



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 16 février 2017

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 19 et 26 janvier 2017
2. *The Third Industrial Revolution Strategy* (étude Rifkin)
- Echange de vues
3. Divers

*

Présents : M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Henri Kox, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marco Schank, M. David Wagner

Mme Cécile Hemmen, remplaçant M. Georges Engel
M. Marcel Oberweis, remplaçant Mme Sylvie Andrich-Duval

M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Gilles Caspar, M. Frank Vansteenkiste, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. Serge Wilmes

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 19 et 26

janvier 2017

Ce point n'a pas été abordé.

2. *The Third Industrial Revolution Strategy (étude Rifkin)*

Suite à la réunion jointe du 2 février dernier, les différentes commissions parlementaires impliquées avaient décidé que chaque commission examinerait indépendamment, parmi les neuf thèmes évoqués (énergie, mobilité, construction, alimentation, industrie, finance, « Smart economy », économie circulaire et « prosumer & social model »)¹, ceux qui les concernaient plus particulièrement. La présente réunion a donc pour objet de procéder à un échange de vues sur les thèmes de la mobilité et, dans une moindre mesure, de la construction, thèmes qui sont tous deux en étroite relation avec la politique de l'aménagement du territoire et avec le concept de « croissance qualitative ». De cet échange de vues, il peut être retenu ce qui suit :

- Il est important de garder à l'esprit que les neuf thèmes de l'étude Rifkin sont étroitement interconnectés.
- L'étude signale que « le Luxembourg affiche le nombre le plus important de véhicules par personne en Europe avec 672 voitures particulières pour 1000 habitants, alors que la moyenne dans l'UE en 2013 est de 486 voitures particulières pour 1000 habitants ». À cela s'ajoute que la part du trafic routier individuel est très importante par rapport à celles de la mobilité douce et des transports en commun. Dans ce contexte, Monsieur le Ministre est d'avis que, pour que les comportements évoluent, il convient de proposer une alternative très attractive aux conducteurs de véhicules particuliers, afin de les persuader qu'il est plus intéressant d'utiliser les transports en commun. En parallèle, il faut également miser sur la façon de communiquer et sur le fait qu'une voiture ne soit plus considérée comme un élément d'attractivité sociale, mais au contraire comme un simple instrument utilitaire.
- Monsieur le Ministre se dit persuadé qu'une révolution dans la manière de se déplacer est en cours et se concrétisera dans la ou les prochaines décennies.
- Il est primordial de s'accorder sur la façon dont l'étude Rifkin sera déclinée et concrétisée, cela à la fois au niveau communal et national. Il faut donc mettre en place une dynamique et s'y tenir, afin de maintenir la cohérence nécessaire, en confiant des missions et des échéances précises à chaque partie prenante de ce processus de transposition. Dans ce contexte et suite à une question afférente, les représentants du Ministère donnent à considérer que ce processus est étroitement lié à celui du suivi de l'étude sur la « croissance qualitative » du Luxembourg et rappellent qu'il est très important d'impliquer la société civile dans les débats. Afin de faire participer le plus grand nombre possible de citoyens, une campagne de *crowdsourcing* sera tout d'abord réalisée. Cette démarche participative et ciblée permettra d'atteindre un grand nombre de participants, qui seraient autrement inaccessibles (ex : étrangers, personnes ne parlant pas luxembourgeois, ...) en ouvrant les discussions par le biais de plusieurs canaux, de plusieurs media et dans les différentes régions du pays. Lorsque cette campagne sera achevée, un groupe de travail interministériel secondé par des experts s'occupera d'épurer et de regrouper (*cleaning and clustering*) les réponses qui auront été obtenues. Sur cette base, des interviews semi-structurées seront réalisées avec les

¹ Pour plus de détails, il est renvoyé au document consultable sur www.tirlux.lu

différentes parties prenantes (*stakeholders*). Les résultats de ces entretiens permettront ensuite de mettre en place une demi-douzaine d'ateliers de discussions régionaux. De l'avis des représentants gouvernementaux, cette démarche participative devrait s'étendre sur quelque 18 à 24 mois et permettra de rédiger les grandes lignes du nouveau programme directeur de l'aménagement du territoire.

- Quant au parc automobile étatique, Monsieur le Ministre informe que le Gouvernement réuni en Conseil devrait approuver, le 17 février prochain, le financement du projet-pilote de flotte automobile électrique auprès de l'État par le Fonds climat et énergie. Pour l'année 2017, 10% des nouvelles acquisitions de véhicules destinés à la flotte automobile de l'État seront des véhicules plug-in hybrides ou électriques.
- De l'avis de plusieurs intervenants, il est également important que les administrations communales adoptent le même comportement et fassent des efforts afin de faire évoluer les mentalités au niveau de la mobilité et de donner à leurs habitants la possibilité de se déplacer différemment, même si les mesures à prendre dans ce contexte risquent parfois d'être impopulaires.
- Il est prévu qu'un débat soit organisé à la Chambre des Députés afin que cette dernière puisse formuler des propositions dans un rapport *ad hoc*, rapport auquel la Commission du Développement durable participerait par la rédaction d'un chapitre sur les deux thématiques la concernant (construction et mobilité). Dans ce contexte, il est d'ores et déjà convenu d'organiser une réunion avec des représentants de l'Administration des bâtiments publics pour analyser en détail le thème de la construction des bâtiments publics.
- Madame la Présidente propose que les présidents de toutes les commissions concernées se rencontrent pour convenir d'un *modus operandi* en la matière.

3. Divers

Monsieur le Ministre informe les membres de la Commission sur les derniers développements de l'accident ferroviaire survenu le 14 février courant, impliquant deux trains et faisant un mort et deux blessés.

Il insiste sur le fait que les causes de l'accident ne sont pas encore connues et qu'il ne faut pas tirer de conclusions hâtives. La seule certitude est que le conducteur du train de voyageurs des CFL à destination de la France a franchi un signal d'arrêt et que l'impact s'est produit 350 mètres plus loin. Une enquête est en cours et devra déterminer les causes exactes du dépassement de ce signal.

Il est établi que le train CFL ne circulait pas avec le système de sécurité européen ETCS (*European Train Control System*) car celui-ci est d'emblée désactivé manuellement en gare de Luxembourg pour tous les trains à destination de Thionville étant donné que ce système n'est pas encore homologué en France (sauf pour les TGV) et que le système ne peut pas être enclenché et déclenché par le conducteur durant le trajet. Dans ce cas, il faut donc se rabattre sur le système de sécurité moins récent Memor II+. Étant donné que l'enquête n'a pas encore livré ses conclusions, il est prématuré de remettre en cause la fiabilité du système Memor II+, même si l'on sait que le système ETCS prévoit un système de freinage automatique en cas de franchissement d'un feu rouge.

Le Luxembourg est le seul réseau en Europe à être entièrement équipé du système ETCS, alors que les grands pays européens font parfois preuve de protectionnisme en la matière en refusant d'homologuer des systèmes non-nationaux. D'où l'importance et l'urgence, de l'avis de Monsieur le Ministre, de mettre en place une interopérabilité accrue au niveau du matériel ferroviaire. Suite à une remarque afférente, Monsieur le Ministre donne encore à considérer que la décision, prise au niveau européen, de retenir le système ETCS comme standard n'est pas le résultat d'une directive, mais seulement d'un accord et que sa non-implémentation n'est par conséquent pas assortie de sanctions.

Les travaux de déblaiement se poursuivent sur les lieux de la collision et pourraient prendre fin dans la journée. Cependant, les travaux de réparation devraient se prolonger encore quelques jours et une réouverture du trafic ferroviaire vers Thionville n'est à prévoir qu'en début de semaine prochaine. Dans ce contexte, Monsieur le Ministre salue les CFL pour leur diligence afin que le trafic reprenne au plus vite et pour les solutions de rechange mises en place en attendant.

Le fait que deux trains circulant dans des sens opposés puissent emprunter la même voie n'est pas, en soi, une situation anormale. La question qui se pose est pourquoi les deux trains étaient sur la même voie au même moment, alors que le TER aurait dû s'arrêter pour permettre au train de fret de changer de voie et se diriger vers le triage de Bettembourg. Pour le moment, il est impossible de répondre à cette question.

De l'avis d'un membre de la Commission, les trains circulant aux heures de pointe ont atteint un degré de saturation allant jusqu'à mettre en danger les usagers, qui se retrouvent bien souvent debout, serrés les uns contre les autres et impuissants face à un éventuel freinage d'urgence. Il estime que l'accident de cette semaine aurait d'ailleurs pu être autrement plus tragique s'il avait eu lieu à une heure de grande affluence. Monsieur le Ministre se rallie à cette intervention et rappelle que, pour pallier à cette situation, le Gouvernement est en train d'investir massivement dans du nouveau matériel et de nouvelles infrastructures.

Suite à une question afférente, il est précisé que le tronçon sur lequel a eu lieu l'accident ne semble pas en soi être particulièrement dangereux, mais souffre, comme évoqué ci-avant, d'un important problème de saturation.

Suite à une question relative aux différentes instances de contrôle de la sécurité ferroviaire, Monsieur le Ministre informe que l'Administration des chemins de fer (ACF) est l'autorité nationale de sécurité dans le domaine des chemins de fer au Luxembourg. L'ACF fonctionne de manière indépendante et a pour mission de veiller au maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité dans le domaine ferroviaire en conformité avec les dispositions nationales et internationales applicables. Par ailleurs, l'Administration des enquêtes techniques (AET) qui est placée sous la tutelle du Ministère des Transports, a pour mission de procéder à une enquête technique dès qu'un accident implique - notamment - du matériel ferroviaire sur le réseau national ou ses embranchements. Elle rédigera donc bien entendu un rapport sur l'accident de ce 14 février. À côté de ces deux instances, des contrôles internes sont effectués par les CFL eux-mêmes.

Suite à une question afférente, il est par ailleurs précisé qu'un dispositif d'encadrement approprié a rapidement été déclenché à l'égard de la famille endeuillée.

Alors qu'une conférence de presse a lieu ce matin même au centre de conférence des CFL pour faire un point sur la situation, les membres de la Commission conviennent d'organiser un échange de vues avec les responsables des CFL en date du 9 mars 2017 afin de tirer un premier bilan de cet accident ferroviaire.

Luxembourg, le 8 mars 2017

La secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché