

N° 7234²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2017-2018

PROJET DE LOI**modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative
à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(19.04.2018)

La commission se compose de : Mme Josée LORSCHÉ, Présidente-Rapportrice ; Mme Sylvie ANDRICH-DUVAL, M. Gilles BAUM, Mme Tess BURTON, MM. Yves CRUCHTEN, Georges ENGEL, Gusty GRAAS, Max HAHN, Ali KAES, M. Henri KOX, Marc LIES, Marco SCHANK, David WAGNER, Serge WILMES, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 19 janvier 2018 par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le Conseil d'État a émis son avis le 20 mars 2018.

Le 22 mars 2018, la Commission du Développement durable a désigné Mme Josée Lorsché comme rapportrice. Elle a également examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État lors de cette réunion.

La Commission du Développement durable a examiné et adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 19 avril 2018.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES

Le projet de loi sous rubrique s'inscrit dans la stratégie nationale en matière de transport multimodal et de mobilité durable en s'appuyant sur le renforcement et l'amélioration de l'offre des transports en commun, tel le transport ferroviaire. Ainsi, les projets de création d'un bâtiment P&R et de mise en conformité de la gare de Rodange font partie de la mise en œuvre de cette stratégie dans la région sud-ouest du pays. Il s'agit notamment de créer un bâtiment P&R de 1.567 emplacements pour répondre à court et à moyen terme aux besoins de stationnement des utilisateurs du rail.

Situation actuelle

La gare de Rodange est située à la frontière franco-belge au sud de la zone économique du PED (Pôle européen de Développement) à proximité des axes routiers que sont l'Avenue de l'Europe et la Route de Luxembourg.

La gare ferroviaire et ses infrastructures adjacentes ont tous les atouts d'un pôle d'échange multimodal qui assure :

- la proximité des frontières française et belge ;
- la proximité d'un grand axe routier avec un accès aisé pour les voitures se dirigeant vers la gare ;

- une bonne connexion avec le réseau de bus ;
- des modes de mobilité douce facilement joignables (proximité des habitations et pistes cyclables existantes).

La zone destinée à la construction du bâtiment P&R se situe au nord de la gare ferroviaire entre les voies ferrées et l'Avenue de l'Europe (N31).

Infrastructures ferroviaires et routières

La gare de Rodange est desservie par les lignes ferroviaires suivantes :

- Ligne 60 : Luxembourg – Esch-sur-Alzette-Pétange-Rodange ;
- Ligne 70 : Luxembourg – Pétange – Rodange – Longwy – Athus – Virton.

La gare est équipée de trois quais et d'un souterrain. Le troisième quai a été construit il y a quelques années en même temps que la prolongation des quais 1 et 2 afin d'absorber le flux des voyageurs pendant les heures de pointe.

L'accès au quai 2 est garanti par le souterrain et un escalier situé au droit du passage à niveau. Le quai 3 est relié par le même souterrain et un chemin longeant les voies ferrées au nord.

À proximité immédiate de la gare ferroviaire de Rodange et du bâtiment P&R à construire se situe la voie de liaison rapide interurbaine N31, aussi dénommée « Avenue de l'Europe ». Cette route est également classifiée route européenne E44 et se raccorde à la N830 du côté belge.

La Route de Luxembourg/Route de Longwy (N5) longe les voies ferroviaires et constitue l'axe de desserte principale pour les localités de Pétange et de Rodange. Un passage à niveau situé près de la gare lie actuellement la N5 à la N31.

Pour mémoire, la N31/E44 est parallèle à la N5 Luxembourg-Longwy et dessert le PED du côté luxembourgeois pour continuer ensuite du côté belge par la N380 vers Longwy (F) et Aubange (B).

Dans les conditions données, la réalisation d'un parking d'accueil P&R directement entre une gare ferroviaire et un échangeur dénivelé raccordé à une voirie ayant le statut de route nationale est une situation idéale, puisqu'il permet un accès idéal au bâtiment P&R sans passer par des zones d'habitation. De ce fait, aucune perturbation des riverains n'est à craindre.

Places de stationnement

La Commune de Pétange a aménagé un parking au nord de la Rue de l'Industrie. Ce parking non sécurisé est principalement utilisé par les frontaliers. Le parking du côté ville, le long des voies ferrées, dispose d'environ 55 places de parcage. Le parking est généralement complet avant 07.00 heures du matin.

Force est de constater que la pénurie d'emplacements de stationnement pousse les usagers à se déployer dans les zones résidentielles limitrophes à la gare. Suivant les indications de la Commune de Pétange, on compte environ 300 voitures de frontaliers dans le quartier situé au sud de la gare.

Le parking de courte durée à côté du passage à niveau (payant après 15 minutes) est principalement utilisé par des usagers fréquentant les trois banques situées dans la route de Longwy.

Gare routière

La gare routière adjacente au bâtiment-voyageurs est desservie par les bus scolaires, la ligne 3 du TICE ainsi que par quatre lignes RGTR.

Description du projet

Parking en ouvrage

La volumétrie de l'immeuble est essentiellement issue de l'environnement naturel de l'immeuble, c'est-à-dire de la géométrie du terrain. Le meilleur désenclavement ainsi qu'un accès optimisé au parking, le tout dans le respect d'un langage architectural plaisant, constituent des éléments de conception importants. Sous réserve de respecter les dispositions actuelles du PAG, la Commune de Pétange a souhaité une mise à disposition maximale de places de parking pour les voyageurs en train.

Les dimensions maximales extérieures de l'immeuble comportent environ 182x49 mètres. Sur une surface brute de 6.650 m², environ 1560 places de parcage seront mises à disposition sur 7 niveaux (rez-de-chaussée et 6 étages). Parmi ces places de stationnement, 35 seront réservés aux personnes à mobilité réduite et 44 stationnements seront équipées de bornes de recharge électrique, dont 10 pour le car-sharing.

Pour plus d'amples détails concernant l'accessibilité, les matériaux utilisés et le concept architectural, il est renvoyé au document parlementaire 7234. À noter qu'une surface pour la rétention intermédiaire des eaux de pluie est prévue sous forme de toit plat avec la création d'un espace vert extensif. Le toit sera équipé de modules photovoltaïques.

Infrastructure routière

Les travaux d'infrastructure routière comprennent les aménagements extérieurs nécessaires à la viabilisation du projet du parking P&R, dont notamment les travaux de réseaux. Ne sont pas compris, les travaux de réseaux nouveaux qui ne sont pas directement liés à l'aménagement du parking P&R. Ces travaux comprennent :

- l'aménagement du rond-point et de la voirie connexe ;
- l'aménagement d'une nouvelle station d'échange pour eau potable S.E.S. – Commune de Pétange – ArcelorMittal, avec raccordement pour les CFL ;
- les aménagements extérieurs autour du bâtiment P&R.

Phasage général du projet

Le projet est principalement composé de deux parties :

1. la construction du parking en ouvrage ;
2. la voirie d'accès au parking avec le rond-point.

Les deux parties seront réalisées en parallèle. Un accès provisoire au site est à aménager pour l'approvisionnement du chantier du parking en ouvrage. Il se fera par la bretelle d'accès Avenue de l'Europe.

En parallèle, les différents réseaux seront déplacés dans l'emprise du projet routier. La réalisation du rond-point se fera par étapes en vue de garantir l'accessibilité aux voiries existantes pendant toute la durée du chantier. Les travaux de voirie seront donc terminés pour la mise en service du parking.

Emprises

Le projet nécessite l'acquisition de quelque 170 m² de la parcelle du propriétaire ArcelorMittal. Des conventions doivent également être établies avec le propriétaire de la parcelle LIM INVESTMENT et les propriétaires de terrains voisins pour la réalisation du chantier proprement dite.

Etudes préliminaires

Des études géotechniques, une exploration sommaire du site concernant les terrassements et les pollutions du sol ainsi qu'une étude d'impact sonore ont été réalisées au préalable. Pour de plus amples détails y relatifs, il est renvoyé au document parlementaire 7234.

*

III. OBJET DU PROJET DE LOI

Le présent projet a pour objet le financement d'un bâtiment P&R de 1.567 emplacements pour répondre à court et à moyen termes aux besoins de stationnement des utilisateurs du rail.

Les coûts APD du projet se chiffrent à 43.740.000 euros et englobent le parking en ouvrage (25.000.000 euros), la voirie et divers réseaux (4.500.000 euros), les installations techniques (6.500.000 euros). S'y ajoutent 1.800.000 euros pour « divers et imprévus » ainsi que 5.670.000 euros pour les études. Ces montants ne comprennent pas les taxes sur la valeur ajoutée et correspondent à la valeur 764,68 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} octobre 2016.

IV. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis datant du 20 mars 2018, le Conseil d'État a émis des remarques d'ordre général concernant la modification de l'article 10, paragraphe 3, alinéas 2 et 3 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. En effet, le Conseil d'État a proposé de fusionner le projet de loi sous rubrique avec deux autres projets de loi ayant également trait à des projets ferroviaires. Pour des raisons d'organisation et de structuration, la Commission du Développement durable a décidé de ne pas suivre cette proposition. Pour le reste, le Conseil d'État s'est limité à diverses observations d'ordre légistique.

*

V. COMMENTAIRE DE L'ARTICLE UNIQUE

Conformément à la pratique antérieure de regrouper dans un relevé l'ensemble de tous les projets ferroviaires de grande envergure dont le coût de réalisation dépasse le seuil légal fixé par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le Budget, la Comptabilité et la Trésorerie de l'Etat, il est proposé de modifier le paragraphe 3 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire par l'ajout du projet relatif à l'aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Rodange (nouveau projet n°35).

En vue de pouvoir prendre en compte les hausses légales, il y a en outre lieu de faire correspondre le montant de l'enveloppe financière précitée à la valeur de l'indice semestriel des prix à la construction, soit la valeur de 764,68 de l'indice au 1^{er} octobre 2016.

Il convient d'inscrire cette précision au troisième alinéa du paragraphe 3 dudit article 10.

L'évaluation financière du projet n°35 se situe au coût de 43.470.000 euros au niveau de l'indice des prix à la construction valable au 1^{er} octobre 2016 (indice 764,68).

*

VI. 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

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 :

« 35°	Ligne de Pétange à Athus / Longwy ; aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Rodange	43.470.000 € »
-------	--	----------------

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°, 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°, 17°, 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°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Ceux repris sous 16°, 18°, 26°, 27° et 28° correspondent à la valeur 685,44 de cet indice au 1er octobre 2010. Ceux sous 29° et 34° correspondent à la valeur 725,05 de cet indice au 1er octobre 2012. Celui de 30° correspond à la valeur 761,20 de cet indice au 1er avril 2016. Celui sous 31° correspond à la valeur 730,85 de cet indice au 1er avril 2013. Ceux sous 23°, 32° et 33° correspondent à la valeur 738,97 de cet indice au 1er octobre 2013. Celui sous 35° correspond à la valeur 764,68 de cet indice au 1er octobre 2016. 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 19 avril 2018,

La Présidente-Rapportrice,
 Josée LORSCHÉ

