



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 17 novembre 2022

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

Ordre du jour :

1. Informations et explications fournies par des représentants de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois sur la situation actuelle et les démarches projetées suite à l'éboulement dans le tunnel « Schieburg » dans le nord du pays
2. 8078 Projet de loi relative à l'aménagement de la liaison cyclable directe entre Esch-sur-Alzette et Belval
 - Désignation d'un Rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen du projet de loi
3. 8071 Débat d'orientation sur le rapport d'activité de l'Ombudsman (2021)
 - Rapporteur : Monsieur Jean-Paul Schaaf
 - Examen et adoption d'une prise de position concernant le volet "mobilité"
4. Divers

*

Présents : M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Carlo Weber

M. Charles Margue remplaçant Mme Semiray Ahmedova
Mme Martine Hansen remplaçant M. Marc Spautz
Mme Stéphanie Empain remplaçant Mme Jessie Thill
Mme Elisabeth Margue remplaçant M. Serge Wilmes

Mme Félicie Weycker, M. Tom Weisgerber, M. Alex Kies, M. Christophe Reuter, M. Romain Spaus, M. Alain Disiviscour, M. Claude Paquet, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Gilles Didier, directeur adjoint de l'Administration des Ponts & Chaussées
M. Frédéric De Oliveira, de l'Administration des Ponts & Chaussées

M. Henri Werdel, directeur gestion infrastructure CFL

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Semiray Ahmedova, M. Frank Colabianchi, M. Félix Eischen, M. Max Hahn, M. Marc Spautz, Mme Jessie Thill, M. Serge Wilmes

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

*

Présidence : Mme Chantal Gary, Présidente de la Commission

*

1. Informations et explications fournies par des représentants de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois sur la situation actuelle et les démarches projetées suite à l'éboulement dans le tunnel « Schieburg » dans le nord du pays

La commission parlementaire reçoit des informations et explications fournies par des représentants de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois sur la situation actuelle et les démarches projetées suite à l'éboulement dans le tunnel « Schieburg » dans le nord du pays sur base d'une présentation PowerPoint annexée à la présente.

Il est rappelé qu'il y a eu un éboulement dans le tunnel Schieburg entre Kautenbach et Wilwerwiltz le 27 août 2022.

L'incident s'est produit durant une période de fermeture du tronçon concerné afin de réaliser, entre autres, des travaux de maintenance au niveau de ce tunnel. Les dispositifs de sécurité étaient en place et aucune personne n'a été blessée lors de l'incident.

Depuis, la circulation ferroviaire est interrompue entre Kautenbach et Clervaux

Il a été procédé à une sécurisation de l'accès au tunnel et des environs. Des autorisations nécessaires ont été demandées aux parties prenantes privées et publiques.

Parallèlement un plan d'accès provisoire pour poids lourds a été mis en place pour permettre la livraison de matériel technique et l'évacuation de l'éboulis.

Des études géologiques ont été lancées et de scans laser ont été réalisés pour exclure toute déformation suite à l'éboulement.

En collaboration avec le Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, l'Administration des transports publics et les communes concernées des navettes ont été organisées pour le transport des voyageurs en tant que mesures de substitution pour la durée du chantier.

12 forages d'une profondeur entre 50 –75 mètres ont été réalisés et de passages caméras ont été mis en place pour aider à localiser la cavité à l'origine de l'éboulement.

L'on a dû constater qu'il est impossible de localiser une cavité nette, les sondages effectués indiquent une grande masse instable d'éléments rocheux encastrés.

Au niveau du phasage des travaux de réparation, l'on procède à une stabilisation et consolidation du tas d'éboulis sur les voies moyennant un coulis béton, ainsi qu'à une stabilisation et consolidation de la zone altérée (estimée) via des injections de billes d'argile expansée et de coulis béton.

Des cintres provisoires seront posés pour stabiliser les lieux lors de l'évacuation progressive des débris rocheux sur les voies et des ancrages seront mis en place pour solidariser les éléments injectés avec la zone saine de la roche.

Ensuite, un reprofilage de la voûte du tunnel sera effectué et des cintres définitifs seront par la suite posés.

Dans une prochaine étape, les cintres provisoires seront déposés.

Finalement, il sera procédé à une remise en état des infrastructures ferroviaires (voies, installations de traction électrique)

À noter que la méthode de travail choisie permet de réduire sensiblement la durée des travaux : aucune modification au niveau de la voie n'est à prévoir (sauf réparations éventuelles).

Il est souligné que la sécurité est la première priorité du Groupe CFL.

Le phasage des travaux est défini afin de garantir la sécurité des collaborateurs tout au long de l'opération. Les travaux, qui impliquent l'utilisation de machines lourdes, ont lieu dans un espace très restreint qui limite le nombre de personnes pouvant y travailler. Un avancement rapide des travaux est garanti grâce au travail posté et à des demandes de dérogation aux congés collectifs divers des corps de métiers impliqués.

La réouverture du tunnel est planifiée après les vacances de Pâques.

L'offre de substitution est constituée par des lignes de bus RGTR comme alternatives, ainsi que la mise en place de Park & Ride

De l'échange de vues subséquent, il y a lieu de retenir ce qui suit :

Pour ce qui est de l'alternative de ligne de bus RGTR 179 (Clervaux-Ettelbruck), Monsieur le député Jeff Engelen (ADR) souhaite savoir pourquoi il n'a pas été retenu de passer par la commune de Wiltz. Le représentant du Ministère indique que de toute façon une ligne de bus d'Elvingen à Wiltz est déjà en place. De plus, il souligne l'importance de la liaison avec la N7, qui est en plus une des alternatives les plus rapides. Le représentant du Ministère informe vouloir analyser encore une fois les alternatives.

Monsieur le député Carlo Weber (LSAP) souhaite savoir si une entreprise de construction a déjà été chargée du chantier. Pour ce qui est de la ligne de train en direction de Kautenbach, il déplore que cette ligne soit surchargée en période de pointe. Il souhaite savoir s'il n'est pas possible d'augmenter les capacités en ajoutant des rames supplémentaires.

Le représentant du Ministère explique que la société en charge du chantier est une entreprise luxembourgeoise, qui était également déjà en charge des travaux de maintenance au niveau de ce tunnel. Pour ce qui est de la ligne de train en direction de Kautenbach, il est précisé que pour l'instant, l'on ne dispose pas encore du matériel roulant ferroviaire nécessaire.

Monsieur le député Marc Goergen (Piraten) souhaite savoir si des rapports d'examen ont déjà été établis avant le présent incident, des analyses qui auraient notamment permis de constater que des problèmes pouvaient survenir dans le tunnel Schieburg. Le représentant du Ministère informe la commission ne pas être en possession d'informations qui auraient pu prédire ledit incident.

Madame la députée Martine Hansen (CSV) souhaite savoir si les autres tunnels ont entretemps été contrôlés. D'après les informations dont dispose l'oratrice, les bus express ne disposent pas des capacités nécessaires voire suffisantes en période de pointe. Elle souhaite savoir s'il n'est pas envisagé de les doubler. Finalement, elle souhaite encore savoir s'il n'est pas possible de prévoir des tronçons de ligne à deux voies, partout où cela est possible sur le tracé nord. Cette demande est également soutenue par Monsieur le député Aly Kaes (CSV).

Le représentant du Ministère explique que tous les tunnels sont soumis à des contrôles réguliers. Pour ce qui est de la mise à double voie - même si ceci ne figure pas dans le PNM actuel -, il est répondu que cette réflexion sera menée dans les années à venir en fonction des capacités. Les capacités actuelles ne permettent pas de desservir les lignes de bus sur la ligne du nord à une fréquence plus élevée.

u

2. 8078 Projet de loi relative à l'aménagement de la liaison cyclable directe entre Esch-sur-Alzette et Belval

D'emblée Madame la Présidente de la commission parlementaire, Chantal Gary, est désignée Rapportrice du projet de loi.

Il est procédé à une présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 8078⁰⁰.

Ce projet de loi de financement qui comporte quatre articles donne l'autorisation au Gouvernement de faire procéder, pour une enveloppe budgétaire maximale de 47,5 millions d'euros, à l'aménagement d'une piste cyclable directe entre Esch-sur-Alzette et Belval, y inclus la réalisation de deux ouvrages d'art, à savoir un passage inférieur (OA1498) et une passerelle sur le site sidérurgique (OA1499), ainsi qu'un écran visuel.

Les dépenses occasionnées par ce projet sont imputables sur les crédits du Fonds des routes. Le montant maximal des dépenses est rattaché à l'indice

semestriel des prix de la construction au 1^{er} octobre 2021 et sera adapté semestriellement en fonction de la variation dudit indice. Le projet de loi rappelle par ailleurs que les travaux dont question sont déclarés d'utilité publique, afin de pouvoir procéder en cas de besoin aux acquisitions nécessaires par la voie d'expropriations.

Le projet d'aménagement de la liaison cyclable directe entre Esch-sur-Alzette et Belval (PC8 – OA1498 / OA1499) a débuté en 2020 et la fin du chantier est prévue pour 2025. Le projet a donc déjà été inscrit dans la loi budgétaire une première fois à partir de l'exercice 2020 avec un montant de 34.500.000 €, montant augmenté à 36.000.000 € à partir de l'exercice budgétaire 2021.

Or, suite à l'évolution du projet et des chantiers, des travaux supplémentaires se sont avérés nécessaires, dont notamment l'augmentation du nombre et du type de fondations due aux contraintes géologiques et géotechniques spécifiques liées au site, non prévisibles en amont, l'adaptation des réseaux de l'usine sidérurgique, l'adaptation de la méthodologie de construction en tenant compte des besoins de la production de l'usine et de la circulation des chemins de fer industriels, ainsi que l'adaptation ponctuelle des aménagements de la voirie et de la piste cyclable. Il s'y ajoute enfin une augmentation généralisée des coûts de construction et, en particulier, des matériaux de construction, ce qui aura un impact non négligeable sur les lots non encore attribués respectivement en cours de construction.

Ces travaux et coûts supplémentaires vont occasionner des dépenses d'investissement supérieures au seuil de 40 millions d'euros prévu par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État et une loi de financement est donc requise en vertu de l'article 99 de la Constitution.

Le projet s'inscrit dans le cadre du développement des pistes cyclables au Grand-Duché de Luxembourg, élément essentiel du Plan national de la mobilité PNM2035. Il constitue un des maillons du réseau cyclable national situé respectivement prévu sur le territoire de la Ville d'Esch-sur-Alzette.

Le nouveau tracé de la piste cyclable nationale PC8 passera au sud du site ArcelorMittal, entre la rue « An der Schmelz » et les voies ferrées. Le tronçon de la piste cyclable PC8 visé par le présent projet a une longueur totale d'environ 1,9 km. Le projet reliera Esch-sur-Alzette à Belval et la piste cyclable se connectera donc à l'ouest au réseau local de Belval et à l'est au réseau communal de la ville d'Esch-sur-Alzette.

Ce tracé nécessite la réalisation de deux ouvrages d'art, d'une part, d'une passerelle d'une longueur d'environ 1,2 km (OA1499), passant au sud du site ArcelorMittal et, d'autre part, d'un passage inférieur (OA1498) sous le réseau des chemins de fer, ainsi que par une section courante d'environ 520 m dans la zone d'activités existante et de 200 m sur le site Belval.

Le projet global de la réalisation de la liaison cyclable directe entre Esch-sur-Alzette et Belval est découpé en cinq lots dont les travaux seront réalisés partiellement en parallèle. Les deux premiers lots concernent les travaux de la piste cyclable elle-même, par conséquent le lot 1 traite le passage inférieur en dessous des voies ferrées ainsi que la partie est de la piste cyclable, alors que le lot 2 concerne la passerelle dans son intégralité et les rampes situées du côté de Belval. Les trois autres lots comprennent des travaux connexes à réaliser

en vue de viabiliser les terrains devant accueillir la passerelle cycliste, dont le déplacement des conduites de gaz, oxygène et azote de l'usine sidérurgique, la réalisation d'un écran visuel le long du site sidérurgique, ainsi que l'aménagement d'un parc récréatif et des mesures compensatoires.

De l'échange de vues subséquent, il y a lieu de retenir ce qui suit :

Le coût de la liaison cyclable directe entre Esch-sur-Alzette et Belval étant de 25 millions d'euros par kilomètre, Monsieur le député Marc Goergen (Piraten) souhaite savoir si la plus longue passerelle cycliste d'Europe est également la liaison cyclable la plus coûteuse du pays. Il est répondu par l'affirmative.

3. 8071 Débat d'orientation sur le rapport d'activité de l'Ombudsman (2021)

La prise de position est adoptée à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

4. Divers

Pour ce qui est la demande de mise à l'ordre du jour de Monsieur le député Marc Goergen (Piraten) du 16 novembre 2022 concernant le dossier de la « Gëlle Fra », Madame la Présidente propose de la traiter au cours de la présente réunion.

Monsieur le député Marc Goergen, auteur de la demande, souhaite néanmoins la reporter à une réunion ultérieure de la commission, où plus de membres de la commission parlementaire seront présents.

La demande est par conséquent reportée à une prochaine réunion de la commission.

Procès-verbal approuvé et certifié exact