

N° 5098<sup>3</sup>

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2002-2003

---

**PROJET DE LOI**

modifiant la loi 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**

(14.10.2003)

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

\*

**OBJET**

Le présent projet de loi a pour objet l'approbation par le législateur du projet de réalisation d'un raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel. Ces sites seront reliés au réseau ferré existant par une boucle partant, d'une part, à proximité de la gare de Dommeldange sur la ligne de chemin de fer Luxembourg-Gouvvy, dite ligne du Nord, et, d'autre part, au lieu dit „Irrgarten“ sur la ligne de chemin de fer Luxembourg-Wasserbillig.

\*

**ANTECEDENTS**

Le projet de loi sous rubrique a été déposé le 11 février 2003.

En date du 20 janvier 2003 le projet de loi a été soumis à l'avis du Conseil d'Etat. La Haute Corporation a émis son avis le 10 juillet 2003.

La Chambre de Commerce a émis son avis afférent en date du 17 mars 2003.

La Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports s'est vu présenter le projet de raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel par Monsieur le Ministre des Transports et ses collaborateurs au cours de la réunion du 24 mars 2003. Lors de la réunion du 17 septembre 2003, elle a désigné son Président comme rapporteur. La proposition „BB“ a été examinée au cours des réunions du 17 septembre et du 8 octobre 2003. Dans la réunion du 14 octobre 2003 la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports a adopté le rapport sous examen.

\*

## I. REpondre AUX EXIGENCES DE MOBILITE DE DEMAIN

### I.1. L'évolution des besoins en transports publics

Dans l'exposé des motifs du présent projet de loi les auteurs notent que la population luxembourgeoise continue de croître de façon continue malgré l'actuel ralentissement économique et ses incidences éventuelles sur l'évolution démographique. Ainsi est-il admis que le seuil de 511.000 habitants sera dépassé en 2020. De plus, il faut s'attendre à ce que les flux pendulaires des frontaliers venant travailler chaque jour au Luxembourg passeront de 105.000 aujourd'hui à 170.000 en 2020.

Cette évaluation qui a été effectuée par la cellule „Modèle Trafic“ exploitée en commun par l'Etat (Ministre des Transports et Ministre des Travaux Publics) et par la Ville de Luxembourg se trouve confirmée dans le cadre des travaux en cours sur la préparation de l'IVL (integratives Verkehrs- und Landesplanungskonzept) dont l'élaboration a été confiée par le Gouvernement à une association de bureaux allemands travaillant sous l'autorité du Ministère de l'Intérieur. L'IVL est censé contribuer à une meilleure intégration des objectifs de la politique d'aménagement du territoire et des exigences de mobilité à satisfaire par les transports.

Par ailleurs, les attentes en matière de mobilité de la population résidente et des travailleurs transfrontaliers qui évoluent au gré des exigences professionnelles et des aspirations pour organiser la vie privée mettent les autorités publiques devant de nouveaux défis en matière de transports publics.

Sur cette toile de fond la politique des transports publics a du être reconsidérée dans le contexte du développement régional d'un espace socio-économique transfrontalier.

Même si nous disposons au Luxembourg d'un réseau routier performant pour le trafic motorisé individuel (TI) et que l'offre des transports publics (TP) est très développée, l'évolution des données structurelles montre que les besoins de mobilité future ne pourront pas être satisfaits de façon prioritaire par le trafic individuel mais que le partage modal entre trafic individuel et transport public doit évoluer en faveur des transports en commun. Cette nouvelle approche exige la mise en place d'une infrastructure et des moyens de transport aptes à répondre aux objectifs fixés. En effet, surtout au niveau de la capitale et dans les quartiers périphériques exposés à une urbanisation rapide le taux d'utilisation des transports publics visé demandera la mise en place de moyens de transport de grande capacité, exigence à laquelle l'autobus ne pourra répondre à lui seul sur un réseau routier urbain saturé en de nombreux points aux heures de pointe.

Face à ce constat, les prévisions de croissance du trafic évoquées ci-contre et le taux des TP, dont le taux de partage s'établit actuellement à moins de 15% en moyenne nationale, ont conduit le Ministre des Transports à définir une stratégie destinée à assurer la mobilité à long terme et fondée sur une politique volontariste en matière de transport avec pour objectif d'atteindre en 2020 un partage modal de 25:75 entre transport public et transport individuel.

### I.2. Les réponses

#### I.2.1. *La stratégie mobilitéit.lu*

La stratégie „mobilitéit.lu“ préconise un recours plus important au cours des années à venir aux transports en commun. L'accent pour atteindre un taux de partage modal de 25% en 2020 pour compte des transports en commun est mis sur la partie du pays connaissant la densité démographique la plus élevée ainsi que sur les axes reliant les principaux centres d'activités du pays, tout en réservant une attention particulière à une insertion optimale dans ce concept du flux des navetteurs transfrontaliers.

Les transports publics emprunteront le rail sur les axes où le chemin de fer est présent ou où l'évolution de la demande en justifie la mise en place. Les autobus continueront à assurer la desserte sur les relations connaissant un potentiel de trafic moins important tout en assumant par ailleurs une fonction d'apport vers les nœuds ferroviaires. La mise en œuvre de cette stratégie a d'ores et déjà été entérinée dans le cadre des lois du 24 juillet 2000 et du 3 juin 2003 modifiant la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Citons encore à titre d'exemple le nouveau parking P+R à Steinfurt, l'agrandissement de nombreux parkings P+R le long du réseau ferré ainsi que le prolongement de l'antenne ferroviaire Bettembourg-Dudelange jusqu'en territoire français afin de recueillir à partir du mois de décembre prochain les frontaliers lorrains à Volmerange où un parking d'accueil sera également

mis en place à cet effet. L'exposé des motifs du présent projet de loi remarque d'ailleurs que „l'accès au réseau des transports publics sera amélioré par la création de parkings d'accueil aux frontières et, dans une ceinture plus proche de la capitale, aux points d'intersection des grands axes routiers menant vers la capitale et des lignes formant le réseau des transports publics par rail et par route“.

Etant donné que les incidences du développement de l'emploi national se font le plus ressentir dans le sud du pays, le réseau ferré sera adapté et ceci notamment en réalisant une ligne de chemin de fer directe entre Luxembourg et Esch-sur-Alzette et en dédoublant l'axe ferroviaire Luxembourg-Bettembourg. Inutile de rappeler que ces mesures s'inscrivent dans le droit fil d'un autre projet ambitieux qui consiste en la reconversion des friches industrielles.

La stratégie „mobilité.lu“ retient également que le futur schéma de desserte nationale devra comporter la mise en place de plusieurs gares d'échange à la périphérie de la capitale à savoir Cessange, Howald, Dommeldange et Kirchberg-F.I.L. En outre, il est prévu de réduire les ruptures de charge en gare de Luxembourg afin d'offrir aux clients un maximum de relations sans transbordement au niveau de la capitale pour leur propre confort et pour délester parallèlement l'occupation des infrastructures ferroviaires de la gare centrale, point névralgique du réseau ferré national, par une réduction du nombre de trains qui y ont actuellement leur terminus. Le projet de loi afférent sera prochainement déposé par le Ministre des Transports.

### **1.2.2. La réorganisation des transports publics**

Une nouvelle organisation des transports publics s'avère donc indispensable.

Fidèle à la déclaration gouvernementale du 12 août 1999 qui prévoyait notamment de créer des structures coordonnées en vue d'une organisation commune des transports publics par rail et par route, de séparer les compétences en distinguant entre une autorité organisatrice et des opérateurs liés par un contrat de service public, de creuser l'idée d'une centrale de mobilité et de mieux intégrer les relations transfrontalières, le Ministre des Transports a présenté le 8 mai 2003 le nouveau projet de loi sur l'organisation des transports publics à la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports.

Le projet de loi portant organisation des transports publics retient les sept idées clés suivantes:

- 1° retenir une approche intégrée pour l'organisation des transports publics (par rail et par route),
- 2° concevoir un nouveau cadre légal de cette organisation, tout en maintenant le système actuel des autorisations actuelles pour l'ouverture des lignes publiques et leur exploitation,
- 3° définir une nouvelle organisation de gestion (autorité organisatrice, organisée sous la forme d'un établissement public et liée par un contrat de service public aux opérateurs),
- 4° charger l'autorité organisatrice des tâches d'une centrale de mobilité,
- 5° assurer la participation des Communes (et des entreprises génératrices des besoins de mobilité),
- 6° associer les clients des transports,
- 7° renforcer les règles de police en matière de sûreté des transports publics.

\*

## **II. PRIORITE AU PROJET DE RACCORDEMENT FERROVIAIRE DE KIRCHBERG ET DE FINDEL**

### **II.1. Le développement du Kirchberg**

Etant donné que le plateau du Kirchberg est un quartier en plein essor et que les prévisions en matière de besoins de mobilité (TP+TI) tablent sur une croissance de 40% entre 1997 et 2006 et de 140% entre 1997 et 2020 il est indéniable que le partage modal à atteindre devra être sensiblement supérieur à la moyenne nationale de 25:75.

Suivant les prévisions dont fait état l'exposé des motifs les transports publics connaîtront une croissance de 400% entre les années 1997 et 2020.

Force est de constater qu'actuellement les artères routières desservant le plateau de Kirchberg ont déjà tendance à être surchargées aux heures de pointe.

## II.2. L'évolution de l'aérogare et ses répercussions sur le trafic

Le nombre total de passagers (départs et arrivées, sans compter les passagers en transit) enregistré en 2000 à l'aéroport se chiffrait à 1,7 million correspondant à une moyenne journalière de 4.500 passagers durant la semaine. Une enquête a fait ressortir qu'à ce chiffre s'ajoutaient environ 1.400 personnes amenant ou venant chercher des passagers au cours d'une semaine. Ces chiffres font abstraction de la main-d'œuvre travaillant à l'aéroport ou dans les zones d'activités environnantes ainsi que de l'important trafic de transit sur la route N1 traversant Findel.

En partant de l'hypothèse d'un développement continu de la plate-forme aéroportuaire les estimations tablent sur un nombre annuel de passagers pour l'année 2020 de 3,1 millions. Une moyenne journalière de 9.000 passagers sera alors atteinte. Le trafic de visiteurs s'élèvera alors à 2.800 par semaine.

Les auteurs du projet de loi sous examen notent que, sur base du modèle CMT (Cellule Modèle de Transport) et en tenant compte de l'analyse du choix modal dans des situations similaires, l'aéroport générera un trafic de 1.800 passagers par jour ouvrable en direction de la Gare Centrale. 600 personnes se dirigeront vers le plateau du Kirchberg.

Au vu de ce qui précède la Commission de l'Economie, de l'Energie des Postes et des Transports se rallie aux auteurs du présent projet de loi quand ils constatent que *„l'objectif pourra uniquement être atteint par la création d'un nouveau moyen de transport desservant les quartiers de Kirchberg et de Findel connecté directement aux différentes régions du pays ainsi que par une complémentarité des différents moyens de transports en commun“*.

## II.3. Le choix de la forme du raccordement ferroviaire de Kirchberg

En date du 17 septembre 2003 le Ministre des Transports a présenté, avec le concours des représentants du bureau Ernst Basler et Partner, les conclusions de l'étude comparative entre le Module K de la stratégie „mobilité.lu“ et la proposition „BB“ aux membres de la Commission de l'Economie, de l'Energie des Postes et des Transports. Cette proposition due à une initiative privée consiste à créer un lien ferroviaire aménagé pour la circulation classique en dessous de la Ville de Luxembourg.

L'étude effectuée par le bureau Ernst Basler et Partner, sur demande du Ministère des Transports, avait pour objet d'examiner dans un premier temps le projet „BB“ du point de vue de sa faisabilité technique et financière sans omettre d'analyser les incidences qu'il pouvait avoir sur la circulation et sur l'acceptation par le public.

Puis il a été procédé à la comparaison entre le projet gouvernemental identifié dans la stratégie „mobilité.lu“ et la proposition „BB“ en tenant compte des facteurs socio-économiques propres au Luxembourg.

D'emblée le bureau d'études note que l'état d'avancement des études inhérentes à la proposition „BB“ reste fortement en retrait par rapport au degré d'élaboration du projet gouvernemental, de sorte que sans certains aspects – simplement esquissés, voire non encore étudiés dans la proposition „BB“ – une comparaison des deux approches s'avère impossible.

Tout en notant que la proposition „BB“ prévoit contrairement au projet gouvernemental un raccordement ferroviaire direct de la Ville haute, les experts du bureau Ernst Basler et Partner ont identifié par ailleurs trois faiblesses majeures dans le projet „BB“.

Tant la longueur des quais insuffisante pour accueillir des rames classiques que surtout la déclivité trop prononcée de certains tronçons du tracé proposé pour la circulation du matériel ferroviaire en exploitation ou en commande chez les CFL rendent la proposition impropre à l'utilisation de rames classiques.

Dans ces conditions le tracé proposé (longueur des quais et pente) devrait être corrigé à grands frais supplémentaires à moins d'adapter l'équipement technique des trains (surtout au niveau du freinage et de la puissance d'accélération) sans garantie de la faisabilité de certains des ouvrages d'art prévus pour un coût probablement exorbitant.

Les données de parcours avancées par l'auteur de la proposition doivent être corrigées vers le haut parce qu'elles ne tiennent pas compte du temps nécessaire pour surmonter les différences de niveau entre les arrêts souterrains (se trouvant jusqu'à 70 m de profondeur) et la surface.

Ce problème se pose surtout aux heures de pointe où la grande affluence de voyageurs allonge cette durée par le temps d'attente devant les ascenseurs dont la capacité de transport est forcément limitée. A cet aspect de durée qui joue en défaveur de la proposition s'ajoutent de graves problèmes de sécurité non résolus (qui peuvent notamment apparaître dans l'hypothèse d'une évacuation rapide des arrêts suite à un incident dans le tunnel) ainsi qu'une acceptation probablement défailante d'un mode de transport dont l'utilisation requiert de longs chemins de descente et de remontée entre la surface et l'accès des trains. L'installation d'un certain nombre d'ascenseurs et de leurs abris à la surface risque d'ailleurs de perturber l'aspect architectural du centre de la Ville de Luxembourg.

Un troisième argument plaidant en défaveur de la proposition „BB“ tient à son coût supplémentaire par rapport aux prix du projet gouvernemental.

Tout en intégrant dans le devis du projet gouvernemental des éléments complémentaires prévus par la stratégie „mobilité.lu“ sans faire directement partie du projet de raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel (tels que la future gare périphérique „F.I.L.“, le réaménagement de la tête nord de la Gare Centrale et le 2e viaduc de „Pulvermühle“, la mise à deux voies du tronçon Hamm-Sandweiler, ...), le bureau d'étude Ernst Basler et Partner retient un coût comparable évalué à 718 millions d'euros. Par contre, le prix de la proposition „BB“ complétée par des aménagements supplémentaires de l'infrastructure existante pour rendre les deux approches comparables est estimé à 1159 millions d'euros. Il existe donc une différence de coût de 440 millions d'euros en défaveur de la proposition „BB“, ce surcoût représentant 60%.

Au niveau de l'exploitation une comparaison n'a pas été possible parce que les éléments nécessaires pour y procéder font défaut dans la proposition de „BB“.

Dans les conditions données la Commission note que même si le raccordement ferroviaire du centre-ville n'est pas prévu dans le projet gouvernemental celui-ci est conçu pour permettre dans une phase ultérieure une extension des voies et à partir de Kirchberg et à partir de la Gare Centrale en direction du tissu routier de la Ville de Luxembourg. Si la proposition „BB“ prévoit en principe ce raccordement, les faiblesses de la proposition dégagées par le bureau Ernst Basler et Partner pèsent pourtant suffisamment pour conduire la Commission à recommander d'écarter cette voie et de s'en tenir au projet gouvernemental.

## **II.4. L'examen du projet gouvernemental**

Deux tronçons ferroviaires seront construits d'une longueur totale de 14,8 km, le premier étant de 6,4 km et reliant la Ligne du Nord/Dommeldange au Kirchberg et le second faisant la liaison entre Hamm-Aéroport/Findel-FIL (8,4 km).

Le projet prévoit la transformation de la gare de Dommeldange „en centre de transbordement train/autobus interurbain /autobus urbain“ qui est étudiée au niveau d'un plan d'aménagement général et qui fait partie intégrante du projet de loi sous examen.

Au droit des F.I.L. une plate-forme multimodale d'échange sera installée. Celle-ci servira de terminal pour les trains classiques en provenance du sud et de l'ouest du Luxembourg (en passant par la Gare Centrale). Les trains-trams empruntant la ligne assureront la desserte du plateau de Kirchberg. Des quais pour les autobus régionaux RGTR desservant l'est du pays sont également prévus. En attendant l'élaboration d'un concept technique et architectural définitif de cette gare d'échange le Gouvernement a renoncé à intégrer ce volet dans le devis du projet de loi.

### **II.4.1. 1ère phase: Le tronçon Kirchberg (FIL) – Ligne du Nord/Dommeldange**

Les travaux concernant la première phase devraient débuter en 2004 pour être achevés début 2007. Il est prévu que seules des compositions train-tram pourront circuler sur ce tronçon. Les trains-trams devront surmonter une dénivellation de 100 mètres entre la Ligne du Nord et le plateau du Kirchberg (F.I.L.) avec une déclivité ne dépassant nulle part les 60%. Il a été pris soin à ce que le choix du tracé et des distances entre arrêts au droit du Kirchberg soit fait de manière à garantir aux voyageurs un accès direct à la plupart des destinations. Par ailleurs, une attention particulière a été réservée à l'optimisation des temps de parcours. Un souci tout aussi important a été porté à la préservation des vestiges de la forteresse sans omettre de garantir une insertion harmonieuse du projet dans le paysage de la capitale. Comme il ressort du projet de loi sous rubrique le tronçon se compose des tracés suivants:

### *Le tracé de la section F.I.L.-CJCE*

Le tracé longe le boulevard J.F.-Kennedy. Le tracé part du site de la future gare périphérique projetée à la hauteur du parc des expositions de la F.I.L. (terminal pour les trains classiques en provenance du sud et du sud-ouest de Luxembourg en passant par la Gare Centrale) en direction de la Ligne du Nord avec les haltes „Kennedy“, „Bricherhaff“, „I.S.T“, „Centre Olympique“, „Weimershof“, „Europe“ et finalement la halte „Cour de Justice“ au droit du boulevard Konrad-Adenauer.

### *Le tracé de la section CJCE-Ligne du Nord*

Le tracé s'engage sur le boulevard Konrad-Adenauer et longe la Banque Européenne d'Investissement en site propre; il croise le boulevard en tunnel pour rejoindre une halte à proximité immédiate de la CJCE et de la BEI. Le tracé quitte ensuite le plateau de Kirchberg pour descendre vers le Val des Bons-Malades. En aval de la halte „Schoettermarial“ disposée en bordure du quartier en développement du même nom, le tracé se scinde en deux branches. L'une d'elle franchit en ouvrage le Sichegrond à la hauteur du cimetière et se prolonge sur le versant dans la Vallée de l'Alzette en direction sud, vers la Gare Centrale. Le raccordement à la Ligne du Nord s'opère sous le pont Grand-Duchesse Charlotte. L'autre branche suit le flanc du plateau „Schoettermarial“ et se prolonge en direction de Dommeldange suivant le tracé identifié dans le cadre du projet BTB en 1998.

Pour ce qui est de la gare de Dommeldange il convient de relever que l'exploitation du système train-tram nécessite la mise à disposition d'une troisième voie ferroviaire en zone d'approche depuis le sud, ainsi qu'à l'intérieur de la gare même. Cette voie contribue à accroître la capacité de trafic sur la Ligne Nord.

### **II.4.2. Le tronçon Hamm-Aéroport/Findel-F.I.L**

En ce qui concerne le tronçon Hamm-Aéroport/Findel-F.I.L les auteurs du projet de loi proposent le tracé suivant:

Le nouveau tracé débute au sud de l'échangeur Irrgarten en partant de la ligne de chemin de fer existante Luxembourg-Wasserbillig.

Avec la ligne existante, les jonctions projetées Luxembourg-Aéroport et Aéroport-Wasserbillig constituent un triangle à niveau identique. La variante retenue minimise l'impact occasionné au droit des zones boisées du Grünwald en comparaison avec d'autres variantes étudiées. Elle se caractérise par un réaménagement à 2 x 2 voies du tracé de la RN 1 actuelle sur le tronçon Kalchesbruck-Findel-Aérogare.

Le projet ferroviaire (y compris les haltes Kalchesbruck et Somaco), qui est implanté en tranchée couverte sous l'assiette de la RN 1, ne présente donc pas de point de conflit avec les aménagements en surface, ni de nuisance pour l'environnement humain.

Le tracé quitte la RN 1 au droit de l'hôtel Ibis pour passer en souterrain devant la nouvelle aérogare.

La traction sera assurée en courant électrique alternatif de tension 25 kV jusqu'au droit de la F.I.L. L'alimentation sera réalisée à partir du réseau national. Le tracé garantit une exploitation en rail lourd.

L'option future éventuelle de prolonger à un stade ultérieur l'infrastructure ferroviaire jusqu'au centre du fret à l'est de l'Aéroport reste ouverte.

Le projet actuel se base sur la construction d'un tunnel à deux voies. Le système définitif de tunnel sera défini au cours de la planification de l'avant-projet détaillé en fonction du concept d'exploitation et des exigences de sécurité.

Dans la nouvelle zone du Höhenhof, le projet ferroviaire est implanté en souterrain, permettant un accès sous l'assiette d'une nouvelle voirie de desserte en cours d'étude.

La halte de Haferstück est aménagée en souterrain, permettant un accès aisé à partir du parking d'accueil (P&R) projeté à cet endroit sous l'autorité du Ministère des Travaux Publics.

Les voies ferrées passent en tranchée couverte sous la bretelle sud de l'échangeur, ainsi que sous la RN 1 en décrivant un arc en plan rayon minimum de 180 m.

Le tracé suit ensuite l'autoroute A1 du côté sud sur une distance d'environ 1 km avec une déclivité maximale de 12‰. Sur le tronçon, la variante retenue minimise l'impact occasionné au droit des zones boisées du Grünwald.



### **II.4.3. Le schéma d'exploitation projeté**

A moyen terme les cadences hors heures de pointe sont les suivantes:

- Cadence de 15 minutes sur le tronçon Dommeldange-Kirchberg-F.I.L. avec train-tram.
- Cadence de 15 minutes sur le tronçon Gare Centrale-Kirchberg-F.I.L. avec train-tram.
- Cadence de 30 minutes sur le tronçon F.I.L.-Aéroport en prolongeant certains trains-trams en provenance de Dommeldange ou Gare Centrale.
- Cadence de 30 minutes sur le tronçon Gare Centrale-Findel-F.I.L. avec train classique.

Il est prévu que cette offre de base minimale sera renforcée pendant les heures de pointe.

A long terme l'offre des cadences est susceptible d'être renforcée comme suit:

- Cadence de 15 minutes Dommeldange-Kirchberg-F.I.L. avec train-tram.
- Cadence de 7,5 minutes sur le tronçon Gare Centrale-Kirchberg-F.I.L. avec train-tram. (offre renforcée par rapport au moyen terme)
- Cadence de 15 minutes sur le tronçon Gare Centrale-F.I.L. avec train classique. (offre renforcée par rapport au moyen terme)

Des trains supplémentaires pourront compléter l'offre aux heures de pointe, si les besoins d'une plus grande capacité l'imposent.

\*

## **III. LES AVIS**

Tout en approuvant dans ses grandes lignes les objectifs de la stratégie „mobilité.lu“ afin d'atteindre l'objectif d'une mobilité durable au Grand-Duché, la Chambre de Commerce appelle toutefois à la prudence quant aux investissements prévus dans le cadre de la stratégie „mobilité.lu“ tout comme dans celui du projet de loi sous rubrique.

Le Conseil d'Etat et la Chambre de Commerce se rejoignent quand ils soulèvent la question du financement des projets d'infrastructures retenus par la loi du 3 juin 2003 modifiant la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure financière (890 millions d'euros HTVA) et du projet sous examen qui prévoit une enveloppe financière de 390 millions d'euros. Ces remarques se placent dans le contexte du ralentissement économique noté depuis 2001 qui ne manque pas de se répercuter sur les recettes budgétaires.

La Chambre de Commerce n'omet pas de souligner que sous ces auspices il convient de se fixer des priorités.

Le Conseil d'Etat constate à juste titre que le réseau ferroviaire luxembourgeois n'a guère évolué en ce début de 21<sup>e</sup> siècle par rapport à ses dimensions à la fin du 19<sup>e</sup> siècle. Bien au contraire il a même connu des rétrécissements consécutifs au milieu du 20<sup>e</sup> siècle, tares qu'il importe de redresser pour faire face aux nouveaux besoins de mobilité auxquels est confronté le pays.

La Chambre de Commerce et le Conseil d'Etat affirment qu'il est nécessaire, voire indispensable, que des efforts importants soient entrepris afin de garantir un transport ferroviaire de qualité qui réponde aux exigences de confort et de sécurité.

La Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports ne peut que se rallier à ces remarques et note que le Gouvernement et le Ministre des Transports ont clairement mis en évidence les priorités en matière de transports en commun.

Et ce sont justement les projets d'infrastructures énoncés dans la loi du 3 juin 2003 modifiant la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure financière qui doivent permettre de mettre en œuvre la stratégie „mobilité.lu“ et de pallier aux premiers besoins au niveau de la modernisation des infrastructures ferroviaires qui au-delà d'un entretien conséquent n'ont guère été modernisées au cours des dernières décennies.

Par ailleurs, la Chambre de Commerce a défini comme priorité absolue la connexion du Luxembourg aux réseaux de transports internationaux. La Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports se félicite à cet égard que le projet de loi sur le raccordement du Grand-Duché de Luxembourg au TGV Est-Européen ait trouvé l'approbation de la Chambre des Députés en date du 10 juillet 2003.

En ce qui concerne le projet de loi sous avis la Chambre de Commerce formule quelques remarques que le rapporteur se permet de résumer comme suit:

S'agissant du raccordement du Kirchberg par une connexion train-tram à la Ville Haute, les auteurs du projet de loi ont jugé utile de prendre les dispositions nécessaires afin de permettre à un moment ultérieur une extension de l'infrastructure projetée en direction de la Ville Haute. La Chambre de Commerce souhaiterait que cette extension soit réalisée pendant la première phase du projet.

Une étude socio-économique du projet de tram régional effectuée par le bureau d'étude Ernst Basler et Partner commanditée par le groupe d'accompagnement interministériel et les représentants de la Ville de Luxembourg et de la SNCFL a fait ressortir qu'un tracé incluant le centre-ville se justifiait uniquement si on se plaçait dans le contexte d'une population s'élevant à 511.000 habitants et une population active de 395.000 pour 47.000 élèves. Bien que les auteurs du projet de loi partent d'une hypothèse avoisinant ces chiffres ils ont opté pour la réalisation du projet tel qu'il est présenté ci-contre afin de se plier aux exigences de priorité découlant de la situation conjoncturelle actuelle, mais tout en créant les préalables utiles pour laisser ouverte l'option ultérieure d'une extension de la nouvelle infrastructure en direction du centre-ville.

La Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports souscrit à l'approche des auteurs du projet qui consiste à donner la priorité au raccordement ferroviaire du Kirchberg selon les modalités proposées tout en appréciant que l'option d'une prolongation de l'infrastructure en question vers le rond-point Schumann via le Pont Grande-Duchesse Charlotte pour pouvoir créer – le moment venu – une liaison par rail en direction de la Ville Haute reste ouverte, la définition du tracé de cette infrastructure au-delà du rond-point Schumann restant réservée à ce stade.

La Chambre de Commerce estime qu'il faudrait réaliser la partie Hamm-Aéroport-Höhenhof en surface afin de réduire les coûts du projet. Le Conseil d'Etat rejoint ces réflexions et se demande si „*le projet ne pourrait pas être réalisé d'une manière plus économique en prévoyant plus de voies dans des tranchées ouvertes*“.

Tout en ne méconnaissant pas le souci d'une gestion parcimonieuse des deniers publics, la Commission donne néanmoins l'avantage à la solution d'un tracé souterrain préconisé par les auteurs du projet de loi, sachant que la raréfaction de l'espace à la hauteur de l'aéroport et la nécessité en perspective d'élargir le tronçon de la N1 pour l'adapter au niveau de trafic plaident pour un projet qui se limite au strict minimum, la largeur d'une infrastructure combinée rail/route préservant des deux côtés de l'axe les terrains industriels requis pour le déploiement de l'urbanisation du côté nord et de l'activité aéroportuaire au sud.

Enfin, tout en saluant cette partie du projet la Chambre de Commerce n'est pas convaincue de l'urgence d'un tronçon reliant l'aéroport au Kirchberg. La Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports estime que l'évolution des données structurelles évoquée par les auteurs du projet de loi rementionnée au paragraphe II.2 du présent rapport confirment la nécessité de la réalisation de la deuxième phase du projet prévu à partir de l'horizon 2005/2006 surtout que ce phasage du projet permet d'étaler les dépenses d'investissement dans le temps et d'atténuer ainsi la sollicitation des avoirs du Fonds du Rail.

\*

#### IV. ESTIMATION DES COUTS

Le présent projet de loi était accompagné d'une fiche financière comprenant les estimations de coûts suivants:



<i>Tronçon</i>	<i>Projet avec délimitation</i>	<i>Tracé incluant la construction des superstructures et de la voie ainsi que l'acquisition des terrains nécessaires</i>	<i>Système d'alimentation en courant de traction ainsi que l'alimentation électrique des gares</i>	<i>Installations de sécurité et de communication (avec poste de commande)</i>	<i>Montant total du projet en euro</i>
Hamm-Findel-F.I.L. Total 8,4 km	Hamm-Aéroport-Höhenhof (km 0,0-km 4,7) Senningerberg-F.I.L. (km 4,7-km 8,4)	155.99 mio € 16.35 mio €	3.89 mio € 2.25 mio €	12.87 mio € 1.37 mio €	172.75 mio € 19.97 mio €
F.I.L.	Plate-forme multimodale d'échange Kirchberg-Foire	coûts non considérés			
F.I.L.- Ligne du Nord / Dommeldange	Kirchberg-Foire (provisoire)- Carrefour K.-Adenauer (km 1,67-km 5,15) Carrefour K.-Adenauer- Raccordement Ligne du Nord (km 0,0-1,67) Bifurcation Schoettermarial-Bf. Dommeldange (km 0,0-km 1,86) Travaux préparatoires pour la réalisation de la voie ferrée le long du boulevard J.F.-Kennedy	17.65 mio € 50.02 mio € 54.35 mio € 13.96 mio €	6.94 mio € 0.86 mio € 1.14 mio €	3.84 mio € 6.59 mio € 2.88 mio €	28.43 mio € 57.47 mio € 58.37 mio € 13.96 mio €
Signalisation (en plus)	Pulvernühl-Hamm et Pulvernühl-Dommeldange	0 mio €	0 mio €	3.30 mio €	3.30 mio €
		TOTAL HTVA frais de planification (= 10% des coûts de construction)			
		<b>TOTAL HTVA (incluant les coûts de planification)</b>			<b>389.68 mio €</b>

Les chiffres relatés ci-dessus ne tiennent pas compte du matériel roulant nécessaire pour assurer le service public par rail. Dans ce contexte, il convient de relever que les CFL prévoient de remplacer à partir de 2004 57 voitures Wegmann âgées de respectivement 36 et 38 ans ainsi que les 5 et 2 automotrices électriques Z250 et Z260 âgées de 28 et 32 ans.

En outre, les CFL ont décidé d'acquérir 44 compositions de trains-trams qui seront les seules à pouvoir emprunter l'infrastructure ferroviaire du plateau du Kirchberg entre les points de raccordement avec la ligne du Nord et les F.I.L. mais qui, pour être conçues pour le service sur le réseau classique, pourront également être utilisées sur d'autres lignes en trafic mixte avec du matériel ferroviaire classique.

Le coût d'acquisition des trains-trams est évalué à 150 millions d'euros.

\*

#### IV. CONCLUSION

Compte tenu des considérations qui précèdent, la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous rubrique.

\*

#### TEXTE DU PROJET DE LOI

**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 21° nouveau, libellé comme suit:  
 „21° Raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel, d'une part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg-Gouvvy, dite Ligne du Nord, et, d'autre part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg-Wasserbillig ..... 389.680.000 €
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. 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 à la construction précité.“

Luxembourg, le 14 octobre 2003

*Le Président-Rapporteur,*  
John SCHUMMER

