

**N° 5951<sup>2</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2009-2010

**PROJET DE LOI****sur la participation de l'Etat luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés dans le cadre de la réouverture au trafic des voyageurs des lignes ferroviaires Virton-Rodange et Arlon-Rodange**

\* \* \*

**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 4 novembre 2008 par Monsieur le Ministre des Transports.

Le texte du projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une partie graphique 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 d'abord désigné M. Marc Spautz comme rapporteur du projet de loi sous objet. Ensuite, au cours 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 comporte l'approbation de la convention d'accord relative à l'aménagement, à l'exploitation, au développement et à la promotion des lignes ferroviaires transfrontalières Virton-Rodange et Arlon-Rodange, qui a été signée le 9 mars 2008 par les Ministres des Transports belges et luxembourgeois, et il prévoit l'autorisation pour le Gouvernement de participer au financement de la partie belge des lignes ferroviaires transfrontalières Virton-Rodange et Arlon-Rodange.

**2. Le transport dans le contexte de la Grande Région**

En raison de son rôle de pôle économique dans la Grande Région, le Luxembourg rayonne sur un bassin d'emploi qui a déjà largement dépassé les frontières, et les perspectives de croissance laissent

à penser que l'ampleur de l'emploi frontalier ira en s'amplifiant au cours des prochaines années. Le Luxembourg doit donc considérer la mobilité à l'échelle de la Grande région et trouver des réponses particulières aux problèmes aigus liés à l'intensité des échanges transfrontaliers.

Le défi du Luxembourg, dans le contexte de la Grande Région, est de répondre par des projets de niveau national aux besoins intérieurs mais aussi transrégionaux et transfrontaliers de déplacements, pour accompagner le développement économique du Luxembourg, et éviter à terme son asphyxie. La place exagérée et préjudiciable de la voiture indique qu'il est primordial de développer les transports en commun interrégionaux, interurbains et urbains, à la fois par rail et par route. Pour répondre à la complexité des besoins, il convient de faciliter la multimodalité et de proposer des alternatives aux trajets „tout voiture“, sans pour autant stigmatiser la place de la voiture dans les territoires de faible densité.

Dès le milieu des années 90, afin de satisfaire la demande croissante d'emplois générée par la bonne santé économique du Luxembourg, la part du nombre de frontaliers a considérablement progressé.

En 2006, on comptait parmi les 120.600 frontaliers au Grand-Duché quelque:

- 26.100 domiciliés en Allemagne;
- 32.000 domiciliés en Belgique;
- 62.500 domiciliés en France.

Depuis lors, le nombre des frontaliers a continué à progresser: il est passé à 120.600 en 2006 (chiffres STATEC) et avoisine en mars 2008 les 143.000. Parmi ces frontaliers, on comptait en mars 2008 quelque:

- 34.650 domiciliés en Allemagne;
- 37.033 domiciliés en Belgique;
- 71.880 domiciliés en France.

En termes de mode de transport, le transport individuel motorisé apparaît être majoritairement utilisé pour les trajets régionaux transfrontaliers, alors que les transports en commun ne comptent que pour 4% du total des trajets régionaux transfrontaliers en relation avec le Grand-Duché du Luxembourg.

Le défi majeur du transport régional transfrontalier sera d'augmenter la part des navetteurs transfrontaliers utilisant les transports en commun de manière à réduire les trajets régionaux transfrontaliers par véhicule individuel motorisé.

Ainsi, la Stratégie „*Mobil 2020*“ du Ministère des Transports, mise prioritairement sur le développement de l'offre en transport public, en incluant les besoins propres à la mobilité transfrontalière, dans l'objectif du „*Modal Split*“ de 25% à atteindre à l'horizon 2020 qui attribue ainsi comme rôle aux transports publics d'assurer le quart des déplacements.

Cette ambition ne s'avère pourtant réaliste qu'à la condition impérative d'adapter les infrastructures ferroviaires et d'augmenter en même temps l'offre en capacité de transport du matériel roulant en service.

### 3. Importance des relations belgo-luxembourgeoises

Depuis 1922, date de la création de l'Union économique belgo-luxembourgeoise (UEBL), le Luxembourg et la Belgique ont continuellement développé leurs relations dans les domaines économiques, commerciaux et douaniers en procédant à l'intégration de larges pans de leurs économies nationales. La nouvelle convention de l'Union belgo-luxembourgeoise (UEBL), signée le 18 décembre 2002, a par la suite élargi l'éventail de la coopération bilatérale à d'autres domaines.

De là est finalement née la volonté de „poursuivre et intensifier encore davantage nos relations à tous les niveaux pour le bien-être de nos concitoyens belges et luxembourgeois“, comme le spécifie la déclaration commune, adoptée par les gouvernements belge et luxembourgeois, le 28 avril 2004 à Gaichel.

L'amélioration conjointe des voies de communications et des moyens de transport, la coopération et la mise en commun des ressources pour garantir la sécurité des concitoyens sont autant d'éléments qui auront un impact indéniable sur la vie quotidienne des populations de nos pays respectifs.

Précisément une coopération bilatérale plus étroite a été décidée dans des domaines, où il existe traditionnellement, au niveau de l'Union européenne, des hésitations pour ce qui est d'un renforcement.

Une coopération renforcée belgo-luxembourgeoise a ainsi été décidée dans les domaines de la santé, de la sécurité sociale, de la sécurité sanitaire et alimentaire, de l'environnement, de la sécurité, du transport, de la recherche ainsi que de la coopération diplomatique.

Soucieux de promouvoir „de bonnes connexions de transport“ entre les deux pays, les deux gouvernements ont décidé d'améliorer plusieurs tronçons de lignes ferroviaires „dans le but de raccourcir les temps de trajet et de rendre plus agréable et confortable les moyens de transport en commun“.

#### **4. La convention d'accord signée le 9 mars 2008**

Les Ministres belges et luxembourgeois responsables des transports ferroviaires se sont réunis le 9 mars 2008 à Virton. A cette occasion ils ont signé une convention relative à la promotion des liaisons ferroviaires transfrontalières ainsi qu'une lettre d'intention visant à renforcer la coopération ferroviaire entre les deux pays.

Les Ministres ont signé une convention relative à l'aménagement, à l'exploitation, au développement et à la promotion des lignes ferroviaires transfrontalières Virton-Rodange et Arlon-Rodange rouvertes au trafic des voyageurs depuis le 11 décembre 2006.

La convention d'accord contient les modalités de réalisation de la liaison ferroviaire transfrontalière en question et plus spécifiquement:

- les dessertes exploitées;
- la compensation des missions de service public;
- l'aménagement et l'entretien des quais des points d'arrêt intermédiaires d'Halanzky, d'Aubange et de Messancy;
- l'amélioration de l'accessibilité et des services rendus à la clientèle;
- la campagne de promotion;
- la participation de l'Etat luxembourgeois au financement du projet et
- les modalités pratiques et conditions liées au financement apporté par le Grand-Duché de Luxembourg.

L'inauguration des lignes transfrontalières susmentionnées a non seulement marqué une étape importante dans l'amélioration de l'offre commune des CFL et de la SNCB.

En effet, il existe un grand besoin de mobilité dans cette zone, notamment pour grand nombre de travailleurs transfrontaliers et d'étudiants. Mais il s'agit également de relever le défi et de mettre en place les conditions pour une mobilité durable dans l'ensemble de la Grande Région afin de pouvoir maîtriser les flux des navetteurs dans le futur.

A cette occasion, les Ministres ont décidé de pérenniser l'exploitation de ces lignes jusqu'au moins à la fin de l'année 2018 et d'examiner au plus tard en 2016 l'opportunité d'amender les dispositions de cette convention.

#### **5. La contribution financière du Grand-Duché de Luxembourg**

Le Grand-Duché de Luxembourg participera au financement de ce projet à concurrence d'un montant de 1.500.000 EUR qui consiste notamment en la construction, respectivement la reconstruction des points d'arrêts d'Halanzky, d'Aubange et de Messancy, afin de rendre encore plus performantes ces dessertes ferroviaires.

La dépense a été inscrite dans la programmation pluriannuelle du Fonds des Raccordements Ferroviaires Internationaux.

#### **6. Aménagement et entretien des quais des points d'arrêts intermédiaires d'Halanzky, Aubange et Messancy**

##### *Arrêt d'Halanzky*

Lors de la visite du 2 juin 2006 effectuée conjointement par Infrabel et les CFL, le bâtiment-voyageurs se trouvait dans un état désolant. Il était partiellement loué aux amis du chemin de fer d'Halanzky.

Un quai à voyageurs d'une longueur d'environ 50 mètres existait le long du bâtiment-voyageurs. Il était revêtu partiellement en dalles de béton, le reste était revêtu en grenaille/poussier. Comme le bâtiment, le quai était dans un très mauvais état.

Il a été retenu que l'aménagement futur de 2 quais à voyageurs serait possible des deux côtés avec un accès au passage à niveau existant. L'aménagement d'un parking pour quelques voitures devant le bâtiment-voyageurs serait également à envisager.

Après la remise en service des arrêts, une nouvelle inspection des lieux en date du 22 avril 2008 a permis de constater que deux quais à voyageurs ont été construits d'une longueur égale à 185 mètres et d'une largeur égale à 2,60 mètres. La hauteur du quai par rapport au niveau supérieur du rail est de 55 centimètres. Un espace d'une largeur d'environ 1,50 mètre revêtu de grenaille longe les quais sur toute la longueur. Sur toute leur longueur, les quais sont délimités par une clôture de sécurité. Il est à souligner que les deux quais sont accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Chaque quai dispose des équipements suivants:

- un abri-voyageurs préfabriqué;
- un ensemble de trois sièges métalliques;
- des lampadaires;
- des panneaux „localité“;
- une boîte horaire;
- des bandes de guidage podotactiles;
- une installation de sonorisation.

Un parking pour voitures de 36 places de stationnement a été réalisé le long du quai à voyageurs derrière le bâtiment-voyageurs, ainsi que 3 places de stationnement pour personnes à mobilité réduite.

En plus, 11 places de stationnement ont été aménagées devant le bâtiment-voyageurs, ce qui fait un total de 50 places pour le seul arrêt Halanzy. Un abri-vélos préfabriqué avec 12 emplacements a été érigé près du quai. La piste de circulation du parking est revêtue d'un enrobé, tandis que le revêtement de places de stationnement est constitué d'éléments en PVC recyclé remplis de grenaille.

#### *Arrêt d'Aubange*

Lors de l'état des lieux du 2 juin 2006, Infrabel et les CFL ont noté que l'ancien arrêt à hauteur du passage à niveau avait été complètement enlevé. D'autant plus, l'ancien bâtiment-voyageurs avait été vendu. En ce qui concernait l'aménagement futur de l'arrêt d'Aubange, il a été retenu que l'aménagement de nouveaux quais à voyageurs serait difficilement réalisable à l'endroit de l'ancien arrêt.

L'état des lieux effectué en date du 22 avril 2008, après la remise en service des arrêts en question a permis de constater que deux quais à voyageurs d'une longueur de 185 mètres et d'une largeur de 2,60 mètres ont été construits. La hauteur du quai par rapport au niveau supérieur du rail est de 55 centimètres. Vu l'exiguïté du site, un espace d'une largeur d'environ 1,50 mètre revêtu de grenaille longe uniquement le quai côté ancien bâtiment-voyageurs sur toute la longueur du parking. Sur toute leur longueur, les quais sont délimités par une clôture de sécurité. Il est souligné que les deux quais sont accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Chaque quai dispose des équipements suivants:

- un abri-voyageurs préfabriqué;
- un ensemble de trois sièges métalliques;
- des lampadaires;
- des panneaux „localité“;
- une boîte horaire;
- des bandes de guidage podotactiles;
- une installation de sonorisation.

Un parking pour voitures d'environ 12 places de stationnement a été réalisé devant l'ancien bâtiment-voyageurs, tandis qu'un parking provisoire revêtu de poussier a été aménagé à côté du bâtiment.

### *Arrêt de Messancy*

Lors de la visite des lieux du 2 juin 2006, il avait été remarqué, en ce qui concerne l'arrêt de Messancy, que l'abri-voyageurs maçonné existant à côté du passage à niveau de la rue de la Station se trouvait dans un état désolant.

A l'époque, il avait été relevé que l'aménagement d'un quai à voyageurs entre la voie unique et l'abri serait possible, alors que l'ancien quai, pour des raisons de dénivellations du terrain, avait été complètement déblayé. La réalisation d'un parking pour voitures serait également possible soit à côté de l'abri, soit à côté de la voie.

Après la remise en service des arrêts, la nouvelle inspection des lieux a permis de constater qu'un quai à voyageurs d'une longueur de 80 mètres et d'une largeur de 2,60 mètres a été construit. La hauteur du quai par rapport au niveau supérieur du rail est de 55 centimètres. Un espace d'une largeur d'environ 1,50 mètre revêtu de grenaille longe le quai sur toute sa longueur. Le quai est délimité par une clôture de sécurité sur toute sa longueur. Il est souligné que le quai est accessible aux personnes à mobilité réduite.

Chaque quai dispose des équipements suivants:

- un ensemble de trois sièges métalliques, érigés dans l'ancien abri maçonné;
- des lampadaires;
- des panneaux „localité“;
- une boîte horaire;
- des bandes de guidage podotactiles;
- une installation de sonorisation.

Un parking pour voitures de 24 places de stationnement a été réalisé le long du quai à voyageurs en amont et en aval de l'ancien abri maçonné. La piste de circulation du parking est revêtu d'un enrobé, tandis que le revêtement des places de stationnement est constitué de pavés de béton.

En résumé, les arrêts d'Halanzy, Aubange et Messancy ont tous les trois été réalisés, respectivement rehaussés à un même niveau d'équipement moderne, complet et accessible aux personnes à mobilité réduite.

## **7. La liaison transfrontalière**

La liaison ferroviaire transfrontalière Virton-Rodange et Arlon-Rodange rouverte au trafic des voyageurs depuis le 11 décembre 2006 contient les relations ferroviaires suivantes:

### *Relation Virton-Rodange-Luxembourg*

*Sens Belgique-Luxembourg du lundi au vendredi:*

- 11 circulations quotidiennes hors pointe matinale assurées par AR 41 SNCB à destination de Rodange.
- 2 circulations quotidiennes durant la pointe matinale assurées par matériel CFL à destination de Luxembourg.

*Sens Luxembourg-Belgique du lundi au vendredi:*

- 10 circulations quotidiennes hors pointe vespérale assurées par AR 41 SNCB en provenance de Rodange.
- 1 circulation quotidienne durant la pointe vespérale assurée par matériel CFL en provenance de Luxembourg.
- 3 circulations quotidiennes durant la pointe vespérale assurées par matériel CFL en provenance de Rodange.

### *Relation Arlon-Athus-Rodange-Luxembourg*

*Sens Belgique-Luxembourg du lundi au vendredi:*

- 11 circulations quotidiennes Arlon-Rodange assurées par AR 41 SNCB.
- 14 circulations quotidiennes Athus-Luxembourg assurées par matériel CFL.

*Sens Luxembourg-Belgique du lundi au vendredi:*

- 13 circulations quotidiennes Rodange-Arlon assurées par AR 41 SNCB.
- 15 circulations quotidiennes Luxembourg-Athus assurées par matériel CFL.

*Relation Athus-Rodange-Luxembourg le samedi et dimanche*

*Sens Belgique-Luxembourg le samedi:*

- 14 circulations Athus-Luxembourg assurées par matériel CFL.

*Sens Belgique-Luxembourg le dimanche:*

- 13 circulations Athus-Luxembourg assurées par matériel CFL.

*Sens Luxembourg-Belgique le samedi:*

- 15 circulations Luxembourg-Athus assurées par matériel CFL.

*Sens Luxembourg-Belgique le dimanche:*

- 13 circulations Luxembourg-Athus assurées par matériel CFL.

\*

### III. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

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

Pour d'autres précisions concernant l'avis du Conseil d'Etat, il est renvoyé au document parlementaire y relatif et au commentaire des articles ci-après.

\*

### IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

#### *Intitulé*

Dans son avis du 24 novembre 2009, le Conseil d'Etat constate un hiatus entre le libellé de la convention et celui du projet de loi, ce dernier ne parlant que de la ligne de chemin de fer Virton-Rodange alors que la ligne Arlon-Rodange est également concernée.

Par conséquent, le Conseil d'Etat suggère de compléter l'intitulé du projet de loi en ce sens.

Les membres de la commission parlementaire décident de suivre cette suggestion du Conseil d'Etat.

#### *Article 1er*

L'article 1er prévoit l'approbation de la convention d'accord signée le 9 mars 2008.

L'article 1er n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat.

#### *Article 2*

Le paragraphe 1er de l'article 2 du projet de loi sous rubrique autorise le Gouvernement à régler la contribution luxembourgeoise convenue avec le Royaume de Belgique selon les modalités fixées à cet effet par la convention d'accord.

Le paragraphe 2. de l'article 2 reprend le montant de la contribution convenue tandis que le paragraphe 3. de l'article en question précise qu'il s'agit d'une contribution forfaitaire pour l'ensemble du projet.

Enfin, le paragraphe 4. de l'article 2 arrête que les dépenses afférentes seront imputées sur le Fonds des Raccordements Ferroviaires Internationaux.

Dans son avis du 24 novembre 2009, le Conseil d'Etat estime qu'il est de mauvaise technique législative de reprendre dans le texte de la loi d'approbation le texte de la convention internationale à

approuver. Le Conseil d'Etat propose en conséquence de supprimer le paragraphe 3 de l'article 2 sous rubrique qui constitue une copie conforme de l'article 7, paragraphe 3 de la convention d'accord relative à l'aménagement, à l'exploitation, au développement et à la promotion des lignes ferroviaires transfrontalières Virton-Rodange et Arlon-Rodange, qui a été signée le 9 mars 2008 par les ministres des Transports belges et luxembourgeois.

La Commission du Développement durable décide de suivre cette suggestion du Conseil d'Etat.

\*

## 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

#### **sur la participation de l'Etat luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés dans le cadre de la réouverture au trafic des voyageurs des lignes ferroviaires Virton-Rodange et Arlon-Rodange**

**Art. 1er.**— Est approuvée la convention relative à l'aménagement, à l'exploitation, au développement et à la promotion des lignes ferroviaires transfrontalières Virton-Rodange et Arlon-Rodange, faite à Virton, le 9 mars 2008.

**Art. 2.**— 1. Le Gouvernement est autorisé à contribuer aux frais résultant pour le Royaume de Belgique de la réalisation et de l'aménagement des infrastructures requises en Belgique pour la mise en service des lignes ferroviaires transfrontalières Virton-Rodange et Arlon-Rodange conformément aux stipulations de la convention dont question à l'article 1er.

2. Le montant de cette contribution est fixé à 1.500.000 (un million cinq cent mille) euros.

3. La contribution financière du Grand-Duché de Luxembourg est imputée sur les avoirs du Fonds des Raccordements Ferroviaires Internationaux.

Luxembourg, le 6 janvier 2010

*Le Rapporteur,*  
Marc SPAUTZ

*Le Président,*  
Fernand BODEN

