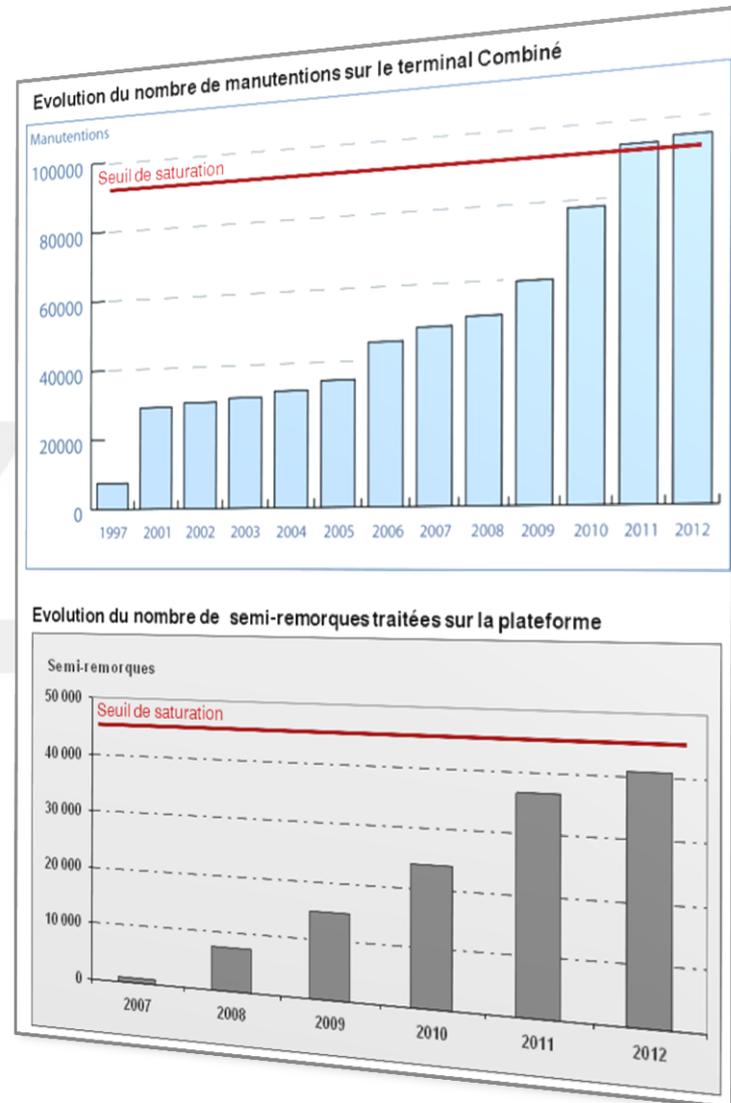


**Port de Mertert
(Fluvial)**





- Gestion et exploitation du terminal intermodal
- Exploitation de la plateforme de l'Autoroute Ferroviaire
- Services techniques - maintenance des installations et équipements



- Connexion de Luxembourg:
 - Aux ports de la Mer du Nord, de la Baltique et de la Méditerranée
 - Aux principaux centres industriels européens
- Positionnement de Bettembourg au centre d'un réseau d'autoroutes ferroviaires européen en création

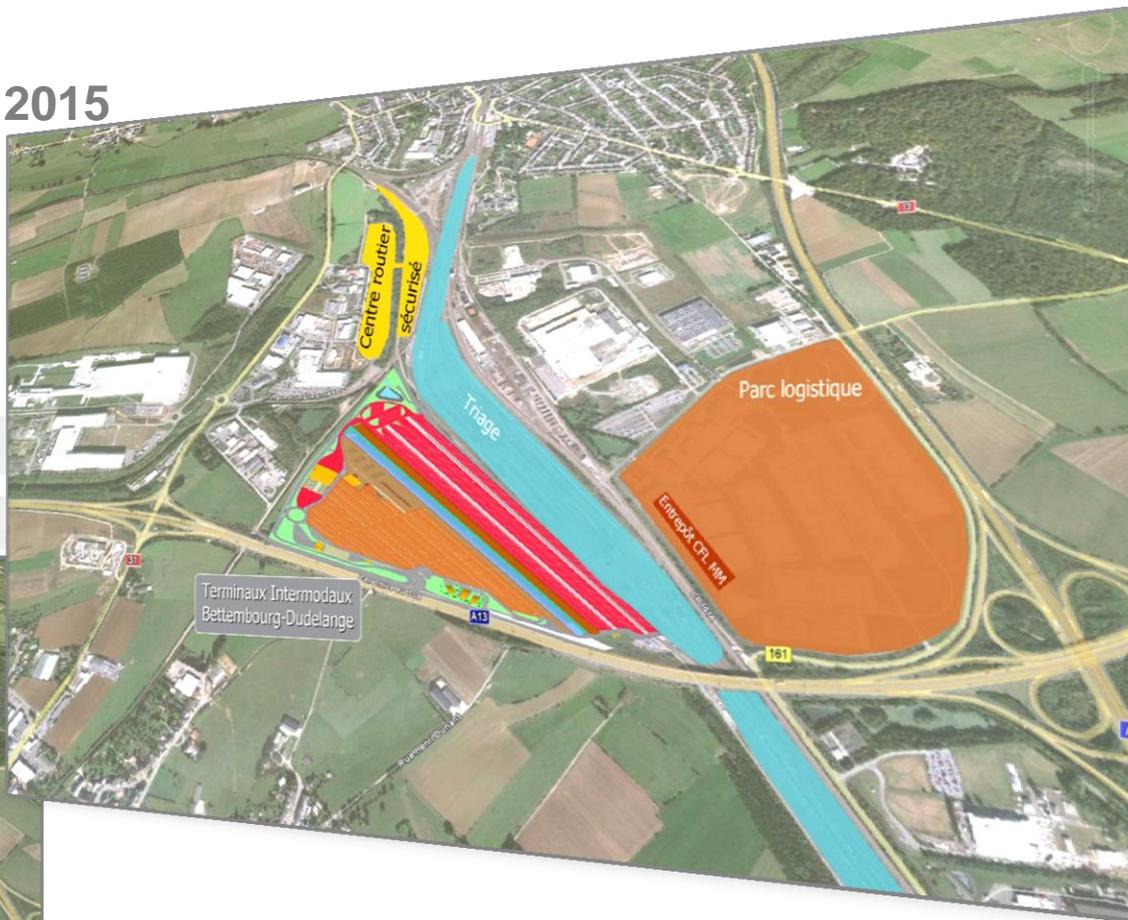


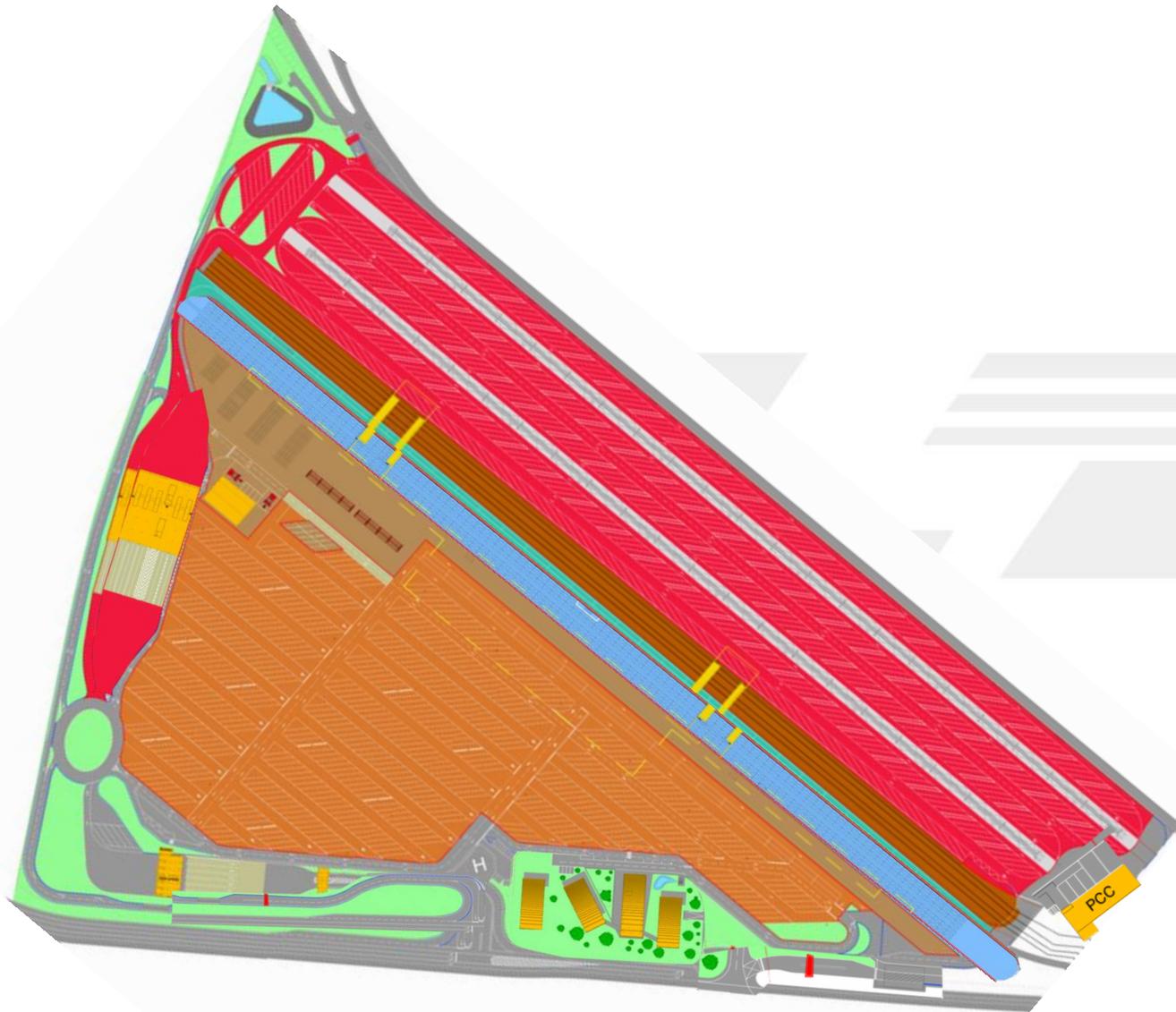
- Situation idéale sur les axes routier et ferroviaire existants
- Site unique sur le territoire luxembourgeois

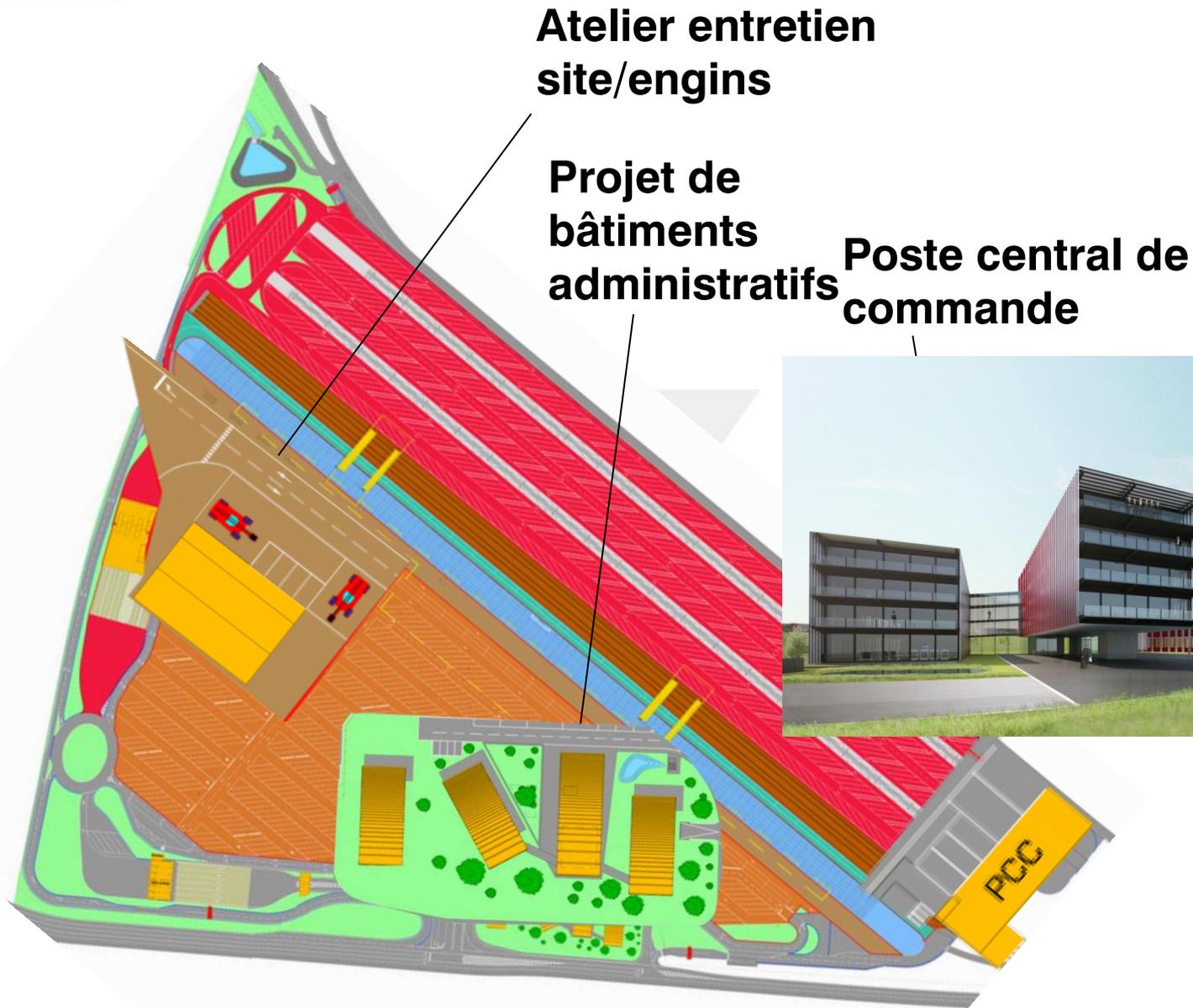
2013

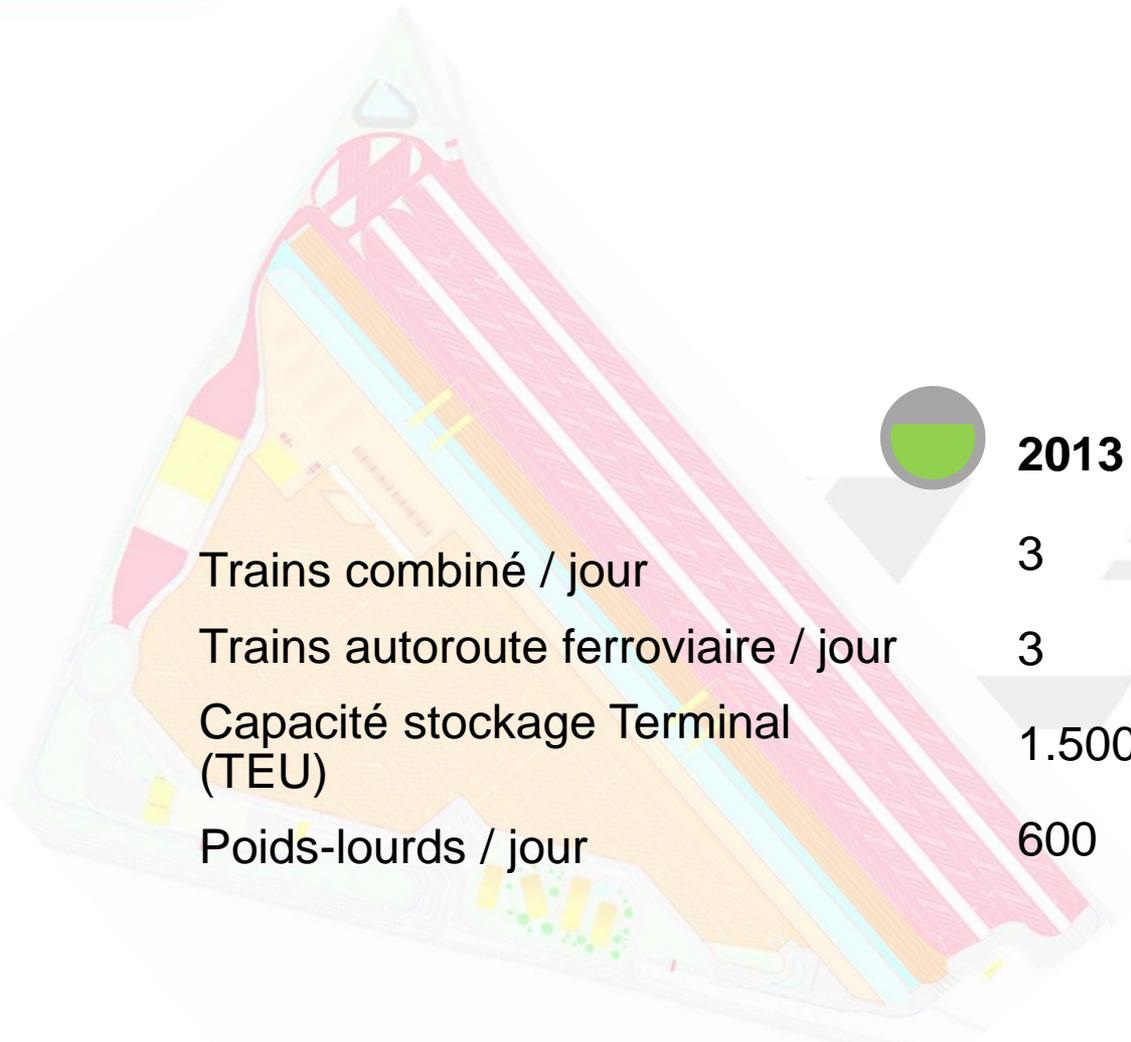


2015









2013



2025

Trains combiné / jour

3

8

Trains autoroute ferroviaire / jour

3

16

Capacité stockage Terminal (TEU)

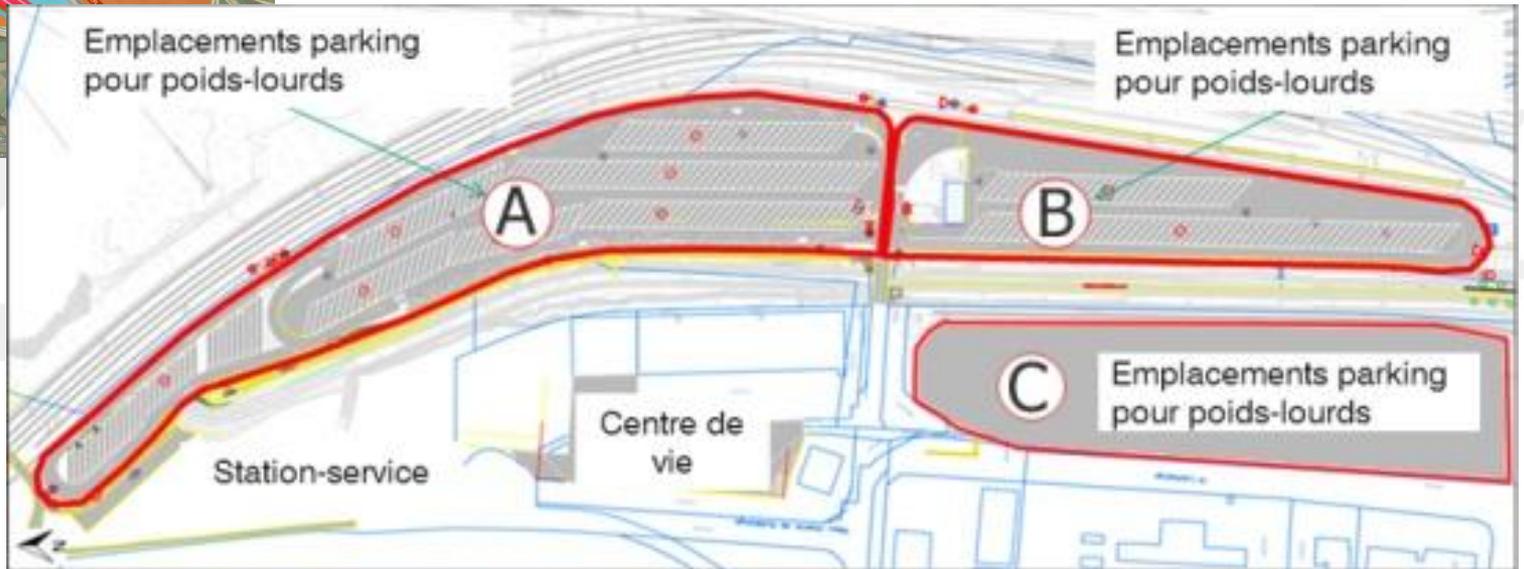
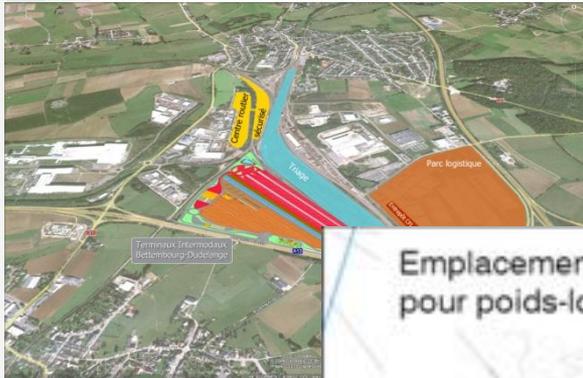
1.500

2.000

Poids-lourds / jour

600

1.600



- Site sécurisé
- Environ 400 emplacements parking pour poids-lourds
- Site réservé aux usagers de l'Eurohub Sud



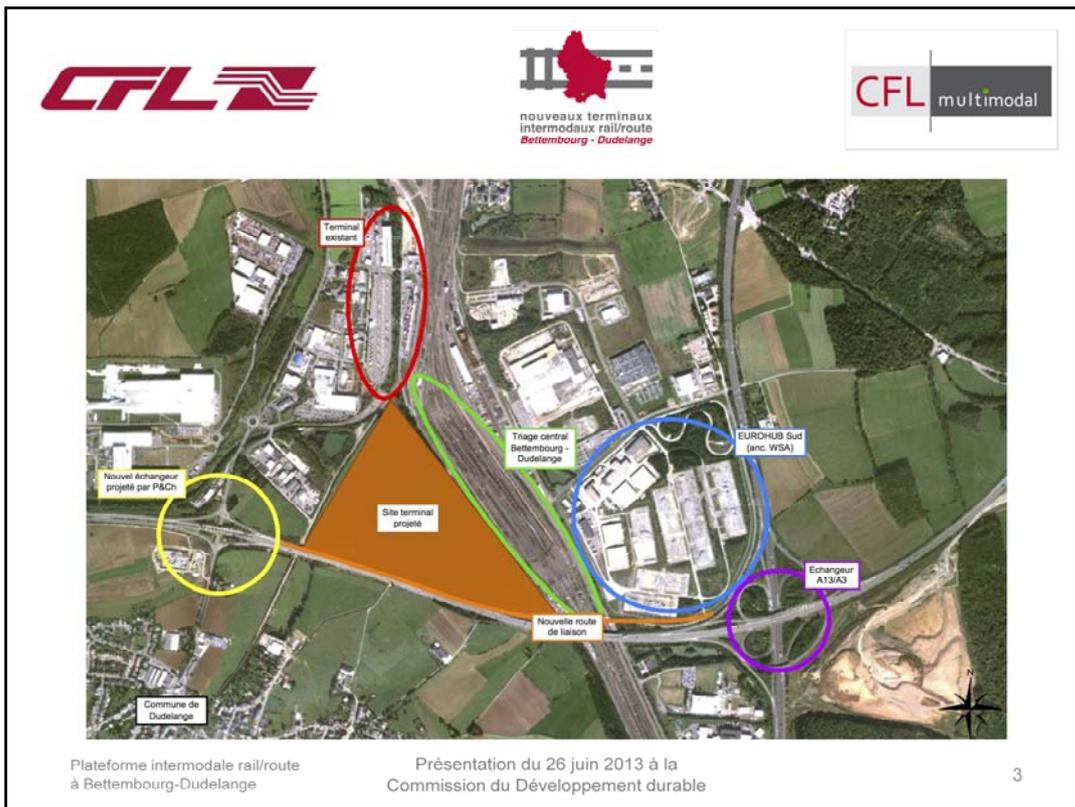


Cette diapositive montre le projet à l'état de l'APS avec deux voies Modalohr et un terminal pour transports combinés (conteneurs) comportant une partie sous l'emprise d'une grande grue et une partie à manutentionner par des reachstackers. L'entrée au site se fait par u grand giratoire. Les espaces de verdure, avec notamment la large bande entre la plateforme et la gare de triage, sont conçus de manière beaucoup trop généreuse.



Sur le plan des infrastructures ferroviaires la nouvelle plateforme 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, chaque fois une pour les terminaux des systèmes Modalohr et Cargobeamer et les quatre autres pour le terminal des transports combinés.

Sur le plan des infrastructures routières la nouvelle plateforme 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. Il sera donc possible d'accéder à la nouvelle plateforme multimodale sans devoir traverser une seule zone habitée, même périphérique.



Cette diapositive montre les infrastructures attenantes existantes et à réaliser:

- Au nord, en rouge, est indiqué le site actuel de l'autoroute ferroviaire. Ce site sera transformé en « truckstop », infrastructure à destination des chauffeurs des poids lourds fréquentant le site de la plateforme multimodale, et comprendra des installations sanitaires, une restauration, une aire de repos et station de carburant interne où les routiers peuvent s'approvisionner sans causer de gênes aux populations riveraines.
- A l'ouest en couleur jaune l'échangeur autoroutier de Dudelange/Burange qui sera entièrement réaménagé par les Ponts et Chaussées pour le rendre plus performant et plus sûr.
- Au Nord de la Collectrice du Sud (A13) en couleur orange la nouvelle voie de liaison, une route publique qui desservira à partir de l'échangeur de Dudelange/Burange tant la plateforme multimodale que le nouveau Centre Logistique et qui se raccordera ensuite au CR161, route étatique qui traverse la zone industrielle de Riedchen en direction de l'échangeur de Dudelange-Est.
- A l'est en mauve la Croix de Gasperich, point d'intersection des autoroutes A3 et A13, qui permettra aux camions accédant de n'importe quelle direction, d'accéder via l'échangeur de Dudelange-Burange et la nouvelle route de liaison tant à la plateforme multimodale qu'au centre logistique de la WSA.
- A l'est en bleu le site de l'ancienne WSA sur lequel sera réalisé un nouveau centre logistique, où les CFL exploiteront une grande halle et qui offrira des synergies avec la plateforme multimodale.



Déboisement et débroussaillage réalisé sur le site

[autorisation MDDI accordée en date du 22 janvier 2013]

Plateforme intermodale rail/route à Bettembourg-Dudelange

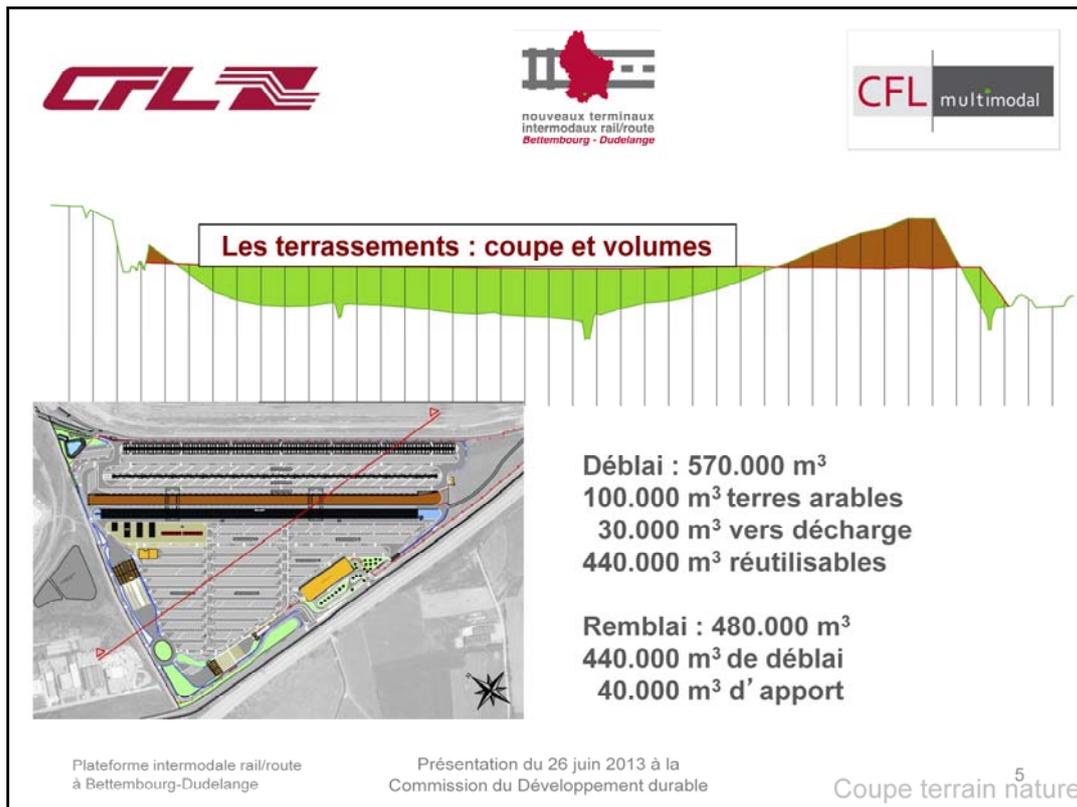
Présentation du 26 juin 2013 à la Commission du Développement durable

4

Sur cette photo aérienne sont indiqués les haies et les arbres qu'il faut enlever avant le démarrage des travaux:

- Les plantations le long de l'ancienne rivière et de la Didelengerbaach.
- Les plantations le long de la ligne ferroviaire vers Dudelange.
- Les plantations sur les talus de l'autoroute.
- Les plantations sur le talus le long de la gare de triage.
- Un sapinière de 53 ares

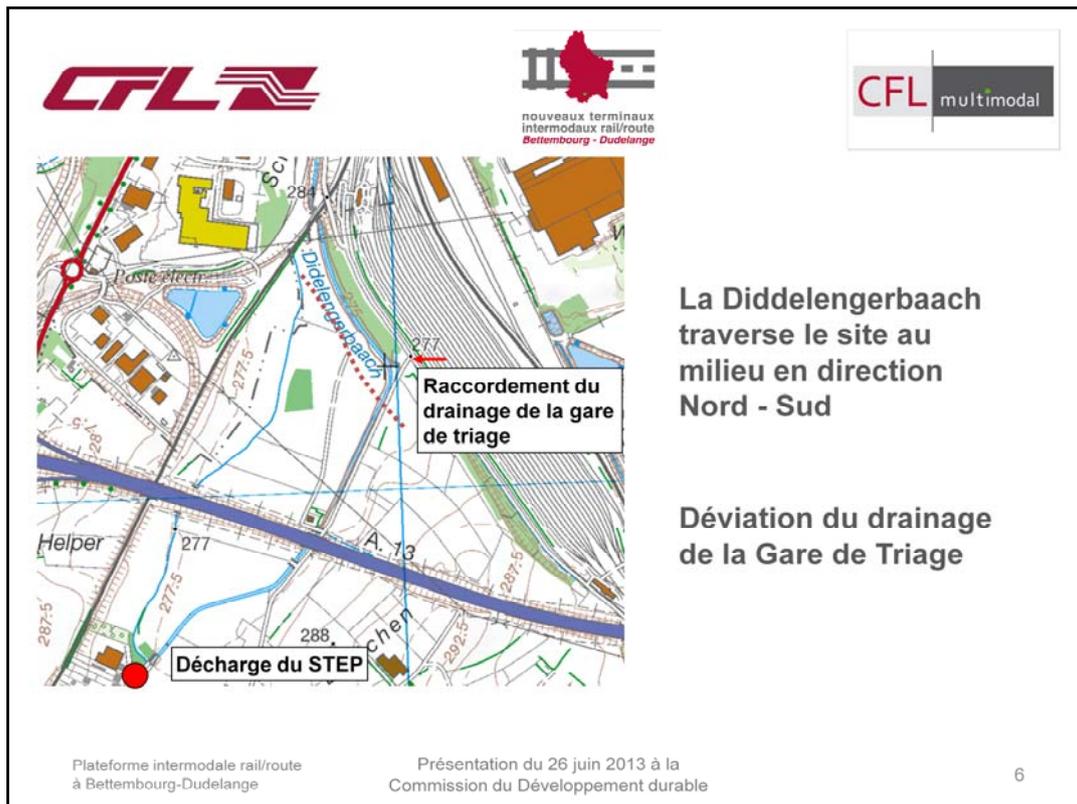
Les travaux sont actuellement en cours et il devrait être possible de respecter le délai allant jusqu'au 1^{er} mars.



Cette diapositive montre une coupe à travers le terrain naturel tracée parallèlement à l'autoroute.

Une autre coupe, implantée en bordure directe de l'autoroute est représentée sur le plan de la route de liaison.

La diapositive donne les volumes de déblai et de remblai : on remarque que la quantité à évacuer vers la décharge a été fortement réduite, ce qui est le résultat d'une nouvelle expertise géotechnique, confirmée par le Service Géologique de l'Etat.

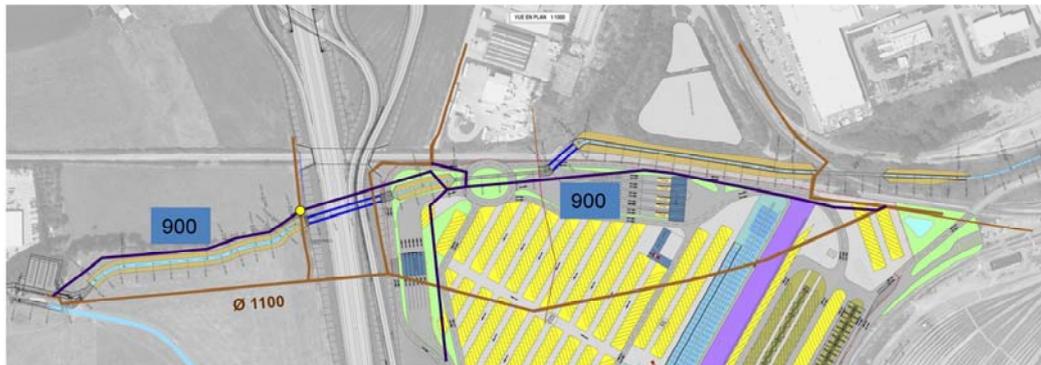


Sur cette diapositive on voit le tracé de la Diddelengerbaach, qui doit être déplacée en dehors du nouveau site.

Ceci a comme conséquence directe que la canalisation des eaux de surface en provenance de la gare de triage se déversant dans cette rivière au point marqué par la flèche rouge ne fonctionnera plus et que ces eaux doivent être évacuées par un nouvel ouvrage hydraulique (indiqué par la ligne bleue pointillée) logé dans la route interne longeant le bord du site pour rejoindre la rivière à l'extrémité Nord du site.

Cette diapositive montre également l'emplacement de l'ouvrage de décharge du Syndicat STEP, d'où part une canalisation pour eaux mixtes en direction de la station d'épuration de Bettembourg.

Nouveau lit naturel de la Diddelengerbaach Nouvelle conduite d'eaux usées du STEP



Plateforme intermodale rail/route
à Bettembourg-Dudelange

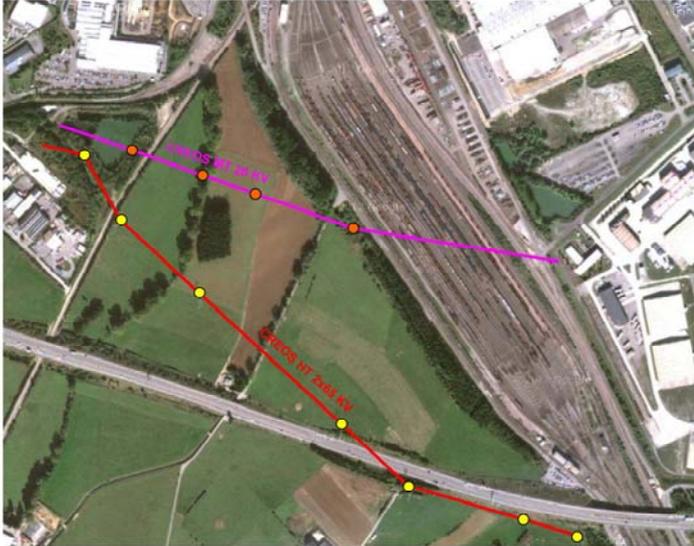
Présentation du 26 juin 2013 à la
Commission du Développement durable

7

Cette diapositive montre le nouveau tracé du lit naturel de la Diddelengerbaach déviée.

Est également représenté par une ligne bleue le tracé de la nouvelle conduite d'eaux mixtes du STEP. Comme la canalisation en place date du temps d'avant la construction de l'ouvrage de décharge, le diamètre de la nouvelle conduite pourra être diminué à un DN 700 jusqu'au point de raccordement avec la canalisation venant de l'Ouest et à un DN 800 pour la section restante de la canalisation déviée.

Pour des raisons de niveau le tracé de la nouvelle canalisation doit être choisi de manière à ne pas franchir la rivière. (un franchissement du tracé de la rivière est certes techniquement possible, mais exige une modification coûteuse de la sortie du bassin de décharge.)



Deux lignes aériennes
de CREOS à déplacer:

1 ligne MT 20 KV
1 ligne HT 2x65 KV

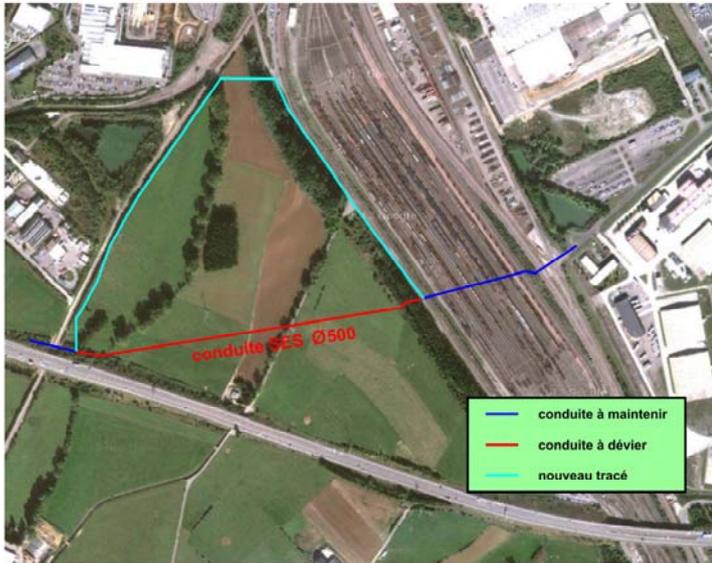
Plateforme intermodale rail/route
à Bettembourg-Dudelange

Présentation du 26 juin 2013 à la
Commission du Développement durable

8

Sur les 3 diapositives suivantes on montre le déplacement d'une partie des infrastructures gênantes traversant le site. D'autres infrastructures, comme les câbles des P&T et certaines conduites des Communes sont également à déplacer, mais sont plus difficiles à représenter en détail sur le format d l'extrait de carte choisi.

Sur cette diapositive on voit es deux lignes HT et MT existantes de CREOS



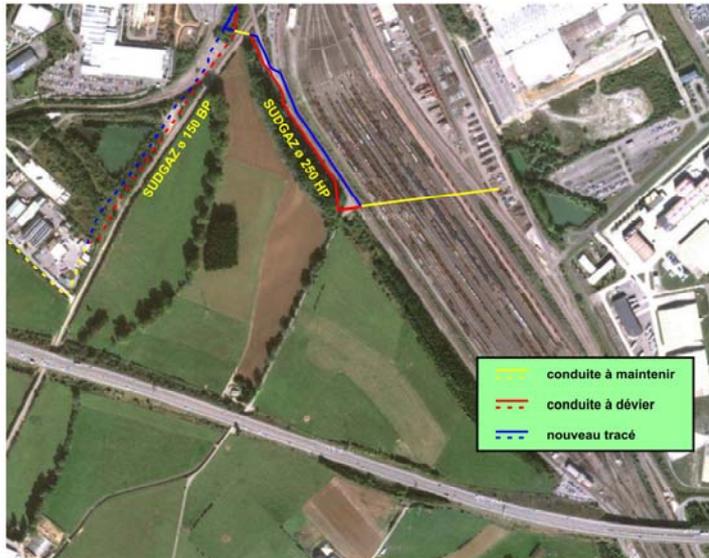
Déviation de la
conduite Ø 500
du SES (Syndicat
des Eaux du Sud)

Plateforme intermodale rail/route
à Bettembourg-Dudelange

Présentation du 26 juin 2013 à la
Commission du Développement durable

9

Cette diapositive montre le tracé existant et le tracé futur de la conduite DN 500 de l'SES qui contourne le site par le Nord.



Déviation des conduites HP et BP de SUDGAZ

DN de BP porté de Ø 80 à Ø 150

Plateforme intermodale rail/route à Bettembourg-Dudelange

Présentation du 26 juin 2013 à la Commission du Développement durable

10

Cette diapositive montre les tracés existants et futurs des conduites HP et BP de SUDGAZ.

La conduite existante de HP 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 de BP se trouve dans l'emprise du lit naturel de la Didelengerbaach déviée et doit être déplacée vers l'Ouest. SUDGAZ profite de ces travaux pour porter le diamètre de DN80 à DN150.

CFL

nouveaux terminaux intermodaux rail/roule
Bettembourg - Dudelage

CFL multimodal

Plan
Photos

113 A13

Zone Industrielle Waisez
Rue de Dudelage

Rue Albert Schweitzer

2013
2009
Geospatial

Route interne CFL à élargir sur deux voies

Pont provisoire à aménager

Nouvelle route de liaison à construire

Plateforme intermodale rail/roule à Bettembourg-Dudelage

Présentation du 26 juin 2013 à la Commission du Développement durable

11

Cette diapositive montre les accès au site de la nouvelle plateforme.

Actuellement le seul accès est le chemin rural prolongeant la rue Albert Schweitzer longeant la Didelengerbaach et passant sous l'autoroute A13 par un passage souterrain.

Pour **la desserte du chantier** deux accès nouveaux seront réalisés:

- L'élargissement de la route interne des CFL le long des voies. Cet élargissement sera de nature définitive.
- La construction d'un pont provisoire dans le prolongement de la voirie du Schéleck. Ce pont assure aussi la liaison entre la « base de vie » (installation de chantier) et les sites des travaux sur la plateforme à construire, permettant de réaliser cette infrastructure de manière à pouvoir rester en place pendant la durée totale des travaux.

Pour **la phase d'exploitation** l'accès au site se fera par une nouvelle route de liaison à aménager au nord de l'autoroute A13 entre l'échangeur de Dudelage/Burange et le CR161 aux abords de l'entrée vers le nouveau Centre Logistique.



Plateforme intermodale rail/route à Bettembourg-Dudelange

Présentation du 26 juin 2013 à la Commission du Développement durable

Cette diapositive montre une vue générale de la nouvelle plateforme intermodale. On y voit aussi l'échangeur autoroutier dans sa nouvelle configuration.



Infrastructures routières :

- Le carrefour d'entrée au site
- Le gate d'entrée
- Le gate du pesage et du contrôle gabarit
- Le parking

Plateforme intermodale rail/roule à Bettembourg-Dudelange

Présentation du 26 juin 2013 à la Commission du Développement durable

Les infrastructures routières:

Choix du type du carrefour d'entrée au site. Critères: limiter l'emprise au sol, éviter toute gêne du trafic sur la route de liaison en cas de problèmes d'accès au site, par ex en cas de blocage du gate d'entrée (panne de courant), prévoir de la place pour les files d'attente, etc

Gate de contrôle visuel.

Gate d'entrée.

Gate gabarit.

Parking pour remorques et tracteurs.



Infrastructures ferroviaires :

- L'embranchement du site
- Le terminal pour conteneurs
- Les autoroutes ferroviaires

Plateforme intermodale rail/route
à Bettembourg-Dudelange

Présentation du 26 juin 2013 à la
Commission du Développement durable

14

Les infrastructures ferroviaires:

Zones pour le stockage des conteneurs avec matières dangereuses.

Embranchement du site : embranchement unique par le Sud.

Quatre voies pour les transports combinés.

Deux voies pour l'autoroute ferroviaire: un terminal Modalohr et un terminal Cargobeamer.

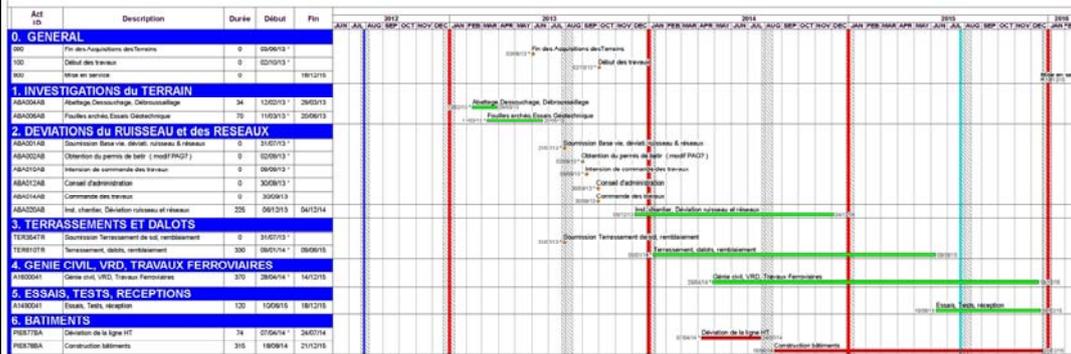


Les Bâtiments :

- L'atelier
- Le poste PCC (Poste Central de Commande)
- Le bâtiment administratif

Les trois bâtiments : l'atelier, le poste PCC, le bâtiment administratif.

Le programme des travaux



Plateforme intermodale rail/route
à Bettembourg-Dudelange

Présentation du 26 juin 2013 à la
Commission du Développement durable

16

Le planning initial des travaux.



Plateforme Multimodale : Fiche financière	
Définition des travaux	Montants
<i>indice des prix de la construction d'octobre 2012 : 725,05</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	7 164 695 €
Montant total hors TVA :	182 000 000 €

Le résumé des chapitres.



Enveloppes financières des trois projets de loi

Objet de la répartition	Montant	Fonds du Rail	CFL TIB
1 ^{ère} loi de financement	182 000 000 €		
2 ^{ème} loi de financement	28 000 000 €		
3 ^{ème} loi de financement	30 000 000 €		
Total	240 000 000 €	240 000 000 €	15 000 000 €

Répartition de l'investissement total sur trois lois.

2^{ème} loi : Le bâtiment administratif avec raccordements, l'assainissement et alimentation du site, la protection pour produits dangereux.

3^{ème} loi : Le CTI.



Merci de votre attention



Menu des slides explicatifs

La route de liaison

Le carrefour d'entrée au site

Le pont provisoire

La base de vie

Le gate d'entrée au site

Le gate gabarit et pesage

Les infrastructures ferroviaires

L'atelier

Le poste central de commande

Le bâtiment administratif

Les périmètres SEVESO

Le réseau des pistes cyclables





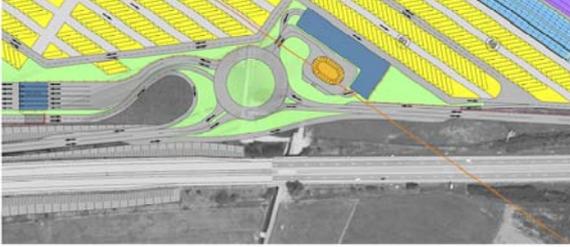
Plan de situation et profil en long de la nouvelle route de liaison.

Sur le profil en long on voit à côté de la route de liaison (en rouge), le niveau du terrain naturel (en vert), le niveau de la plateforme (en mauve) et le niveau de l'autoroute (en brun).

Aux abords du carrefour d'entrée au site les profils en long de la voie de liaison et de la plateforme multimodale se confondent. Le niveau de l'autoroute dépasse celui de la plateforme de 4 – 5 mètres.

En s'approchant des infrastructures de la nouvelle autoroute ferroviaire la différence de hauteur entre l'autoroute et la plateforme multimodale augmente jusqu'à dix mètres.




Le carrefour d'entrée au site :

Le carrefour en T remplace le carrefour giratoire



Le carrefour retenu est celui en T fonctionnant avec des feux tricolores.

L'avantage de cette forme de carrefour est qu'elle est moins dévoratrice en emprises au sol, que toute gêne du trafic circulant sur la route de liaison par le trafic de desserte de la plateforme multimodale est exclue et que le stockage de camions sur les pistes de tourne à droite (en provenance de l'autoroute) est possible en cas de problèmes au gate d'entrée provoquant des reflux jusqu'à la route de liaison.

Le bâtiment administratif est raccordé par un 2^{ème} carrefour réglementé par feux.

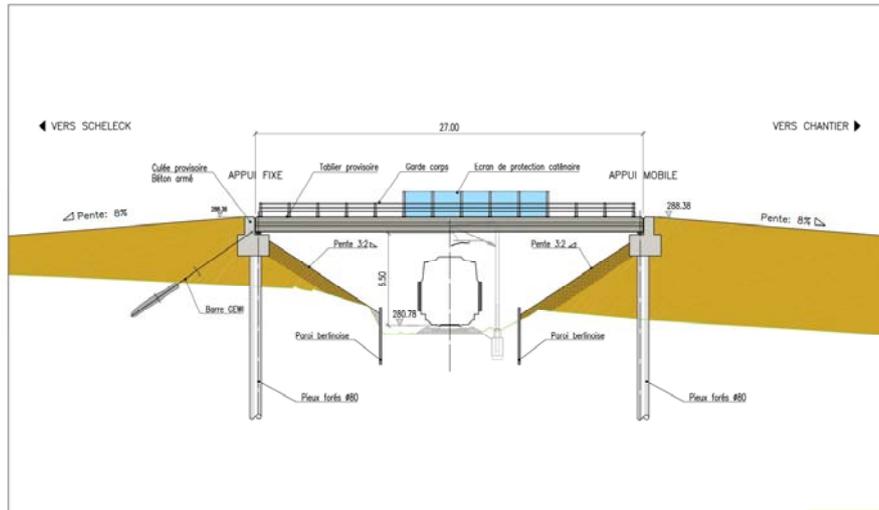
Trafic de poids lourds (PL) accédant au site ou en sortant à l'heure de pointe :

Trafic entrant : 106 PL / heure.

Sortie 1 : 65 PL / heure.

Sortie 2 : 41 PL / heure.

Le pont provisoire



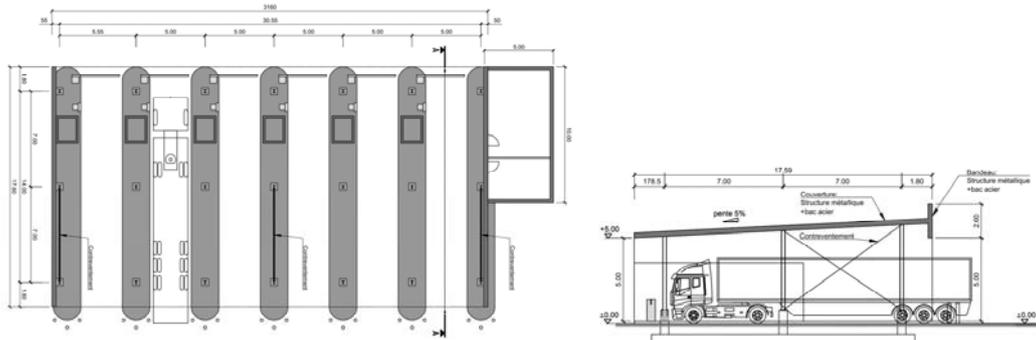
Le pont provisoire à 2 voies:

- Assure la liaison avec la base de vie.
- Evite des détours pour l'évacuation des terres excédentaires vers la décharge de Differdange.
- Sert d'acheminement des matériaux en provenance de l'échangeur de Dudelange/Burange.

Le tablier est mis à disposition par les Ponts et Chaussées.

Les culées et les rampes d'accès sont réalisées par les CFL.

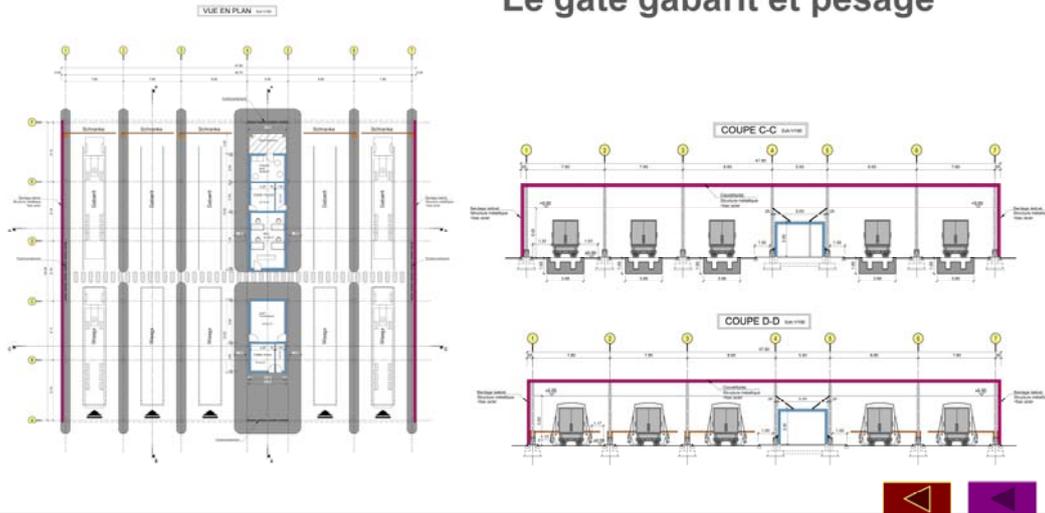
Le gate d'entrée au site



Le gate d'entrée à six pistes.

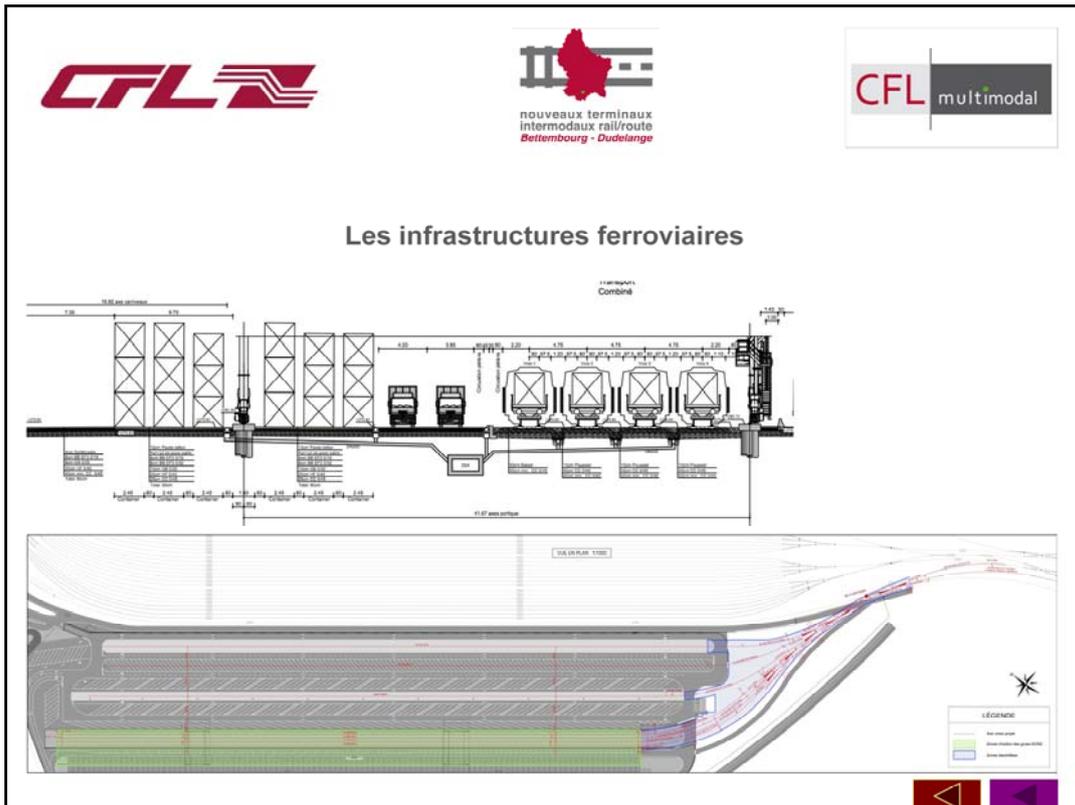
Certains couloirs seront équipés de postes d'enregistrement automatique.

Le gate gabarit et pesage



Le gate de contrôle du gabarit et du pesage des camions. Installation pour accéder sur le toit des remorques pour faire des contrôles et/ou des interventions, comme la fermetures de couvercles, ou pour l'exécution des petites réparations.

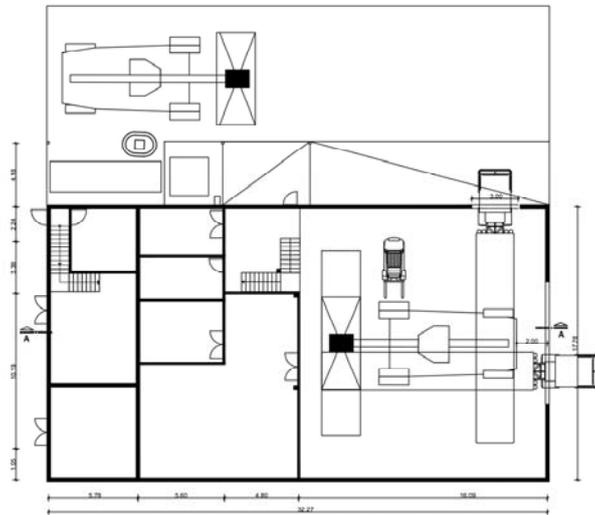
Des variantes plus compactes du gate sont à l'étude.



L'autoroute ferroviaire comprend **deux** voies pour le chargement des remorques (actuellement un terminal Modalohr et un terminal Cargobeamer) et **quatre** voies pour le terminal des transports combinés.

L'embranchement unique se fait par le Sud.

La coupe montre le terminal pour conteneurs avec les 4 voies ferroviaires, six rangées de conteneurs et une route de circulation à deux voies pour les poids lourds. Les deux grues peuvent faire des manutentions entre les poids lourds et le rail, entre les poids lourds et le stock et entre le stock et le rail.



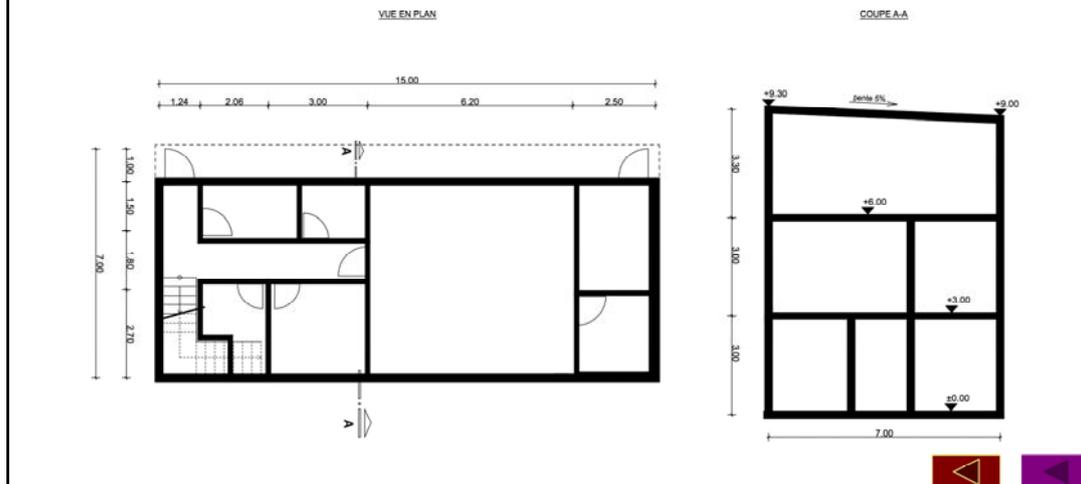
L'atelier



Le bâtiment de l'atelier comprend des bureaux, un atelier, un magasin et un local où peut entrer un reachstacker pour inspection, entretien et réparation.

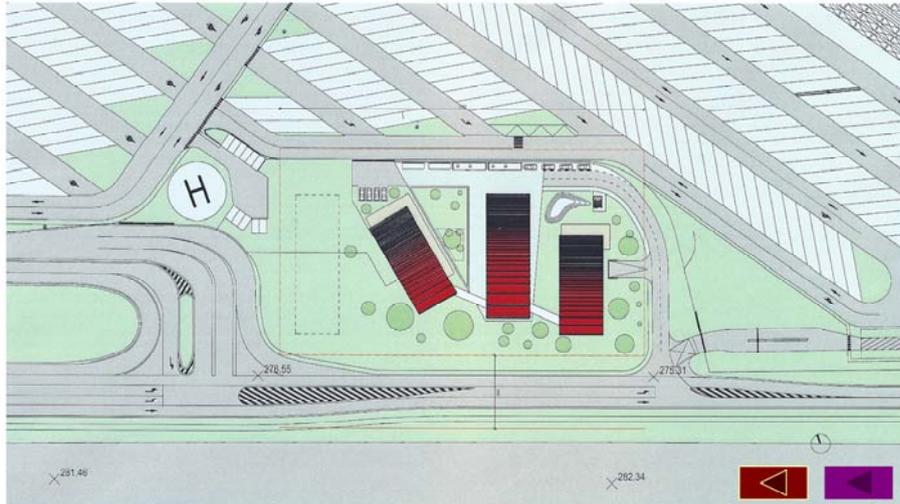


Le Poste Central de Commande (PCC)

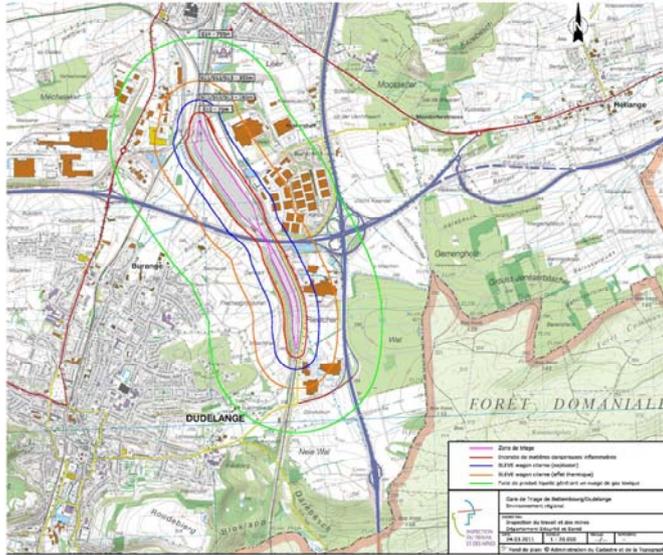


Le poste de commande central, intercalé entre les voies d'entrée, est à trois niveaux, le niveau supérieur offrant une bonne vue sur le fuseau des voies d'entrée au site et sur les infrastructures de l'autoroute ferroviaire.

Le bâtiment administratif



Le bâtiment administratif offre de la place pour 300 postes de travail, pour des vestiaires pour 200 personnes, pour une cantine avec cuisine ainsi que des emplacements de stationnement pour 320 voitures (y compris les visiteurs).



Périmètres SEVESO de la Gare de Triage



Cette carte montre les périmètres de sécurité (SEVESO) de la Gare de triage.

