

N° 5233<sup>3</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2003-2004

---

---

**PROJET DE LOI**

autorisant la construction d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie nord de la Gare de Luxembourg, le raccordement d'une des deux voies par un tunnel nouveau à voie unique et le réaménagement général de la tête nord de la Gare de Luxembourg, et modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE L'ECONOMIE, DE L'ENERGIE,  
DES POSTES ET DES TRANSPORTS**

(8.3.2004)

La Commission se compose de: M. John SCHUMMER, Président-Rapporteur; M. François BAUSCH, M. Lucien CLEMENT, Mme Mady DELVAUX-STEHRÉS, Mme Agny DURDU, M. Gusty GRAAS, M. Fernand GREISEN, M. Norbert HAUPERT, M. Marcel SAUBER, M. Nicolas STROTZ et M. Marc ZANUSSI, Membres.

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le projet de loi sous rubrique a été déposé le 11 novembre 2003 par le Ministre des Transports. Le 23 octobre 2003 il a été soumis à l'avis du Conseil d'Etat. La Haute Corporation a émis son avis le 27 janvier 2004. La Chambre de Commerce a émis son avis en date du 23 janvier 2004.

Lors de sa réunion du 18 février 2004, la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports a désigné son Président John Schummer comme rapporteur du présent projet de loi et a procédé à un premier examen du texte et de l'avis du Conseil d'Etat. Ladite Commission a adopté le présent rapport lors de sa réunion du 8 mars 2004.

\*

**II. OBJET DU PROJET DE LOI**

Le projet de loi sous rubrique a pour objet l'approbation par le législateur du projet de réalisation d'un nouveau viaduc ferroviaire à deux voies sur le Stadtgrund ainsi que le réaménagement général de la tête nord de la Gare de Luxembourg, y compris la construction d'un nouveau tunnel à une voie. A l'instar de la pratique appliquée pour les autres projets d'infrastructure ferroviaires introduits depuis 1999, il est proposé d'insérer le présent projet dans le relevé des projets approuvés par le législateur et figurant à l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Cet article 10 de la loi du 10 mai 1995 avait institué le „Fonds du Rail“, qui reprend les dépenses d'investissement en matière d'infrastructures ferroviaires du Ministère des Transports et de son gestionnaire du réseau ferroviaire, la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL).

Il est prévu de réaliser le projet de loi en deux phases. **La première phase du projet comporte la réalisation d'un nouveau pont parallèle au viaduc enjambant le Stadtgrund ainsi que les aménagements nécessaires à la tête nord de la Gare de Luxembourg** pour en augmenter la capacité aux besoins identifiés dans le cadre de la stratégie „mobilité.lu“ et pour créer la possibilité d'évaluation

nécessaire. Le coût de cette première phase s'élève à 110,35 millions d'euros, dont 75 millions d'euros pour le nouveau viaduc et 35,35 millions d'euros pour l'aménagement de la sortie de la Gare. **Les travaux de la seconde phase consisteront dans la réalisation d'un nouveau tunnel, à voie unique, pour raccorder la voie extérieure du nouveau viaduc à la tête nord de la Gare de Luxembourg et pour disposer ainsi d'une capacité de 4 voies parallèles à la sortie de la Gare vers les deux lignes à double voie vers le Nord et vers l'Est.** Les coûts de cette deuxième phase s'élèveront à 53,92 millions d'euros. Aux coûts des deux phases s'ajoutent encore les frais de planification qui s'élèveront à environ 10% des coûts de construction, soit 16,43 millions d'euros. L'évaluation financière du projet table sur un coût global de 180,75 millions d'euros (hors TVA) au niveau de l'indice des prix à la construction valable au 1er octobre 2002 (indice 569,61).

Etant donné que l'engagement financier du projet dépasse le seuil de 7,5 millions d'euros prévu par l'article 80 de la loi du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat, l'approbation de la Chambre des Députés est nécessaire en vertu de l'article 99 de la Constitution.

Dans la situation actuelle du réseau, deux lignes se confondent dans les deux voies passant le viaduc ferroviaire Pulvermühl existant, qui franchit la vallée de l'Alzette entre la sortie nord de la Gare de Luxembourg et le plateau du Rahm. En vue de l'élargissement à deux voies supplémentaires du tronçon Luxembourg-Oetrange et de la construction de la boucle qui desservira Findel et Kirchberg (c.f. loi du 18 décembre 2003 modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire) *„les deux lignes Luxembourg-Troisvierges et Luxembourg-Wasserbillig doivent être séparées et raccordées individuellement à l'entrée nord de la Gare de Luxembourg. Il en découle que le tronçon de l'actuel viaduc Pulvermühl devrait supporter jusqu'à quatre voies ferrées“.*

Lors de la première phase du projet un nouveau viaduc sera construit et deux voies seront raccordées à la 3e voie dans la tranchée existante qui relie le viaduc à la gare centrale. La construction du viaduc elle-même se décompose en trois parties, à savoir le dédoublement du viaduc de Pulvermühl sur une longueur totale de 237,5 mètres, la réalisation d'un ouvrage sur le talus perré d'une longueur d'environ 425 mètres et finalement la transformation du tunnel sous le boulevard d'Avranches et l'adaptation concomitante de l'extrémité nord de l'ouvrage sous la Rocade de Bonnevoie. L'ouvrage est calculé suivant les modèles de charge ferroviaire UIC 71 et pour une densité de trafic estimée à  $20 * 10^6$  tonnes/an suivant la norme DS 804 de la Deutsche Bahn A.G. la vitesse de référence sur l'ouvrage est de 70 km/h. Lors des aménagements en tête nord de la Gare de Luxembourg le revêtement du quai III sera modernisé sur toute sa longueur et le souterrain sud sera complété par des escaliers mécaniques. De plus, les deux ascenseurs existants seront remplacés par un seul ascenseur qui déversera sur le quai en direction sud. Le quai lui-même sera prolongé de 30 mètres au Nord. Par conséquent la marquise sera remplacée et couvrira la totalité du quai. Les infrastructures du quai II devront être adaptées à un changement de niveau de la voie. Ainsi, tout comme pour le quai III il y a lieu de remplacer les ascenseurs existants par un seul et de remplacer la marquise existante par une nouvelle. La transformation du quai I consiste à démolir les 100 mètres de l'about nord et à abaisser les 80 derniers mètres de 38 cm. De cette façon le quai est transformé en quai pour train-tram. Afin de maintenir le bon fonctionnement de la gare, les travaux sur les quais devront être exécutés en différentes phases afin de minimiser les perturbations du trafic ferroviaire.

La deuxième phase du projet prévoit le raccordement de la 2e voie du nouveau viaduc par un nouveau tunnel à la tête nord en Gare de Luxembourg. La voie passant par le tunnel sera raccordée aux voies 9, 10 et 11 de la Gare de Luxembourg. L'entrée du tunnel est prévue à la sortie Nord de la Gare à droite du piédroit de la couverture de la Rocade de Bonnevoie. Le tracé du tunnel suit la rue de Bonnevoie entre le cadre de couverture de la Rocade et les façades des habitations de la rue de Bonnevoie. Cependant, dû aux nombreuses contraintes générées par les constructions existantes, le tunnel ne peut pas être tracé en ligne droite. La vitesse d'exploitation sera de 60 km/h.

Le Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports se permet de renvoyer pour le détail des aménagements à l'exposé des motifs précis et exhaustif qui a été joint au projet de loi.

Le projet de loi sous rubrique s'insérant dans la stratégie „mobilité.lu“, approuvée par le Conseil de Gouvernement du 22 mars 2002 les travaux prévus visent à éliminer le goulot d'étranglement et d'augmenter la sécurité dans le secteur nord de la Gare de Luxembourg au regard des exigences qui découlent à cet égard du nouveau concept d'exploitation se base sur l'augmentation de la fréquence des trains classiques et sur la mise en service du train-tram sur le réseau ferré national.

### III. LES AVIS

Dans son avis du 23 janvier 2004 la Chambre de Commerce marque son accord avec le présent projet de loi. Ainsi, la Chambre n'omet pas de souligner que l'évolution actuelle des finances publiques appelle à la prudence quant à la réalisation de projets d'envergure.

Ayant approuvée les grandes lignes de la stratégie „mobilité.lu“ dès ses débuts, la Chambre est cependant d'avis que le présent projet de loi mérite son soutien alors que l'investissement prévu permettra une amélioration substantielle de la fréquence et de la sécurité des transports ferroviaires. De plus, elle estime que le projet de loi sous rubrique *„présente l'avantage de s'inscrire à la fois dans la perspective d'une amélioration générale de la qualité du service fourni aux clients de la SNCFL et aux piétons, de la prise en compte des contraintes environnementales et du respect du patrimoine bâti historique“*.

Le Conseil d'Etat ne s'opposant pas au projet de loi dans son avis du 13 janvier 2004 critique toutefois la méthodologie d'insérer tout nouveau projet en matière d'infrastructure ferroviaire dans la loi précitée du 10 mai 1995 car *„tout en étant valable d'un point de vue purement juridique, pêche toutefois par un manque de lisibilité évident“*. A cet égard la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports partage toutefois le point de vue des auteurs du projet de loi que *„cette approche a l'avantage de donner une vue globale de tous les projets d'adaptation et de développement du réseau ferré que le législateur a approuvés, tout en assurant à l'ensemble des projets approuvés l'application des modalités de financement et d'exécution que la loi susmentionnée prévoit par ailleurs“*.

\*

Compte tenu des remarques qui précèdent, la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports propose à la Chambre des Députés de voter le texte dans la teneur qui suit:

\*

TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION PARLEMENTAIRE

PROJET DE LOI

**autorisant la construction d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie nord de la Gare de Luxembourg, le raccordement d'une des deux voies par un tunnel nouveau à voie unique et le réaménagement général de la tête nord de la Gare de Luxembourg, et modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

**Article unique.**– Le deuxième et le troisième alinéas du paragraphe 3. de l'article 10 modifié de la loi 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 par le chiffre 23° nouveau, libellé comme suit:  
 „23° construction d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie nord de la Gare de Luxembourg, raccordement d'une des deux voies par un tunnel nouveau à voie unique et réaménagement général de la tête nord de la Gare de Luxembourg ..... 180.700.000 €“
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°, 9°, 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. Le montant repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1er avril 2002. Les montants repris sous 22° et 23° correspondent à la valeur 569,61 de cet indice au 1er octobre 2002. 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.“

Luxembourg, le 8 mars 2004

*Le Président-Rapporteur,*  
 John SCHUMMER