



CHAMBRE DES DEPUTES

Session extraordinaire 2013-2014

RM/pk

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 07 mai 2014

ORDRE DU JOUR :

1. Approbation des projets de procès-verbal de la réunion du 23 avril 2014 ainsi que de la réunion jointe du même jour
2. 6684 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
 - Désignation d'un rapporteur
 - Présentation du projet de loi
3. Continuation de l'échange de vues avec des représentants des CFL au sujet des grands projets d'infrastructure ferroviaire en cours
4. Divers

*

Présents : M. Gilles Baum, Mme Tess Burton (remplaçant M. Yves Cruchten), M. Georges Engel, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Jean-Marie Halsdorf (remplaçant Mme Sylvie Andrich-Duval), M. Aly Kaes, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis (remplaçant M. Serge Wilmes), M. Marco Schank, M. Justin Turpel, Mme Christiane Wickler

M. Jeannot Poeker, Mme Félicie Weycker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. Tom Braun, M. Norbert Leisch, Mme Manon Mehling, M. Henri Werdel, de la Société nationale des Chemins de fers luxembourgeois,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal de la réunion du 23 avril 2014 ainsi que de la réunion jointe du même jour

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

2. 6684 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Madame Josée Lorsché est nommée Rapportrice du projet de loi sous rubrique.

Les représentants des CFL présentent le projet de loi, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent ainsi qu'au document repris en annexe du présent procès-verbal.

En bref, le projet a pour objet la construction d'une nouvelle gare ferroviaire dénommée « arrêt pont rouge » sur la ligne du Nord, à hauteur du pont « Grande-Duchesse Charlotte », avec ses accès et deux funiculaires. Le montant total des travaux à réaliser est estimé à 96.297.629 euros. L'autorisation du législateur pour procéder à ces travaux est requise en vertu de l'article 99 de la Constitution, étant donné que ce montant dépasse le seuil de 40 millions d'euros prévu à cet effet par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat.

Suite à cette présentation, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- il est prévu que le projet de loi sous rubrique et le projet de loi n°6626 portant sur la construction d'une ligne de tramway à Luxembourg entre la Gare Centrale et LuxExpo au Kirchberg soient évacués simultanément en séance publique au cours des prochaines semaines. En outre, il est prévu à terme, à savoir en décembre 2017, une mise en service synchronisée de ces deux infrastructures de transport ;
- le site sera alimenté par le réseau « Creos » en énergie électrique 20 kV à partir du nouveau poste Haute Tension 65/20 kV « Kirchberg C - Place de l'Europe ». En cas de défaillance, cette alimentation pourra être commutée sur un deuxième réseau 20 kV et peut donc être considérée comme redondante ;
- la station située en amont sur le plateau du Kirchberg sera équipée de toutes les pré-installations techniques nécessaires (raccords à l'eau, à l'électricité) afin que, le cas échéant, des petits commerces puissent à terme y être installés ;
- au vu de son emplacement et de son originalité, l'infrastructure devrait, de l'avis d'un membre de la Commission, pouvoir également être utilisée comme une attraction touristique potentielle ;
- chaque véhicule aura une capacité de 140 personnes. Le temps de parcours entre les deux stations sera de 63 secondes ; les temps d'arrêt dans les stations de 105 secondes ;

- entre la station en aval et celle en amont, il y aura une pente constante de 19,7%. Afin d'optimiser la sécurité et le confort des usagers, le plancher des véhicules a été pensé en conséquence, sa hauteur variant de 2,6 à 4,7 mètres d'une extrémité à l'autre ;
- les funiculaires fonctionneront de façon entièrement automatisée. Quatre personnes seront employées à temps partiel pour veiller à la maintenance, avec notamment un contrôle de routine quotidien qui sera effectué avant chaque mise en service. A ce stade, aucune présence humaine n'est prévue sur le site pendant les heures de fonctionnement des funiculaires. Si un besoin devait se faire sentir, il n'est cependant pas exclu qu'une personne y soit affectée pendant les heures de pointe ;
- s'il est évident qu'aucune étude de rentabilité n'a été réalisée, étant donné qu'un tel critère n'est jamais pris en compte dans le cadre du service public que sont les transports en commun, il est pourtant prévu une certaine rationalisation en ce sens que les deux funiculaires fonctionneront seulement aux heures de pointe, tandis qu'aux heures creuses, un des deux funiculaires pourra être mis à l'arrêt ;
- il a été décidé de ne pas mettre en place de ticket séparé pour l'utilisation du funiculaire : le ticket du transport public sera applicable ;
- la rue St-Mathieu dans le Pfaffenthal sera raccordée à la plateforme de la nouvelle gare ferroviaire par des escaliers et par un grand ascenseur d'une capacité de 46 personnes. En outre, les quais de la gare ferroviaire sont desservis chacun par un ascenseur, un escalier et quatre escaliers mécaniques. Un membre de la Commission plaide, dans une optique de rationalisation et d'économie, pour qu'une réflexion soit menée en vue de la suppression éventuelle d'un ascenseur. De l'avis des représentants gouvernementaux, cette suppression risquerait pourtant de poser des problèmes au niveau de la gestion des flux de passagers ;
- la nouvelle gare sera construite sur la ligne existante entre la Gare Centrale de Luxembourg et la gare de Dommeldange. La ligne de chemin de fer ne subira pas de changement particulier ;
- le projet peut être considéré dans le cadre des équipements d'intérêt public comme précisé au point H1 du plan général d'aménagement de la Ville de Luxembourg (partie écrite). Une modification du PAG n'est donc pas nécessaire ;
- le planning de construction est ambitieux mais devrait pouvoir être respecté, étant donné que les principales causes de retard (problèmes géotechniques, autorisations et emprises) ont été prises en compte ;
- des escaliers ont été prévus afin de permettre une évacuation en cas d'urgence. Ces escaliers ne pourront cependant servir que dans ce cas précis. Pour le reste, les chemins forestiers d'ores et déjà existants seront préservés et continueront à être utilisés ;
- à l'heure actuelle, il n'est pas envisagé de construire une infrastructure permettant un passage piéton aérien d'un côté à l'autre du boulevard J.F. Kennedy. Des feux de signalisation ainsi qu'un passage pour piétons existent d'ores et déjà ;
- le modèle de construction, s'il est inédit dans notre pays, est un modèle relativement standard, qui existe dans de nombreuses villes, comme par exemple Zurich ou Innsbruck. Un consultant suisse a été engagé afin de profiter de son expertise étendue en la matière ;

- la partie couverte du tracé sera composée d'une tranchée en béton armé sur une longueur de 67,50 mètres. L'ouvrage sera composé de voiles extérieurs reposant sur des semelles au niveau de la roche saine. La ligne d'appui à mi-travée de la dalle sera composée de poteaux fondés sur la roche saine avec une poutre en tête des poteaux sous la dalle ;
- l'arrêt ferroviaire et les plateformes du funiculaire seront des espaces de passage couverts.

A l'issue de cet échange de vues, il est convenu de revenir sur le projet de loi sous rubrique au cours de la réunion du 14 mai prochain. Lors de cette réunion, il sera procédé à l'examen de l'avis du Conseil d'Etat du 6 mai 2014 et notamment de sa remarque concernant les priorités entre les différents projets ferroviaires. Il sera en outre profité de la présence de Monsieur le Ministre pour aborder, d'une part, la question de l'absence de panneaux photovoltaïques sur le futur bâtiment et, d'autre part, la question concernant l'énergie qui pourrait être autoproduite sur le site.

3. Continuation de l'échange de vues avec des représentants des CFL au sujet des grands projets d'infrastructure ferroviaire en cours

Ce point n'a pas été abordé.

4. Divers

Le représentant de la sensibilité politique *déi Lénk* regrette l'absence de Monsieur le Ministre, car il aurait souhaité obtenir de sa part des informations au sujet de l'accord de coopération conclu entre l'aéroport de Zhengzhou et celui de Francfort-Hahn.

Madame la Présidente informe les membres de la Commission que la Cour de Justice de l'Union européenne a, par son arrêt du 6 mai courant, décidé d'annuler la directive 2011/82/UE du 25 octobre 2011 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière. Le projet de loi n°6566 portant transposition de cette directive est donc tenu en suspens jusqu'à nouvel ordre.

Luxembourg, le 12 mai 2014

La secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché

Gare Pont Rouge



Sommaire

Avant-projet détaillé

1. Objectifs du projet
2. Implantation
3. Système de funiculaires
4. Architecture
5. Tracé ferroviaire
6. Génie civil
7. Installations techniques
8. Arrêt ferroviaire Pont Rouge
9. Autorisations
10. Planning général
11. Estimation budgétaire

1. Objectifs du projet

- Liaison physique entre la ligne de chemin de fer de Luxembourg à Troisvierges/frontière et le plateau du Kirchberg (tram et bus)
- Délestage de la gare centrale
- Gain de temps pour les voyageurs rejoignant le Kirchberg
- Intégration dans le concept de la mobilité douce
- Accès pour personnes à mobilité réduite

2. Implantation



3. Système de funiculaires

Descriptif général

- Deux funiculaires indépendants
- Deux véhicules par funiculaire
- Pente constante de 19,7 %
- Différence de niveau de 38,7 m
- Longueur du tracé environ 200 m
- Evitement central Abt

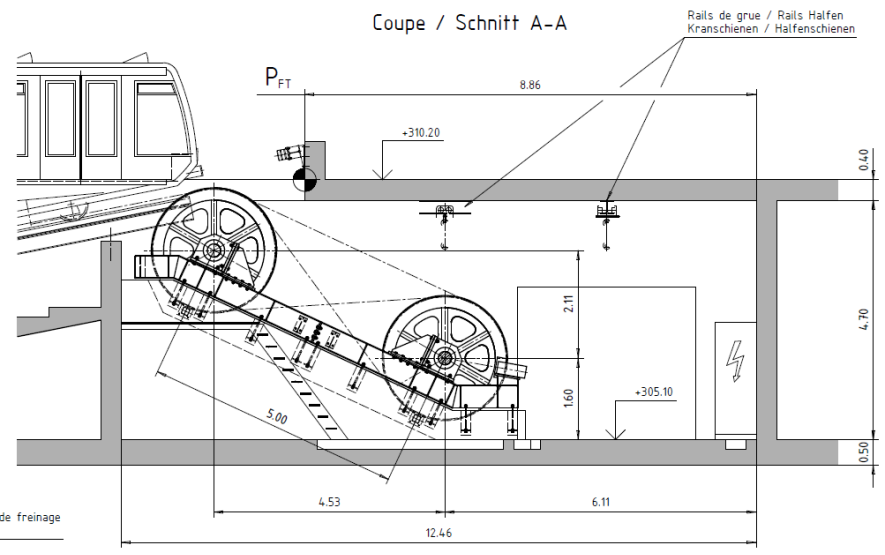
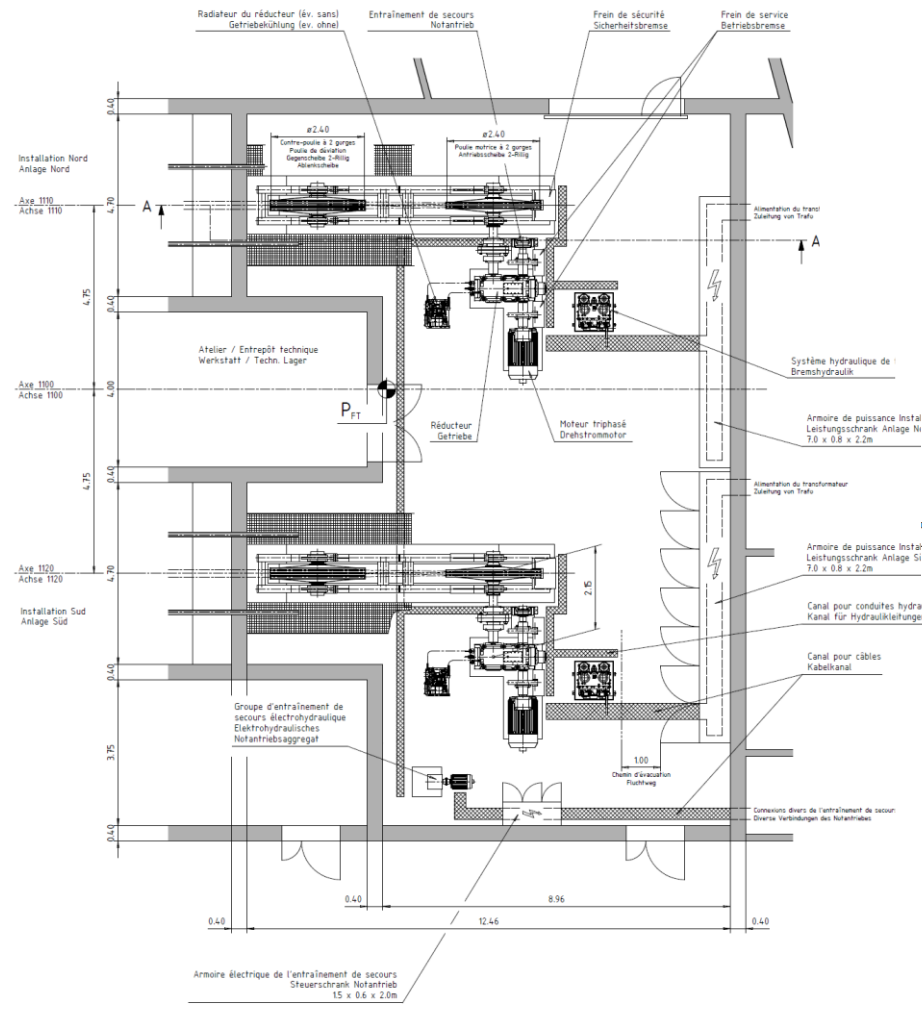
Exigences de base

- **Capacités de transport**
 - utilisation de pointe: 1.200 personnes / 10 min.
 - utilisation normale: 6.000 personnes / h
 - heures creuses: 3.000 personnes / h (un des deux funiculaires à l'arrêt)
- **Service automatique**
- **Accès aux personnes à mobilité réduite**
- **Fiabilité et disponibilité du système**
- **Intégration optimale dans le paysage**
- **Réintégration des chemins et passages forestiers existants**

Simulation Véhicules

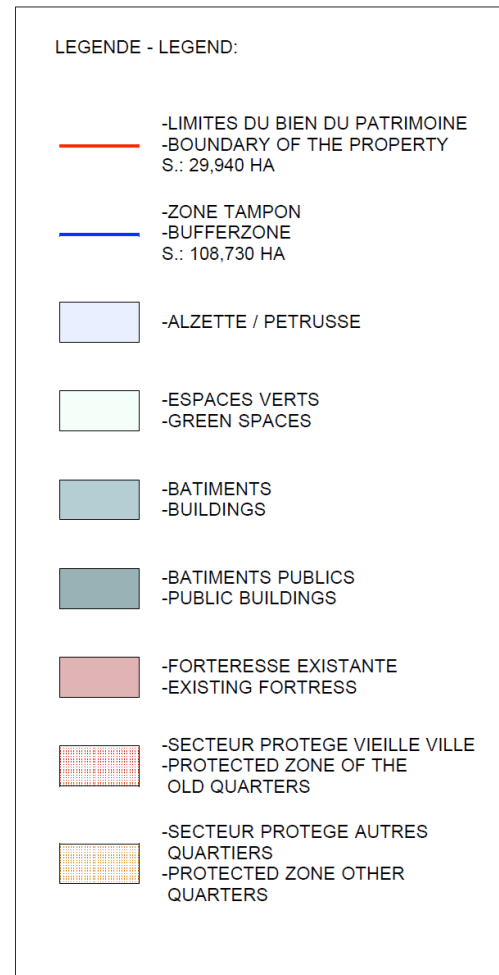
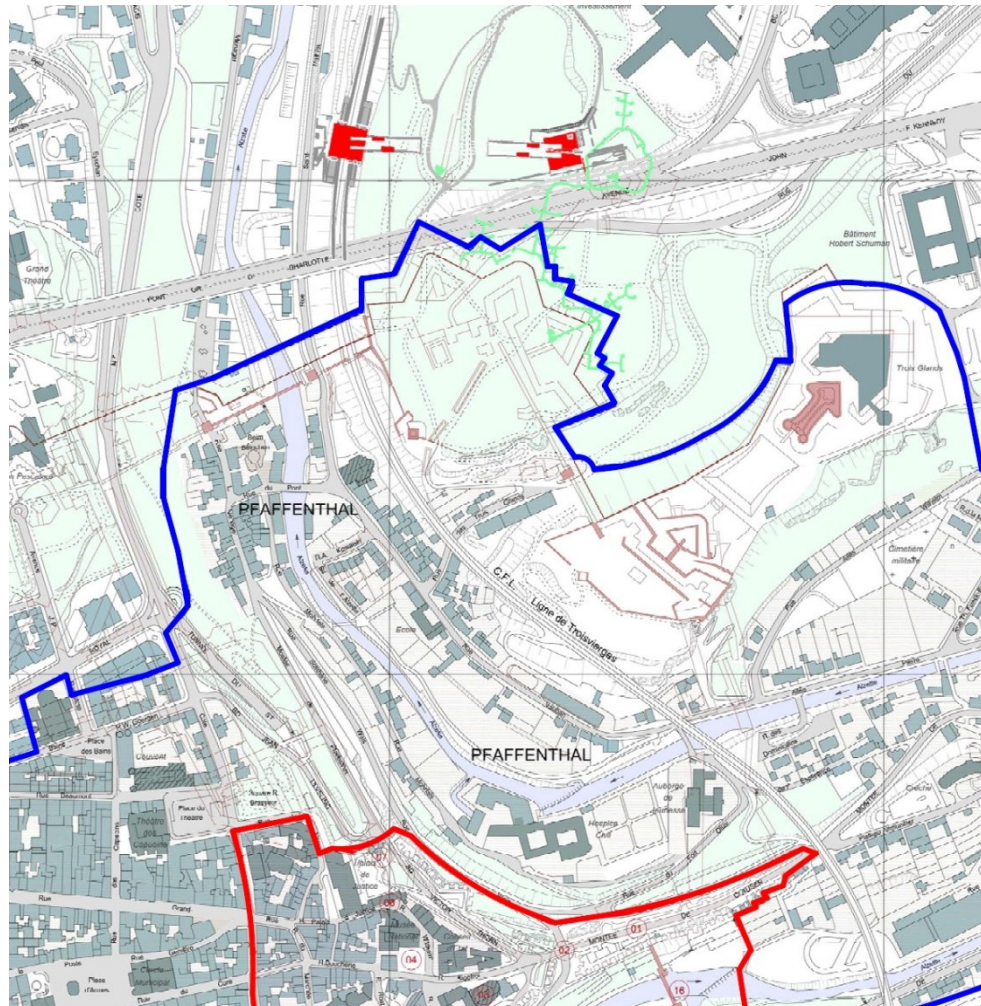


Groupe d'entraînement des funiculaires

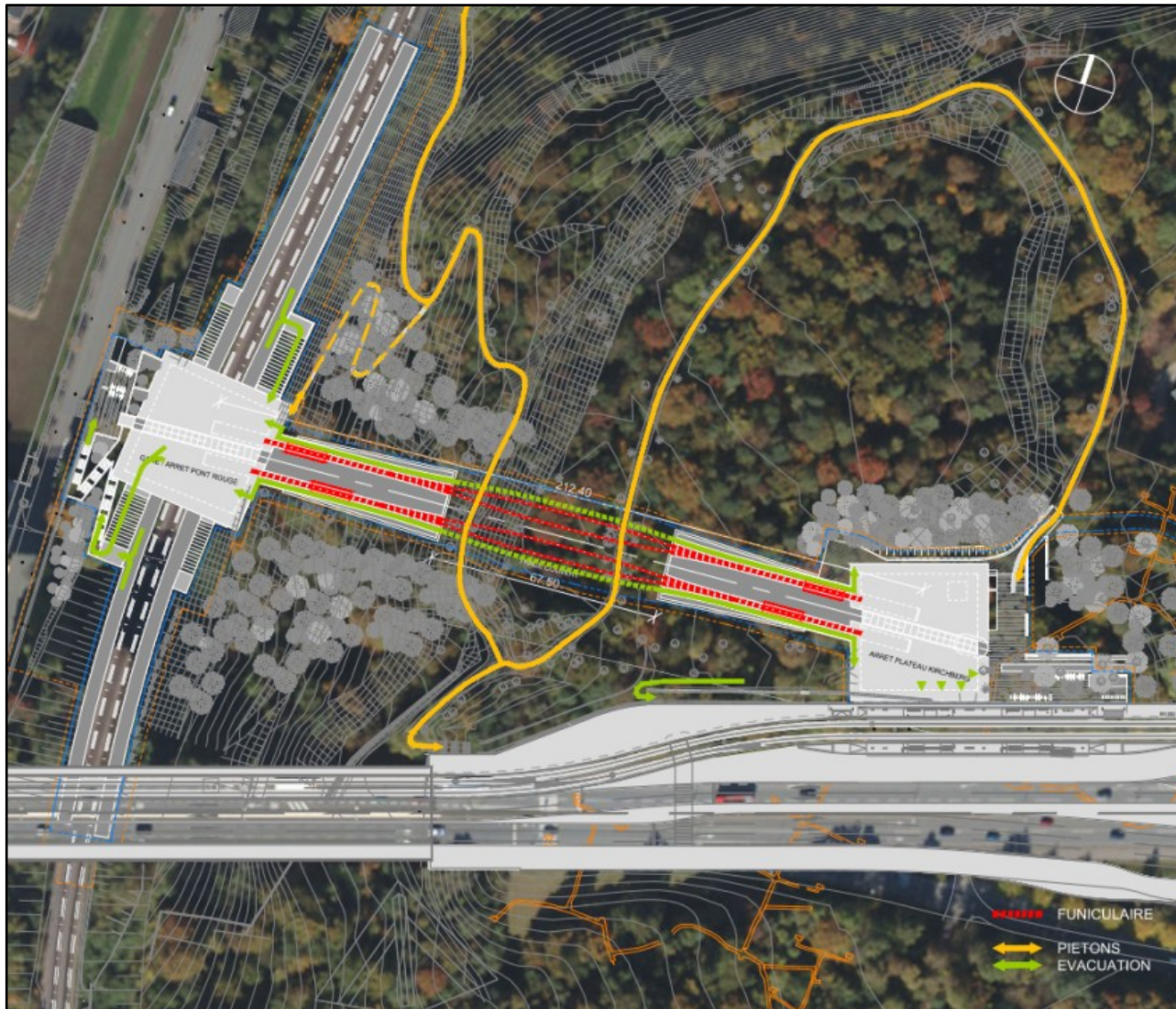


4. Architecture

Limite du bien patrimoine de l'UNESCO



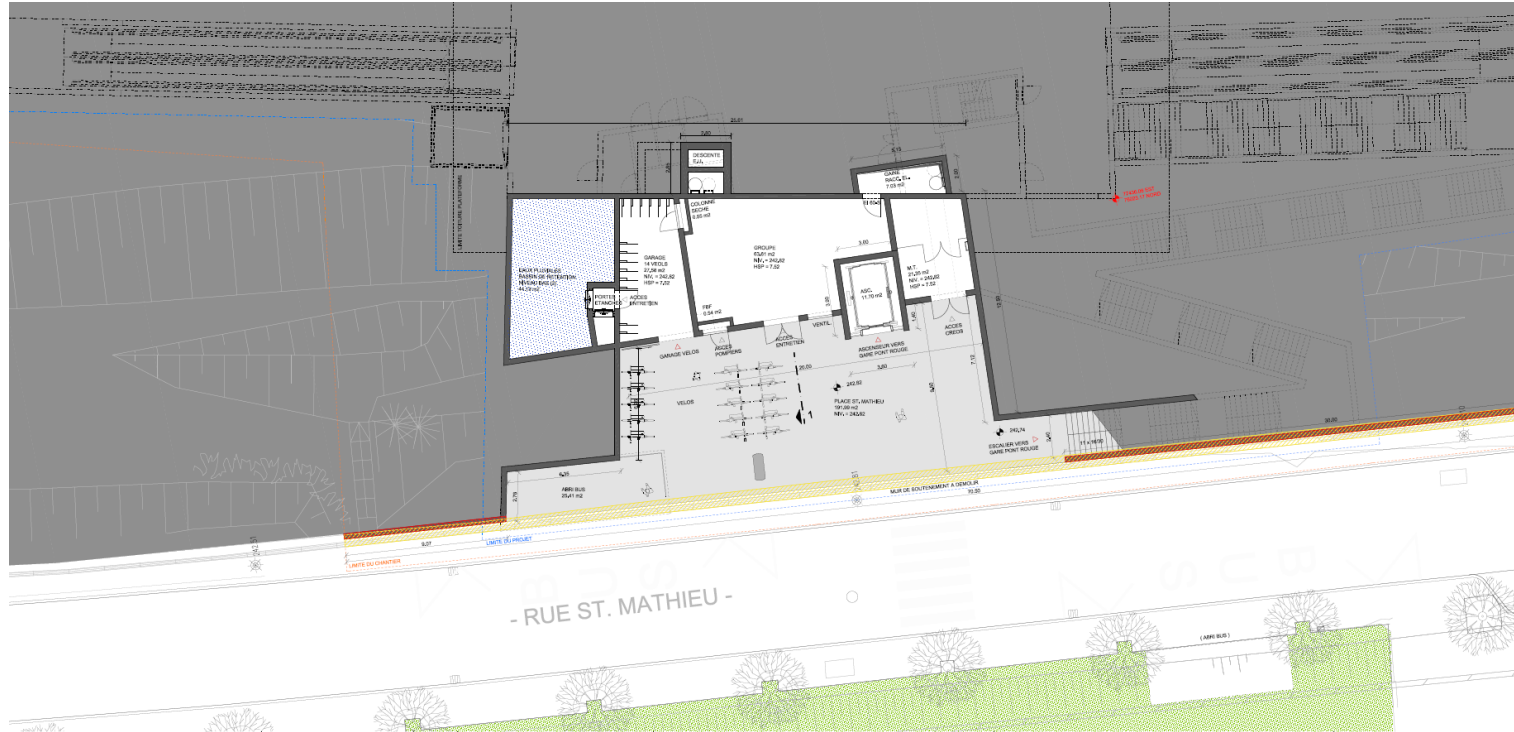
Concept d'évacuation



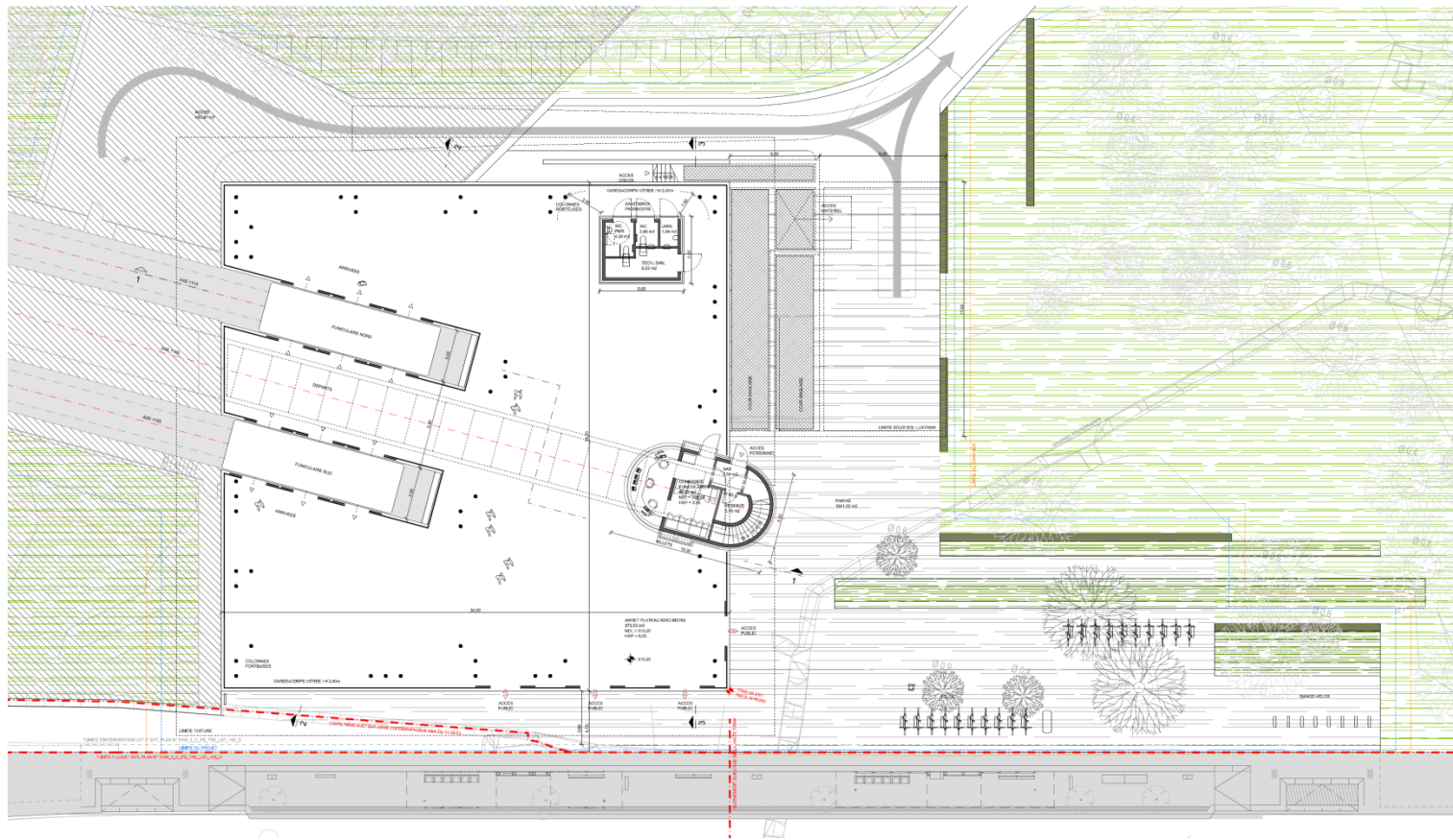
Concept architectural



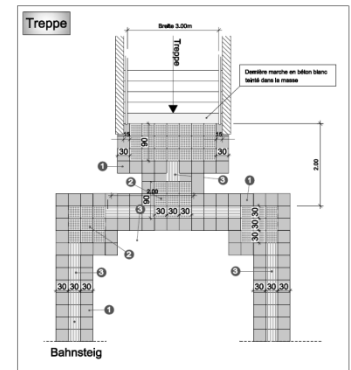
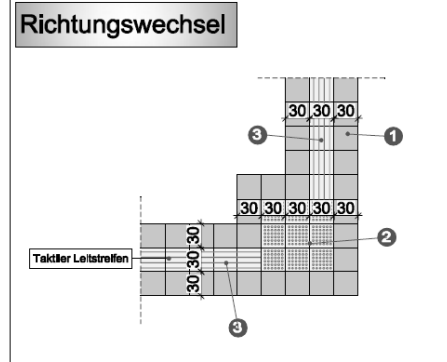
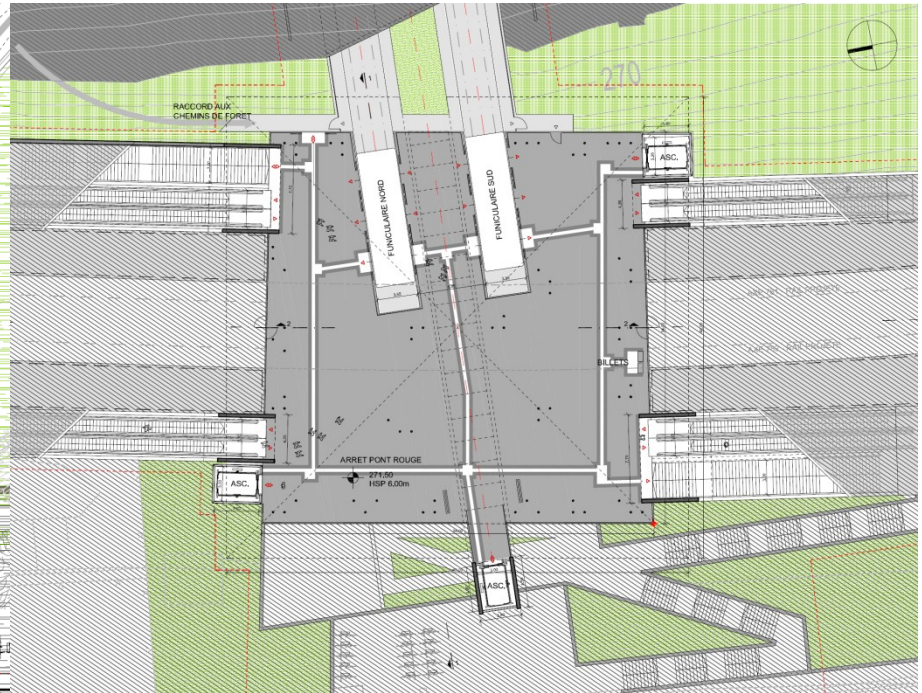
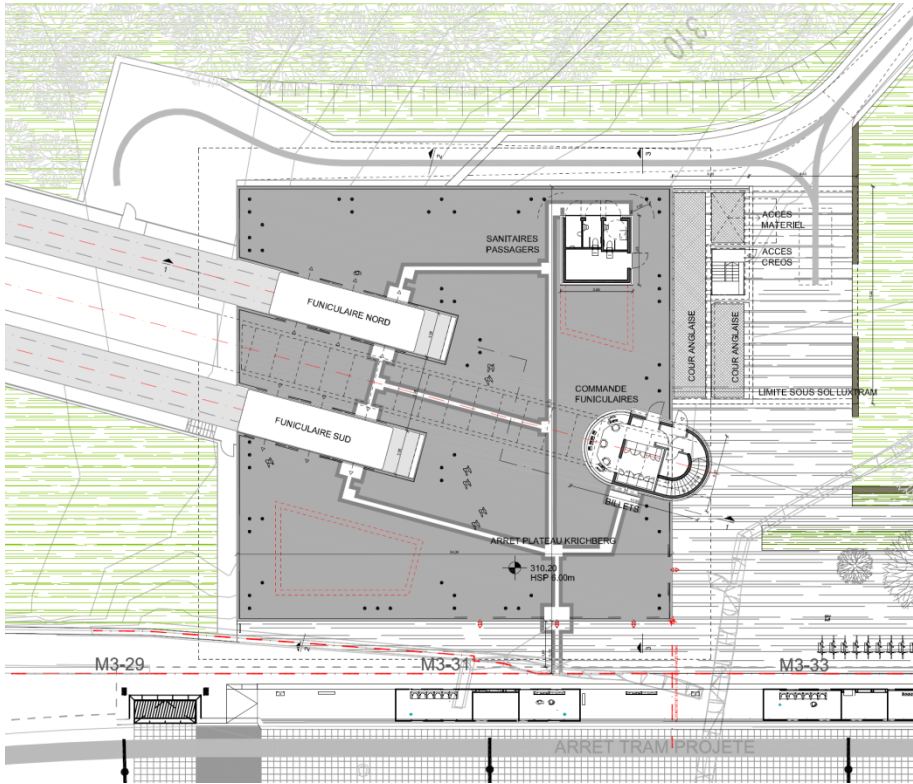
Niveau rue St. Mathieu



APK – Niveau funiculaires



Accès personnes à mobilité réduite



5. Tracé ferroviaire

Le projet « Gare Pont Rouge » sera implanté sur la ligne actuelle Luxembourg – Troisvierges. Le nouvel arrêt sera composé de deux quais d'une longueur de 250 m. La construction du nouvel arrêt nécessite l'adaptation:

- du tracé actuel sur une distance d'environ 600 m
- de la signalisation
- des caténaires

Les caractéristiques suivantes sont à la base de la planification :

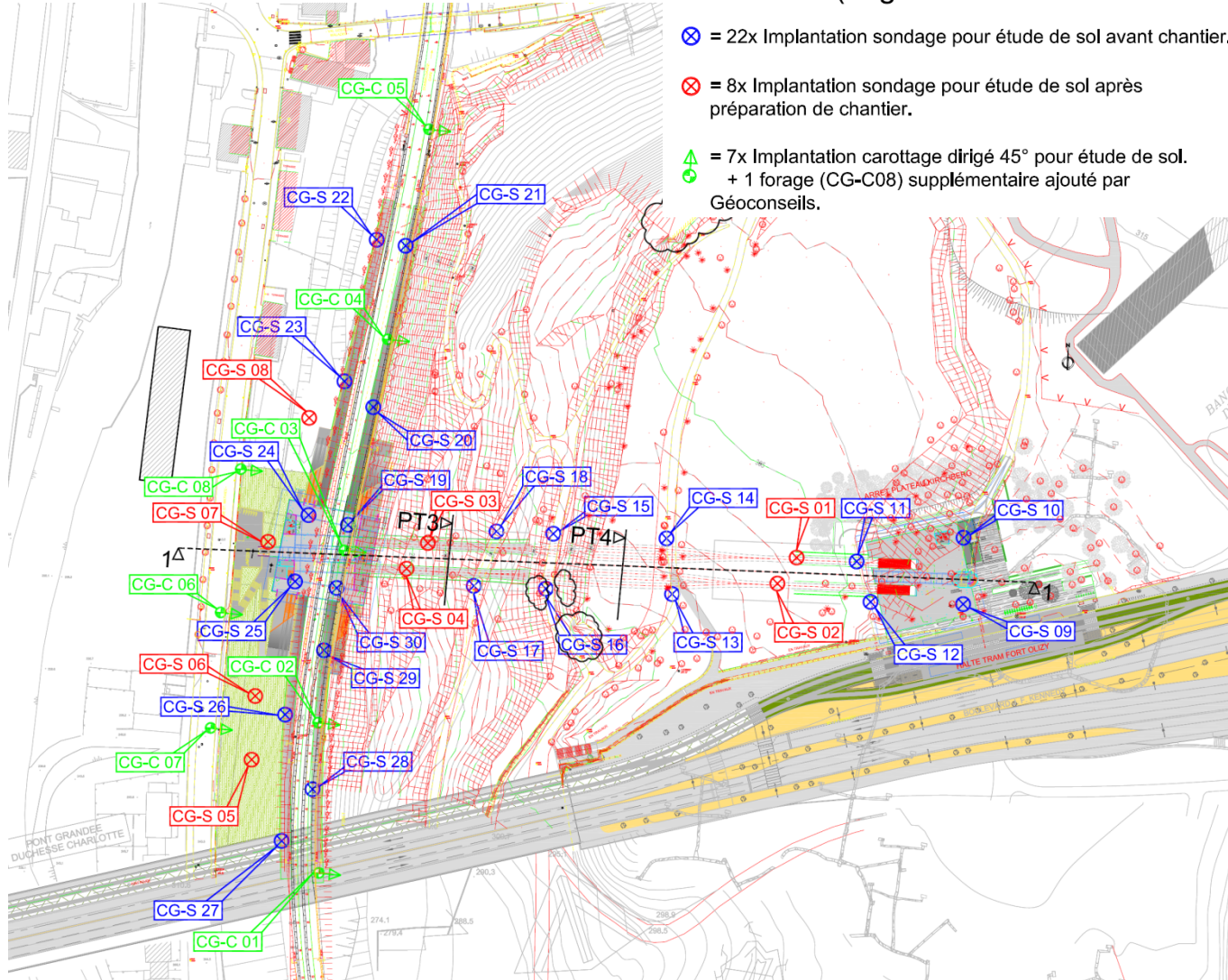
- **Modification du tracé actuel : ca. P.K. 18,7 – P.K. 19,3**
- **Vitesse de planification : $V_e = 90$ km/h**
- **Longueur utile de quai : $NL = 250$ m**
- **Hauteur de quai suivant cote supérieure de voie : $h = 55$ cm**
- **Dévers max. : $D_{lim} = 150$ mm**
- **Dévers max. le long d'un quai : $D = 60$ mm**
- **Profil du rail : UIC 60**
- **Type de traverse : UIC 2 en bois**

6. Génie civil

Etude géotechnique

LEGENDE : (origine Schroeder&Associés)

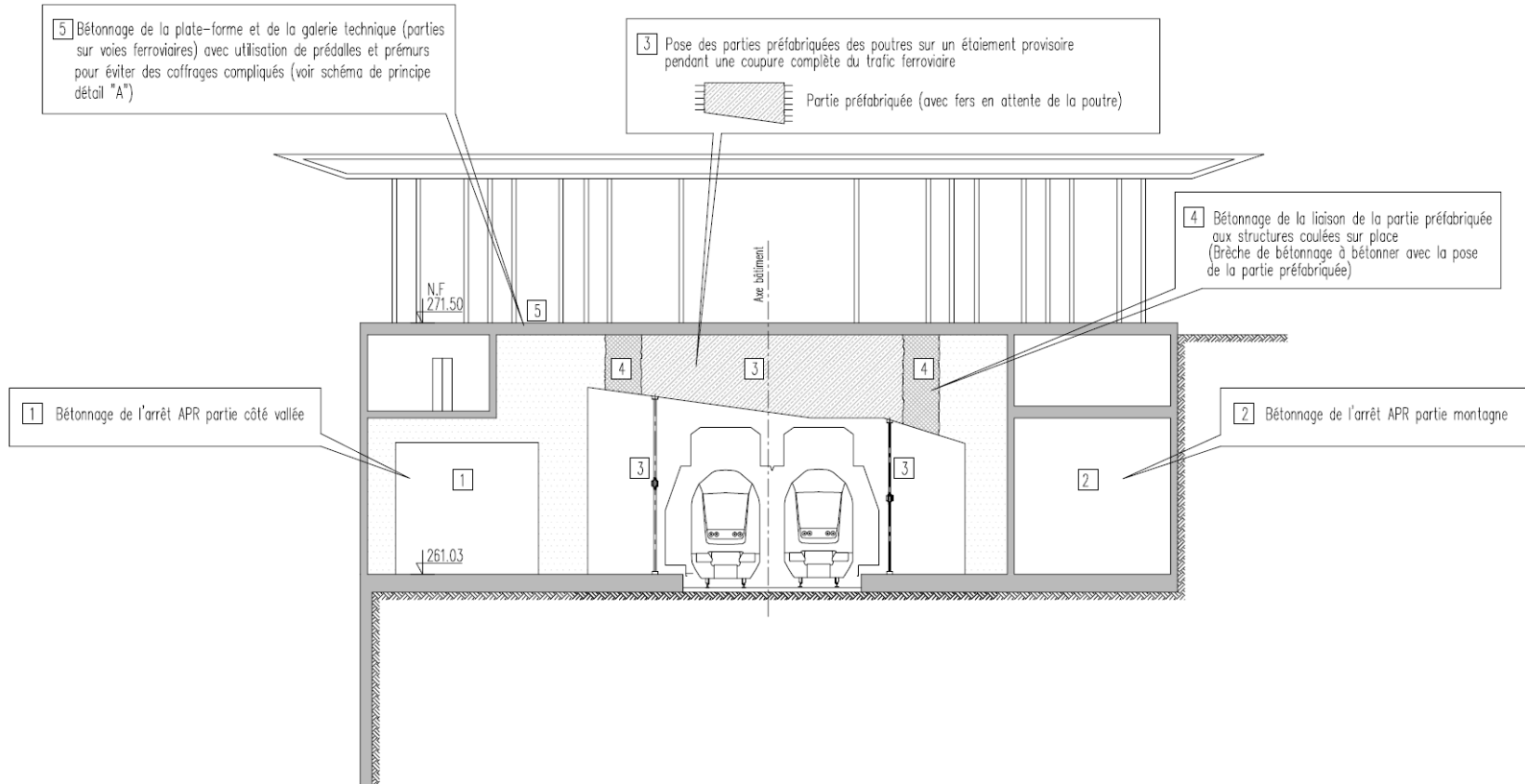
- = 22x Implantation sondage pour étude de sol avant chantier.
- = 8x Implantation sondage pour étude de sol après préparation de chantier.
- = 7x Implantation carottage dirigé 45° pour étude de sol.
+ 1 forage (CG-C08) supplémentaire ajouté par Géoconseils.



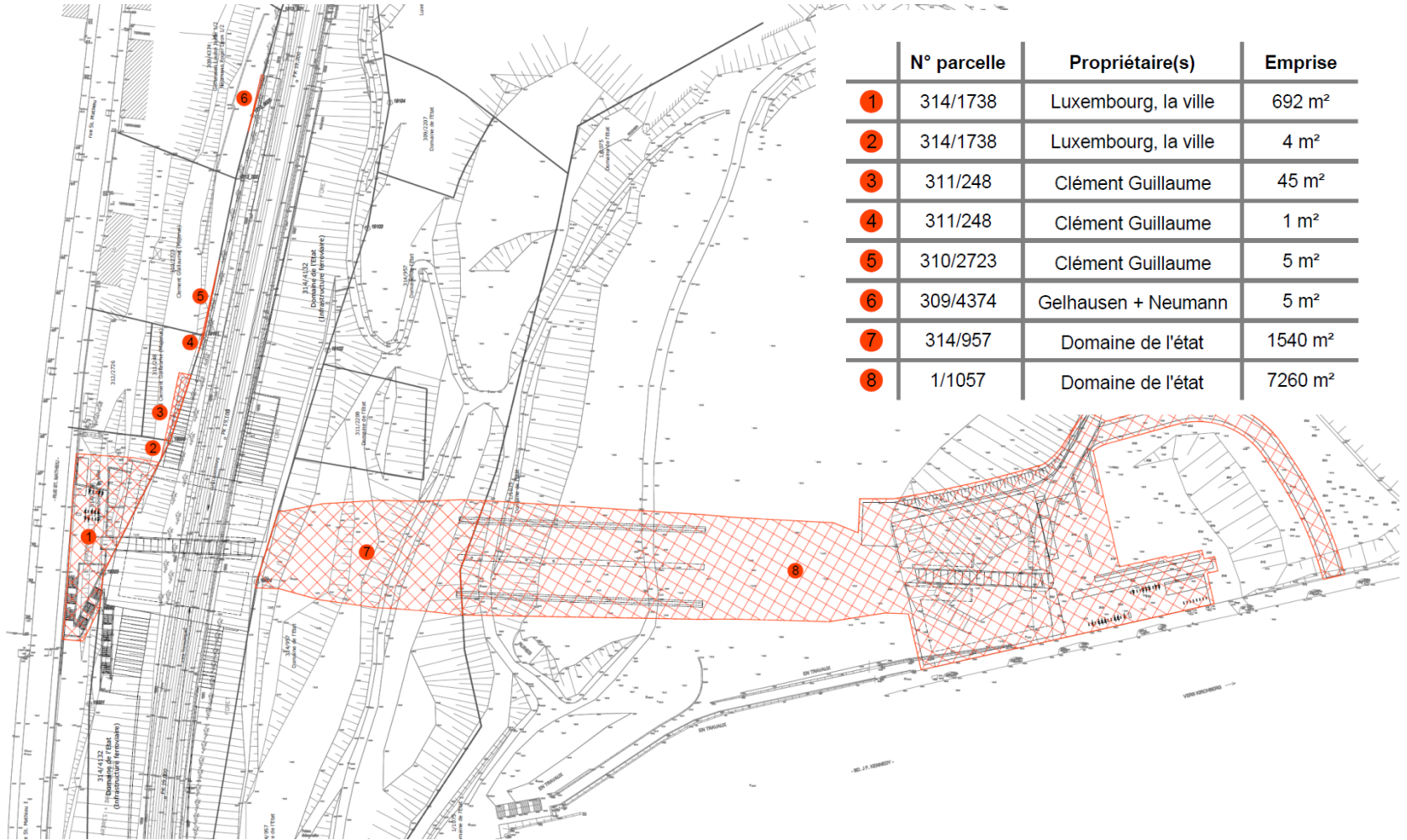
Structure portante

Principe de phasage d'exécution illustré sur base de la coupe 4

1/200

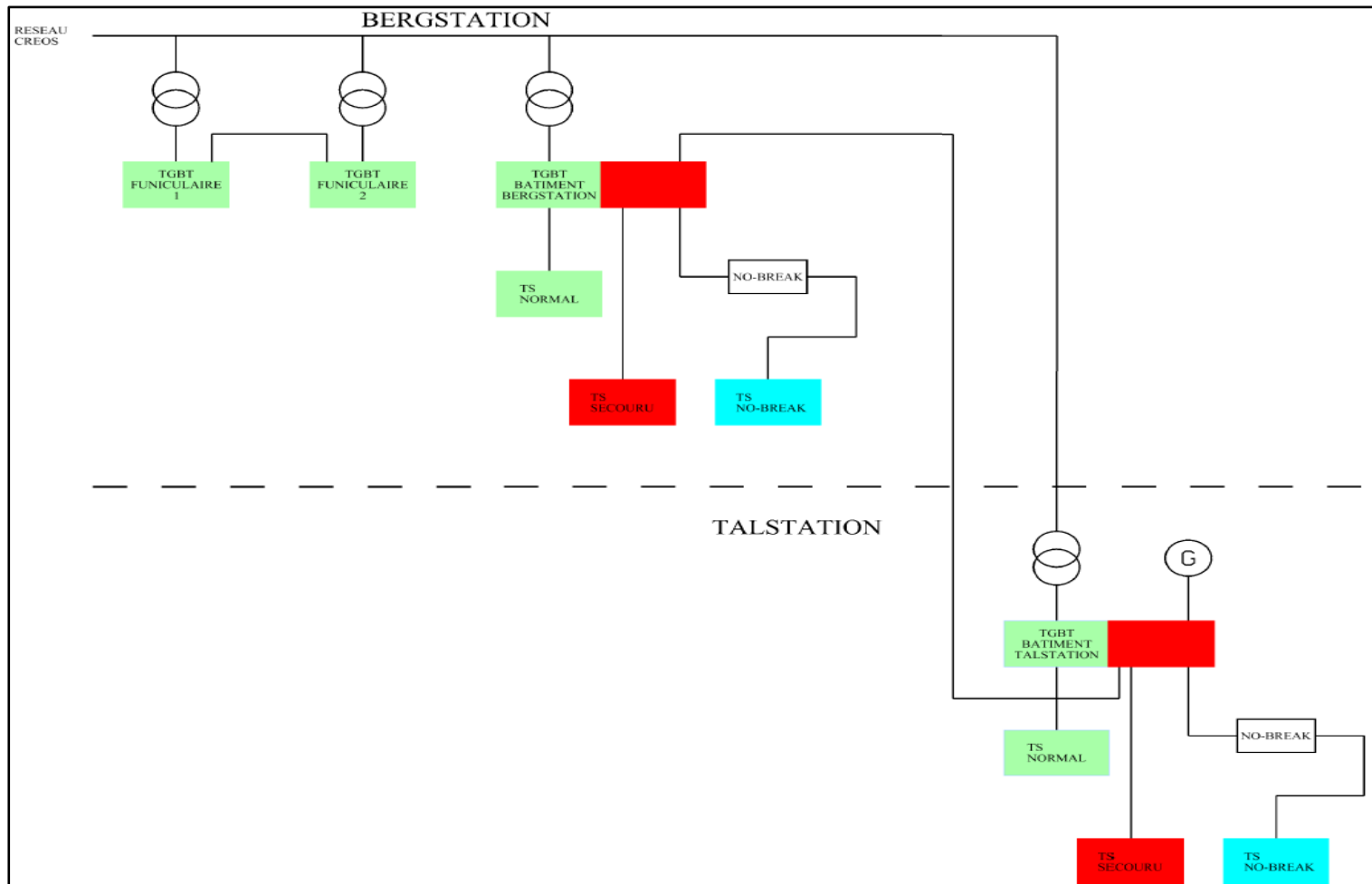


Emprises



	N° parcelle	Propriétaire(s)	Emprise
①	314/1738	Luxembourg, la ville	692 m ²
②	314/1738	Luxembourg, la ville	4 m ²
③	311/248	Clément Guillaume	45 m ²
④	311/248	Clément Guillaume	1 m ²
⑤	310/2723	Clément Guillaume	5 m ²
⑥	309/4374	Gelhausen + Neumann	5 m ²
⑦	314/957	Domaine de l'état	1540 m ²
⑧	1/1057	Domaine de l'état	7260 m ²

7. Installations techniques



8. Arrêt ferroviaire Pont Rouge



Horloge



Ecran Horaire



Borne SOS

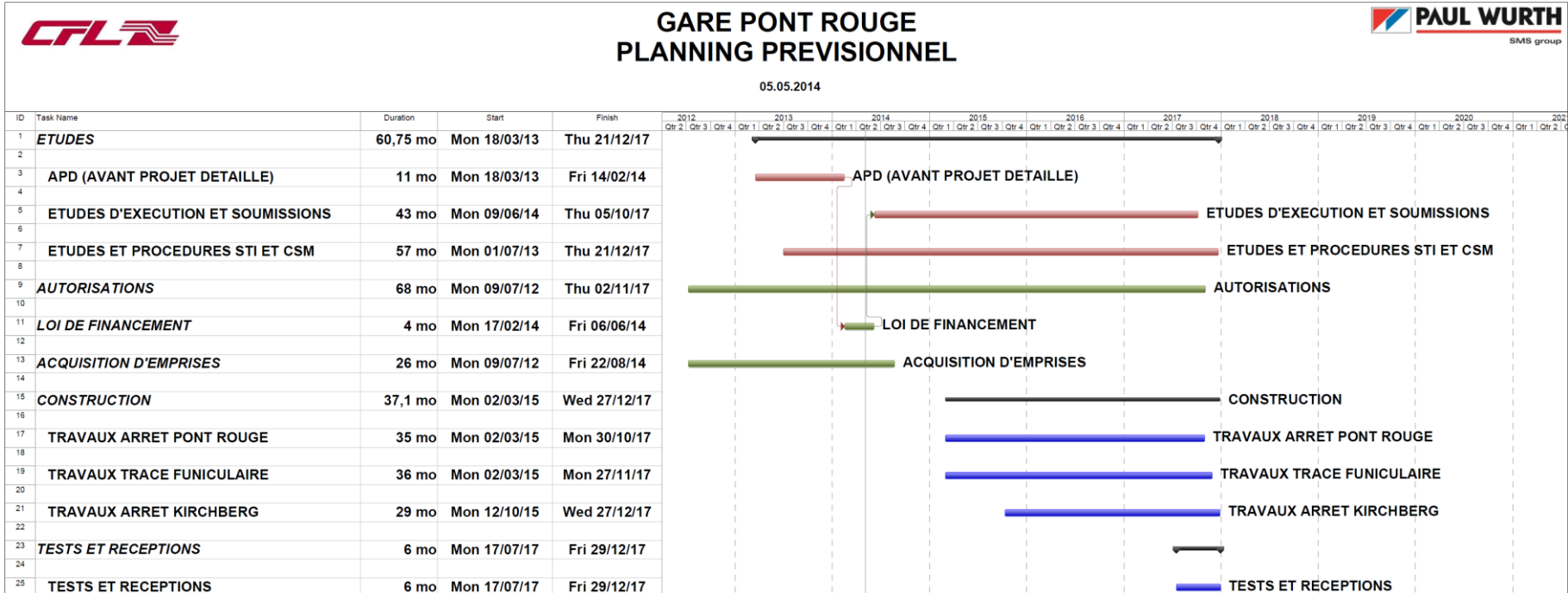


Téléphone voie

9. Autorisations

	Autorisations	Date introduction	Statut actuel	Objectif introduction
1	Modification PAG	/	Le projet de la Gare Pont Rouge (funiculaire et arrêts) situé en zone de verdure peut être considéré dans le cadre des équipements d'intérêt public comme précisé au point H1 du plan général d'aménagement de la VDL (partie écrite). Une modification du PAG n'est donc pas nécessaire pour le présent projet.	
1	Autorisation de bâtir	Décembre 2013	En cours d'instruction	/
2	Permission de voirie			/
3	Raccordement EP/EU			/
4	Raccordement MT			/
5	Raccordement eau potable			/
6	Protection de la Nature et des Ressources Naturelles	Mars 2014	En cours d'instruction	/
7	Dossier Commodo-Incommodo	Mars 2014	En cours de finalisation	/
8	Spécification Technique d'Interopérabilité infrastructure et PMR – Phase APD	Janvier 2014	En cours d'instruction	/
9	Common Safety Method – Elaboration concept		Etudes finalisées. Introduction en attente	/

10. Planning général



11. Estimation budgétaire

Gare Pont Rouge		
A	Gare Ferroviaire	
A 1	Raccord Rue St-Mathieu	4.915.990 €
A 2	Arrêt Pont Rouge (Gare ferroviaire)	13.791.870 €
A 3	Equipements ferroviaires	10.920.940 €
B	Funiculaire	
B 1	Arrêt Pont Rouge (Gare funiculaire)	11.456.833 €
B 2	Système funiculaire avec plateforme et tracé couvert	24.177.095 €
B 3	Arrêt Kirchberg (Gare funiculaire)	7.903.897 €
B 4	Aménagement piste piétonne et chemins forestiers	343.942 €
C	Mesures compensatoires, plantations	1.681.800 €
D	Installations de chantier en commun	1.600.000 €
SOUS-TOTAL		76.792.367 €
E	Divers et imprévus (10%)	7.679.237 €
TOTAL TRAVAUX		84.471.604 €
TOTAL MISSIONS ETUDES (14% des TRAVAUX)		11.826.025 €
TOTAL HTVA (indice 738,97 d'octobre 2013)		96.297.629 €

Gare Pont Rouge - Coûts d'exploitation		
	Coûts de personnel par an	271.176 €
	Coûts d'énergie par an	64.747 €
	Forfait Supplément puissance de pointe	20.615 €
	Coûts d'entretien par an	309.223 €
TOTAL HTVA (indice 738,97 d'octobre 2013)		665.761 €

Merci de votre attention

