

N° 6045²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2009-2010

PROJET DE LOI**modifiant la loi du 31 mars 2000 concernant l'administration
et l'exploitation du Port de Mertert**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(6.1.2010)

La Commission se compose de: M. Fernand BODEN, Président; Marc SPAUTZ, Rapporteur; MM. François BAUSCH, Eugène BERGER, Lucien CLEMENT, Fernand DIEDERICH, Mme Marie-Josée FRANK, MM. Paul HELMINGER, André HOFFMANN, Mme Lydia MUTSCH, MM. Roger NEGRI et Marcel OBERWEIS, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé le 18 mai 2009 par Monsieur le Ministre des Transports.

Le texte du projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles ainsi que d'une fiche financière.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis en date du 24 novembre 2009.

Lors d'une première réunion en date du 23 septembre 2009, la Commission du Développement durable a désigné M. Marc Spautz comme rapporteur du projet de loi sous objet. Ensuite, lors de la réunion du 10 décembre 2009, la commission parlementaire a procédé à l'examen du texte sous rubrique à la lumière de l'avis du Conseil d'Etat du 24 novembre 2009.

Le présent rapport a été adopté en date du 6 janvier 2010.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES**1. Objet du projet de loi**

Le projet de loi sous rubrique entend modifier la loi du 31 mars 2000 concernant l'administration et l'exploitation du Port de Mertert en ses articles 1er et 4.

Depuis la loi du 31 mars 2000, le Port de Mertert, dont la superficie de 65 hectares ainsi que les installations et constructions sont la propriété de l'Etat, est administré et exploité par une entreprise dénommée „Port de Mertert S.A.". Le capital social est réparti pour moitié entre l'Etat et pour moitié entre le secteur privé.

La loi en projet entend consolider et fidéliser les clients qui font déjà appel au port. Ainsi est-il prioritairement prévu de maintenir „les flux à destination et en provenance de l'industrie sidérurgique luxembourgeoise“. A cet effet, il s'agira de moderniser le réseau ferré existant et d'agrandir le réseau ferré en construisant quatre voies ferrées supplémentaires, dont trois réservées à la société portuaire et une voie de déchargement réservée à la société TANKLUX.

2. Historique du Port de Mertert

Le 27 octobre 1956 fut signée à Luxembourg la Convention tripartite entre la France, l'Allemagne et le Luxembourg au sujet de la canalisation de la Moselle. Cette convention a été ratifiée par notre loi du 29 décembre 1956; les travaux de canalisation résultant de cette convention ont permis un aménagement de la Moselle pour les bateaux de 1.500 tonnes et pour les convois poussés de 3.500 tonnes.

Les travaux de canalisation ont commencé en 1958 et ont pu être achevés sept années plus tard. Le premier voyage sur la Moselle a eu lieu le 26 mai 1964.

Entre-temps nos voisins, la France et l'Allemagne avaient décidé de construire des ports à Thionville et à Trèves.

Le Conseil d'Etat dans son avis au sujet de la loi de base constatait „*qu'il serait presque paradoxal si notre pays ne disposait pas d'un port sur une voie d'eau internationale aussi importante que le canal de la Moselle, qui longera nos frontières sur quelque quarante kilomètres*“.

Monsieur André Prost, le rapporteur du projet de loi en question, annonçait dans son rapport à la Chambre des Députés en date du 29 mai 1963 „*qu'en 1956 le Gouvernement et la Chambre se rendaient compte de la nécessité économique de l'établissement d'un port sur la rive luxembourgeoise. Le principe de la construction du port étant acquis depuis lors, des difficultés subsistaient quant à la mise en oeuvre pratique aux points de vue exploitation, capacité, rendement et financement*“.

Après de longues études économiques et financières, le Luxembourg à son tour décida de construire un port en territoire luxembourgeois.

Par la loi du 22 juillet 1963 relative à l'aménagement et à l'exploitation d'un port fluvial sur la Moselle, le Gouvernement a été autorisé à participer pour le compte de l'Etat dans une société anonyme ayant pour objet:

- a) d'aménager sur la Moselle un port fluvial avec dépendances et raccordements aux réseaux routier et ferroviaire;
- b) d'exploiter ce port suivant les méthodes industrielles et commerciales.

La situation stratégique idéale du Port de Mertert représente un site luxembourgeois unique regroupant les trois modes de transport et permet ainsi un transbordement entre navigation fluviale, rail et route.

Le premier coup de bêche a eu lieu le 13 février 1964.

Quelques chiffres représentatifs:

- déplacement de 2 millions de m³ de terre, dont 530.000 m³ de roche;
- 10.000 m² de palplanches.

La mise sous l'eau de la darse a été effectuée le 3 décembre 1965.

Le Port de Mertert a été mis en service au début de l'année 1966. Sa réalisation a été une nécessité absolue pour permettre à l'économie luxembourgeoise de s'adapter à la nouvelle situation créée par la canalisation de la Moselle et pour en tirer un plein profit.

3. La Société du Port de Mertert

La SOCIETE DU PORT DE MERTERT S.A. a été constituée le 3 juillet 1964 sous forme de société anonyme.

La loi du 31 mars 2000 concernant l'administration et l'exploitation du Port de Mertert a abrogé la loi du 22 juillet 1963 susmentionnée.

L'article 4 de la loi du 31 mars 2000 concède l'administration et l'exploitation à la société du Port de Mertert. La convention qui a pris cours le 4 août 1963 se termine le 3 août 2062 et est renouvelable.

Les terrains ainsi que les constructions et installations faites par la société sont la propriété de l'Etat.

Conformément à la loi du 31 mars 2000, l'Etat assume l'entretien constructif des réseaux de transport internes tels que la voirie et les voies ferrées et de ses équipements ainsi que des constructions et aménagements portuaires dont il est le propriétaire.

L'Etat assume également l'entretien courant de ces aménagements, à moins que cette charge ne soit imposée par la société aux sous-concessionnaires ou aux locataires.

Le capital de la société est fixé à deux mille actions de 125 euros chacune. Le capital est réparti comme suit:

<i>Désignation des actionnaires</i>	<i>Nombre d'actions</i>
Etat du Grand-Duché de Luxembourg	1.000
Arcelor Mittal Luxembourg	800
FORTIS Banque Luxembourg	100
DEXIA Banque Internationale à Luxembourg	100
Total	2.000 actions

Le modèle de fonctionnement de la Société du Port de Mertert avait été judicieusement aménagé par les auteurs qui voulaient une répartition du capital social à l'égalité entre l'Etat et le secteur privé; en effet il s'est avéré au fil du temps que les intérêts des uns étaient également les intérêts des autres.

Pour cette raison on a dû constater qu'à aucun moment il n'y avait discordance dans les votes au sein du conseil d'administration de la société.

La société s'occupant notamment de l'exploitation et de l'administration du Port de Mertert, fonctionne avec un minimum de personnel (2 en l'occurrence) et surveille la gestion des manutentionnaires, locataires des infrastructures portuaires.

L'effectif total de l'ensemble des sociétés implantées au port dépasse les 200 unités.

Le port constitue donc un élément important et vital en matière d'emploi dans l'Est du pays.

Le fonctionnement de la Société du Port de Mertert, outre les deux agents cités plus haut, s'opère par un conseil d'administration de 12 membres qui élisent en leur sein un comité de direction de 6 membres pour la gestion journalière de la société; le contrôle de celle-ci est garanti par un collège des commissaires aux comptes composé de 2 personnes.

Par ailleurs il y a lieu de signaler que dès le début du fonctionnement de la société, le conseil d'administration avait chargé le comité de la gestion journalière et que seulement les affaires importantes seraient à décider par le conseil d'administration.

En outre on a constaté que parmi les différentes administrations de l'Etat, les Ministères des Transports, des Travaux Publics, des Finances et de l'Economie étaient régulièrement sollicités dans la gestion du Port de Mertert.

Par ailleurs, les deux bourgmestres des communes de Mertert et de Grevenmacher font partie du conseil d'administration avec voix consultative.

4. Les chiffres clés du Port de Mertert

Situation géographique et dimensions

- situé entre les localités de Grevenmacher et de Mertert
- longueur de 3,3 km
- superficie de 65 ha
- darse d'une longueur de 800 mètres
- 1.600 mètres de murs de quai
- quai d'attente d'une longueur de 200 mètres
- aire de virage à l'entrée du port d'un diamètre de 120 mètres
- réseau ferroviaire de 18,5 km
- réseau routier de 6 km

Activité de transbordement

Construit pour une manutention de 1 million de tonnes de marchandises par an, le Port de Mertert après quelques années d'adaptation, a dépassé largement les attentes; suite à des années conjoncturelles

exceptionnelles (entre 1,6 et 1,8 million de tonnes de marchandises transbordées par année), le trafic s'est stabilisé aux alentours de 1,6 million de tonnes.

Le Port de Mertert a su pendant toutes les années de son existence faire profiter l'économie luxembourgeoise de prix de transbordement compétitifs et d'un service irréprochable. Il a également su défendre les intérêts du transport fluvial dont les qualités n'ont plus besoin d'être vantées (respect de l'environnement, fiabilité, sécurité, etc.).

De toute façon, les nouvelles orientations politiques en matière de transport au niveau de l'Union Européenne profiteront au transport fluvial en général et au Port de Mertert en particulier.

Statistiques principales (2008)

- ± 20 bateaux par semaine (à 1.000 tonnes)
- ± 45 trains par semaine (à 1.500 tonnes)
- ± 250 camions par jour (à 25 tonnes)
- trafic en tonnes:
 - trafic global général: 1.612.893
 - dont portuaire: 1.147.921
 - dont 206.780 export et 941.141 import
- répartition des produits „phare“ en millions de tonnes:
 - produits sidérurgiques en export: 200.288
 - produits sidérurgiques en import (ferraille): 280.402
 - produits pétroliers en import: 497.101
- répartition en % du trafic des deux exploitants principaux entre les divers moyens de transport:

	<i>bateau</i>		<i>camion</i>		<i>train</i>	
	<i>arrivée</i>	<i>départ</i>	<i>arrivée</i>	<i>départ</i>	<i>arrivée</i>	<i>départ</i>
Luxport	65	45	1	25	34	30
Tanklux	100	0	0	100	0	0

5. Activités sur le quai nord et le quai sud par la Société Luxport S.A.

La société du Port a conféré à l'exploitant Luxport S.A. sur le quai nord une bande de quai de 788,5 mètres et un terre-plein d'une superficie de 63.935 mètres carrés. La concession actuellement en vigueur avec Luxport S.A. expirera le 31 décembre 2030, témoignant ainsi de l'engagement à longue durée de l'exploitant en question.

Luxport a poursuivi ses efforts en matière d'infrastructure et de prestations de services.

En 2007, le manutentionnaire a inauguré un nouveau bâtiment administratif.

Luxport a en outre réalisé la construction d'un nouvel hangar de 3.200 m², sur la partie nord-est du terrain. Il sert essentiellement au stockage de sel de déneigement (env. 10.000 t), stockage devant garantir l'approvisionnement des services routiers publics pendant la période hivernale.

Fin 2008, le manutentionnaire a entamé la construction d'un nouveau centre de maintenance pour poids lourds dont les travaux devraient être achevés en 2009.

Le trafic sidérurgique manutentionné par la société Luxport S.A., importations et exportations fluviales confondues, a atteint en 2008 un tonnage total de 487.182 tonnes et a contribué de ce fait à raison de 42% au tonnage portuaire fluvial.

Fin 2008 ont également été entamés les travaux de réfection pour le quai nord dont les coûts seront supportés par le Ministère des Travaux Publics et le Ministère des Transports.

A noter que l'Administration des Ponts et Chaussées est responsable de l'entretien constructif et courant des réseaux et des infrastructures de transport internes, ainsi que du mur du quai, tandis que les CFL en leur qualité de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire sont responsables de l'entretien constructif et courant du réseau ferré.

Par acte notarié du 17 juin 2008 a été concédé à Luxport par le syndicat SIAEG un droit de superficie pour un terrain d'une contenance de 1 ha et 44 ares. Ce terrain devra encore être aménagé et raccordé

au réseau ferré et routier. Un projet est actuellement en train d'être mis au point en collaboration avec les Ponts et Chaussées et les CFL.

6. Extension des activités portuaires côté Grevenmacher

La société Tanklux dispose actuellement d'une capacité de stockage de 63.000 m³ pour produits pétroliers. Par le biais de ces installations sont importées et transbordées 500.000 tonnes/an de produits pétroliers par la voie fluviale.

La société du Port de Mertert est actuellement confrontée à deux projets destinés à être implantés le long de la rivière de la Moselle dans la partie sud de la zone portuaire.

Il s'agit de:

- l'extension des installations de stockage et de chargement (déchargement pour produits pétroliers exploités par la société Tanklux);
- l'implantation de la future station d'épuration communale dans la zone de tampon située entre le dépôt pétrolier et l'extrémité sud du port.

Conformément au règlement grand-ducal du 31 octobre 1973, les analyses du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur font apparaître un besoin supplémentaire de capacité de stockage à moyen terme pour pouvoir garantir le stockage de 45 jours pour les essences et de 55 jours pour les gazoles à Luxembourg. Actuellement, le Luxembourg ne dispose que d'environ 200.000 m³ de capacité de stockage sur le territoire national, qui se réduira à environ 180.000 m³ à court terme en raison de la fermeture des dépôts de Hollerich et Rodange (déjà désaffecté). Une fermeture éventuelle du site de Bertrange réduira la capacité nationale à environ 90.000 m³. La société Tanklux poursuit actuellement un projet d'extension du dépôt pétrolier au port de Mertert.

Dans sa séance du 13 septembre 2002, le Conseil de Gouvernement avait entériné la réalisation d'une station d'épuration (STEP) dans l'enceinte du Port, en cas de besoin.

Dans sa séance du 6 octobre 2006, le Conseil de Gouvernement a discuté l'implantation de la nouvelle station d'épuration et l'extension des possibilités de stockage pour les produits pétroliers dans la zone du port de Mertert. Il a retenu l'idée d'y construire des réservoirs supplémentaires tout en prévoyant une possibilité d'extension ultérieure.

Conformément aux orientations données par le Conseil de Gouvernement, le bureau d'études TR-Engineering a été mandaté par l'Administration de la Gestion de l'Eau et par l'Administration des Ponts et Chaussées, tout en y associant le Ministère de l'Economie et du Commerce Extérieur et le Ministère des Transports en vue d'élaborer une étude de faisabilité sur la coexistence d'une station d'épuration communale avec l'extension du dépôt pétrolier.

La future station d'épuration occupera une bande de terrain d'une longueur de 135 mètres et se situera à l'extrémité sud de la zone portuaire côté Grevenmacher. Elle sera dimensionnée pour une capacité épuratoire de ± 40.000 équivalent-habitants et est destinée à assainir les eaux usées des communes de Grevenmacher, Lenningen, Mertert, Stadtbredimus et Wormeldange. Une partie de la charge polluante ($\pm 50\%$) provient des entreprises situées sur le terrain des communes concernées.

En ce qui concerne l'extension du dépôt pétrolier il apparaît que, suite à la consultation de l'Inspection du Travail et des Mines, la route nationale 10, ainsi que les zones d'habitation doivent se situer en dehors du périmètre de sécurité des installations pétrolières. Ce périmètre correspond à un flux radiatif de 3 kW/m² et représente le seuil tolérable dans les situations d'urgence de durée inférieure à 30 minutes.

Ainsi, suivant le consultant, pour une configuration avec des réservoirs avec manteau périphérique, le rayon maximum qui correspond au flux thermique de 3 kW/m² ne dépasserait pas 80 mètres comptés à partir de la limite de l'encuvement des réservoirs. L'arc de cercle correspondant à ce rayon n'empiéterait ni sur la route nationale 10, ni sur la zone des installations sensibles de la station d'épuration à savoir, les locaux administratifs pour le personnel, le gazomètre et le digesteur.

Par conséquent, la coexistence entre une extension ultime du dépôt pétrolier et la future station d'épuration est établie.

En date du 11 mai 2007 le Conseil de Gouvernement s'est déclaré d'accord avec l'extension du dépôt pétrolier en coexistence avec la future station d'épuration communale sous réserve que le flux thermique de 3 kW/m² tel que défini par l'ITM n'empiétera ni sur la route nationale 10, ni sur la zone

des installations sensibles de la station d'épuration précitée. Cette démarche permet de contribuer à augmenter la réserve en produits pétroliers, d'assurer les transports écologiques par voie navigable de produits pétroliers à un haut degré de sécurité et d'augmenter la quantité de produits pétroliers transbordés au Port.

Le Conseil a décidé en outre que cette extension du dépôt pétrolier à réaliser prioritairement à partir du dépôt existant comprendra des réservoirs avec une capacité de 90.000 m³. Le Conseil a également décidé que les travaux détaillés de planification de la station d'épuration peuvent dès lors être entamés par les communes concernées, de même que les procédures et démarches nécessaires en vue de l'extension du dépôt pétrolier peuvent être lancées.

Sur base de cette décision, la société Tanklux est en train de préparer son dossier „commodo“ en vue de l'extension susmentionnée.

Par contrat de bail du 17 décembre 2008 a été loué un terrain d'une superficie de 1 ha et 50 ares au syndicat intercommunal de dépollution des eaux résiduaires de l'Est, en abrégé „SIDEEST“.

Le projet de loi autorisant le Gouvernement à participer au financement des travaux nécessaires à l'évacuation et à l'épuration des eaux usées générées par les localités de la Moselle inférieure se trouve en élaboration auprès du Ministère de l'Intérieur.

7. Projections d'avenir

Etude Planco et promotion de la navigation fluviale par la Commission Européenne

Des conclusions de l'étude „Planco“ ayant eu pour but de définir les options stratégiques pour le développement futur du Port de Mertert on peut retenir qu'il s'agira principalement de consolider et de fidéliser les clients qui font déjà appel au port. Il s'agira de se concentrer en ce qui concerne Luxport sur les flux à destination et en provenance de l'industrie sidérurgique luxembourgeoise. Pour Tanklux il s'agira de concrétiser l'extension du dépôt pétrolier décidée par le Conseil de Gouvernement en date du 11 mai 2007.

Par ailleurs, la Commission Européenne vient de déclarer le renouveau de la navigation fluviale.

En 2003, le transport de fret par voies navigables en l'Union s'est élevé à 125 milliards de tonnes-kilomètres. Le transport fluvial joue un rôle primordial dans le transport à travers le nord-ouest européen.

Dans l'arrière-pays des plus grands ports maritimes de l'UE, la part de la navigation intérieure peut atteindre jusqu'à 43%.

Avec le rail et le transport maritime à courte distance, la navigation intérieure peut contribuer davantage au rééquilibrage entre les modes de transport préconisé par le Livre blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010.

Contrairement aux autres modes, souvent confrontés à des difficultés de congestion et de capacité, la navigation intérieure se distingue par sa fiabilité et dispose d'une grande capacité inexploitée.

Au cours des 15 dernières années, la flotte a été continuellement modernisée. Sur les itinéraires qui le permettent, notamment le long du réseau fluvial européen, le transport fluvial est une alternative compétitive au transport routier et ferroviaire.

Le transport par voie d'eau dispose d'atouts majeurs. Il est particulièrement efficace et économe en énergie; sa consommation d'énergie par tonne-kilomètre de marchandise transportée correspond à 1/6ème de la consommation sur la route et à la moitié de celle du rail. Les émissions de gaz et de bruit des bateaux de navigation intérieure sont limitées. Des études récentes chiffrent les coûts socio-économiques externes de la navigation intérieure (accidents, embouteillages, émissions de bruit, pollution atmosphérique et autres incidences sur l'environnement) à 1/7ème de ceux du transport routier.

Le transport fluvial garantit un degré élevé de sécurité, en particulier pour le transport de marchandises dangereuses. Enfin, il contribue au délestage du réseau routier surchargé dans des zones à forte densité.

Dans le contexte d'un marché de la navigation intérieure entièrement libéralisé depuis le 1er janvier 2000 (directive 96/75/CE), la politique de la Commission européenne vise à promouvoir et renforcer la position compétitive de la navigation intérieure dans le système des transports de marchandises, et

de faciliter son intégration dans la chaîne logistique intermodale. En créant des conditions favorables pour un plus ample développement du secteur, la Commission veut encourager les entreprises à utiliser ce mode de transport.

Modernisation et extension des installations portuaires sur base des projections d'avenir

Devant la triple toile de fond de premièrement le soutien de la Commission Européenne, deuxièmement le potentiel de capacité inexploitée, et troisièmement la situation stratégique idéale du Port de Mertert représentant un site luxembourgeois unique regroupant les trois modes de transport et permettant ainsi un transbordement entre fluvial, rail et route, la société du port avec le soutien des Départements ministériels „Transports“ et „Travaux Publics“, ensemble avec ses manutentionnaires, déploie tous les moyens dont elle dispose pour assurer la pérennité du port de Mertert avec ses manutentionnaires implantés sur le site. Ainsi s'agira-t-il de consolider principalement le trafic sidérurgique dans son ensemble qui a contribué en 2008 à raison de plus de 42% au tonnage portuaire fluvial et de développer la capacité de stockage et de transbordement en produits pétroliers.

Modernisation et extension du réseau ferré

Dans cette lignée, la société du Port, en coopération avec les CFL et les Ponts et Chaussées, ont réalisé un projet pour le réaménagement intégral de l'ensemble du réseau ferré dans l'enceinte portuaire.

Il est prévu de moderniser le réseau ferré d'une manière prospective et d'offrir la possibilité de télécommander l'aiguillage à distance.

Il est projeté d'agrandir le faisceau d'arrivée et de départ de 4 voies ferrées (3 voies pour Luxport et 1 voie de déchargement pour Tanklux), augmentant ainsi à 7 le nombre de voies disponibles pour la société Luxport. 2 voies supplémentaires seront aménagées du côté ouest et 1 voie du côté est.

La voie de chargement de Tanklux sera étendue de 700 mètres jusqu'à la zone du faisceau d'arrivée et de départ créant ainsi une voie de chargement continue d'une longueur totale de 1.100 mètres.

L'entrée directe de trains d'une longueur maximale de 400 mètres (22 wagons et une unité de traction) en provenance de Wasserbillig est ainsi garantie par le raccordement central. Le chargement et le déchargement simultané de 5 wagons est assuré grâce à une aire de chargement supplémentaire également prévue dans le contexte de l'extension des voies existantes.

Parallèlement le raccordement des voies de triage avec les faisceaux d'arrivée et de départ sera réalisé grâce à des voies doubles.

Le projet a été inscrit sur la liste des grands projets d'infrastructures du Ministère des Transports en juin 2008. Le projet sur base d'un avant-projet sommaire a été approuvé par la Commission des Transports de la Chambre des Députés lors de sa réunion du 24 septembre 2008 et adopté par la Chambre des Députés au cours de la séance publique du 23 octobre 2008.

Résumé „estimation des coûts“

L'index du prix de construction de 652,26 (octobre 2007) a servi de référence pour l'estimation des coûts suivante:

Pos 1: Aménagement et défrichage	3.036.000 €
Pos 2: Constructions	14.658.000 €
Pos 3: Superstructure	39.247.000 €
Pos 4: Installations LST	14.200.000 €
Pos 5: Conduites d'électricité	1.000.000 €
Pos 6: Télécommunication et informatique	2.000.000 €
Pos 7: Installations extérieures	695.000 €
Total (arrondi)	75.000.000 € HTVA,
Frais de planification inclus	86.250.000 € TTC

Le projet est inscrit dans la programmation quinquennale du Fonds du Rail avec un début des travaux prévu à l'horizon 2012/2013.

Entretien courant renforcé du réseau ferré

En concordance avec le projet repris sous le point 6.2.1., et afin de garantir la viabilité du réseau jusqu'au début des travaux en 2012/2013, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire a établi un programme quinquennal d'entretien renforcé en vue de garantir la viabilité du réseau pour les 5 ans à venir (en millions €):

2008	1
2009	2
2010	1,5
2011	2
2012	3
Total:	9,5 millions €

Travaux d'investissement à réaliser par les Travaux Publics

La construction du nouveau quai pétrolier à l'extrémité sud du Port s'avère indispensable en relation avec l'extension du dépôt pétrolier. Les études y relatives sont en cours de réalisation. Les travaux proprement dits pour le quai d'accostage qui nous concernent sont actuellement estimés à au moins 6 millions €, pour débiter au plus tôt fin 2011. Les installations spécifiques relatives au déchargement des produits pétroliers seront à charge de l'exploitant Tanklux.

Un nouvel accès au port est nécessaire pour raccorder l'extension prévue du dépôt pétrolier, ainsi que pour raccorder la plupart des installations du Port sans traverser les voies ferroviaires, ce qui entraînera une sécurisation notable des trafics par route et par rail, qui sont susceptibles de doubler avec les extensions prévues. Les travaux correspondants, estimés grossièrement à au moins 14 millions €, combinés à la réalisation d'un nouveau rond-point sur la N10 qui permettra un raccord direct de l'autoroute A1 vers l'Allemagne, pourraient être inscrits à partir de 2018.

Travaux d'investissement et d'entretien constructif à réaliser en commun par les Travaux Publics et les CFL en leur qualité de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire (Fonds du Rail)

La surface, les infrastructures et les rails du quai nord sont dans un état lamentable et un réaménagement s'imposait. Pour les travaux, il a été procédé à une adjudication conjointe avec les CFL. Le coût total des travaux est évalué à 5,5 millions €, partagé 60/40 entre les P&Ch et le Fonds du Rail.

La complexité du phasage garantissant la permanence de l'exploitation implique que le gros des travaux tombera en 2009 pour se terminer en 2011.

Suite à la décision d'aménager le terrain entre les „Bétons Feidt“ et le „dépôt de sel“ pour le stockage et l'assemblage de palplanches d'Arcelor-Mittal et afin de rendre accessible cette extrémité du port par voie ferrée, la voie 53 sera prolongée par les CFL. Avant et pour les mêmes raisons, l'administration des Ponts et Chaussées devra construire une nouvelle route d'accès desservant le zoning Nord au Port.

Aussi et afin de maintenir en état l'installation de transport pour clinker de ciment, il est nécessaire de déplacer la route existante vers „Bétons Feidt“. L'APS est en cours, et les travaux proprement dits sont actuellement évalués supérieurs à 2,3 millions € pour la partie route et à 2 millions € pour la partie rail. Afin d'être prêt lors de la relance de l'économie estimée pour 2010, les travaux devraient commencer dans les meilleurs délais.

*

III. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis du 24 novembre 2009, le Conseil d'Etat approuve formellement le projet de loi sous rubrique.

La Haute Corporation se demande seulement pourquoi certains investissements, comme p. ex. le prolongement de la voie ferrée, ne sont pas réalisés à charge du Fonds du rail.

Pour d'autres précisions concernant l'avis du Conseil d'Etat, il est renvoyé aux documents parlementaires y relatifs et au commentaire des articles ci-après.

*

IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1er

L'article 1er entend ajouter aux principes contenus dans les articles 1er à 3 de la loi du 31 mars 2000, la déclaration aux termes de laquelle le Port de Mertert serait un élément important pour l'économie luxembourgeoise et que les raccordements par voie fluviale, ferrée et par route contribuent à l'insertion du Port de Mertert dans les réseaux de transport transeuropéens.

Dans son avis relatif au projet de loi sous rubrique, le Conseil d'Etat estime que cette déclaration d'intention n'apporte aucun élément normatif nouveau au texte de loi actuellement en vigueur, et partant ne sera pas une base légale nécessaire pour adapter le texte existant aux besoins actuellement rencontrés, si bien que le Conseil d'Etat demande d'omettre cet ajout à l'article 1er de la loi du 31 mars 2000. Enfin, la Haute Corporation souligne que l'article 1er oublie d'énoncer l'intitulé de l'acte à compléter.

La Commission du Développement durable décide de maintenir l'article 1er dans sa version initiale, tout en énonçant l'intitulé de la loi du 31 mars 2000.

Article 2 (Article unique selon le Conseil d'Etat)

L'article 2 prévoit d'ajouter un alinéa 5 nouveau à l'article 4 de la loi du 31 mars 2000 étant donné que la loi en question se limite à prévoir l'intervention étatique exclusivement pour les travaux d'entretien du site portuaire. Le Conseil d'Etat estime qu'une modification du paragraphe 4 actuel permettrait une lecture plus aisée pour tenir compte de la modification envisagée. Aussi propose-t-il de rédiger comme suit l'article en question:

„Article unique. La première phrase de l'article 4, alinéa 4 de la loi du 31 mars 2000 concernant l'administration et l'exploitation du Port de Mertert est remplacée comme suit:

„L'Etat assume la construction, l'extension, la modernisation et l'entretien constructif des réseaux de transport internes tels que la voirie et les voies ferrées et de ses équipements ainsi que des constructions et aménagements portuaires dont il est le propriétaire.“ “

La Commission du Développement durable décide de reprendre le libellé tel que proposé par la Haute Corporation.

*

V. 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 du 31 mars 2000 concernant l'administration
et l'exploitation du Port de Mertert

Art. 1er. L'article 1er de la loi du 31 mars 2000 concernant l'administration et l'exploitation du Port de Mertert est complété par un nouveau paragraphe 3. libellé comme suit:

„Le Port de Mertert est conçu pour répondre aux besoins du développement de l'économie luxembourgeoise. Les raccordements par voie fluviale, ferrée et par route contribuent à son insertion appropriée dans les réseaux de transport transeuropéens.“

Art. 2. La première phrase de l'article 4, alinéa 4 de la loi du 31 mars 2000 concernant l'administration et l'exploitation du Port de Mertert est remplacée comme suit:

„L'Etat assume la construction, l'extension, la modernisation et l'entretien constructif des réseaux de transport internes tels que la voirie et les voies ferrées et de ses équipements ainsi que des constructions et aménagements portuaires dont il est le propriétaire.“

Luxembourg, le 6 janvier 2010

Le Rapporteur,
Marc SPAUTZ

Le Président,
Fernand BODEN

