



## Exposé des motifs

Le présent projet concerne le réaménagement complet de la gare de Bettembourg avec la modernisation et la mise en conformité des infrastructures ferroviaires du secteur voyageurs.

Le réaménagement de la gare de Bettembourg va de pair avec le projet de la nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg qui fait partie de la stratégie « MODU », mettant en œuvre un concept de mobilité durable et visant à relever les défis relatifs à la mobilité jusqu'à l'horizon 2030. Cette stratégie a été reprise et actualisée par le Plan national de mobilité 2035 (PNM 2035).

Lors de sa séance publique du 8 décembre 2022, la Chambre des Députés a marqué son accord à l'élaboration des études nécessaires à la réalisation du projet en question.

### 1. Objet du projet

#### 1.1. *Rôle de la gare de Bettembourg dans le contexte du réseau ferré national*

La gare de Bettembourg représente le nœud principal du réseau ferroviaire au Sud du pays comme point de convergence des trois lignes ferroviaires (Thionville-) Zoufftgen – Luxembourg, Bettembourg – Esch-sur-Alzette – Rodange et Bettembourg – Volmerange-les-Mines. Après la gare de la capitale, la gare de Bettembourg est la deuxième gare du point de vue de la fréquentation, confirmant ainsi l'importance du site dans la desserte entre Luxembourg-ville, les villes du Sud du pays et le sillon lorrain au-delà de la frontière. En parallèle de la ligne existante venant de Luxembourg-ville, la nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg (Neubaustrecke NBS) va se raccorder à l'avenir à la tête Nord de la gare de Bettembourg.

Adjacents au Sud de ce nœud important du trafic voyageur, se situent la gare de triage de Bettembourg-Dudelange et le terminal intermodal, deux sites primordiaux pour les activités fret. De plus, le corridor ferroviaire européen de fret « Mer du Nord-Méditerranée », s'étendant d'Amsterdam/Anvers jusqu'à la mer Méditerranée dans le Sud de la France, passe également par Bettembourg.



Figure : Orthophoto de la gare de Bettembourg

## 1.2. Situation actuelle

La gare existante compte plusieurs bâtiments (le bâtiment-voyageurs, le bâtiment des anciennes douanes, l'ancienne halle à marchandises et la lampisterie) et est équipée de quatre quais : à l'Est le quai I unilatéral situé devant les bâtiments, deux quais médians (quai II et quai III) et à l'Ouest le quai IV, unilatéral, côté rue de l'Indépendance.

- Les trains transfrontaliers du sillon lorrain desservent principalement le quai I et le côté Est du quai II par les voies 1 et 2 ;
- Les trains au départ et en provenance de Dudelange/Volmerange-les-Mines utilisent le côté Ouest du quai II (voie 3a) ;
- Les trains en direction d'Esch-sur-Alzette et Rodange desservent le quai III (voies 5a) et le quai IV (voie 7). La voie 6 fut mise hors service définitivement dans le cadre de la construction de la passerelle piétonne ouverte au public en 2021 ;
- La voie 4a n'a pas de mise à quai et est utilisée principalement par les trains fret.

L'accès aux quais se fait par un passage souterrain piétonnier qui dessert les quais uniquement par des escaliers, et depuis décembre 2021 par la passerelle 1 (PA1) qui permet de faciliter l'accès aux quais ferroviaires aux personnes à mobilité réduite (PMR) à l'aide d'ascenseurs.

Au Nord de la gare, se trouve un passage souterrain piétonnier sans accès aux quais, destiné à relier les deux quartiers de Bettembourg séparés par la ligne ferroviaire.



A l'Est de la gare se trouvent la gare routière permettant l'interconnexion entre le réseau bus et le réseau ferroviaire, et un parking à ciel ouvert de 315 emplacements pour voitures.

### 1.3. Objectifs du projet

L'âge des installations en service à la gare de Bettembourg et la nécessité de pouvoir répondre dans les années à venir à l'augmentation du trafic rend indispensable la modernisation et l'extension de cette gare particulièrement fréquentée. Avec la mise en service future de la nouvelle ligne, la capacité du réseau ferroviaire entre Bettembourg et Luxembourg se voit significativement augmentée. Pour que les deux lignes sur ce tronçon (nouvelle ligne et ligne existante) puissent à long terme être exploitées à pleine capacité, la gare de Bettembourg devra être réaménagée dans son intégralité.

Ainsi, le projet de la modernisation et de la mise en conformité de la gare de Bettembourg permettra d'optimiser la circulation ferroviaire, tant pour le trafic fret que pour le trafic voyageurs, d'assurer une meilleure stabilité de l'exploitation du réseau, de mettre en conformité les installations, notamment par rapport aux réglementations relatives aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI), d'augmenter le confort et la qualité de service pour les voyageurs, ainsi que de développer un pôle d'échange performant entre les différents modes de transport (train, bus, vélo, voiture).

Les objectifs du projet sont :

- l'amélioration de la fiabilité et de la performance des infrastructures ferroviaires autant par leur modernisation que par l'agrandissement des surfaces des quais ;
- l'augmentation de la capacité d'accueil de voyageurs ;
- l'amélioration de la sécurité et de l'accessibilité pour les voyageurs grâce à des systèmes d'orientation et de guidage modernisés et des installations facilitant la circulation des personnes à mobilité réduite ;
- l'amélioration de la qualité de service et de confort pour les usagers de la gare par la modernisation des installations et équipements de quai ainsi que par la réalisation de nouvelles marquises offrant une meilleure protection contre les intempéries ;
- l'amélioration de la protection acoustique des riverains par l'installation de murs anti-bruit ;
- le développement de l'intermodalité entre les différents modes de transport et des interconnexions entre la gare et les différents quartiers adjacents et
- la dissociation plus performante entre le trafic voyageur et le trafic fret par la construction d'un saut-de-mouton au Sud de la gare.



#### 1.4. *Concept de mobilité*

En tenant compte du concept de raccordement de la nouvelle et de l'ancienne ligne ferroviaire Luxembourg-Bettembourg à la tête Nord de la gare de Bettembourg et des trois lignes venant du Sud, les quais satisferont au schéma de desserte suivant (N-nouveau) :

- Quais unilatéraux I\_N et II\_N : trafic ferroviaire en relation avec la nouvelle ligne vers Luxembourg, accueillant prioritairement les trains internationaux et transfrontaliers en provenance de la France ;
- Quai III\_N : trafic national en relation avec Dudelange/Volmerange-les-Mines. Ce quai présente la particularité d'être excentré vers le Sud par rapport aux autres quais pour permettre de dégager de l'espace au centre de la gare. Cette place est nécessaire pour garantir les largeurs minimales requises pour la mise en conformité des quais et des voies ferrées dans la partie centrale de la gare et pour y permettre le passage d'une voie destinée prioritairement aux trains fret sans conflit avec l'arrêt à quai d'un train voyageur.
- Quai IV\_N : trafic national en relation avec Esch-sur-Alzette et Rodange.

#### 1.5. *Éléments constructifs du projet*

Le projet de la modernisation et de la mise en conformité de la gare de Bettembourg comprend les parties suivantes :

- l'adaptation du tracé de voie avec renouvellement de la plateforme et des infrastructures ferroviaires ;
- le réaménagement des quais avec marquises et modernisation des équipements de quais ;
- la mise en conformité de la gare en respectant les prescriptions des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) ;
- l'amélioration de l'accessibilité aux quais par le moyen d'une passerelle supplémentaire (combinée piétons/cyclistes) et la reconstruction du souterrain, tous les deux équipés d'ascenseurs ;
- la mise en œuvre de murs anti-bruit ;
- le réaménagement du parvis de la gare et de la gare routière et
- la construction d'un ouvrage d'art (saut-de-mouton) au Sud de la gare.

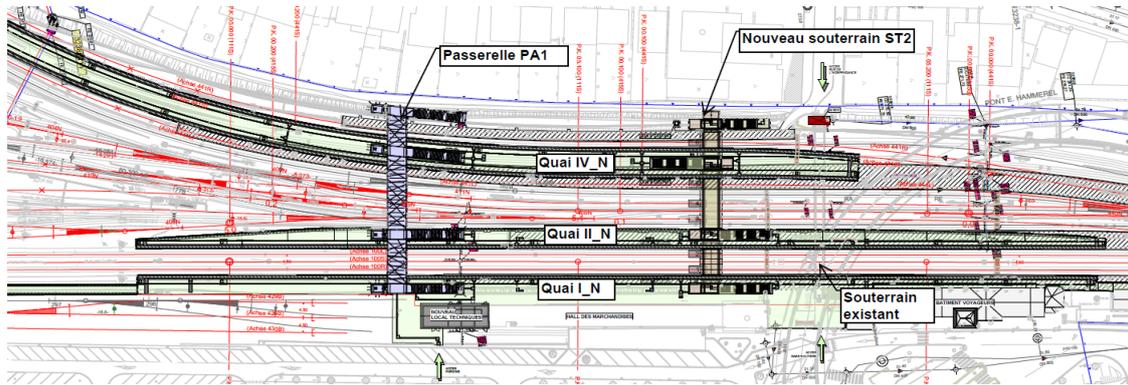


Figure - Vue en plan des quais I\_N, II\_N et IV\_N

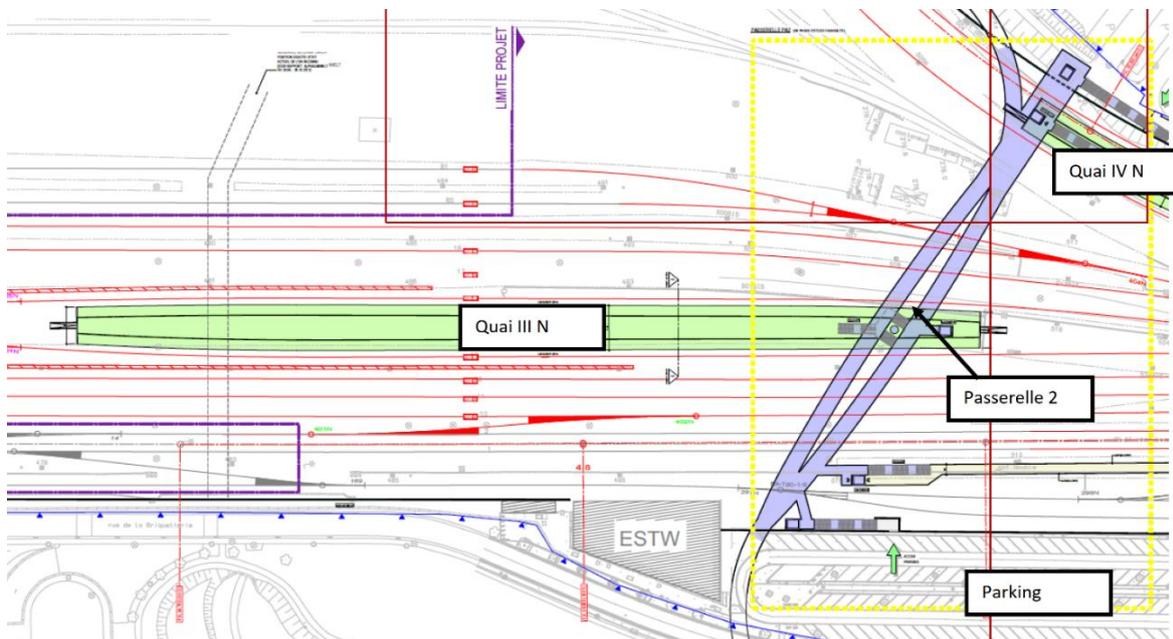


Figure - Vue en plan du quai III N

### 1.6. Projets connexes

Avant de détailler les éléments constitutifs du projet, ci-après un listing des projets connexes qui ne font pas partie du présent projet de loi mais qui représentent des contraintes plus ou moins importantes pour le projet de réaménagement de la gare :

Nouveau poste directeur de Bettembourg (Loi de financement du 28 juin 2023 - point 42°) :

La mise en service de l'équipement du nouveau poste directeur, programmée pour 2029, constitue une condition indispensable pour le démarrage des travaux de réaménagement des voies et des quais en gare de Bettembourg.



Modernisation du secteur fret en gare de Bettembourg (Motion du 8 décembre 2022 – loi de financement requise) :

Le projet de modernisation du secteur fret, limitrophe voire imbriqué partiellement dans la zone de chantier du présent projet, consiste dans l'extension, le renouvellement et l'optimisation des installations ferroviaires et techniques en vue d'améliorer le fonctionnement opérationnel. Les phasages des projets de modernisation du secteur fret et du secteur voyageurs de la gare de Bettembourg devront être coordonnés en vue du maintien maximal de l'exploitation des deux entités Fret et Voyageurs en interaction.

Bâtiment Park & Rail (Motion du 25 avril 2024) :

Un parking à plusieurs étages comme Park & Rail à l'emplacement du parking actuel, en vue d'augmenter le nombre d'emplacements, est actuellement en cours d'études.

Une connexion entre la passerelle PA1 et le bâtiment P&R permettant un accès direct aux quais pour les voyageurs est envisagée. L'aménagement de la partie « gare routière » du projet de réaménagement de la gare doit tenir compte de la réalisation du bâtiment P&R qui permettra de compenser les places de stationnement supprimées par l'agrandissement en surface prévu pour la gare routière par rapport à sa configuration actuelle.

Réhabilitation des bâtiments existants :

Le bâtiment voyageur, le bâtiment des anciennes douanes, l'ancienne halle à marchandises et la lampisterie seront rénovés ou voués à un nouveau destin. La réhabilitation des bâtiments ne fait pas partie du présent projet de loi, mais impose certaines contraintes constructives pour le projet de la gare, notamment au niveau des accès aux bâtiments et au niveau du raccordement de réseaux.

Reconstruction du souterrain Nord pour piétons (sans accès aux quais) dénommé ST3 (motion du 25 avril 2024) :

De par son implantation altimétrique et son état de vétusté, le souterrain existant (sans accès aux quais) au Nord de la gare, reliant les deux quartiers de Bettembourg, sera démolé et reconstruit, afin de s'adapter au nouveau tracé des voies prévu au niveau du raccordement de la nouvelle ligne ferroviaire à la gare de Bettembourg. Dans l'esprit de favoriser la mobilité douce et suite à une demande du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics et de l'Administration communale de Bettembourg, le nouveau souterrain ainsi que les rampes d'accès seront conçus de manière à permettre l'aménagement d'une piste cyclable à côté de la voie piétonne, en vue de créer une liaison sécurisée pour les cyclistes. La construction de l'ouvrage ST3 va être anticipée pour profiter d'un barrage du trafic ferroviaire prévu pour des



travaux en relation avec le raccordement de la nouvelle ligne NBS à la gare de Bettembourg. Les travaux du ST3 vont s'étendre prévisionnellement de début 2026 à fin 2027, avant les travaux au niveau de la gare ferroviaire. La planification globale de la nouvelle gare routière est en forte interaction avec le concept et le tracé de la rampe d'accès Est du ST3.

Si la mise en service du nouveau poste directeur de Bettembourg constitue une condition absolument nécessaire pour la réalisation du projet de réaménagement de la gare, les autres projets connexes ne sont en revanche pas indispensables et peuvent être réalisés indépendamment du projet. Néanmoins, une réalisation de ces projets en parallèle avec le projet de la gare pourrait engendrer des synergies positives, surtout au niveau de l'organisation de chantier et de l'utilisation de barrages combinés du trafic ferroviaire.



## 2. Description du projet

Le projet est scindé en quatre lots :

- Lot I La gare ferroviaire ;
- Lot II La passerelle piétonne et cyclable PA2 ;
- Lot III La gare routière ;
- Lot IV Le saut-de-mouton (en direction de Dudelange).

### 2.1. Lot I - La gare ferroviaire

Le lot I concerne la modernisation et la mise en conformité des infrastructures de la gare ferroviaire voyageurs proprement dite, comprenant :

Le renouvellement complet de la plateforme ferroviaire s'étend du point kilométrique (PK) 5.375 au Nord jusqu'au:

- PK 0.800 de la ligne vers Esch-sur-Alzette/Audun-le-Tiche à l'Ouest,
- PK 4.500 du faisceau de voies vers la France au Sud et
- PK 1.620 de la ligne vers Dudelange/Volmerange-les-Mines au Sud,

et prévoit le remplacement du ballast en scorie de haut-fourneau par du ballast en pierre naturelle pour améliorer le maintien dans le temps de la géométrie de la voie et de réduire ainsi la fréquence des interventions de bourrage/dressage de la voie et des appareils de voie ;

Le renouvellement des voies courantes et des appareils de voie : la modernisation des différents composants, comprenant notamment la mise en œuvre de traverses en béton monobloc avec fixation élastique des rails nécessitant moins d'entretien courant que la voie actuelle ;

Le renouvellement des pistes longeant les voies ainsi que des caniveaux à câbles ;

La mise en place de rail-dampers (absorbeurs de vibrations) sur certaines voies comme mesure de protection acoustique ;

L'adaptation des équipements de traction électrique et de signalisation suite à la nouvelle configuration des voies et répondant aux derniers règlements en vigueur ;

La reconstruction et le réaménagement de tous les quais (N-nouveau) d'une longueur utile d'au moins 250m pour accueillir le matériel roulant national et international, à savoir :

- Le nouveau quai I\_N unilatéral d'une longueur brute de 275 mètres sur la voie 1N ;
- Le nouveau quai II\_N, d'une longueur brute de 276 mètres, desservant la voie 2N à l'Est. La voie 3N à l'Ouest n'est pas desservie par ce quai vu la longueur utile insuffisante.
- Le quai III\_N présente la particularité d'être complètement excentré par rapport aux autres quais. C'est un quai médian d'une longueur de 250 mètres qui dessert la voie



3N à l'Est et la voie 4N à l'Ouest vers Dudelange via le nouveau saut-de-mouton (cf. lot IV).

- Le quai IV\_N en forte courbe se trouve approximativement à l'endroit du quai 3 existant. C'est un quai médian d'une longueur de 281m sur la voie 5N à l'Est et d'une longueur de 276m sur la voie 6N à l'Ouest vers Esch-sur-Alzette.
- Des adaptations au niveau de la passerelle PA1 déjà réalisée en 2021 en vue de la situation future des quais sont reprises dans le projet de réaménagement de la gare.

La reconstruction du souterrain existant dans la gare dénommé ST2 : Le souterrain ST2 sera construit à côté du souterrain existant et remplacera celui-ci. Il donnera accès aux nouveaux quais I\_N, II\_N et IV\_N. Il ne sera pas raccordé au quai III\_N, vu la situation excentrée de celui-ci. L'accès aux quais se fera à chaque fois par un escalier et un ascenseur. Avec ses sorties côté Est vers la gare routière et côté Ouest vers la rue de l'Indépendance, ce souterrain créera aussi une liaison entre les deux quartiers de Bettembourg séparés par les voies ferrées. Au total, le souterrain sera équipé de 4 escaliers et 4 ascenseurs.

La mise en place sur tous les quais de marquises standardisées, composées d'une structure modulaire adaptable sur chaque type de quai et de largeur variable en fonction de la forme du quai. La couverture du toit aura une zone extérieure (largeur fixe) recouverte par des profilés trapézoïdaux en sandwich et une zone centrale (largeur variable) recouverte en éléments en verre de sécurité composite. L'éclairage, la vidéosurveillance et les haut-parleurs de l'installation de sonorisation seront intégrés dans le système de toiture. Les descentes pour l'évacuation des eaux de la toiture ainsi que les remontées des gaines pour les câbles seront à intégrer dans les poteaux de la marquise constitués en double U.

La mise en place de murs anti-bruit d'une hauteur de 3m dans l'emprise de la gare, conformément à l'étude acoustique et aux prescriptions des autorisations.

## 2.2. *Lot II - La passerelle piétonne et cyclable PA2*

Le nouveau quai III\_N (qui dessert la ligne Bettembourg – Volmerange-les-Mines) étant excentré et par conséquent isolé par rapport aux autres quais, ne peut être desservi ni par la passerelle PA1 ni par le souterrain ST2. La nouvelle passerelle PA2, un ouvrage remarquable et d'envergure, garantira un accès depuis et vers le quai III\_N à partir des autres quais ainsi qu'à partir de la Rue de l'Indépendance et du parvis de la gare au moyen de cinq escaliers et cinq ascenseurs. La PA2 a été conçue comme passerelle piétonne et cycliste à flux séparés, prenant en compte le projet « liaison mobilité douce des quartiers de Bettembourg » et permettra la connexion avec l'axe cyclable vers Luxembourg. La passerelle sera prolongée du côté Ouest vers la rue Michel Hack par une rampe (à flux mixte) le long de la ligne ferroviaire



allant vers Esch-sur-Alzette. Une connexion avec la rue de l'Indépendance sera possible à partir du pied de la rampe Ouest. Du côté Est, la passerelle donnera accès via une rampe en S (à flux mixte) à la rue de la Briqueterie et à la Z.A.E. Krakelshaff, ainsi qu'à la promenade du Soleil et par la suite à une jonction cycliste vers le parc Merveilleux.

La PA2 est un ouvrage métallique filigrane haubané, suspendu en son milieu par un double pylône central fondé sur le quai III\_N et présentant deux portées de plus de 50m de part et d'autre du quai, permettant un franchissement des voies sans obstacle.

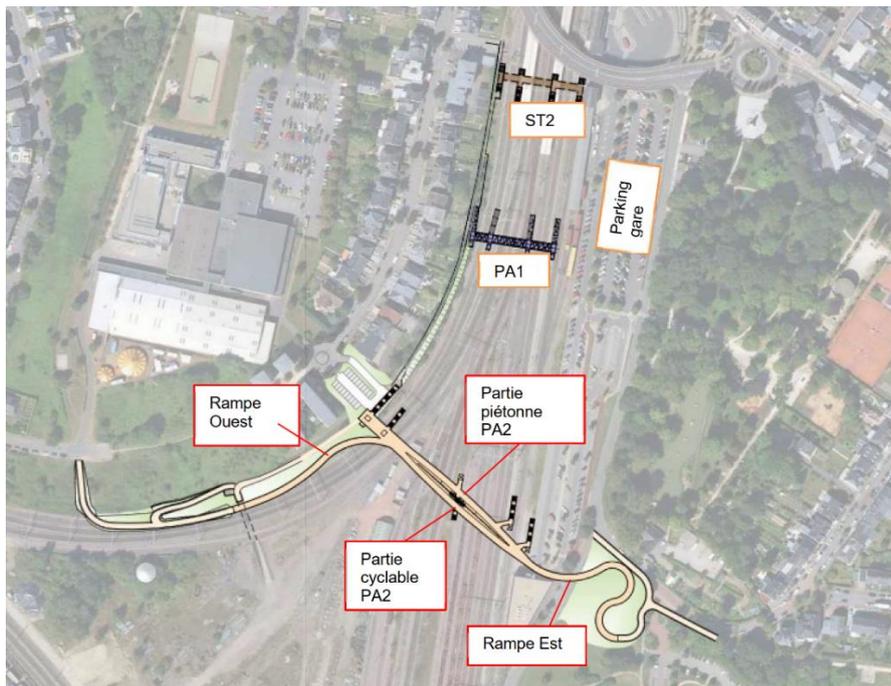




Figure - Passerelle PA2

### 2.3. *Lot III : La gare routière*

La gare routière à Bettembourg est desservie par 9 lignes de bus qui la relient à Luxembourg-Ville, Remich, Dudelange, Leudelage et Esch-sur-Alzette. Elle dispose actuellement de quatre quais pour les arrêts des bus et se situe au même niveau que la gare ferroviaire de Bettembourg, soit environ 3 m en contrebas de la Route de Mondorf (CR132).

La gare routière n'est pas desservie par une piste cyclable, l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite est compliquée et les différents flux de trafic (voitures, bus, piétons, cyclistes) sont en conflit. Du fait de sa surface et son mode de fonctionnement, la gare routière est arrivée à ses limites de capacité.



Figure - Gare routière actuelle



L'objectif du projet est de créer un pôle d'échange multimodal performant avec une augmentation de la capacité de voyageurs par un dédoublement de la surface dédiée et une nouvelle disposition des quais pour les bus afin d'améliorer l'accessibilité pour les cyclistes, les piétons et les personnes à mobilité réduite.

Le lot III s'étend sur le parvis actuel de la gare et une partie du parking actuel, comprenant les accès à la Route de Mondorf et à la Rue de la Briqueterie, aux passerelles et aux passages dédiés à la mobilité douce. Pour agrandir sa surface, le réaménagement de la gare routière doit aller de pair avec la construction d'un nouveau bâtiment P&R (qui ne fait pas partie du projet de réaménagement de la gare).

Contrairement à la configuration actuelle, l'accès du côté de la Route de Mondorf sera exclusivement réservé aux bus, tandis que les voitures emprunteront la zone industrielle « Wolser » pour rejoindre le nouveau P&R depuis le Sud. Celui-ci proposera une dépose-minute, des emplacements PMR et des connexions piétonnes directes vers les quais et les passerelles PA1 et PA2.

Pour assurer une flexibilité optimale, un accès bidirectionnel de la gare routière est prévu c.-à-d. avec un accès et une sortie de bus aussi bien par la rue de la Briqueterie que par la route de Mondorf, ce dernier étant l'accès privilégié.

La zone d'accès du côté de la Route de Mondorf sera revue pour améliorer le passage des bus, garantir un accès pour les cyclistes et optimiser la sécurité et l'accessibilité des piétons et des personnes à mobilité réduite. Le projet prévoit l'exécution du souterrain ST3 avant les travaux de la gare routière, permettant, de façon anticipée, un accès piéton et cycliste à la gare routière existante par le nouveau ST3.

Un axe cyclable longera la gare routière du côté Est (le long de la rue de la Briqueterie), complétant le réseau national et régional de mobilité douce, et sera raccordée au nouveau passage souterrain ST3 au Nord et à la passerelle cyclable PA2 au Sud.

Des aubettes, équipées de panneaux électroniques affichant les informations du réseau de bus et de trains, seront installées sur les quais pour protéger contre les intempéries.

Les quais de bus ont des encoches de longueurs différentes selon les types de bus prévus.

Le projet a été développé en concertation avec le Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, l'Administration communale de Bettembourg et l'Administration des ponts et chaussées.

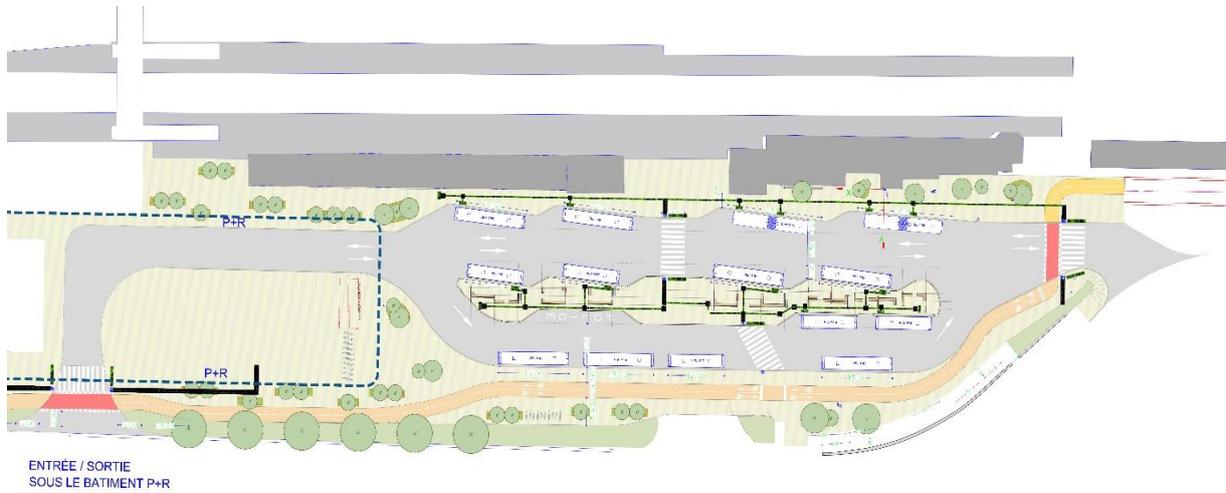


Figure - Plan de l'aménagement de la gare routière

#### 2.4. Lot IV - Le saut-de-mouton (en direction de Dudelange)

La gare de Bettembourg est un des nœuds centraux de l'infrastructure ferroviaire du pays, avec les 3 lignes qui convergent à cet endroit, le triangle ferroviaire et le triage qui lui donnent toute son importance.

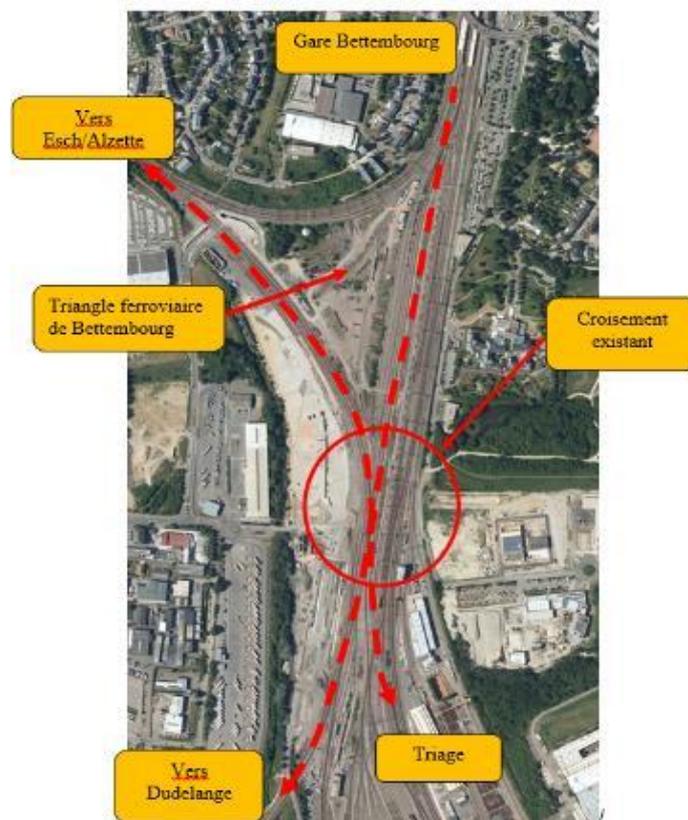


Figure - Implantation du Saut de Mouton



Vers le Sud, ce croisement de lignes est également un croisement entre différents types de trafic:

- Le trafic marchandise entre Esch-sur-Alzette et le triage Bettembourg-Dudelange ;
- Le trafic voyageur entre Bettembourg et Dudelange.

Cette situation représente un point critique pour la capacité du réseau.

Dans le but de supprimer l'interdépendance entre les deux types de trafic, leur croisement doit se faire à niveaux différents. Cette séparation est garantie par un ouvrage de type « saut-de-mouton » au Sud de la gare de Bettembourg qui, constitué de deux ponts OA1 et OA2, permet de réhausser la voie vers/depuis Dudelange afin qu'elle puisse enjamber les voies de l'axe fret qui desservent le triage en garantissant une hauteur libre d'au moins 6,5m.

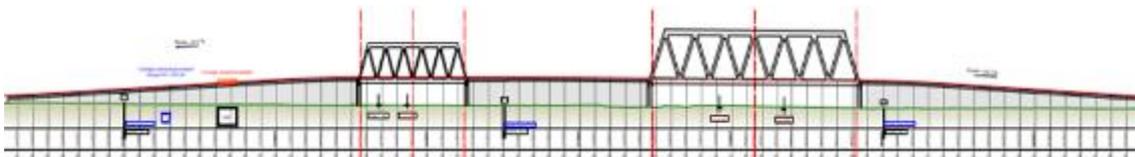


Figure - Elévation du Saut de Mouton

L'ouvrage, d'une longueur totale de plus de 800 m, ne comportant qu'une seule voie ferroviaire, est divisé en différents sous-ouvrages :

- La rampe Nord avec une longueur de 217 m à partir de la gare de Bettembourg (quai III\_N) ;
- Un premier pont, nommé OA1 avec une longueur de 143,5 m ;
- La partie centrale en remblai avec une longueur de 124 m ;
- Un deuxième pont, nommé OA2 avec une longueur de 75 m ;
- La rampe Sud avec une longueur de 253 m ;
- Une zone de raccord de la plateforme vers Dudelange sur 120 m, comportant un nouveau souterrain OA3 permettant la liaison routière entre le terminal intermodal (multimodal) et le centre routier sécurisé (CRS), ainsi que le bâtiment commun CFL. Ce nouveau passage souterrain remplacera le passage supérieur existant à cet endroit qui devra être démoli pour réaliser la rampe Sud.



## 2.5. Sujets généraux et installations techniques

### 2.5.1. Installations techniques

Les installations électriques tiennent compte des spécificités du projet et sont dimensionnées en fonction des normes en vigueur. L'appareillage est choisi de façon à assurer la plus grande uniformité et cohérence de l'ensemble des installations, et présenter les caractéristiques de solidité nécessaire contre le vandalisme.

#### Alimentation électrique

Des locaux techniques spécifiques sont construits pour recevoir un poste moyenne tension (MT), un groupe électrogène, un local courant faible, un tableau général basse tension (TGBT) normal et un TGBT secouru. L'alimentation de la gare de Bettembourg est assurée par un transformateur sec de 630 kVA.

Le poste de transformation actuel de la passerelle PA1 (posée en 2021) est supprimé et les départs électriques actuellement existants dont l'alimentation du tableau électrique de la passerelle PA1 sont intégrés dans le TGBT de la gare de Bettembourg.

#### Eclairage

L'éclairage de la gare ferroviaire et de la gare routière est réalisé suivant les dernières normes en vigueur. Un éclairage de sécurité est assuré par une batterie centralisée. La gare de Bettembourg est classée dans la zone environnementale E3 qui correspond aux zones avec une luminosité moyenne, comme les zones industrielles ou les lieux d'habitation dans les banlieues.

L'éclairement maximum en limite de propriété ne doit pas être supérieur à 5 lux, pour éviter trop de pollution lumineuse.

Les marquises sont équipées d'un éclairage LED apparent. L'éclairage du quai en dehors du gabarit de la marquise est assuré par des luminaires en hauteur, sur mât rabattable.

L'ensemble des luminaires de la gare de Bettembourg est un système dimmable et commandé par sonde crépusculaire et horloge.

#### Equipements de courant faible

- Détection incendie : Les locaux techniques sont pourvus d'un système de détection incendie intégral par détecteur optique. La centrale incendie sera connectée au Building Management System (BMS).



- Contrôle d'accès : Les locaux techniques et les locaux des chefs de quais seront équipés de lecteur de badge. Le système contrôle d'accès sera connecté au réseau informatique CFL.
- Système de vidéosurveillance : L'ensemble de la gare (les quais, les souterrains, les passerelles, les locaux techniques, etc.) est équipé de vidéo-surveillance.
- Système Wifi : Des antennes Wifi sont installées au niveau des marquises pour couvrir toute la gare ferroviaire et la zone parvis - gare routière.

### Pompes de relevage

Les souterrains sont équipés de pompes de relevage, un assainissement gravitaire n'étant pas possible.

### Ascenseurs

Pour une meilleure optimisation des flux des usagers sur l'ensemble de la gare et pour répondre aux besoins PMR, la gare de Bettembourg disposera dans le futur des 13 ascenseurs suivants :

- Passerelle PA1 : la PA1, déjà réalisée en 2021, dispose de 4 ascenseurs desservant les quais I\_N, II\_N, IV\_N et le chemin piéton côté rue de l'Indépendance.
- Souterrain ST2 : comme la PA1, le ST2 disposera de 4 ascenseurs desservant les quais I\_N, II\_N, IV\_N et le chemin piéton côté rue de l'Indépendance.
- Passerelle PA2 : la PA2 disposera de 5 ascenseurs desservant le parking, les quais I\_N, III\_N, IV\_N et le chemin piéton côté rue de l'Indépendance.

#### *2.5.2. Assainissement*

Dans le cadre de la modernisation de la gare de Bettembourg, le système d'assainissement de la plateforme ferroviaire, des quais et des ouvrages nouvellement construits va être renouvelé et adapté aux prescriptions actuellement en vigueur. Le concept d'assainissement a été défini en concertation étroite avec l'Administration de la gestion de l'eau. Le dimensionnement des ouvrages hydrauliques ainsi que des équipements d'assainissement du projet tient compte des normes et recommandations en vigueur.

Comme la construction des nouveaux quais et des passerelles augmente la surface imperméable par rapport à la situation existante, des rétentions ont été prévues pour retenir les eaux pluviales avant leur raccord à la canalisation communale.



### 2.5.3. Conditions géotechniques

Les différentes campagnes de sondages géotechniques réalisées ont permis de mettre en évidence que toute la zone d'étude se trouve en présence de remblais et d'alluvions de faible portance jusqu'à des profondeurs de 4,6 et 8,8 m selon les endroits. Différentes mesures d'augmentation de la portance des sols en place sous les futurs remblais et sous le niveau des fonds de forme de la plateforme ferroviaire sont nécessaires.

Une étude de caractérisation des déchets inertes a mis en évidence la présence de sols pollués au niveau de la plateforme ferroviaire existante. Leur évacuation (au Luxembourg ou à l'étranger) au moment des travaux de terrassement sera déterminé en fonction des seuils réglementaires de pollution en vigueur.

Au vu des bombardements de la gare de Bettembourg pendant la 2<sup>ième</sup> guerre mondiale, des sondages pour la détection d'engins de guerre non éclatés seront à effectuer par une entreprise spécialisée dans l'emprise de la gare en accompagnement des travaux de terrassement.

### 2.5.4. Les spécifications Techniques d'Interopérabilité (STI)

La gare ferroviaire sera aménagée conformément aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI), s'appliquant à la conception, à la construction, à l'exploitation et à l'entretien des infrastructures ferroviaires.

Plus particulièrement la gare ferroviaire sera certifiée conforme aux spécifications suivantes :

- STI-INF pour l'infrastructure ferroviaire ;
- STI-PMR pour l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite ;
- STI-ENE pour les installations de traction électrique ;
- STI-CCS pour les installations contrôle-commande et signalisation.

### 2.5.5. Equipements ferroviaires

#### Tracé ferroviaire

Les travaux en gare de Bettembourg ont pour objectif d'augmenter la capacité d'accueil des voyageurs et de mettre les infrastructures en conformité avec les STI. Pour ce faire, les quais vont être déplacés et élargis. Le tracé des trois lignes principales qui convergent en gare de Bettembourg, ainsi que des voies secondaires, devra être adapté, et une vingtaine d'appareils de voies devront être déplacés ou remplacés.



### Signalisation ferroviaire

La signalisation ferroviaire sera adaptée en fonction des besoins de la gare ferroviaire. Les travaux de la signalisation comprennent les adaptations des signaux lumineux, des systèmes de contrôle-commande et des installations de télécommunication. En fonction des phases de projet intermédiaires, plusieurs adaptations successives sont nécessaires au niveau du poste directeur de Bettembourg afin de permettre une exploitation en toute sécurité.

### Installations caténaïres

La modification du tracé de voie et la mise en conformité de la gare (élargissement et prolongement des quais, pose de marquises sur la globalité des quais, etc.), la modification et l'ajout d'appareils de voies, le nouveau plan signalisation (PSS) et le nouveau découpage électrique impactent fortement les installations fixes de traction électrique. Vu la dimension du projet et les exigences afférentes, un renouvellement intégral des installations concernées est prévu dans toute la gare de Bettembourg.

Les caténaïres installées seront suspendues à des portiques surplombant les voies. La disposition des portiques et des poteaux caténaïres sera adaptée à la nouvelle géométrie des voies et à l'architecture de la gare.

### Méthodes de sécurité communes (MSC)

Les installations ferroviaires, touchées par le présent projet, seront soumises à une analyse de risque spécifique prévue par la réglementation européenne sur les méthodes de sécurité communes (MSC). Cette analyse permettra d'identifier des risques spécifiques émanant de l'opération des futures infrastructures. Les mesures adéquates, dans le but de limiter les risques ainsi définis, sont prises lors de l'élaboration détaillée du projet.

#### *2.5.6. Emprises*

Le réaménagement de la gare de Bettembourg se fait à l'intérieur des emprises de l'Etat. Aucune acquisition d'emprise n'est nécessaire.

#### *2.5.7. Autorisations*

Le projet de réaménagement de la gare de Bettembourg, ensemble avec le projet de la nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg-Bettembourg, est autorisé selon l'arrêté grand-ducal n°81152 du 30 août 2016 conformément aux dispositions de l'article 11 de la loi du 29 mai 2009 concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel de certains projets routiers, ferroviaires et aéroportuaires, et comprend toutes les mesures compensatoires, mesures acoustiques etc. requises. Au besoin, les adaptations éventuellement nécessaires seront introduites.



### 2.5.8. Travaux

#### Installation de chantier

Le triangle ferroviaire de Bettembourg servira essentiellement comme zone d'installation de chantier lors des travaux. Pour la construction de la passerelle PA2, une partie du parking actuel de la gare sera fermée.

#### Phasage des travaux.

Pendant toute la durée des travaux de réaménagement de la gare de Bettembourg, la gare restera opérationnelle. Pour le phasage des travaux, il sera veillé à limiter au minimum nécessaire les barrages, avec l'objectif de réaliser les travaux nécessitant des coupures de voies lors de barrages pendant les vacances scolaires. Ceci implique que les travaux au sein de la gare se feront voie par voie respectivement quai par quai en respectant un séquençement et un phasage relativement long et compliqué

Le déroulement des travaux de renouvellement des voies et des quais en gare de Bettembourg est prévu de l'Ouest vers l'Est, en commençant par le quai IV\_N pour poursuivre successivement avec les autres quais.

Pour l'organisation du phasage des travaux, une concertation étroite avec le projet du réaménagement du triage de Bettembourg-Dudelange est nécessaire.

Si la mise en service du nouveau poste directeur (programmée pour 2029) conditionne le démarrage des travaux de réaménagement des voies et des quais en gare de Bettembourg, les travaux pour les ouvrages OA1 et OA3 du saut-de-mouton peuvent déjà commencer en amont.

La réalisation des travaux de l'entièreté du projet, dans le respect de toutes les contraintes (projets connexes, barrages ferroviaires, rythme des mises à jour du logiciel du poste directeur pour les mises en services successives des voies renouvelées, etc.) est prévue sous la prémisses que le trafic ferroviaire est assuré à tout moment hors vacances scolaires et s'étendra sur au moins 7 années.



### 3. Volet financier

Les coûts de l'avant-projet détaillé se chiffrent à 426.000.000 € (indice semestriel des prix de la construction 1.140,51 – octobre 2023) et se subdivisent comme suit (montants hors TVA) :

Designation	Montant hTVA
Génie civil et génie technique	263.000.000 €
Equipements ferroviaires	68.000.000 €
Etudes	56.000.000 €
Divers et imprévus	39.000.000 €
TOTAL (indice 1.140,51 - oct. 2023)	426.000.000 €



Projet de loi modifiant la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire.

Article unique. L'annexe I de la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire est complétée comme suit :

1° Est ajouté le point 43° nouveau, libellé comme suit :

« 43°	Gare de Bettembourg ; modernisation et mise en conformité des infrastructures ferroviaires du secteur voyageurs	426.000.000 € »
-------	---	-----------------

2° L'alinéa 2 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 1<sup>er</sup> avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 8°, 15°, 17°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1<sup>er</sup> octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1<sup>er</sup> avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1<sup>er</sup> octobre 2002. Les montants repris sous 9° et 24° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1<sup>er</sup> avril 2008. Ceux repris sous 16°, 18°, 26°, 27° et 28° correspondent à la valeur 685,44 de cet indice au 1<sup>er</sup> octobre 2010. Ceux sous 29° et 34° correspondent à la valeur 725,05 de cet indice au 1<sup>er</sup> octobre 2012. Celui sous 30° correspond à la valeur 761,20 de cet indice au 1<sup>er</sup> avril 2016. Celui sous 31° correspond à la valeur 730,85 de cet indice au 1<sup>er</sup> avril 2013. Ceux sous 23°, 32° et 33° correspondent à la valeur 738,97 de cet indice au 1<sup>er</sup> octobre 2013. Celui sous 35° correspond à la valeur 764,68 de cet indice au 1<sup>er</sup> octobre 2016. Ceux sous 7°, 25° et 40° correspondent à la valeur 881,95 de cet indice au 1<sup>er</sup> avril 2021. Ceux sous 41° et 42° correspondent à la valeur 924,32 de cet indice au 1<sup>er</sup> octobre 2021. Celui sous 43° correspond à la valeur 1.140,51 de cet indice au 1<sup>er</sup> octobre 2023.

Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ces montants sont adaptés semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité. »



## 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 fixé par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le Budget, la Comptabilité et la Trésorerie de l'Etat, il est proposé de modifier l'annexe I de la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire par l'ajout du projet relatif à la modernisation et à la mise en conformité des infrastructures ferroviaires du secteur voyageurs de la gare de Bettembourg (nouveau projet n°43).

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 1.140,51 de l'indice au 1<sup>er</sup> octobre 2023.

Il convient d'inscrire cette précision au dernier alinéa de l'annexe I.

L'évaluation financière du projet n°43 est de 426.000.000 euros au niveau de l'indice des prix à la construction valable au 1<sup>er</sup> octobre 2023 (indice 1.140,51).



## Fiche financière

Le projet de loi sous examen prévoit l'autorisation par le législateur, conformément à l'article 99 de la Constitution, du réaménagement complet de la gare de Bettembourg avec la modernisation et la mise en conformité des infrastructures ferroviaires du secteur voyageurs :

43°	Gare de Bettembourg ; modernisation et mise en conformité des infrastructures ferroviaires du secteur voyageurs	426.000.000 €
-----	---	---------------

Plus précisément, ce réaménagement inclut la modernisation des infrastructures ferroviaires, l'élargissement des quais, l'adaptation des accès pour les besoins des personnes à mobilité réduite, la construction d'un saut-de-mouton et le développement de l'intermodalités entre les différents modes de transport en gare de Bettembourg.

La Commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire a émis un avis favorable lors de sa réunion du 13 novembre 2024.

Les coûts de l'avant-projet détaillé se chiffrent à 426 000 000 € et se subdivisent comme suit :

Pos.	Désignation	Montant hTVA
A	Génie civil et génie technique	
	Lot I - gare ferroviaire	145.000.000 €
	Lot II - passerelle PA2	23.500.000 €
	Lot III - gare routière	16.000.000 €
	Lot IV - saut-de-mouton	78.500.000 €
	Total génie civil et génie technique	263.000.000 €
B	Équipements ferroviaires	
	Lot I - gare ferroviaire	58.800.000 €
	Lot II - passerelle PA2	200.000 €
	Lot III - gare routière	0 €
	Lot IV - saut-de-mouton	9.000.000 €
	Total équipements ferroviaires	68.000.000 €
SOUS – TOTAL (indice 1.140,51 - oct. 2023)		331.000.000 €



C	Etudes (17% des positions A-B)	
	Lot I - gare ferroviaire	34.500.000 €
	Lot II - passerelle PA2	4.000.000 €
	Lot III - gare routière	2.700.000 €
	Lot IV - saut-de-mouton	14.800.000 €
	Total études	56.000.000 €
SOUS – TOTAL (indice 1.140,51 - oct. 2023)		387.000.000 €
D	Divers et imprévus (10% des positions A-C)	
	Lot I - gare ferroviaire	24.000.000 €
	Lot II - passerelle PA2	2.800.000 €
	Lot III - gare routière	1.900.000 €
	Lot IV - saut-de-mouton	10.300.000 €
	Total divers et imprévus	39.000.000 €
TOTAL (indice 1.140,51 - oct. 2023)		426.000.000 €

Les montants indiqués s'entendent hors taxes sur la valeur ajoutée et correspondent à la valeur 1.140,51 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1<sup>er</sup> octobre 2023.

Ils se répartiront comme suit :

En millions d'euros											
< 2024	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	> 2033
8.456	1,0	1,0	2,0	10,0	20,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	258,544



## CHECK DE DURABILITÉ - NOHALTEGKEETSHECK

 La présente page interactive nécessite au minimum la version 8.1.3 d'Adobe Acrobat® Reader®. La dernière version d'Adobe Acrobat Reader pour tous systèmes (Windows®, Mac, etc.) est téléchargeable gratuitement sur le site de Adobe Systems Incorporated.

Ministre responsable :	Le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics
Projet de loi ou amendement :	Projet de loi modifiant la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire

Le check de durabilité est un outil d'évaluation des actes législatifs par rapport à leur impact sur le développement durable. Son objectif est de donner l'occasion d'introduire des aspects relatifs au développement durable à un stade préparatoire des projets de loi. Tout en faisant avancer ce thème transversal qu'est le développement durable, il permet aussi d'assurer une plus grande cohérence politique et une meilleure qualité des textes législatifs.

1. Est-ce que le projet de loi sous rubrique a un impact sur le champ d'action (1-10) du 3<sup>ème</sup> Plan national pour un développement durable (PNDD) ?
2. En cas de réponse négative, expliquez-en succinctement les raisons.
3. En cas de réponse positive sous 1., quels seront les effets positifs et/ou négatifs éventuels de cet impact ?
4. Quelles catégories de personnes seront touchées par cet impact ?
5. Quelles mesures sont envisagées afin de pouvoir atténuer les effets négatifs et comment pourront être renforcés les aspects positifs de cet impact ?

Afin de faciliter cet exercice, l'instrument du contrôle de la durabilité est accompagné par des points d'orientation – **auxquels il n'est pas besoin de réagir ou répondre mais qui servent uniquement d'orientation**, ainsi que par une documentation sur les dix champs d'actions précités.

### 1. Assurer une inclusion sociale et une éducation pour tous.

Points d'orientation  
Documentation  Oui  Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le réaménagement complet de la gare de Bettembourg avec la modernisation et la mise en conformité des infrastructures ferroviaires du secteur voyageurs, il n'a aucun impact sur le point 1 "inclusion sociale et éducation pour tous" du champ d'action du 3<sup>ème</sup> Plan national pour un développement durable qui indique que la priorité du gouvernement est de renforcer cette cohésion en œuvrant contre tout type d'exclusion sociale et de discrimination, en luttant activement contre la pauvreté et en favorisant l'inclusion sociale.

### 2. Assurer les conditions d'une population en bonne santé.

Points d'orientation  
Documentation  Oui  Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le réaménagement complet de la gare de Bettembourg avec la modernisation et la mise en conformité des infrastructures ferroviaires du secteur voyageurs, il n'a aucun impact sur le point 2 "assurer les conditions d'une population en bonne santé" du champ d'action du 3<sup>ème</sup> Plan national pour un développement durable qui définit le cadre de l'action publique qui s'articule autour des piliers de la santé : promotion, protection et maintien de la santé, prévention, dépistage précoce, médecine curative et réhabilitation.

### 3. Promouvoir une consommation et une production durables.

Points d'orientation  
Documentation  Oui  Non



L'objet du projet de loi sous rubrique étant le réaménagement complet de la gare de Bettembourg avec la modernisation et la mise en conformité des infrastructures ferroviaires du secteur voyageurs, il n'a aucun impact sur le point 3 "promouvoir une consommation et une production durables" du champ d'action du 3<sup>ème</sup> Plan national pour un développement durable qui explique que le gouvernement souhaite faire de l'économie circulaire et des circuits courts un secteur phare de notre économie et de notre quotidien.

#### 4. Diversifier et assurer une économie inclusive et porteuse d'avenir.

Points d'orientation Documentation  Oui  Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le réaménagement complet de la gare de Bettembourg avec la modernisation et la mise en conformité des infrastructures ferroviaires du secteur voyageurs, il n'a aucun impact sur le point 4 "diversifier et assurer une économie inclusive et porteuse d'avenir" du champ d'action du 3<sup>ème</sup> Plan national pour un développement durable qui appelle à une croissance plus qualitative et plus inclusive qui nécessite une économie intelligente, à haute valeur ajoutée, consommant moins de ressources et porteuse d'emplois de qualité qui permettent d'assurer une vie décente pour tous.

#### 5. Planifier et coordonner l'utilisation du territoire.

Points d'orientation Documentation  Oui  Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le réaménagement complet de la gare de Bettembourg avec la modernisation et la mise en conformité des infrastructures ferroviaires du secteur voyageurs, il tombe sous l'objet du point 5 "planifier et coordonner l'utilisation du territoire" du champ d'action du 3<sup>ème</sup> Plan national pour un développement durable qui prévoit 8 pierres angulaires dont:

- la refonte du Programme directeur d'aménagement du territoire (PDAT);
- la mise en procédure de quatre plans directeurs sectoriels;
- la mobilisation de terrains à bâtir;
- la densification et formes d'habitat innovantes;
- un plan qualité de l'air;
- une stratégie de lutte contre le bruit;
- la "European Cross-Border Convention";
- et des zones de co-développement transfrontalières.

#### 6. Assurer une mobilité durable.

Points d'orientation Documentation  Oui  Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le réaménagement complet de la gare de Bettembourg avec la modernisation et la mise en conformité des infrastructures ferroviaires du secteur voyageurs, il tombe sous l'objet du point 6 "assurer une mobilité durable" du champ d'action du 3<sup>ème</sup> Plan national pour un développement durable comme permettant au Luxembourg d'être en conformité avec l'article 17 de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire.

#### 7. Arrêter la dégradation de notre environnement et respecter les capacités des ressources naturelles.

Points d'orientation Documentation  Oui  Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le réaménagement complet de la gare de Bettembourg avec la modernisation et la mise en conformité des infrastructures ferroviaires du secteur voyageurs, il n'a aucun impact sur le point 7 "arrêter la dégradation de notre environnement et respecter les capacités des ressources naturelles" du champ d'action du 3<sup>ème</sup> Plan national pour lequel le gouvernement a pris la décision d'intensifier les mesures pour augmenter la part de l'agriculture biologique à 20% d'ici 2025 pour mieux valoriser la diversité biologique, la restaurer et l'utiliser avec discernement en assurant le maintien des services fournis par les écosystèmes. Un objectif clé du Plan national concernant la protection de la nature est ainsi le rétablissement d'au moins 15% des habitats et biotopes dégradés et de leurs services. Ce plan cible aussi d'ici 2021 la création d'environ 1.900 ha et l'amélioration de 2.400 ha d'habitats et biotopes. A long terme, c'est la création de plus de 10.200 ha et l'amélioration de plus de 600 ha d'habitats et biotopes qui sont visées. Le gouvernement veut aussi protéger les eaux souterraines et renaturer les cours d'eau. Il souhaite maintenir l'étendue nationale des forêts et en assurer une gestion durable.

#### 8. Protéger le climat, s'adapter au changement climatique et assurer une énergie durable.

Points d'orientation Documentation  Oui  Non



L'objet du projet de loi sous rubrique étant le réaménagement complet de la gare de Bettembourg avec la modernisation et la mise en conformité des infrastructures ferroviaires du secteur voyageurs, il n'a aucun impact sur le point 8 " protéger le climat, s'adapter au changement climatique et assurer une énergie durable" du champ d'action du 3ième Plan national qui vise à :

- garantir l'accès à tous à des services énergétiques fiables durables et modernes, à un coût abordable;
- prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions;
- et à conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable.

**9. Contribuer, sur le plan global, à l'éradication de la pauvreté et à la cohérence des politiques pour le développement durable.**

Points d'orientation  
Documentation  Oui  Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le réaménagement complet de la gare de Bettembourg avec la modernisation et la mise en conformité des infrastructures ferroviaires du secteur voyageurs, il n'a aucun impact sur le point 9 " contribuer, sur le plan global à l'éradication de la pauvreté et à la cohérence des politiques pour le développement durable" du champ d'action du 3ième Plan national.

**10. Garantir des finances durables.**

Points d'orientation  
Documentation  Oui  Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le réaménagement complet de la gare de Bettembourg avec la modernisation et la mise en conformité des infrastructures ferroviaires du secteur voyageurs, il n'a aucun impact sur le point 10 " garantir des finances durables " du champ d'action du 3ième Plan national qui est relatif au financement de la lutte contre le changement climatique qui exige des solutions ambitieuses et d'énormes flux de capitaux.

**Cette partie du formulaire est facultative - Veuillez cocher la case correspondante**

En outre, et dans une optique d'enrichir davantage l'analyse apportée par le contrôle de la durabilité, il est proposé de recourir, de manière facultative, à une évaluation de l'impact des mesures sur base d'indicateurs retenus dans le PNDD. Ces indicateurs sont suivis par le STATEC.

Continuer avec l'évaluation ?  Oui  Non

(1) Dans le tableau, choisissez l'évaluation : **non applicable**, ou de 1 = **pas du tout probable** à 5 = **très possible**

**Afin d'enregistrer une version verrouillée du formulaire,  
merci de le signer numériquement en cliquant ici :**



## FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT MESURES LÉGISLATIVES, RÉGLEMENTAIRES ET AUTRES

 La présente page interactive nécessite au minimum la version 8.1.3 d'Adobe Acrobat® Reader®. La dernière version d'Adobe Acrobat Reader pour tous systèmes (Windows®, Mac, etc.) est téléchargeable gratuitement sur le site de Adobe Systems Incorporated.

### 1. Coordonnées du projet

Les champs marqués d'un \* sont obligatoires

Intitulé du projet :	Projet de loi modifiant la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire		
Ministre:	La Ministre de la Mobilité et des Travaux publics		
Auteur(s) :	André BISSEN		
Téléphone :		Courriel :	andre.bissen@mmtp.etat.lu
Objectif(s) du projet :	réaménagement complet de la gare de Bettembourg avec la modernisation et la mise en conformité des infrastructures ferroviaires du secteur voyageurs		
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune (s) impliqué(e)(s)			
Date :			

### 2. Objectifs à valeur constitutionnelle

Les champs marqués d'un \* sont obligatoires

**Le projet contribue-t-il à la réalisation des objectifs à valeur constitutionnelle ?**  Oui  Non

Dans l'affirmative, veuillez sélectionner les objectifs concernés et veuillez fournir une brève explication dans la case «Remarques» indiquant en quoi cet ou ces objectifs sont réalisés :

- Garantir le droit au travail et veiller à assurer l'exercice de ce droit
- Promouvoir le dialogue social
- Veiller à ce que toute personne puisse vivre dignement et dispose d'un logement approprié
  
- Garantir la protection de l'environnement humain et naturel en œuvrant à l'établissement d'un équilibre durable entre la conservation de la nature, en particulier sa capacité de renouvellement, ainsi que la sauvegarde de la biodiversité, et satisfaction des besoins des générations présentes et futures
- S'engager à lutter contre le dérèglement climatique et œuvrer en faveur de la neutralité climatique
- Protéger le bien-être des animaux
- Garantir l'accès à la culture et le droit à l'épanouissement culturel
- Promouvoir la protection du patrimoine culturel
  
- Promouvoir la liberté de la recherche scientifique dans le respect des valeurs d'une société démocratique fondée sur les droits fondamentaux et les libertés publiques

Remarques :



### 3. Mieux légiférer

Les champs marqués d'un \* sont obligatoires

**Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s) :**  Oui  Non

Si oui, laquelle / lesquelles :

Remarques / Observations :

#### Destinataires du projet :

- Entreprises / Professions libérales :  Oui  Non
- Citoyens :  Oui  Non
- Administrations :  Oui  Non

**Le principe « Think small first » est-il respecté ?**  Oui  Non  N.a. <sup>1</sup>  
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

Remarques / Observations :

<sup>1</sup> N.a. : non applicable.

**Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ?**  Oui  Non

Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ?  Oui  Non

Remarques / Observations :

**Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ?**  Oui  Non

Remarques / Observations :

**Le projet contient-il une charge administrative <sup>2</sup> pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?)**  Oui  Non

Si oui, quel est le coût administratif <sup>3</sup> approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)

<sup>2</sup> Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en œuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

<sup>3</sup> Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple : taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

**a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ?**  Oui  Non  N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?



**b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel <sup>4</sup> ?**  Oui  Non  N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

<sup>4</sup> Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE. ([www.cnpd.public.lu](http://www.cnpd.public.lu))

**Le projet prévoit-il :**

- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ?  Oui  Non  N.a.
- des délais de réponse à respecter par l'administration ?  Oui  Non  N.a.
- le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ?  Oui  Non  N.a.

**Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ?**  Oui  Non  N.a.

Si oui, laquelle :

**En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ?**  Oui  Non  N.a.

Sinon, pourquoi ?

**Le projet contribue-t-il en général à une :**

- a) simplification administrative, et/ou à une  Oui  Non
- b) amélioration de la qualité réglementaire ?  Oui  Non

Remarques / Observations :

**Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ?**  Oui  Non  N.a.

**Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ?**  Oui  Non

Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?

**Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ?**  Oui  Non  N.a.

Si oui, lequel ?

Remarques / Observations :

## 4. Egalité des chances

Les champs marqués d'un \* sont obligatoires

**Le projet est-il :**

- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ?  Oui  Non
- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ?  Oui  Non



Si oui, expliquez  
de quelle manière :

- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ?  Oui  Non

Si oui, expliquez pourquoi :

- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ?  Oui  Non

Si oui, expliquez  
de quelle manière :

**Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ?**  Oui  Non  N.a.

Si oui, expliquez  
de quelle manière :

## 5. Projets nécessitant une notification auprès de la Commission européenne

**Directive « services » : Le projet introduit-il une exigence en matière d'établissement ou de prestation de services transfrontalière ?**  Oui  Non  N.a.

Si oui, veuillez contacter le Ministère de l'Économie en suivant les démarches suivantes :

<https://meco.gouvernement.lu/fr/le-ministere/domaines-activite/services-marche-interieur/notifications-directive-services.html>

**Directive « règles techniques » : Le projet introduit-il une exigence ou réglementation technique par rapport à un produit ou à un service de la société de l'information (domaine de la technologie et de l'information) ?**  Oui  Non  N.a.

Si oui, veuillez contacter l'ILNAS en suivant les démarches suivantes :

<https://portail-qualite.public.lu/content/dam/qualite/publications/normalisation/2017/ilnas-notification-infolyer-web.pdf>