

**N° 6669<sup>3</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session extraordinaire 2013-2014

**PROJET DE LOI****modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (Construction d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg-Phase I)**

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

(24.9.2014)

La Commission se compose de: Mme Josée LORSCHÉ, Présidente-Rapportrice; Mme Sylvie ANDRICH-DUVAL, MM. Gilles BAUM, Yves CRUCHTEN, Georges ENGEL, Gusty GRAAS, Max HAHN, Ali KAES, Marc LIES, Roger NEGRI, Marco SCHANK, Justin TURPEL et Serge WILMES, Membres.

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 19 mars 2014 par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le Conseil d'Etat a émis son avis le 25 mars 2014.

La Chambre de commerce a, quant à elle, émis son avis en date du 15 mai 2014.

Le 4 juin 2014, la Commission du Développement durable a désigné Mme Josée Lorsché comme rapportrice du projet de loi. Lors de cette même réunion, elle a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'Etat.

Elle a examiné et adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 24 septembre 2014.

\*

**II. OBJET DU PROJET DE LOI**

Le projet de loi sous rubrique complète la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire en y ajoutant au paragraphe 3 la première phase de construction d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg pour un montant de 292.013.570 €. 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.

\*

**III. CONSIDERATIONS GENERALES ET ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX**

Le projet de loi 6669 s'inscrit dans la transposition de la stratégie MoDu, mettant en œuvre un concept de mobilité nationale intégré, basé sur des chaînes de mobilité efficaces, interconnectables et performantes et visant à porter à 25% la part des transports en commun de l'ensemble des déplacements effectués.

Le concept repose sur trois piliers, à savoir:

- le réseau ferré, constituant l'épine dorsale du système de mobilité;
- le tram, les autobus, les voitures individuelles et les vélos, constituant les canaux de distribution et d'acheminement;
- les pôles d'échange en tant que plateformes de transbordement.

La ligne ferroviaire Luxembourg-Bettembourg représente l'épine dorsale du réseau luxembourgeois, assurant à la fois des liaisons internationales avec la France et au-delà, la connexion aux réseaux trans-européens à grande vitesse, les liaisons régionales de l'axe Bettembourg-Esch/Alzette-Athus ainsi qu'une antenne très fréquentée vers Dudelange-Volmerange. Cet axe majeur du réseau luxembourgeois fut mis en service en 1859 comme double voie avec une longueur de 17 kilomètres et a été électrifié en 1956.

Etant venue à saturation et même au débordement, surtout aux heures de pointe, cette ligne ne répond ni aux objectifs de la stratégie MoDu misant sur un modal split de 25% pour les transports en commun, ni aux défis d'une augmentation du fret ferroviaire en relation avec le projet Multimodal entre Bettembourg et Dudelange. Considérant en outre le développement économique et le nombre croissant d'emplois dans la région, le dédoublement de la ligne existante va permettre d'augmenter de façon significative la capacité du réseau ferré entre les deux nœuds ferroviaires de Bettembourg et Luxembourg.

Les objectifs principaux du projet de loi sont par conséquent d'assurer un raccordement plus performant du sud du pays aux quartiers en voie de développement de et autour de la capitale, dont notamment celui de Howald; d'améliorer à la fois l'offre des relations transfrontalières avec la Lorraine et des relations internationales, y compris celles du TGV et de faciliter le trafic du fret ferroviaire entre l'Allemagne et les pays du Benelux avec la France, la Suisse et l'Italie ainsi que celui desservant le port de Mertert.

Dans le cadre de l'avant-projet sommaire (APS), trois variantes ont été étudiées. Conformément à la législation en vigueur, une analyse d'impact sur l'environnement, une analyse d'impact sur la sécurité, une analyse d'impact comparative et une consultation du public dans les communes de Luxembourg, Hespérange, Roeser et Bettembourg ont été réalisées en 2007. Sur base du résultat de la consultation des communes concernées, le Gouvernement en Conseil a décidé d'opter pour la variante 3 du tracé, tout en invitant le maître d'ouvrage à tenir compte, dans la mesure du possible, des remarques formulées par la Commune de Roeser.

L'évaluation des incidences sur l'environnement a conclu que le tracé de la nouvelle ligne touche des zones agricoles ouvertes ainsi qu'en partie des massifs boisés, des mardelles, des haies et des buissons. Pour ce qui est de la zone de protection des oiseaux, la zone de protection spéciale LU0002007 „Vallée supérieure de l'Alzette“ est traversée sur une longueur d'environ 550 mètres au nord de Bettembourg. L'impact principal du projet se situe néanmoins en dehors de cette zone de protection. En ce qui concerne la réserve naturelle nationale projetée sous la dénomination „Kockelscheuer-Etangs“, l'impact sur les objectifs de protection de cette zone reste limité.

Du fait que le bilan global de la valeur écologique du projet est négatif de l'ordre de 5,4 millions de points correspondant à des biotopes (selon l'article 17 de la loi modifiée du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature), une série de mesures de compensation ont été prévues et atteignent un total positif de quelque 5,9 millions de points, total permettant une marge de manœuvre pour le cas où l'une ou l'autre des mesures compensatoires envisagées ne pourrait être réalisée. La renaturation de l'Alzette et du *Bibeschaach*, de même que le reboisement du dépôt C, font notamment partie des mesures de compensation.

Au niveau des nuisances sonores que le projet pourra avoir sur les zones sensibles potentielles, notamment à l'entrée en gare de Bettembourg, une étude acoustique est actuellement en cours de réalisation. Elle reprend la configuration actuelle, les différentes phases du chantier et la projection de la situation définitive. Des écrans antibruit ou autres mesures seront mis en place suivant les résultats de l'étude mentionnée et dans le respect des seuils en vigueur.

#### IV. DESCRIPTION, EXPLOITATION ET PHASAGE DU PROJET

La nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg comprend deux voies d'une longueur d'environ 7 km chacune et sera construite en site propre. Elle part du futur pôle d'échange de Howald, franchit l'autoroute A3 au sud de l'échangeur de Gasperich et poursuit son tracé jusqu'à l'ouest de Bettembourg. La ligne s'écarte de l'autoroute au nord de l'Aire de Berchem, contournant celle-ci par l'ouest. Elle passe ensuite sous la route nationale N31 avant de franchir la ligne existante entre Luxembourg et Bettembourg dans la vallée de l'Alzette moyennant un „saut-de-mouton“. Après le franchissement de l'Alzette, assuré quant à lui par un viaduc, la nouvelle ligne et la ligne existante se côtoient jusqu'à l'entrée nord en gare de Bettembourg. La vitesse maximale autorisée sur la nouvelle ligne sera de 160 km/h.

Pour de plus amples détails techniques, il est renvoyé au descriptif et aux graphiques annexés au document parlementaire 6669. En résumé, il s'agit de la construction d'une série d'ouvrages hydrauliques et de huit ouvrages d'art de franchissement, dont un nouveau pont routier à construire, un ancien pont routier à reconstruire et deux ouvrages remarquables. Le premier (OA 14 – pont ferroviaire) se situe au croisement de l'autoroute A3 au sud de Howald et le second (OA 05 & 06), dénommé „saut-de-mouton“, se trouve au croisement de la nouvelle ligne avec la ligne ferroviaire existante au nord de Bettembourg. Ce croisement nécessite également la translation de la ligne existante vers l'ouest sur son ancien tracé.

Le futur concept d'exploitation prévoit que la majeure partie des trains venant d'Esch-sur-Alzette circulera sur la ligne existante permettant aux trains nationaux des arrêts à Berchem. Les trains venant de la France emprunteront la nouvelle ligne ferroviaire sans arrêt intermédiaire entre Bettembourg et Luxembourg. Le prolongement de certains trains venant du sud vers le nouvel arrêt pont rouge sera assuré.

Le projet de construction permettra de passer de 293 circulations ferroviaires par jour à 455 circulations journalières ce qui constitue une augmentation de 55% du nombre total des circulations entre Bettembourg et Luxembourg par rapport à la situation actuelle. La réserve de capacité d'environ 45% ainsi obtenue pourra garantir une exploitation plus stable et un meilleur respect des horaires. Cette réserve de capacité améliorera également l'organisation des travaux d'entretien sur ces deux lignes et permettra, en cas de besoin ultérieur, une augmentation de la densité des circulations ferroviaires.

Le projet de la nouvelle ligne sera réalisé en deux phases décalées dans le temps. Le présent projet de loi ne couvre que les travaux de la première phase dont la mise en service est prévue pour 2020.

La deuxième phase du projet fera l'objet de deux projets de loi supplémentaires. Le premier portera sur le financement des raccords définitifs de la nouvelle ligne ferroviaire à Bettembourg, y compris la rénovation complète de la gare de Bettembourg. Le deuxième aura pour objet le financement des raccords définitifs de la nouvelle ligne ferroviaire à Howald, y compris l'aménagement du deuxième quai de ce nouveau pôle d'échange. L'exécution de ces deux projets est prévue entre 2021 et 2024. Reste à noter que la Chambre des Députés a émis son accord de principe au projet de construction par voie de motion en date du 19 décembre 2006.

De façon générale, la planification tient en outre compte des contraintes de développement de différents autres projets connexes, à savoir:

- le futur pôle d'échange à Howald;
- la mise à 2×3 voies de l'autoroute A3;
- l'extension de l'aire autoroutière de Berchem;
- le réaménagement de l'échangeur (N31) à Livange;
- la suppression du passage à niveaux n° 4 situé à l'entrée de la gare de Bettembourg;
- la future plate-forme multimodale à Bettembourg-Dudelange;
- le nouveau poste directeur envisagé en gare de Bettembourg.

## V. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis en date du 25 mars 2014, le Conseil d'Etat constate que la ligne ferroviaire existante entre Luxembourg et Bettembourg est arrivée à saturation tout en affirmant que le projet de loi proposé pourra remplir les trois objectifs majeurs suivants:

- assurer un raccordement plus performant entre le sud du pays et la Ville de Luxembourg
- améliorer le service ferroviaire entre le Grand-Duché de Luxembourg et la Lorraine ainsi que les autres destinations méridionales, y compris celles assurant le trafic TGV
- assurer le transport fret transitant par le Luxembourg entre le Benelux et l'Allemagne, d'une part, et la France, l'Italie et la Suisse, d'autre part, ainsi que le transport du fret ferroviaire vers le port de Mertert.

Le Conseil d'Etat souligne par la suite qu'il ne s'agit que du financement de la première phase du projet – qui sera exécutée entre 2015 et 2020 – et que le raccord définitif de la nouvelle ligne ferroviaire à Bettembourg et à Howald ainsi qu'au nouveau centre de remisage et de maintenance (CRM) fera l'objet d'une autre loi de financement – l'exécution de cette deuxième phase étant prévue pour la période 2021 à 2025. Pour cette raison, la Haute Corporation est d'avis qu'il y a lieu de mentionner aussi bien dans l'intitulé que dans l'article unique de la loi qu'il s'agit de la „Phase I“ du projet.

Le Conseil d'Etat rappelle en outre que trois variantes du projet ont été étudiées et que la troisième proposition a été retenue.

\*

## VI. AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

L'avis de la Chambre de Commerce, datant du 15 mai 2014, comprend un résumé synthétique et des considérations générales. Dans son résumé synthétique, la Chambre de Commerce salue que le projet de loi sous avis s'inscrit dans la stratégie nationale de mobilité durable ayant entre autres comme objectif de rendre le transport public plus attractif, plus efficace et plus performant tant pour les résidents luxembourgeois que pour les nombreux frontaliers.

Néanmoins, la Chambre de Commerce regrette que la fiche financière ne tienne compte ni des frais de la deuxième phase, ni de certaines dépenses liées à la réalisation de la première phase (étude acoustique, acquisition de terrains, raccordements provisoires) et s'inquiète en conséquence du montant réel à engager. Considérant que 62% des terrains restent à acquérir auprès de propriétaires privés, la Chambre de Commerce s'interroge sur les modalités d'acquisition, le risque de dépassement des budgets et les délais réels d'exécution tout en revendiquant une approche plus structurée, plus efficiente et plus transparente lors de la planification, de l'exécution et du suivi de grands projets d'infrastructure.

Dans ses considérations générales, la Chambre professionnelle est d'avis que l'intitulé doit tenir compte du fait qu'il s'agit de la première phase du projet. Par la suite, elle approfondit les critiques qu'elle a émises dans son résumé synthétique en revenant notamment sur l'acquisition des terrains, la gestion de grands projets d'infrastructure et les aspects financiers du projet sous avis.

En matière environnementale, la Chambre de Commerce aurait souhaité plus d'informations sur l'impact du projet et les mesures compensatoires y relatives. Pour ce qui est des nuisances sonores, elle est d'avis que l'étude acoustique aurait dû être réalisée avant le dépôt du projet de loi en soulignant qu'il y a lieu de veiller à ce que les travaux aient le moins d'impact possible en terme de nuisances sonores et d'accès au complexe hôtelier de Livange.

\*

## VII. COMMENTAIRE DE L'ARTICLE UNIQUE ET TRAVAUX EN COMMISSION

Lors de la réunion du 4 juin 2014, les membres de la Commission ont procédé à l'examen de l'avis du Conseil d'Etat datant du 25 mars 2014 et ont décidé de suivre l'intégralité des propositions du Conseil d'Etat, à savoir:

- modifier l'intitulé afin de mettre en exergue le fait que le projet de construction de la ligne ferroviaire est conçu en deux phases et de le libeller comme suit:

*„Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (Construction d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg-Phase I)“;*

- supprimer le tiret derrière *„Article unique“* à l'alinéa 1er;
- tenir compte du phasage dans lequel sera prévue la construction du projet entier de la ligne et, en conséquence, libeller l'ajout sous le n° 31 de la façon suivante:

*„n° 31 Construction d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg (phase I)“.*

Les membres de la commission ont, par ailleurs, procédé à un échange de vues avec les responsables des CFL dont il y a lieu de retenir ce qui suit:

### *Déchets inertes:*

Lors de la conception du projet, l'objectif était d'éviter dans la mesure du possible la production de déchets inertes. Dans ce contexte, le principe de réutilisation sur site a été discuté avec l'Administration de l'environnement pour limiter au maximum les terres à enlever du chantier. Vu la nécessité de respecter une pente maximale de 12,5% afin que les trains puissent transporter des marchandises sur ce tronçon, la marge de manœuvre en la matière est assez réduite. Le volume de déchets inertes à évacuer dans le cadre de la réalisation du projet sous rubrique sera d'environ 955.000 m<sup>3</sup>.

Une étude préalable a permis de classer ces déchets en trois catégories selon leur degré de pollution. L'exposé des motifs du projet de loi donne les précisions suivantes à ce sujet:

Les terres les plus polluées dépassant le degré de pollution maximal autorisé par la législation en vigueur seront évacuées vers l'étranger. Ces terres, dont le volume avoisine 138.000 m<sup>3</sup> (14%), seront déchargées par une entreprise spécialisée.

Les terres de type I, dont la pollution en hydrocarbures n'excède pas 300 mg/kg, seront éliminées sur une décharge nationale pour déchets inertes pourvue d'une barrière géologique. Le volume de ces terres polluées est d'environ 216.000 m<sup>3</sup> (23%).

Les terres de type II, dont la pollution en hydrocarbures n'excède pas 100 mg/kg, seront réutilisées dans le cadre du projet. Le volume de ces terres est d'environ 601.000 m<sup>3</sup> (63%).

A noter que la pollution des terres est due en partie au réseau ferroviaire existant et en partie aux émissions provenant de l'autoroute avoisinante.

### *Acquisition de terrains:*

La réalisation du projet nécessite l'acquisition d'un nombre important de terrains, d'une surface totale d'environ 52,09 hectares. A ce jour, 55% des surfaces à acquérir font l'objet d'un compromis de vente. S'il est évident que la concrétisation du projet est dépendante de l'acquisition préalable des terrains, les représentants des CFL se déclarent pourtant optimistes en la matière. Dans ce contexte, il est notamment fait mention de négociations en cours avec les propriétaires de deux commerces à Bettembourg qui devront être délocalisés.

### *Phasage:*

Il est rappelé que les travaux d'aménagement d'une gare périphérique à Howald seront exécutés en deux phases. La première phase, qui a fait l'objet de la loi du 17 décembre 2010 modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, comprend la construction d'un quai voyageurs unique et devrait être opérationnelle en 2018. Ainsi les usagers en provenance du Sud du pays pourront quitter le train déjà à cet endroit et délester sensiblement la Gare centrale. La mise en service de la seconde phase, qui devra faire l'objet d'une loi de financement *ad hoc*, n'est prévue qu'à l'horizon 2025 et aura pour objet la construction d'un deuxième quai, d'une gare routière, ainsi que d'un arrêt pour le tram.

*Passages à niveau:*

Le projet sous rubrique ne créera pas de nouveaux passages à niveau. D'une manière générale, le Gouvernement souhaite, à long terme, abolir la totalité des passages à niveau sur l'ensemble du réseau national, en éliminant prioritairement les passages à grande affluence.

*Gare de Berchem-P&R Fentange:*

Il n'est à ce jour ni prévu de rénover le bâtiment de la gare de Berchem, ni d'aménager un arrêt et un P&R à Fentange en tant que commune située sur le tracé actuel qui continuera par la suite à être utilisé pour le trafic national.

\*

**VIII. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION**

Compte tenu de ce qui précède, la Commission du Développement durable recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous rubrique dans la teneur qui suit:

\*

**PROJET DE LOI**

**modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (Construction d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg-Phase I)**

**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:

„31°	Construction d'une nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg (phase I) .....	292.013.570 € <sup>cc</sup>
------	---	-----------------------------

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. Ceux sous 29° et 30° correspondent à la valeur 725,05 de cet indice au 1er octobre 2012. Celui sous 31° correspond à la valeur 730,85 de cet indice au 1er avril 2013. 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 24 septembre 2014

*La Présidente-Rapportrice,*  
Josée LORSCHÉ

