

N° 5192³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2003-2004

PROJET DE LOI

autorisant la construction d'une antenne ferroviaire entre
Belval-Usines et Belvaux-Mairie 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.

*

ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé le 6 août 2003 par le Ministre des Transports. Le 21 juillet 2003 il a été soumis à l'avis du Conseil d'Etat. La Haute Corporation a émis son avis le 9 décembre 2003. La Chambre de Commerce a émis son avis en date du 2 octobre 2003.

Lors de sa réunion du 15 décembre 2003, 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. Un premier examen du texte et de l'avis du Conseil d'Etat a été effectué en date du 18 février 2004 par la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports. Ladite Commission a adopté le présent rapport lors de sa réunion du 8 mars 2004.

Le contexte de la revalorisation des friches industrielles de Belval-Ouest

La revalorisation des friches industrielles de Belval-Ouest représente sans conteste un des défis majeurs que le Grand-Duché s'est posés pour les deux décennies à venir. Ce projet d'envergure porte sur une surface de 105 ha sur laquelle quelque 20.000 emplois seront créés ainsi que des lotissements résidentiels pouvant accueillir 5.500 habitants. Le projet marque la volonté du Gouvernement d'investir dans la région du Sud du Luxembourg. Les effets bénéfiques des investissements en cause se répercuteront sur l'ensemble du pays.

Le site de Belval-Ouest est subdivisé en cinq quartiers. Le secteur tertiaire a vocation de se développer dans les quartiers de la Terrasse des Hauts-Fourneaux et du Square-Mile. Des infrastructures relatives à la formation et à la recherche et le campus scolaire „Lycée Technique Belval“ y trouveront également leur place sans oublier celles qui seront réservées aux activités de loisirs. Les quartiers du Nord et Sud accueilleront les nouvelles habitations.

Il va sans dire que les transports publics devront jouer un rôle clé dans le contexte du développement du site de Belval-Ouest. Ainsi, l'antenne ferroviaire dont il est question est conçue dans le but d'assurer une desserte optimale du site de Belval-Ouest par chemin de fer. Par ailleurs, ce raccordement sera complété par une desserte interne du site par les transports publics par route.

L'accessibilité par les transports publics du site de Belval-Ouest sera déterminante pour le succès de la stratégie „mobilité.lu“ dont l'objectif est d'atteindre un partage modal de 25% en faveur des transports publics à l'horizon 2020. Le présent projet de loi s'inscrit dans cette stratégie.

Dans le rapport parlementaire relatif au projet de loi prévoyant le raccordement de Kirchberg et de Findel au chemin de fer les orientations de la stratégie „mobilité.lu“ ont été expliquées et commentées. Le rapporteur se permet donc de renvoyer au document parlementaire en question.

L'antenne ferroviaire entre Belval-Usines et Belvaux-Mairie

Le projet de loi sous examen prévoit la réalisation d'une antenne ferroviaire partant de la ligne de chemin de fer Pétange-Esch/Alzette à la hauteur de l'arrêt actuel „Belval Usines“ et aboutissant en aval du centre de Belvaux en vue d'assurer la desserte par rail de la friche industrielle reconvertie de Belval-Ouest.

Il est prévu de réaliser le projet de loi en deux phases. *La première phase consiste à réaliser un nouvel arrêt de Belval Usines.* Cet arrêt sera desservi à cadence horaire par une offre formée de deux trains classiques et d'un train-tram. Afin de répondre aux besoins en transports publics aux heures de pointes cette cadence sera renforcée par du matériel ferroviaire classique.

Dès que les limites de capacité de la relation ferroviaire entre le Bassin Minier et la capitale auront pu être levées grâce, d'une part à la réalisation d'une ligne de chemin de fer directe entre Esch/Alzette et Luxembourg et d'autre part, au dédoublement projeté de la ligne Bettembourg-Luxembourg par la création d'une ligne supplémentaire à deux voies le long de l'autoroute A3, il sera possible d'accroître la fréquence de la desserte de Belval-Ouest de façon sensible par rapport à l'horaire actuellement valable. Cette perspective est censée concorder avec un stade de développement avancé du site de Belval-Ouest.

L'amélioration de la ligne de chemin de fer Luxembourg-Bettembourg, le réaménagement du triangle de Fentange et la révision de la signalisation par le raccourcissement des Blocks de section permettra d'augmenter de quelque 20% d'ici 2005 la capacité de la ligne. Pour rencontrer les besoins générés par un trafic supplémentaire des automotrices à deux niveaux mises progressivement en service à partir de 2004 offriront 30% plus de places.

La deuxième phase prévoit la mise en œuvre des travaux concernant l'antenne ferroviaire entre Belval-Usines et Belvaux-Mairie et l'aménagement des deux autres arrêts de l'antenne Belval-Lycée + Belvaux-Mairie. La mise en service intégrale de l'antenne ferroviaire sous examen sera donc réalisée lors de cette phase ainsi que le raccordement provisoire de l'antenne à la ligne de Pétange-Esch-sur-Alzette à la hauteur de Belval-Usines.

Il convient également de relever à cet endroit qu'il est prévu d'adapter l'échéancier de la réalisation du projet de loi sous examen si l'aménagement du site de Belval-Ouest évoluait plus lentement que prévu.

Notons également que dans une perspective ultérieure un prolongement de l'antenne ferroviaire Belval-Usines + Belvaux-Mairie en direction d'Oberkorn par un nouveau tunnel en dessous de la localité de Belvaux est envisagé.

En ce qui concerne le parking d'accueil – réalisé dans le cadre de la première phase – qui est prévu à proximité de la gare Belval-Usines ayant vocation, d'une part de donner aux visiteurs du site la possibilité de garer leur voiture et d'autre part, de donner aux frontaliers lorrains la possibilité de continuer en direction de Luxembourg-Ville et Esch/Alzette en utilisant les transports en commun, l'on note que dans une première étape le parking d'accueil offrira 1.620 emplacements. Cependant, une extension ultérieure sur le territoire français s'élevant à 2.500 places est d'ores et déjà retenue. Dans ce contexte, la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports félicite le Ministre des Transports de la collaboration fructueuse entre les autorités françaises, et en particulier avec le Conseil régional de la Lorraine, et le Ministère des Transports luxembourgeois. Cette collaboration avait déjà été documentée lors de la mise en place de l'antenne ferroviaire Dudelange-Usines + Volmerange-les-Mines.

Toujours en ce qui concerne l'offre des infrastructures en matière de parking on est en droit de se demander si le promoteur du site – la société Agora – n'a pas prévu une offre trop généreuse sur le site de Belval-Ouest en général. En effet, à l'heure actuelle les capacités retenues sont de l'ordre de grandeur d'un emplacement pour deux voitures soit le double des volumes retenus dans le cadre des projets d'urbanisation en cours dans la périphérie de la capitale.

Enfin, il convient de noter que le coût total du projet s'élève à 95,45 millions d'euros.

L'engagement financier dépassant 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. La Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports a noté que les crédits requis pour la première phase de réalisation du projet sont d'ores et déjà prévus dans la programmation quinquennale en cours, la dépense étant assumée via le Fonds du Rail.

Les avis

Dans son avis du 2 octobre 2003 la Chambre de Commerce n'omet pas de souligner que dans le contexte de l'évolution actuelle des finances publiques la prudence est de mise quant à la réalisation de projets d'envergure. Or, en ce qui concerne la construction de l'antenne ferroviaire elle *„estime qu'il s'agit d'un projet important pouvant promouvoir le développement socio-économique sur le site de Belval-Ouest.“*

Dans son avis du 9 décembre 2003, le Conseil d'Etat réitère ses critiques déjà formulées à l'occasion d'autres avis en ce qui concerne la technique légistique utilisée par les auteurs du projet de loi tendant à allonger la liste des différents projets ferroviaires telle qu'elle figure à l'article 10 sous le paragraphe 3 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Cependant, la Haute Corporation estime que dans le cas présent le législateur peut s'exprimer pleinement sur l'opportunité de la réalisation du projet sous avis étant donné que l'exposé des motifs fournit tous les détails nécessaires à l'appréciation du projet en question.

La Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports peut pourtant partager l'avis des auteurs du projet qui ont souligné dans l'exposé des motifs:

„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.“

*

CONCLUSIONS

Au vu de ce qui précède, la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports recommande à la Chambre des Députés d'approuver le projet de loi sous rubrique dans la teneur qui suit:

*

PROJET DE LOI

**autorisant la construction d'une antenne ferroviaire entre
Belval-Usines et Belvaux-Mairie 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 22° nouveau, libellé comme suit:
„22° Construction d'une antenne ferroviaire Belval-Usines + Belvaux-Mairie 95.450.000 €“
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. Le montant repris sous 22° correspond 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