



CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2009-2010

RM/vg

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 22 septembre 2010

ORDRE DU JOUR :

1. Adoption des projets de procès-verbal de la réunion jointe du 16 juin 2010, de la réunion du 23 juillet 2010 (14.15h) et de la réunion jointe du 23 juillet 2010 (14.30h)
2. 6171 Projet de loi portant
 - a) simplification et accélération de la procédure d'autorisation des établissements classés et
 - b) modifiant la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés- Désignation d'un rapporteur
3. 6176 Projet de loi portant réalisation du pont provisoire et des accès au chantier dans le cadre de la réhabilitation du pont Adolphe à Luxembourg
- Désignation d'un rapporteur
4. 6186 Projet de loi portant approbation des Amendements aux Annexes II et III de la Convention de Paris du 22 septembre 1992 pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est (OSPAR) relatifs au stockage des flux de dioxyde de carbone dans les formations géologiques, adoptés lors de la réunion de la Commission OSPAR, qui s'est tenue à Oostende (Belgique) du 25 au 29 juin 2007
- Désignation d'un rapporteur
5. Nouvelle procédure législative relative à l'optimisation du suivi financier des grands projets d'infrastructure de l'Etat
- Désignation d'un rapporteur
- Présentation des projets, suivie d'un échange de vues
6. Divers

*

Présents : M. François Bausch, M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, Mme Anne Basseur, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich, Mme Marie-Josée Frank, M. André Hoffmann, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer, M. Marc Spautz,

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures,

M. Jean Leyder, M. Roland Fox, M. Franck Reimen, M. Tom Schram, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

M. Jean-Marie Franziskus, de la société nationale des chemins de fers luxembourgeois (CFL),

Mme Monique Faber, Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. Fernand Etgen

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Adoption des projets de procès-verbal de la réunion jointe du 16 juin 2010, de la réunion du 23 juillet 2010 (14.15h) et de la réunion jointe du 23 juillet 2010 (14.30h)

Les projets de procès-verbaux sous rubrique sont adoptés.

2. 6171 Projet de loi portant a) simplification et accélération de la procédure d'autorisation des établissements classés et b) modifiant la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés

Monsieur Fernand Boden est nommé Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

3. 6176 Projet de loi portant réalisation du pont provisoire et des accès au chantier dans le cadre de la réhabilitation du pont Adolphe à Luxembourg

Monsieur Lucien Clement est nommé Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

4. 6186 Projet de loi portant approbation des Amendements aux Annexes II et III de la Convention de Paris du 22 septembre 1992 pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est (OSPAR) relatifs au stockage des flux de dioxyde de carbone dans les formations géologiques, adoptés lors de la réunion de la Commission OSPAR, qui s'est tenue à Oostende (Belgique) du 25 au 29 juin 2007

Monsieur Marcel Oberweis est nommé Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

5. Nouvelle procédure législative relative à l'optimisation du suivi financier des grands projets d'infrastructure de l'Etat

Monsieur Fernand Boden est nommé Rapporteur.

Suite à une remarque du groupe parlementaire DP qui rappelle que le Règlement de la Chambre prévoit en son article 99 que « *le Gouvernement saisit le 30 juin au plus tard la Chambre des Députés d'une liste de projets prioritaires à construire par l'Etat au cours des exercices suivants et dont le coût dépasse le seuil prévu par l'article 99 de la Constitution* » et que partant, le Gouvernement a soumis cette liste avec un certain retard, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures admet avoir transmis la liste avec un retard de quelques semaines et s'engage à respecter les délais dans le futur. Il explique ce retard par le fait qu'il souhaitait que ladite liste soit en concordance parfaite avec le projet de budget pluriannuel qui sera déposé en octobre prochain.

En guise d'introduction, Monsieur le Ministre donne à considérer que cette procédure est très utile, car elle permet une meilleure planification des nouveaux projets d'infrastructure. Il rappelle en outre qu'elle donne au Gouvernement une autorisation de planification, et non de construction, ce qui signifie que les projets qu'il présentera ci-dessous ne seront pas automatiquement entamés dans l'immédiat. Pour finir, il signale que la liste des projets est plus restreinte que les années précédentes, d'une part, parce que de nombreux projets ont déjà été soumis à la Chambre au cours des années précédentes et, d'autre part, parce que le nombre total de projets de construction a globalement été réduit pour des raisons budgétaires.

Bâtiment administratif pour la Police grand-ducale à Luxembourg-Verlorenkost

La description détaillée de ce projet est reprise en annexe 1 du présent procès-verbal.

Monsieur le Ministre explique qu'à l'origine, un projet beaucoup plus conséquent avait été planifié pour un budget d'environ 200 millions d'euros. Finalement, il a été décidé de déloger une partie des services de la Police au Findel Business Center, cette solution répondant parfaitement aux besoins et aux attentes de l'administration.

Le budget du projet sous rubrique est donc sensiblement plus bas que le budget initialement prévu. La Commission d'Analyse Critique (CAC) a d'ores et déjà rendu un avis sur le projet et l'avant-projet sommaire (APS) sera entamé dans les meilleurs délais.

Bibliothèque nationale à Luxembourg-Kirchberg

La description détaillée de ce projet est reprise en annexe 1 du présent procès-verbal.

Si tout le monde s'accorde sur la nécessité d'une nouvelle Bibliothèque nationale, son projet de construction a déjà suscité de nombreuses discussions et polémiques dans le pays. Un concours d'architecte avait été organisé en 2004, pour construire cet édifice sur le site du bâtiment Robert Schuman près de la Philharmonie. Or, le bâtiment Robert Schuman n'est aujourd'hui toujours pas disponible et le Gouvernement a estimé ne plus pouvoir attendre et a donc cherché un nouveau terrain pour accueillir la Bibliothèque nationale. Dans ce contexte, le Premier Ministre a annoncé lors de sa déclaration de politique générale sur l'état de la nation en mai 2010, que la nouvelle Bibliothèque nationale se trouvera à Kirchberg près du carrefour *Bricherhaff*, que de nouveaux plans seront élaborés et que la construction de la Bibliothèque nationale sera entamée en 2014.

Il est encore précisé que le premier projet de 2004 avait été évalué à 120 millions d'euros, mais que le Gouvernement souhaite comprimer cette somme sous le seuil de 100 millions

d'euros. En outre, il est signalé que le terrain choisi au *Bricherhaff* appartient au Fonds d'urbanisation et d'aménagement du plateau de Kirchberg.

Monsieur le Ministre prend note d'une critique concernant le choix du *Bricherhaff*, qui serait un site trop décentralisé et trop à l'écart des autres institutions culturelles ainsi que de la proposition subséquente de considérer le site de la villa Louvigny qui abrite actuellement le Ministère de la Santé pour accueillir la future Bibliothèque nationale.

Lycée Technique du Centre et Lycée Technique Michel Lucius

La description détaillée de ces deux projets est reprise en annexe 1 du présent procès-verbal.

Monsieur le Ministre explique que les deux lycées étant situés à proximité l'un de l'autre, des synergies ont été recherchées, notamment au niveau des infrastructures de restauration scolaire. Il signale en outre que les coûts respectifs de ces deux projets ne sont pas encore définis, car l'étude de faisabilité n'a pas été réalisée. De ce fait, la Commission d'Analyse Critique n'a, à ce stade, pas été saisie et elle ne le sera qu'à partir du moment où la demande sera chiffrée de manière plus précise.

Suite à une remarque selon laquelle le Limpertsberg n'est pas un quartier optimal pour accueillir ces deux grands lycées, Monsieur le Ministre donne à considérer que le déplacement global de ces lycées n'est pas prévu. Cependant, étant donné que plusieurs établissements scolaires vont être déplacés (notamment l'Université du Luxembourg ou le Lycée Vauban), la concentration d'élèves deviendra moins importante dans le quartier.

Suite à une critique selon laquelle les 49 emplacements de parking prévus pour le LTML sont inutiles, notamment parce que le quartier est extrêmement bien desservi en transports publics, Monsieur le Ministre précise que ces places de parking sont prévues uniquement pour les enseignants qui doivent parfois se déplacer dans d'autres lycées pendant la journée, et non pas pour les lycéens. Il est en outre d'avis que cette requête ne sera pas acceptée telle quelle par la CAC.

Ancienne école américaine (Max-Planck-Institut)

La description détaillée de ce projet est reprise en annexe 1 du présent procès-verbal.

Suite à une question afférente, il est précisé que cette nouvelle infrastructure ne créera pas un phénomène de redondance avec certaines infrastructures situées à Esch-Belval, car il s'agit de domaines de recherche totalement différents.

Les membres de la commission parlementaire demandent au Ministère du Développement durable et des Infrastructures de bien vouloir leur fournir une copie du contrat de coopération entre le Gouvernement et le Max-Planck-Institut, ainsi qu'une copie de la fiche technique élaborée par le Ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche.

Lycée classique d'Echternach

La description détaillée de ce projet est reprise en annexe 1 du présent procès-verbal.

Ce projet est urgent. Il comprend deux volets : la transformation de l'ancien bâtiment de la gendarmerie en vue d'y héberger des salles de cours et la construction d'un complexe sportif à proximité du lycée. L'emplacement précis du complexe sportif n'a pas encore été défini et le Ministère est actuellement en discussion à ce sujet avec l'administration communale d'Echternach.

De l'avis des représentants du Ministère du Développement durable et des Infrastructures, il s'agit d'un projet très compliqué. Le bâtiment à réhabiliter est en effet situé dans le centre historique de la ville et les transformations doivent donc être approuvées par le Service des Sites et Monuments nationaux. De surcroît, il se trouve dans une zone inondable.

HMC Capellen

La description détaillée de ce projet est reprise en annexe 1 du présent procès-verbal.

Suite à la présentation de ce projet et à plusieurs questions afférentes, il est précisé qu'à un stade ultérieur de la planification, les problèmes d'accessibilité du site ainsi que le concept énergétique seront examinés.

Pôle d'échanges multimodal de la gare d'Ettelbruck

La description détaillée de ce projet est reprise en annexe 2 du présent procès-verbal.

Monsieur le Ministre souligne à quel point ce projet est un projet important, notamment parce que la gare d'Ettelbruck est la deuxième gare du pays du point de vue du nombre de passagers. Suite à la présentation du projet et à plusieurs questions afférentes, il est précisé que :

- L'emplacement géographique de la plate-forme multimodale a été choisi en fonction de critères logistiques et organisationnels ;
- L'aménagement du contournement sud d'Ettelbruck et du contournement de Feulen est prévu et deviendra indispensable à moyen terme mais aucune décision définitive ne sera prise à cet égard avant que le Plan sectoriel « Transports » (PST) définitif ne soit établi. Il faudra alors établir une liste de priorités et examiner les mesures compensatoires à prendre en corollaire à ces constructions ;
- Suite aux plaintes de certains usagers des transports en commun en raison du manque de cohérence entre les horaires des trains et des bus, Monsieur le Ministre explique qu'en théorie, cette critique est infondée car les horaires des bus et des trains sont fixés de telle manière à ce qu'il soit possible de prendre une correspondance sans délai d'attente important. Cependant, il est tout à fait vrai que dans la pratique, les horaires ne sont souvent pas respectés, ce qui entraîne des attentes plus longues. Il s'agit donc en l'occurrence de mieux gérer l'imprévu et de faire en sorte que les bus et les trains respectent mieux leurs horaires. A cet égard, le Ministère prévoit, d'une part, de généraliser les systèmes de localisation GPS et, d'autre part, d'étendre le réseau de voies spéciales pour les bus.

Modernisation de la ligne ferroviaire Luxembourg-Kleinbettingen

Ce projet, qui a pour objectif principal de renforcer la sécurité et la ponctualité sur la ligne Luxembourg-Kleinbettingen, est un projet relativement urgent. Le coût de ce projet dépassera vraisemblablement le seuil des 40 millions d'euros et un projet de loi devra donc être déposé afin d'autoriser le Gouvernement à procéder aux travaux nécessaires.

La modernisation de cette ligne fait partie intégrante du projet Eurocap-Rail et sera réalisée en plusieurs étapes. La première étape a pour but principal de remplacer certains postes d'aiguillage, de déplacer les signalisations de la gauche vers la droite et de creuser des caniveaux pour la mise en place d'un nouveau câblage. Le but est notamment de se conformer à la directive 2009/131/CE du 16 octobre 2009 modifiant l'annexe VII de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du

système ferroviaire au sein de la Communauté. La seconde étape du projet consistera à la réélectrification de la ligne.

Suite à une question afférente, il est encore précisé que la réactivation du transport de passagers sur la ligne Kleinbettingen-Steinfurt n'est pas d'actualité.

*

Au cours de la prochaine réunion, les membres de la Commission continueront l'échange de vues relatif à la liste des grands projets qui vient de lui être présentée. Un papier de discussion, ainsi qu'un projet de résolution devront également être préparés en vue des débats en séance publique. Dans ce contexte, il est également rappelé que le groupe politique CSV a introduit une demande d'organisation d'un débat d'orientation sur les projets d'infrastructures.

A la demande des membres de la Commission, le Ministère du Développement durable et des Infrastructures fournira une liste récapitulative des projets ayant fait l'objet d'une autorisation par la Chambre des Députés, en respect avec la nouvelle procédure législative relative à l'optimisation du suivi financier des grands projets d'infrastructure. Cette liste renseignera notamment sur l'éventuel rééchelonnement dans le temps de la réalisation de ces projets.

6. Divers

Les membres de la Commission prennent connaissance de la demande du groupe *déi gréng* de mettre à l'ordre du jour d'une prochaine réunion le point suivant : « Irrégularités/illégalités en relation avec la désignation des zones spéciales conservation (règlement grand-ducal du 6 novembre 2009 relatif à la directive 92/43/CEE) et la mise en œuvre des mesures compensatoires prévues dans le cadre de la construction de la route du nord (loi du 27 juillet 1997) ». Ce point sera traité le 29 septembre prochain.

Dans le cadre de la réunion au sujet de l'état actuel et de la problématique de l'adaptation des écluses de la Moselle qui aura lieu à la fin du mois d'octobre prochain, avec la Commission de l'Economie du Landtag de la Sarre et la Commission des Transports et de l'Economie du Landtag de Rhénanie-Palatinat, Monsieur le Président demande aux membres de la Commission du Développement durable de bien vouloir examiner le projet de résolution repris en annexe 3 du présent procès-verbal et d'y apporter leurs remarques éventuelles pour la prochaine réunion.

Suite à une question afférente, il est porté à la connaissance des membres de la Commission que deux des anciens parkings utilisés par Luxair avant l'inauguration du nouvel aéroport sont désormais inutilisés. L'ancien parking de Luxair Tours sera vraisemblablement utilisé à moyen terme pour y installer des hangars. Il est pour le moment mis à la disposition des entreprises qui travaillent dans les environs. Pour ce qui est du second parking, situé en face du nouveau terminal, près du terrain de golf, il servira à la construction d'un bâtiment pour les services administratifs de Luxair.

Luxembourg, le 29 septembre 2010

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

ANNEXE 1

BATIMENT ADMINISTRATIF POUR LA POLICE GRAND-DUCALE A LUXEMBOURG - VERLORENKOST

CONCEPT:

- réaménagement du bâtiment
- construction d'une extension

EXTENSION:

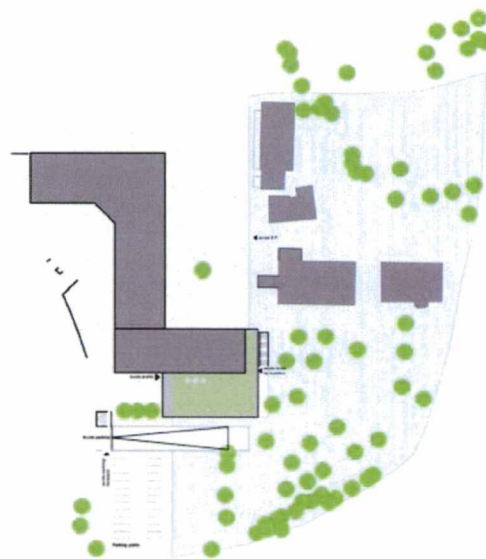
- surface: 10'500 m²
- volume: 33'000 m³

TRANSFORMATION:

- surface: 10'000 m²
- volume: 31'000 m³

PROGRAMME:

- zone pour le public
- services communs
- centre de calcul
- zone d'audition
- zone cellulaire
- direction
- bureaux
- locaux logistiques
- cantine avec cuisine
- parking souterrain
- aménagements extérieurs



BUDGET: 25'000'000.-



BNK

BIBLIOTHEQUE NATIONALE A LUXEMBOURG-KIRCHBERG

PROGRAMME:

Le programme de construction comprend entre autres

- activités d'accueil avec restauration
- espaces pour conférences, réunions et expositions
- espaces de consultation avec médiathèque
- sociétés savantes
- magasins de stockage
- service interne
- administration
- logistique générale

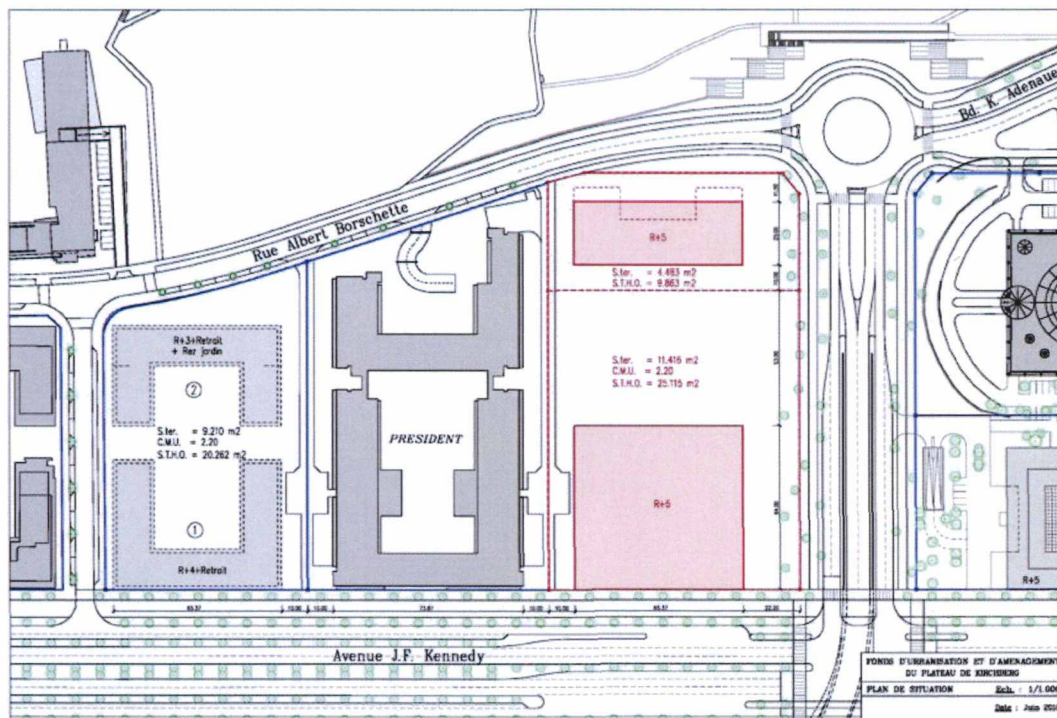
IMPLANTATION:

Luxembourg-Kirchberg

Le projet du bureau Bolles-Wilson sorti lauréat du concours d'architecte en 2004 est à adapter en fonction du nouveau site et du budget. Ceci nécessite une refonte préalable du programme de construction.

BUDGET:

non défini



LYCEE TECHNIQUE DU CENTRE (RESTAURATION SCOLAIRE, SPORTS)

PROGRAMME:

nouvelle construction

Le projet de construction comporte une infrastructure sportive, un restaurant scolaire, une cafétéria et une structure d'accueil pour les élèves du LTC.

infrastructure sportive

La construction d'un bâtiment annexe et le réaménagement hall sportif existant sont prévus.

La construction comportera les surfaces suivantes: un hall de sport à 4 unités, 4 salles de stockage, 1 salle multifonctionnelle, des vestiaires, des sanitaires, bureau et infirmerie.

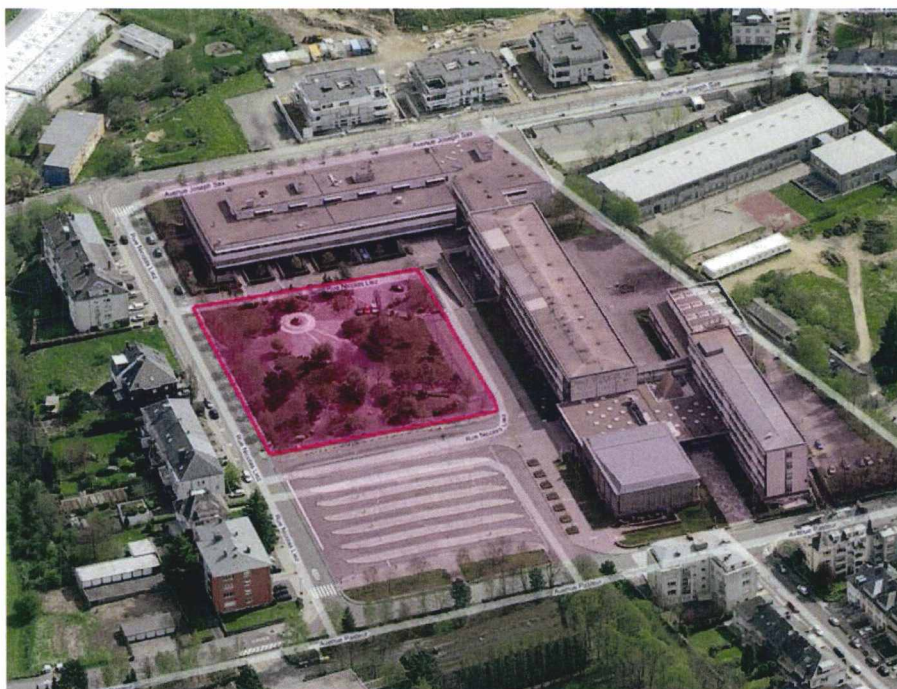
restauration scolaire

La capacité de production de la cuisine s'élèvera à quelque 600 plats à consommer au restaurant et 300 plats à emporter, diffusés dans la cafétéria.

Deux services sont prévus pour la restauration à midi, à savoir 2x 300 personnes.

BUDGET:

NON DEFINI



LYCEE TECHNIQUE MICHEL LUCIUS (CANTINE, SALLES DE CLASSES)

PROGRAMME:

projet de construction

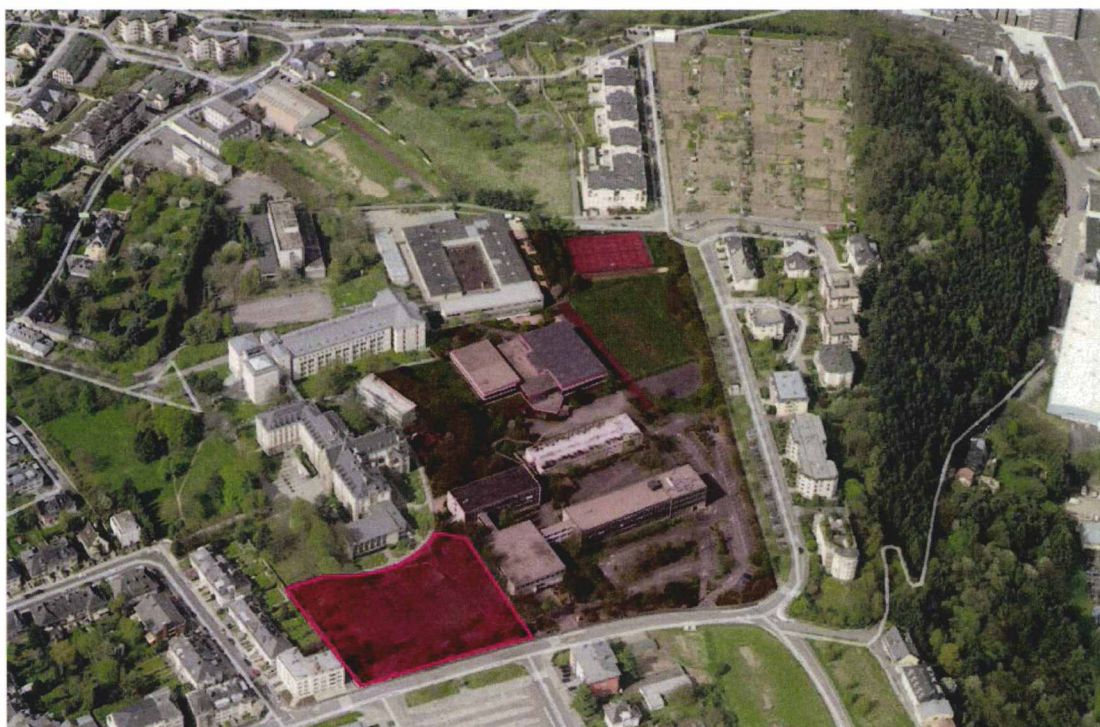
La nouvelle annexe 2000 comportera les salles de classes, localisées pour l'instant dans un bâtiment de containers provisoire, ainsi qu'une infrastructure de restauration scolaire à utiliser par les élèves du LTML.

programme modifié du 20.04.2010

Le programme modifié prévoit 21 salles de classes normales, 5 classes spéciales, 2 locaux de préparation, des bureaux pour l'administration, une salle polyvalente supplémentaire, un restaurant scolaire pour 300 élèves par service et un parking souterrain de 49 places.

BUDGET:

NON DEFINI



UNI LUXEMBOURG, ANC. ECOLE AMERICAINE (MAX-PLANCK-INSTITUT)

PROGRAMME:

projet de rénovation et de construction:

Suite à la signature du contrat de coopération entre le Gouvernement et la Max-Planck-Gesellschaft zur Förderung der Wissenschaften e.V. en la date du 20 mai 2009, l'aménagement du bâtiment de l'ancienne école américaine à Limpertsberg a été analysé. Le projet prévoit la rénovation et modernisation des bâtiments existants pour les besoins de l'institut Max-Planck-Gesellschaft. Suivant le programme transmis, 174 personnes vont travailler à plein temps sur site. Vu que les surfaces demandées excèdent les surfaces existantes, la construction d'un nouveau bâtiment annexe devient nécessaire. Dû au fait que les bâtiments sont inoccupés depuis plus de 10 ans, excepté le gymnase, ils sont en grande partie vétustes.

bibliothèque:

Vu l'importance des surfaces de la bibliothèque, elle va constituer le cœur du futur institut. Les prévisions de fréquentation annuelle sont de 10.000 utilisateurs. Elle sera ouverte durant 70 heures par semaine. Un tiers de la surface sera aménagé en zone mains libres, le reste servira pour l'archivage et stockage des livres dans des compactus.

divisions scientifiques:

Trois différentes divisions scientifiques sont prévues avec bureaux pour professeurs et chercheurs, des salles pour les différents groupes jeunes chercheurs, des surfaces pour les séminaires, dépôts, salles de réunions, salle de serveurs, des surfaces pour l'administration...

BUDGET:

NON DEFINI



LYCEE CLASSIQUE D'ECHTERNACH: TRANSFORMATION AILE GENDARMERIE, NOUVEAU HALL SPORTIF, TRANSFORMATION STRUCTURE EXISTANTE

CAPACITE:

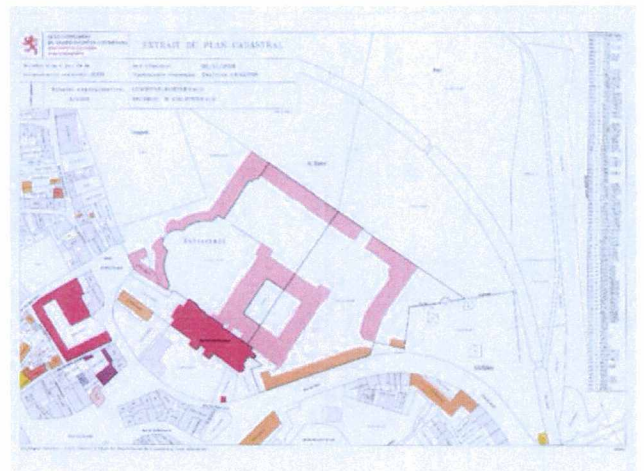
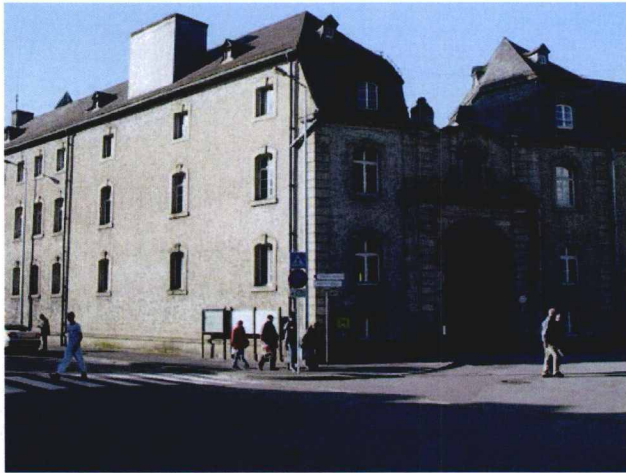
- volume brut aile gendarmerie: 13'000 m³
- volume brut du complexe sport à 3 unités: 6'600 m³

PROGRAMME:

- transformation intégrale de l'ancien bâtiment gendarmerie en vue d'y héberger ca.14 salles de classes et plusieurs bureaux;
- réalisation d'un complexe sportif à deux ou trois unités et situé à proximité du lycée.
- transformation et réorganisation des infrastructures existantes du lycée suite au transfert des départements respectifs vers l'ancienne gendarmerie;
- aménagement d'un centre de documentation et d'information. (salle de lecture, cybercafé, vestiaire, rayonnages et dépôt). Création d'un foyer centralisé pour les élèves;

BUDGET:

NON DEFINI



HMC CAPELLEN (NOUVELLE CONSTRUCTION)

PROGRAMME:

Projet de construction:

Projet de réaménagement, de rénovation et de construction sur le site de la Ligue HMC à Capellen. Environ 190 personnes handicapées travaillent dans les différents ateliers protégés sur le site et sont encadrés de 70 personnes.

Les points faibles des infrastructures existantes sont surtout les bâtiments vétustes des années 1970 et les nombreuses surfaces localisées actuellement dans des containers récupérés sur un autre site. En outre, une partie des infrastructures, dont p.ex. les locaux sanitaires sont insuffisants et inadaptés, et non conforme aux dispositions légales.

administration:

service des ateliers protégés, service des structures d'accueil et d'hébergement, service administratif et financier...

service d'activités de jour:

ateliers, parloirs, salle de séjour, salle de conférences ...

activités socio-pédagogiques et thérapeutiques:

ergothérapie, kinésithérapie, salle snoezelen, infirmerie...

ateliers CCP, complexe des ateliers protégés :

ateliers bois, métal, vannerie, cannage, textile, céramique, prestations service de reliure, cuisine d'apprentissage...

unité de service pour entreprises:

ateliers, entrepôts, recyclage, parc à containers...

restaurant-gastronomie:

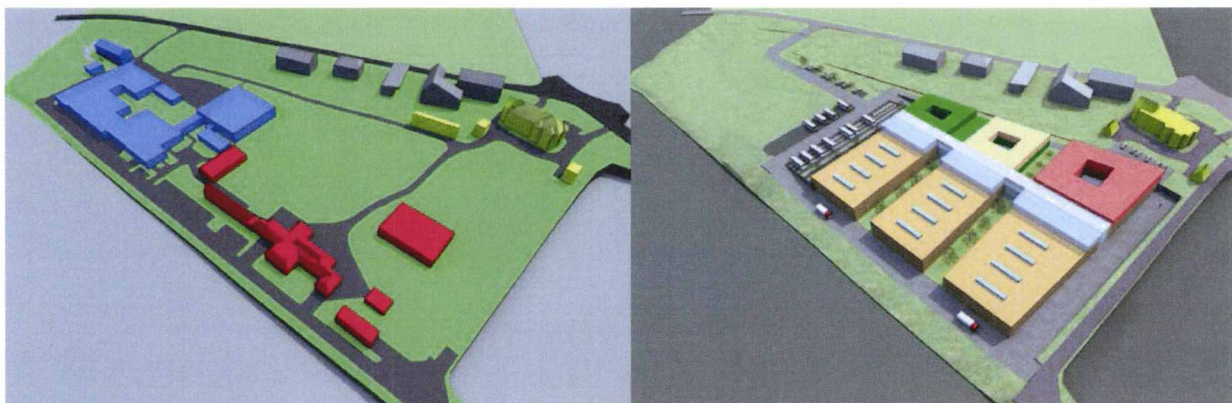
restaurant, cuisine, dépôts, sanitaires, cantine...

unité de maraichage et d'agriculture fruitière:

Ces activités seront prévues au nouveau site de la Ligue HMC à Olm.

BUDGET:

NON DEFINI



Pôle d'échanges multimodal de la gare d'Ettelbruck dans le cadre du développement de la "Nordstad"

Note de présentation succincte à l'intention de la chambre des députés, proposée par les Ponts et Chaussées en concertation étroite avec les CFL

Juillet 2010

0) Contexte et historique

Le bi-pôle urbain de la Nordstad, situé entre Ettelbruck et Diekirch, constitue un des deux centres de développement et d'attraction d'ordre moyen du Grand-Duché, tel qu'énoncé par le programme directeur de l'aménagement du territoire. En 2006, les responsables politiques ont décidé de lancer une étude d'aménagement urbanistique (consultation rémunérée) en vue d'une planification coordonnée de l'axe central situé entre la gare d'Ettelbruck et Diekirch. Ainsi, les différents projets d'infrastructures étatiques de mobilité ont été mis en phase pour constituer une base de planification cohérente servant de guide aux projets publics et privés à proximité.

Développé à partir des idées et résultats de la consultation rémunérée et du Masterplan Nordstad, adopté en 2008 par les communes, le présent dossier affine les réflexions et décisions antérieures, et constitue un élément important du concept de mobilité. Le réaménagement routier à l'intérieur d'Ettelbruck par le biais d'une liaison directe entre le monument Patton et la rue du canal (projet Ponts et Chaussées) ainsi que l'aménagement d'un parking relais pour les besoins des CFL près de la gare font désormais partie d'un projet cohérent de revalorisation urbaine du quartier de la gare.

Certains éléments du projet d'ensemble, dont la programmation fut décidée antérieurement, ont déjà fait l'objet d'une approbation au niveau de la loi budgétaire. Ainsi, des inscriptions y relatives se trouvent d'ores et déjà dans les programmes du Fonds du Rail et du Fonds des Routes. De plus, un module fut déjà présenté par les CFL en 2008 sur la liste des grands projets d'infrastructures pour mémoire, à savoir le réaménagement des alentours de la gare d'Ettelbruck.

1) Description du projet

Le présent projet comporte différents modules, à réaliser soit par les CFL, soit par les Ponts et Chaussées. Tout en respectant les décisions prises antérieurement, dont l'exécution aurait pu être réalisée en dehors du cadre donné, il intègre les besoins nouveaux, issus du développement urbain préconisé par l'aménagement du territoire.

En ce qui concerne la réalisation des différents modules, il importe de noter que plusieurs éléments sont à réaliser en phase préliminaire aux grands travaux, sous condition d'une planification coordonnée du projet d'ensemble. Ces modules sont à considérer comme maillons urbains, pouvant fonctionner de façon autonome.

Le projet proprement-dit comporte pour les besoins des Ponts et Chaussées un module « voirie », avec notamment la construction d'une nouvelle gare routière devant l'actuel terrain « Verband », ainsi que le réaménagement des rues du quartier. La mise en souterrain de la route N7 constitue un deuxième module, permettant enfin de créer une liaison routière directe entre le monument Patton et la rue du Canal, nécessaire à la suppression du mode de circulation à sens unique peu efficace dans le quartier de la gare. Ceci dans le but non seulement de fluidifier la mobilité individuelle, mais essentiellement en vue d'améliorer le service des transports publics, en créant des couloirs pour bus à bon rendement, de libérer le parvis de la gare du trafic individuel et de favoriser la mobilité douce. L'idée de créer un couloir pour autobus sur la N7 entre le rond-point d'Erpeldange, le monument Patton et la gare figurait déjà dans les propositions budgétaires du budget extra-ordinaire avant d'être inscrit sur le programme du Fonds des Routes. Actuellement,

les coûts de réalisation des projets routiers sont estimés très grossièrement à quelques 25 Millions d'Euros.

En ce qui concerne les CFL et le Fonds du Rail, le présent projet reprend le module du réaménagement complet des alentours de la gare, avec la construction d'un parking P&R ainsi que la mise en œuvre d'un deuxième passage souterrain desservant les quais de la gare. Un second volet porte sur le réaménagement des quais à voyageurs et du souterrain existant.

Le réaménagement des alentours avec la construction d'un parking en élévation, fut déjà présenté « pour mémoire » en 2008 par les CFL. L'enveloppe budgétaire avancée à l'époque devra cependant être affinée en fonction de l'avancement du projet d'ensemble. Les travaux de réaménagement des quais et du souterrain en place figurent sur les budgets actuels. Il est prévu d'en poursuivre l'exécution dans le respect des interactions avec le projet d'ensemble.

La reconstruction du bâtiment voyageurs de la gare constitue un élément nouveau, nécessaire à la réalisation de l'ensemble. Le bâtiment actuel, en piètre état, se trouve sur le tracé du tunnel de la N7 à réaliser en tranchée couverte, et sera remplacé par un nouveau bâtiment, qui servira encore mieux les besoins des CFL et des clients des transports publics.

Les éléments essentiels du projet sont illustrés ci-dessous en figure (1) et énumérés dans le tableau (1), le projet d'ensemble est illustré en figure (2).

Ainsi, la réalisation du projet d'ensemble comporte plusieurs phases.

- 1) Dans une première étape, à base du projet d'ensemble actuellement en étude, on réalisera le réaménagement des quais et les facilités pour passagers à mobilité réduite (déjà programmés par les CFL) ainsi qu'un couloir pour bus à l'entrée d'Ettelbruck. Ce dernier élément, dont l'estimation des coûts s'élève aujourd'hui à environ 1.5 Millions d'Euros, est prévu sur les budgets des Ponts et Chaussées depuis plusieurs années. Cette étape est illustrée en figure (3).
- 2) Dans une deuxième phase, ultérieure, on attaquera la réalisation du passage souterrain de la N7 et du parking relais (P&R des CFL), ainsi que la reconstruction du bâtiment voyageurs. Bien-entendu, cet ensemble d'envergure sera réalisé suivant un phasage adapté à la situation urbaine, aux exigences des transports publics et, last but not least, aux besoins du trafic routier.

3) Démarche proposée

Tout en tenant compte de la complexité du projet d'ensemble, il faut bien distinguer entre :

- a) Les projets à réaliser en phase préliminaire, comme le couloir bus à l'approche d'Ettelbruck ainsi que la mise en conformité de l'arrêt ferroviaire, travaux qui ont déjà fait l'objet d'une programmation et qui pourront fonctionner comme modules autonomes. Il s'agit ici de projets « stand-alone » dont les enveloppes financières ne sont pas en relation avec le projet d'ensemble, et qui peuvent être réalisés clairement en-dehors d'une loi de financement. Ces aménagements auront un effet bénéfique immédiat.
- b) Les projets d'envergure à réaliser en phase suivante et pour lesquels une loi de financement pourrait s'avérer nécessaire.

Dans ce cas, il serait utile de proposer une seule loi de financement pour le projet d'ensemble, tout en scindant le financement même entre le Fonds du Rail et le Fonds des Routes.

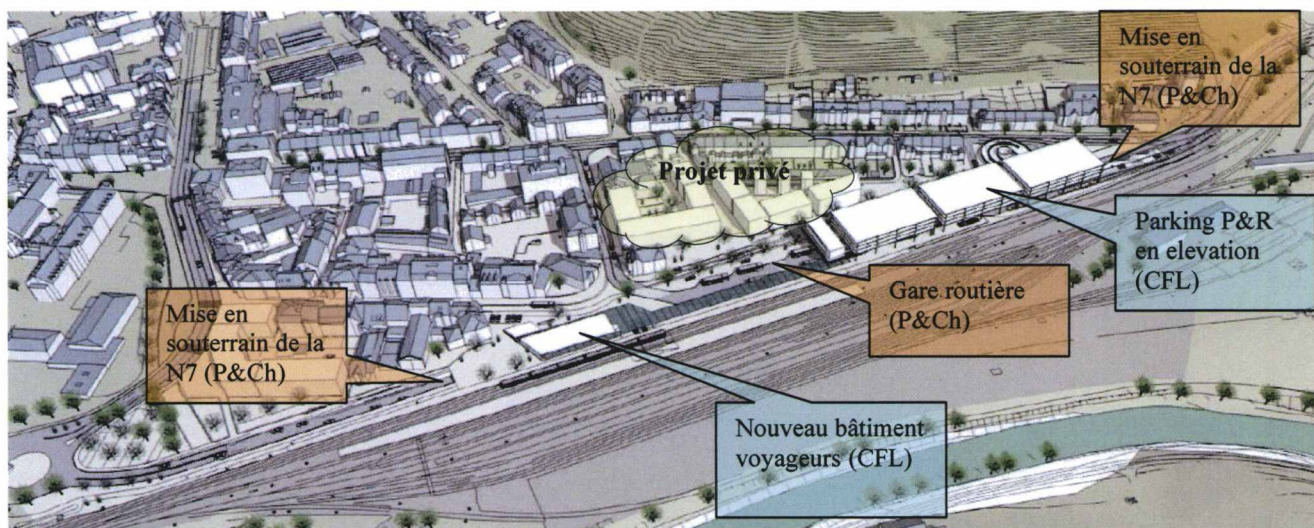


Figure (1) : Modules d'envergure

Volet Ponts et Chaussées (Fonds des Routes):

- Aménagement d'une nouvelle gare routière et mesures pour favoriser les transports publics
- Mise en souterrain de la N7 entre la rue du Canal et le monument Patton
- Réorganisation du réseau routier du quartier (voirie + espace piétonnier/cycliste)

Volet CFL (Fonds du Rail):

- Renouvellement des quais à voyageurs et du souterrain existant / mise en conformité pour PMR (passages à mobilité réduite)
- Construction d'un parking relais P&R en élévation
- Bâtiment voyageurs

Tableau (1) : Eléments du projet

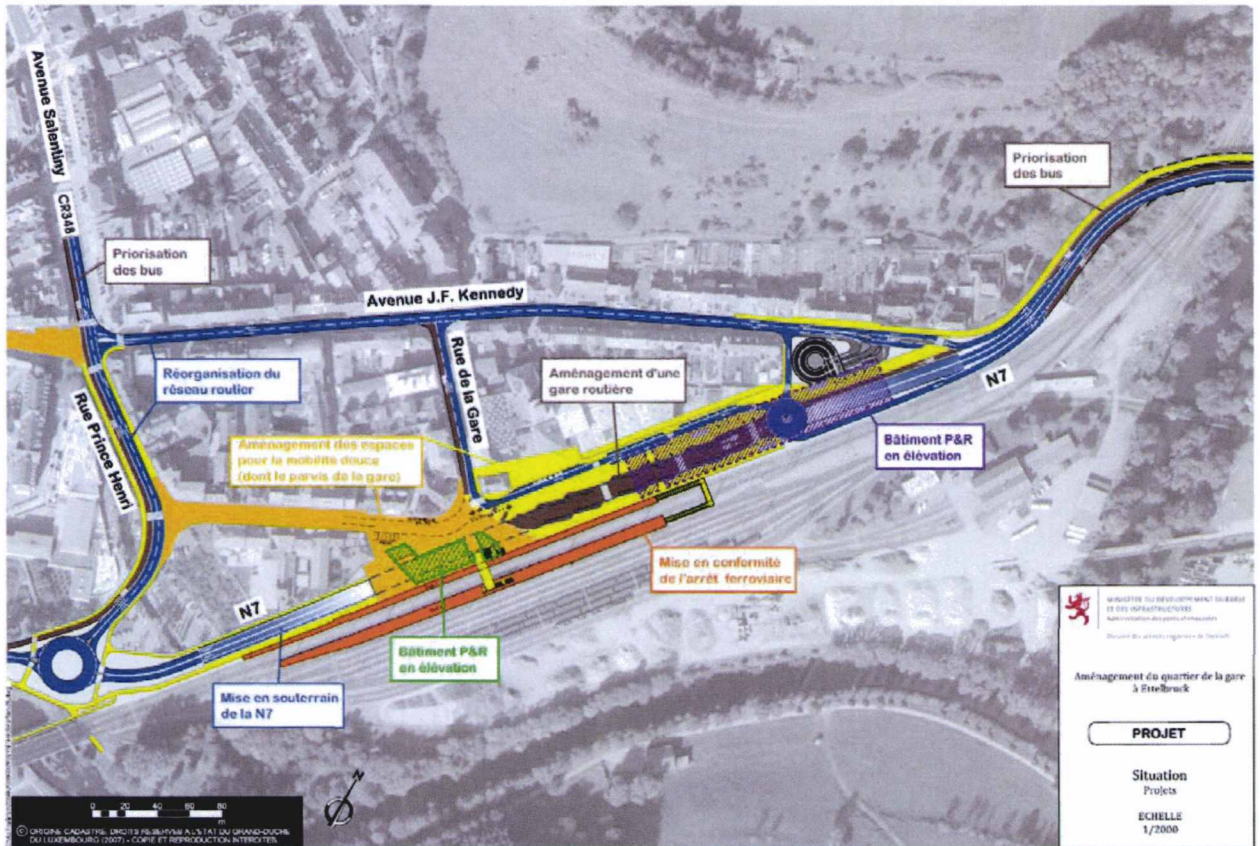


Figure (2) : les différents éléments du projet d'ensemble de la gare d'Ettelbruck

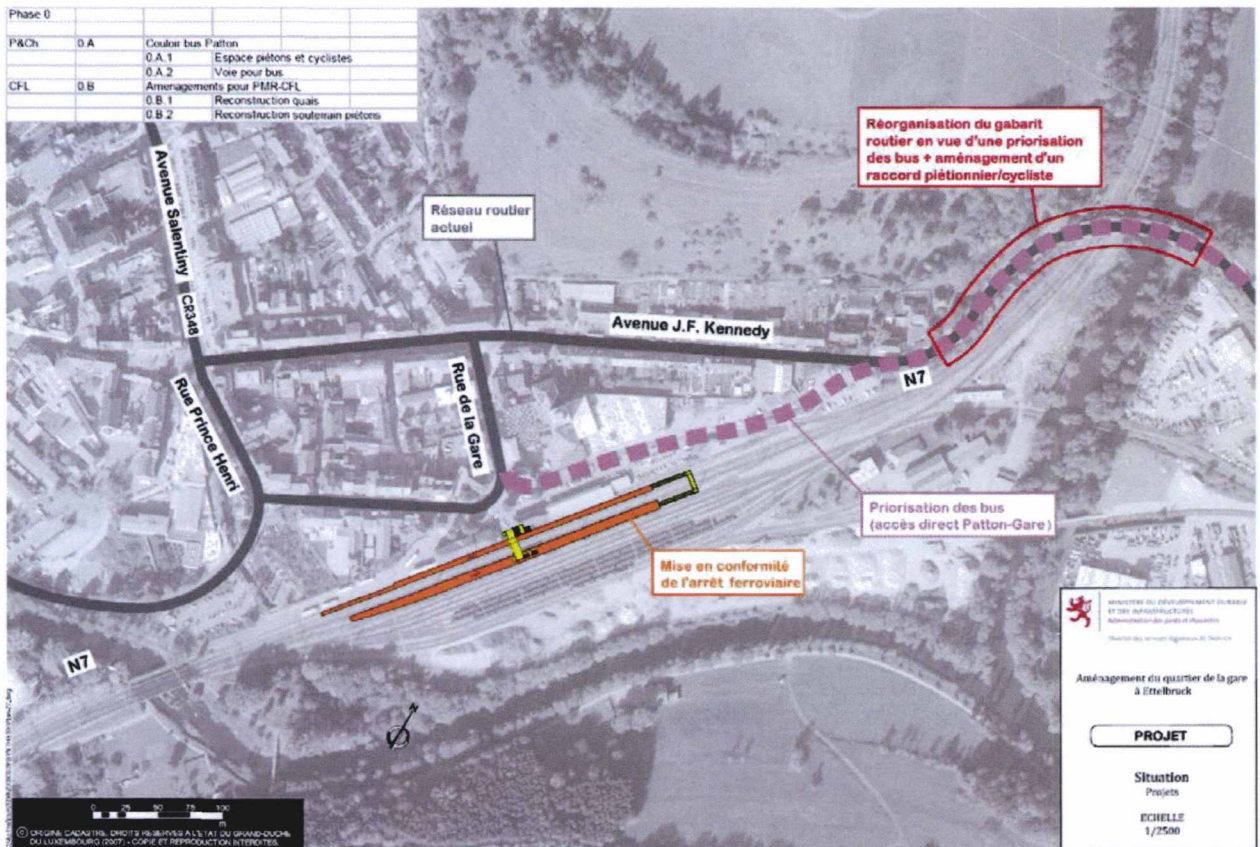


Figure (3) : Projets en phase préliminaire

ANNEXE 3

- Entwurf -

RESOLUTION

**der Parlamentarier
des Großherzogtums Luxemburg,
von Rheinland-Pfalz
und dem Saarland**

zum beschleunigten Ausbau der Moselschleusen

Die Großregion Saar-Lor-Lux ist zur Sicherung ihrer Versorgung mit Rohstoffen wie Importkohle, Erze und Schrott auf gut ausgebaute und leistungsfähige Wasserstraßen von Mosel und Saar existenziell angewiesen.

Mit über 20 Prozent Anteil am gesamten Güterverkehrsaufkommen ist die Binnenschifffahrt allein für Rheinland-Pfalz und das Saarland der zweitwichtigste Verkehrsträger und damit ein bedeutender Faktor.

Derzeit werden über die Mosel jährlich ca. 14 bis 16 Mio. Tonnen an Gütern transportiert. Dies entspricht einer Kapazität von über 700.000 LKW-Transporten. Für die fast 50 Jahre alten Moselschleusen bedeutet dies schon jetzt eine Auslastung bis weit über die errechnete Kapazitätsgrenze. Eine angestrebte Reduzierung des Güterverkehrs auf der Straße durch eine Verlagerung auf die Wasserstraße ist unter diesen Restriktionen nur schwer umsetzbar.

Der Ausfall auch nur einer Schleuse würde den Transportverkehr an der Mosel zum völligen Stillstand bringen mit unvorhersehbaren Folgen insbesondere für die Unternehmen der Stahlindustrie und der Energiewirtschaft der anliegenden Länder.

Infolge des auslaufenden Kohlebergbaus an der Saar im Jahre 2012 dürfte sich Schätzungen zufolge der Bedarf an zusätzlicher Importkohle allein für die saarländischen Kohlekraftwerke um rund 3,7 Mio. Tonnen und Jahr erhöhen. Bei Auslastung vorhandener Transportkapazitäten auf Straße und Bahn dürfte auf die Binnenschifffahrt eine Größenordnung von rund 2. Mio. Tonnen pro Jahr zusätzlich entfallen, ein Volumen, das infolge der beschränkten Schleusenkapazitäten an der Mosel kaum zu bewältigen sein dürfte.

Diese Tatsache ist allgemein bekannt.

Umso unverständlicher erscheint es, dass der Ausbau der Moselschleusen noch um weitere sieben Jahre auf das Jahr 2032 verlängert werden soll.

Die Parlamentarier der angrenzenden Länder von Luxemburg, Rheinland-Pfalz und dem Saarland wenden sich entschieden gegen eine Verzögerung bzw. zeitliche Verschiebung der laufenden Maßnahmen. Vielmehr plädieren sie dafür, den Ausbau der Moselschleusen noch vor das Jahr 2025 als Enddatum vorzuziehen.

Mit dieser Resolution wenden sich die Parlamentarier an die Regierungen von Rheinland-Pfalz und dem Saarland, die Regierung des Großherzogtums Luxemburg, die Regierung der Bundesrepublik Deutschland sowie die EU-Kommission, alles in ihren Möglichkeiten stehende zu unternehmen, damit der Ausbau der Moselschleusen beschleunigt durchgeführt werden kann.

Für das Parlament des Großherzogtums Luxemburg

Fernand BODEN

- Président de la Commission du Développement Durable -

Für den Landtag Rheinland-Pfalz

Dr. Norbert MITTRÜCKER

- Vorsitzender des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr -

Für den Landtag des Saarlandes

Wolfgang SCHUMACHER

- Vorsitzender des Ausschusses für Wirtschaft und
Wissenschaft sowie Grubensicherheit -

Für den Interregionalen Parlamentarierrat

Isolde RIES

- Präsidentin der Kommission III
Verkehr und Kommunikation -