



CHAMBRE DES DEPUTES
Session extraordinaire 2013-2014

RM/pk

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 30 avril 2014

ORDRE DU JOUR :

1. Examen des documents européens suivants :

COM (2013) 739 : Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social et au Comité des régions - Programme de travail de la Commission pour l'année 2014

COM (2013) 913 : Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social et au Comité des régions - Ensemble vers une mobilité urbaine compétitive et économe en ressources

COM (2014) 67 : Proposition de Décision du Conseil établissant la position à adopter par l'Union lors de la 53e session de la commission d'experts de l'OTIF en matière de transport de marchandises dangereuses en ce qui concerne certaines modifications apportées à l'appendice C de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), applicables à partir du 1er janvier 2015
2. Evolution du projet Tram
3. Divers

*

Présents : Mme Diane Adehm (remplaçant Mme Sylvie Andrich-Duval), M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, M. Georges Engel, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marco Schank, M. Justin Turpel, Mme Christiane Wickler, M. Serge Wilmes

M. Gast Gibéryen, député (*observateur*)

M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Guy Besch, M. Jeannot Poeker, M. Christophe Reuter, Mme Félicie

Weycker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. Frédéric Belony, M. André Von der Marck, de LuxTram

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. Examen des documents européens

Le document COM (2013) 739 est une communication de la Commission européenne relative à son programme de travail pour l'année 2014. La croissance et l'emploi demeurent la priorité de la Commission, qui entend mettre particulièrement l'accent sur la lutte contre le chômage des jeunes et l'amélioration de l'accès au financement. La Commission souhaite en outre poursuivre ses efforts pour parachever l'Union bancaire, renforcer la gouvernance économique et examiner l'approfondissement de l'UEM. Elle prévoit également d'inscrire son action dans un cadre à plus long terme et envisage l'avenir dans plusieurs secteurs essentiels : l'énergie et le changement climatique, une politique industrielle moderne, la justice et les affaires intérieures ou encore l'Etat de droit. Vis-à-vis de l'extérieur, les éléments clés sont la stratégie commerciale, notamment les négociations relatives à un partenariat transatlantique de commerce et d'investissement avec les Etats-Unis, et les négociations internationales importantes, concernant le changement climatique et le développement, par exemple.

*

Le document COM (2013) 913 est une communication de la Commission européenne relative à la mobilité urbaine. Cette communication part du constat que, nonobstant les politiques et la législation de l'UE en vigueur dans différents domaines d'action ayant un impact sur la mobilité urbaine, sur la sécurité routière, sur le changement climatique, sur la qualité de l'air ainsi que sur le bruit, et en dépit des mesures prises dans les Etats membres, de nombreuses villes d'Europe sont encore confrontées à des défis communs.

Le principal problème est que les objectifs cruciaux de l'Union européenne pour un système de transport compétitif et durable sont compromis en raison de l'évolution des transports dans les zones urbaines. La cause principale de ce problème tient à un déficit réglementaire au niveau urbain et au fait que les mécanismes du marché ne peuvent pas remédier seuls à cette situation. Le déficit réglementaire tient lui-même au fait que de nombreuses autorités locales n'agissent pas efficacement du fait de l'absence d'une approche intégrée de la mobilité urbaine.

Les objectifs de la communication sous rubrique sont les suivants :

- doter les zones urbaines de l'UE d'un cadre stratégique englobant toutes les questions stratégiques nécessaires pour assurer une approche intégrée de la mobilité urbaine pour 2020 au plus tard ;
- doter les zones urbaines de l'UE d'un cadre de gouvernance englobant tous les processus et procédures nécessaires pour assurer une approche intégrée de la mobilité urbaine pour 2020 au plus tard.

*

Le document COM (2014) 67 est une proposition de décision du Conseil ayant pour objectif d'établir la position de l'Union européenne lors de la 53e session de la commission d'experts de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) en matière de transport de marchandises dangereuses en ce qui concerne certaines modifications apportées à l'appendice C de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), applicables à partir du 1^{er} janvier 2015.

L'appendice susmentionné communément appelé « RID » (règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses) régit le transport international de marchandises dangereuses par chemin de fer entre les Etats contractants de la COTIF.

La proposition de décision du Conseil prévoit dans son annexe une liste détaillée des modifications envisagées et précise lesquelles l'Union peut accepter et celles auxquelles elle doit s'opposer. La majorité des modifications envisagées est jugée appropriée aux fins de garantir la sécurité du transport des marchandises dangereuses d'une manière économiquement avantageuse, compte tenu du progrès technologique, et peut donc être approuvée.

2. Evolution du projet Tram

Monsieur le Ministre présente le document repris en annexe du présent procès-verbal, en insistant sur le fait que la construction du tram est l'une des grandes priorités du Gouvernement en tant qu'élément essentiel du concept « MoDu » et en rappelant que le projet initial a évolué en ce sens que la ligne qui relie Findel à la Cloche d'Or sera rapidement réalisée.

A l'issue de cet exposé, Monsieur le Ministre présente aux membres de la commission parlementaire Monsieur André Von der Marck, nouveau directeur de LuxTram, qui se réjouit de participer à ce projet ambitieux et de relever les nombreux défis qui y sont rattachés.

Il est ensuite procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- l'importance des neuf gares multimodales qui se situeront sur la ligne du tram est tout particulièrement mise en exergue. Ces pôles d'échange entre les différents modes de transport (bus, tram et train) permettront une multimodalité facile, rapide et pratique et, de l'avis de Monsieur le Ministre, assureront le succès futur du tram ;
- le projet de loi n°6684 modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire vient d'être déposé à la Chambre. Ce projet prévoit la construction d'une gare ferroviaire « Arrêt Pont rouge » et d'un funiculaire partant de cette nouvelle gare vers le plateau du Kirchberg et la ligne de tram. Monsieur le Ministre exprime le souhait de voir la Chambre des Députés traiter le projet de loi n°6626 en parallèle avec le projet de loi n°6684. Ceci mettra en évidence l'articulation étroite qui existe entre le tram et le reste du réseau de transport en commun, le tram n'étant pas un projet isolé mais au contraire une partie du concept global qu'est la stratégie « MoDu ». L'objectif est la mise en service simultanée du premier tronçon du tram et de la gare ferroviaire, mise en service qui permettra une répartition des flux de voyageurs très différente et bien plus rationnelle ;

- une partie de ligne, à savoir le tronçon situé entre la Gare centrale et le Pont rouge, sera construite sans caténaires. Ceci permettra de respecter le paysage urbain et le patrimoine historique de la Ville de Luxembourg. S'il est vrai que le coût de ce tronçon s'en trouvera augmenté, les progrès technologiques développés ces dernières années ont permis de réduire le différentiel de prix entre une ligne avec et une ligne sans caténaire à un pourcentage marginal, d'autant plus que les prix continuent de baisser. Du point de vue technique, il existe plusieurs méthodes fournissant une alternative à l'alimentation aérienne, et notamment la technique dite du « biberonnage » où l'électricité est fournie par des batteries embarquées dans le tram, la recharge s'effectuant automatiquement à chaque station de tram. Monsieur le Ministre donne à considérer que le choix définitif quant à la technologie qui sera retenue n'est cependant pas encore arrêté ;
- suite à la demande d'un membre de la commission parlementaire, Monsieur le Ministre s'engage à fournir, d'une part, une synthèse de l'étude d'impact sur l'environnement qui a été réalisée dans le cadre du projet de loi n°6626 et, d'autre part, la version actualisée d'une étude de trafic concernant l'ensemble du quartier Ban de Gasperich et environs ;
- les coûts de financement des travaux de construction du tram pour le projet de base entre la Gare centrale et LuxExpo seront répartis à raison de 1/3 pour la Ville de Luxembourg et 2/3 pour l'Etat. En ce qui concerne le projet d'extension de la ligne, Monsieur le Ministre annonce qu'il proposera au Gouvernement réuni en Conseil la prise en charge de la totalité des coûts par l'Etat. Ceci n'empêche pas qu'une discussion générale au niveau national devra avoir lieu, ensemble avec les communes, au sujet du financement des transports publics. Ce point pourrait être tranché dans le cadre de la réforme des finances communales ;
- de l'avis d'un membre de la Commission, l'information du grand public concernant le chantier du tram est très importante et doit être soignée. Monsieur le Ministre est d'accord avec cette affirmation et entend mettre en place une communication exemplaire à destination aussi bien du grand public que des commerçants riverains. Dans ce contexte, il informe qu'il a récemment rencontré des représentants de l'Union commerciale de la Ville de Luxembourg et de la Confédération luxembourgeoise du commerce. Lors d'une entrevue très productive, les commerçants ont pu exprimer leurs soucis relevant de l'organisation des travaux et leur souhait qu'eux-mêmes, les livreurs et leurs clients soient gênés le moins possible par lesdits travaux. Le principe d'une indemnisation amiable des commerçants riverains a été retenu, les modalités exactes restant à définir ;
- la mise en service de l'ensemble de la ligne est prévue d'ici à 2021. Si ce calendrier est ambitieux, Monsieur le directeur de LuxTram est d'avis qu'il est réalisable, toutes les vérifications d'usage ayant été effectuées ;
- de l'avis d'un membre de la commission parlementaire, l'exploitation du tram devrait être confiée à une société de droit public, et non pas à une entreprise privée dans le cadre d'une soumission publique. Monsieur le Ministre informe qu'il est ouvert pour discuter les deux variantes et que la décision sera prise en temps voulu ;
- priorité sera accordée à la réalisation de la nouvelle N3, tant pour le module « nord », que pour les modules « sud » et « centre ». Sous réserve que les études relatives à la directive 97/11/CE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement aient été achevées et les terrains nécessaires acquis, la construction des trois modules pourrait démarrer fin 2020 ;

- le temps de parcours en tram entre la Cloche d'Or et le Findel sera de 42 minutes ; la ligne comprendra 24 arrêts. Suite à une remarque relative à la longueur du temps de parcours, Monsieur le Ministre rappelle que l'objectif premier du tram n'est pas de relier ces deux endroits en un temps record, mais de connecter de manière efficace les cinq principaux pôles de développement économique de la capitale ;
- la réorganisation du réseau des autobus de la Ville de Luxembourg est en cours. Lorsque la ligne de tram sera mise en place, un redéploiement des lignes de bus dans la capitale sera opéré. Les itinéraires des autobus AVL et RGTR seront repensés et interfacés avec le tram de manière à offrir une desserte de qualité à l'ensemble des quartiers de la ville ;
- la zone d'activités économiques du Findel ne sera pas entièrement desservie par le tram, dont deux arrêts se situeront au *Héienhaff* et à l'aéroport. Le quartier d'affaires sera desservi par des lignes de bus directes, performantes et connectées au tram. En outre, un Park and Ride de 4.000 places sera réalisé au nouveau pôle d'échange *Héienhaff* ;
- la gare souterraine ferroviaire située à l'aéroport ne sera pas raccordée au tram. Monsieur le Ministre est en effet d'avis que l'arrêt de tram devra se situer en surface pour des raisons à la fois de coût et de commodité ;
- le comité de suivi se réunira de façon régulière afin d'assurer la cohérence des travaux. Une première réunion a eu lieu il y a quelques jours, une seconde étant prévue en juin prochain ;
- l'aménagement du pôle d'échange situé sur la Place de l'Etoile n'est pas tributaire d'un éventuel litige au niveau des emprises ;
- lors de l'élaboration du projet de réhabilitation du Pont Adolphe, des réflexions ont été menées afin que l'ouvrage rénové soit apte à la circulation du tram ;
- à la demande d'un membre de la Commission, le Ministère s'engage à fournir une fiche financière détaillée reprenant tous les coûts en rapport direct ou indirect avec le projet de construction du tram. Il s'engage en outre à mettre à disposition des membres de la Commission des plans détaillés du tracé et des points d'échange multimodaux. Dans ce contexte, et dans un souci de transparence totale, Monsieur le Ministre informe qu'une page Internet sur laquelle tous les grands projets réalisés par le Ministère du Développement durable et des Infrastructures seront accessibles au grand public dans les moindres détails, sera prochainement mise en ligne.

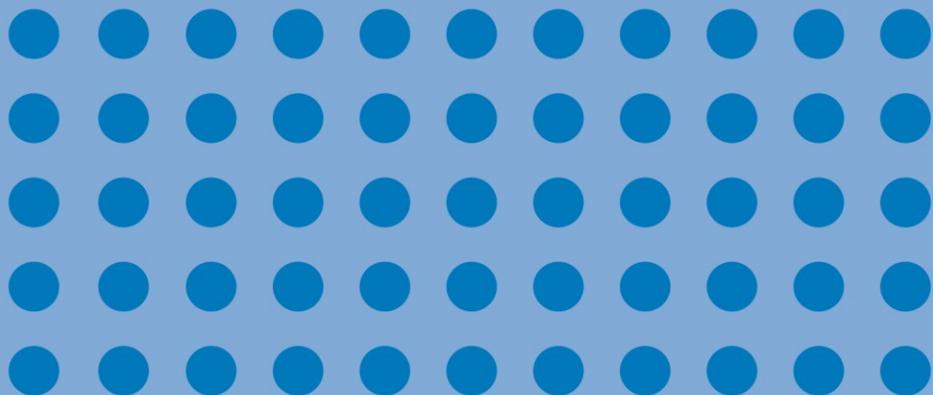
Luxembourg, le 9 mai 2014

La secrétaire,
Rachel Moris

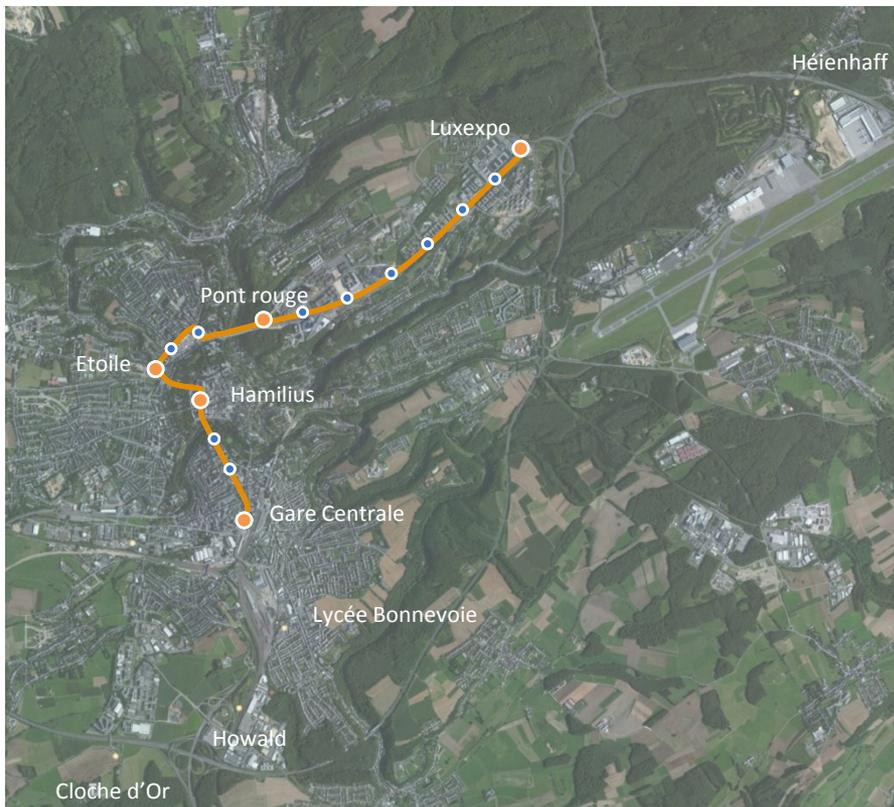
La Présidente,
Josée Lorsché

ENG NEI VISION VUM TRAM

UNE NOUVELLE VISION DU TRAM

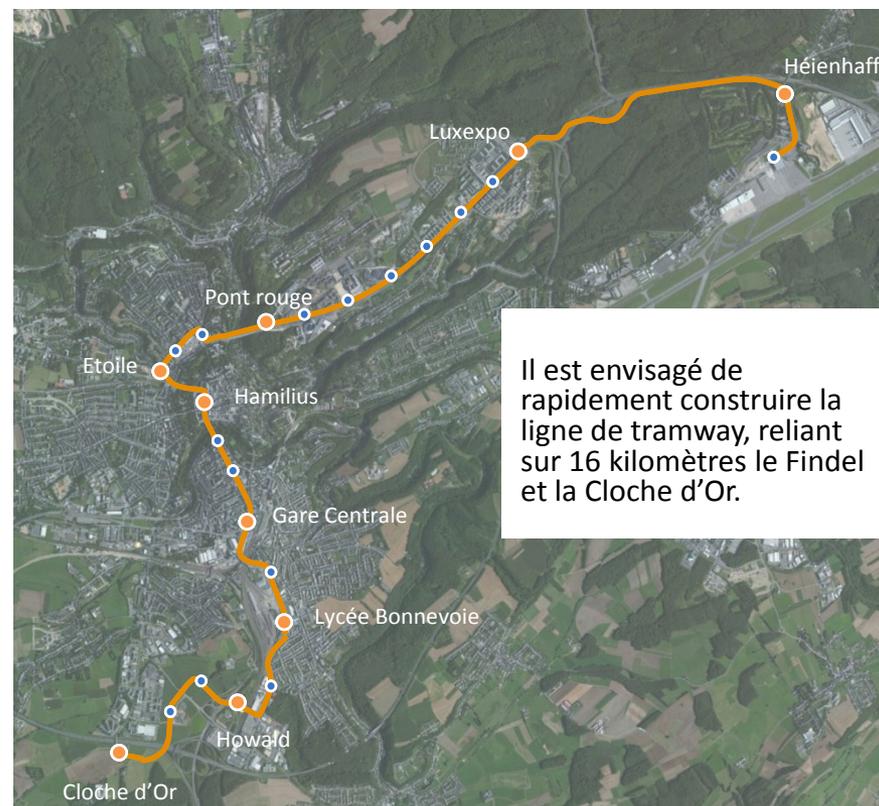


Le tram, une vision en évolution



Vision initiale

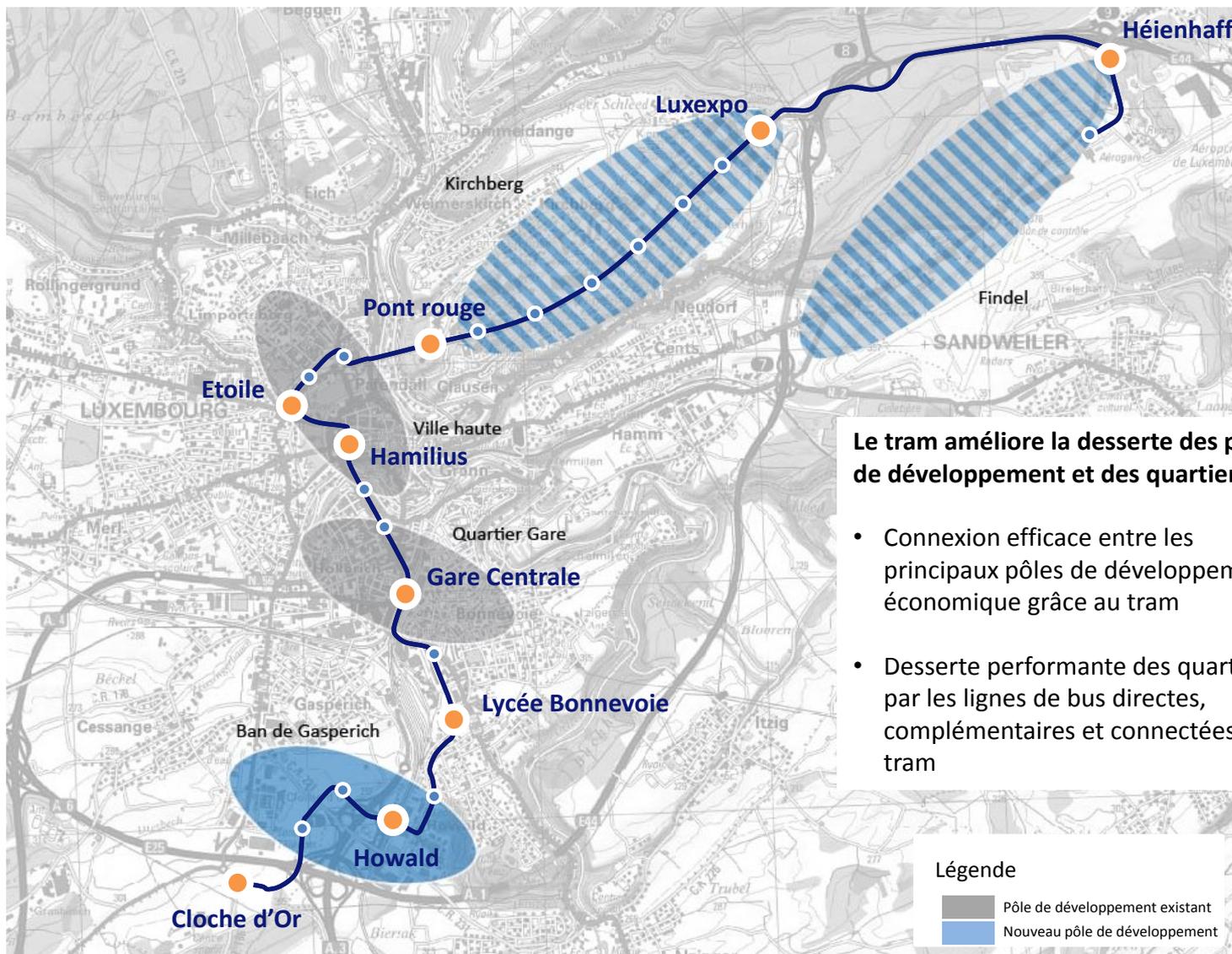
Vision 2020/2021



Il est envisagé de rapidement construire la ligne de tramway, reliant sur 16 kilomètres le Findel et la Cloche d'Or.



Les principaux pôles de développement de la Ville de Luxembourg

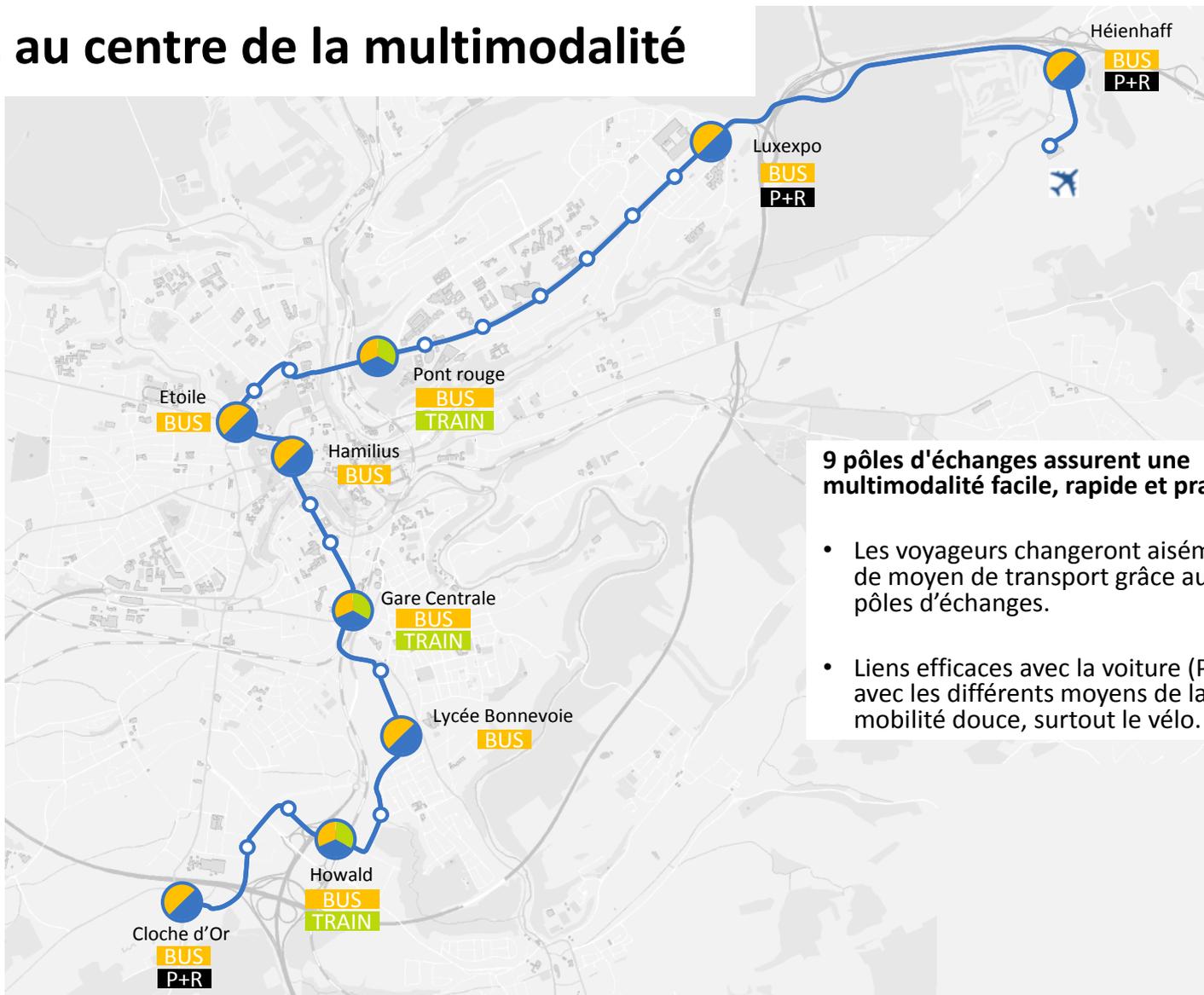


Le tram améliore la desserte des pôles de développement et des quartiers

- Connexion efficace entre les principaux pôles de développement économique grâce au tram
- Desserte performante des quartiers par les lignes de bus directes, complémentaires et connectées au tram



Le tram, au centre de la multimodalité

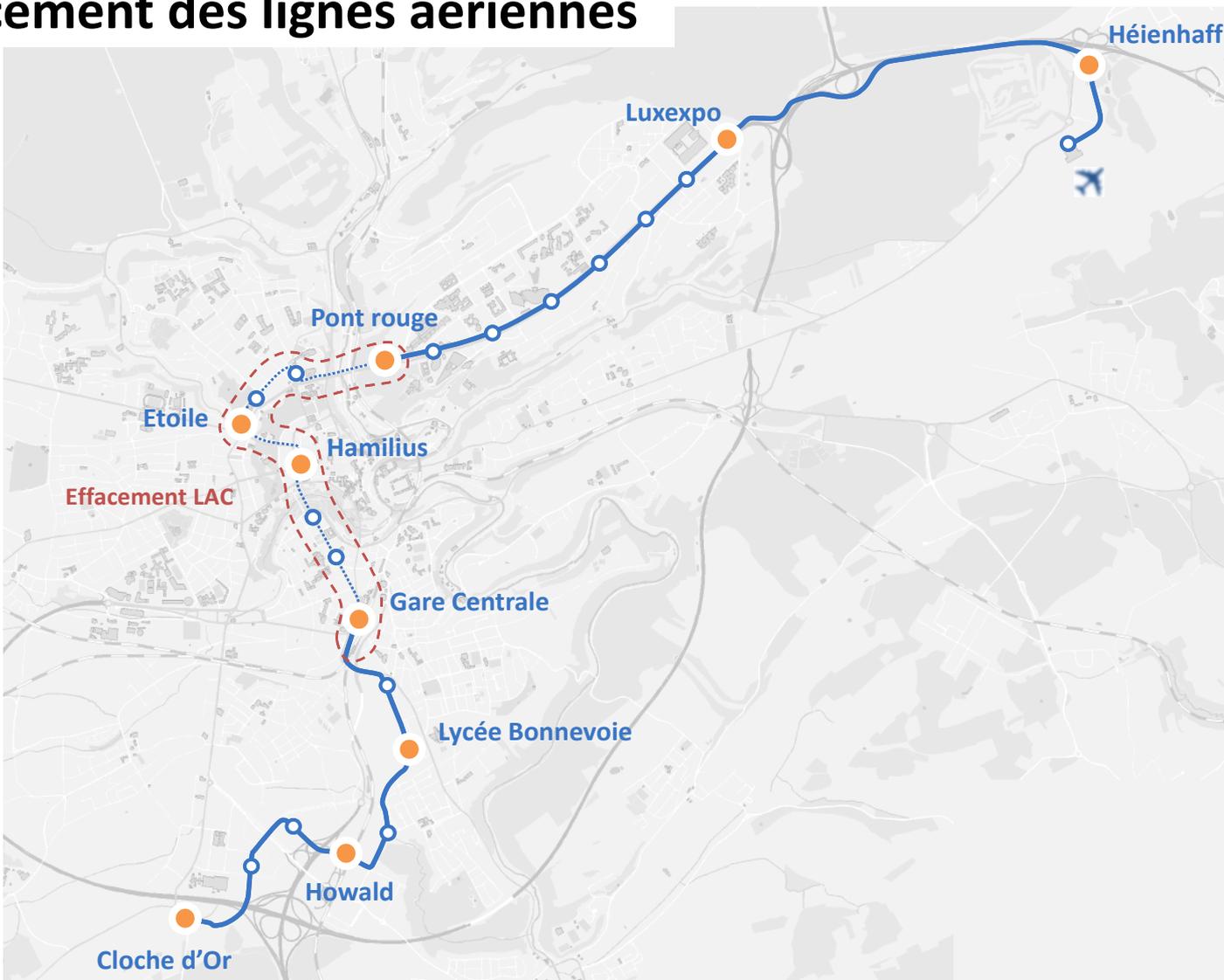


9 pôles d'échanges assurent une multimodalité facile, rapide et pratique:

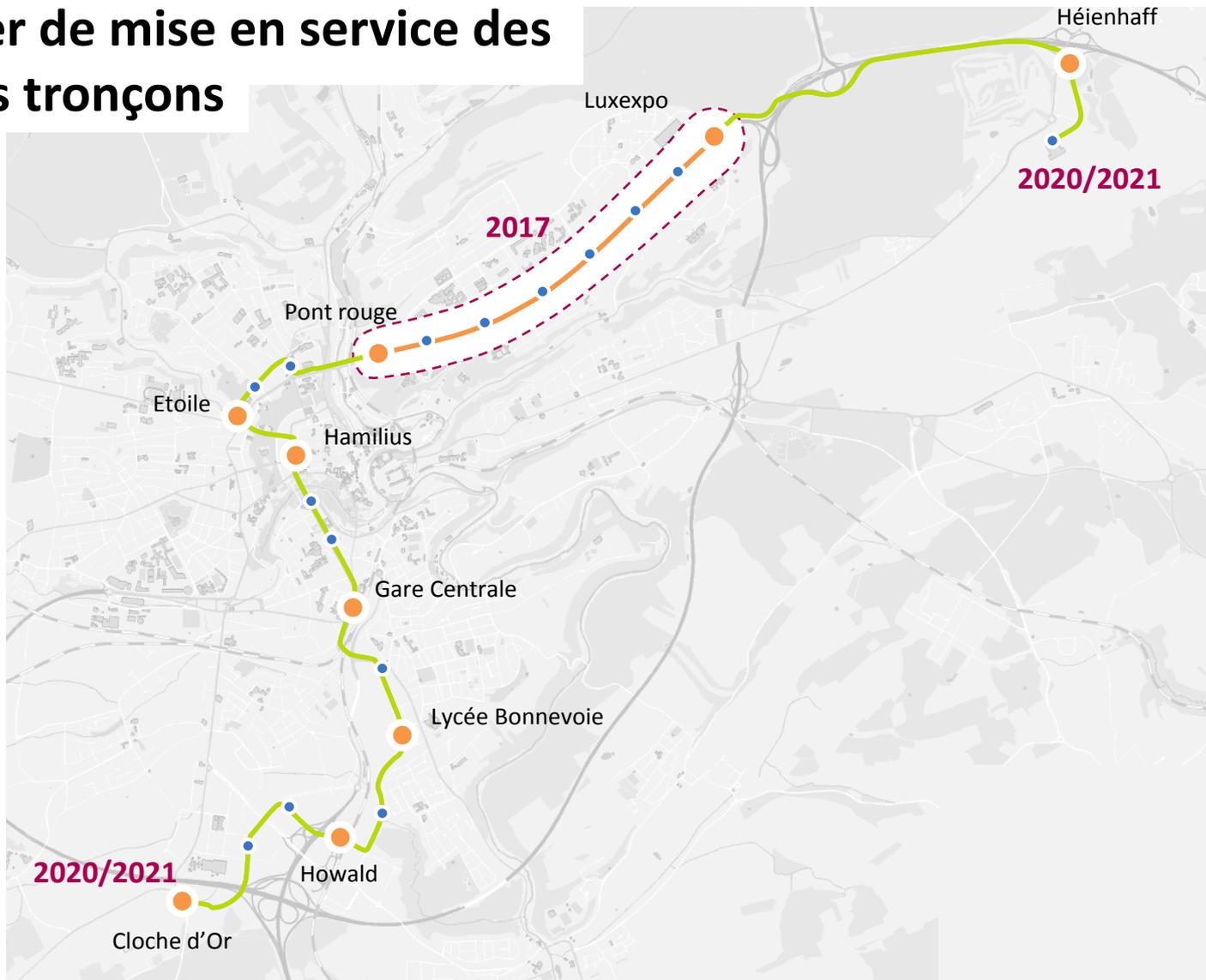
- Les voyageurs changeront aisément de moyen de transport grâce aux pôles d'échanges.
- Liens efficaces avec la voiture (P+R) et avec les différents moyens de la mobilité douce, surtout le vélo.



Effacement des lignes aériennes



Calendrier de mise en service des différents tronçons



Calendrier

2014

Vote du projet de loi de financement par la CHD

Approbation de la participation au financement par le Conseil Communal

Lancement de l'appel d'offres pour le marché du matériel roulant

Préparation du terrain du CRM

2015

Lancement des travaux du CRM

Dépôt des projets de loi pour les sections « Gare-Cloche d'Or » et « Luxexpo-Findel »

Début des travaux de la ligne tram au Kirchberg

2017

Mise en service du tronçon de la ligne de tram entre Luxexpo et Pont Rouge

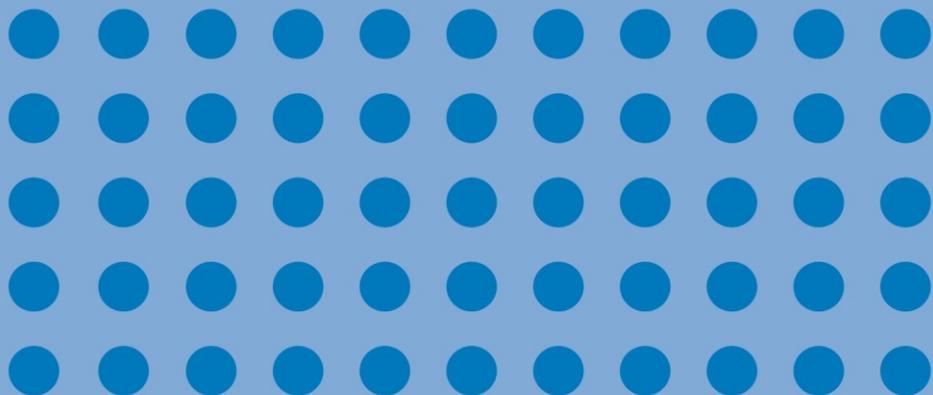
2020/2021

Mise en service de l'ensemble de la ligne



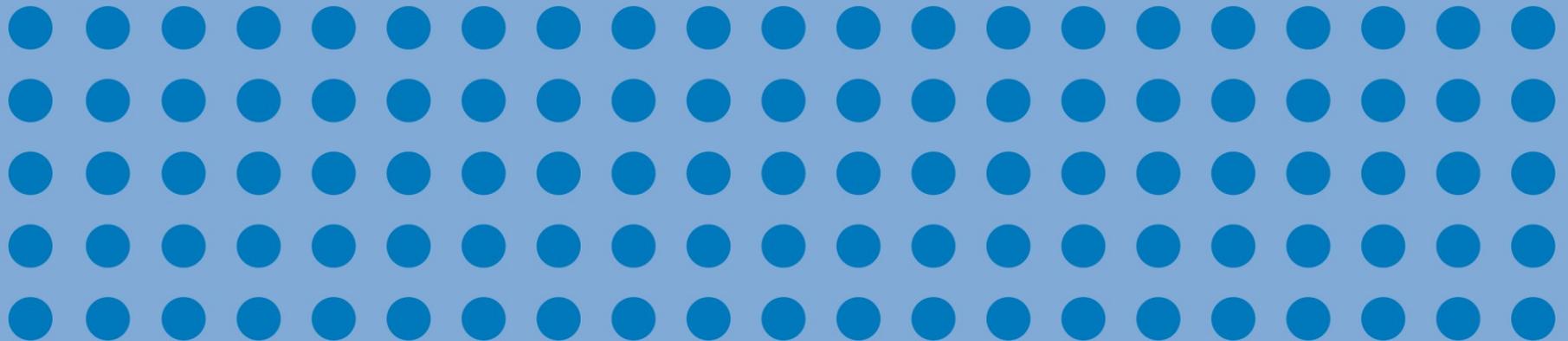
ENG NEI VISION VUM TRAM

UNE NOUVELLE VISION DU TRAM



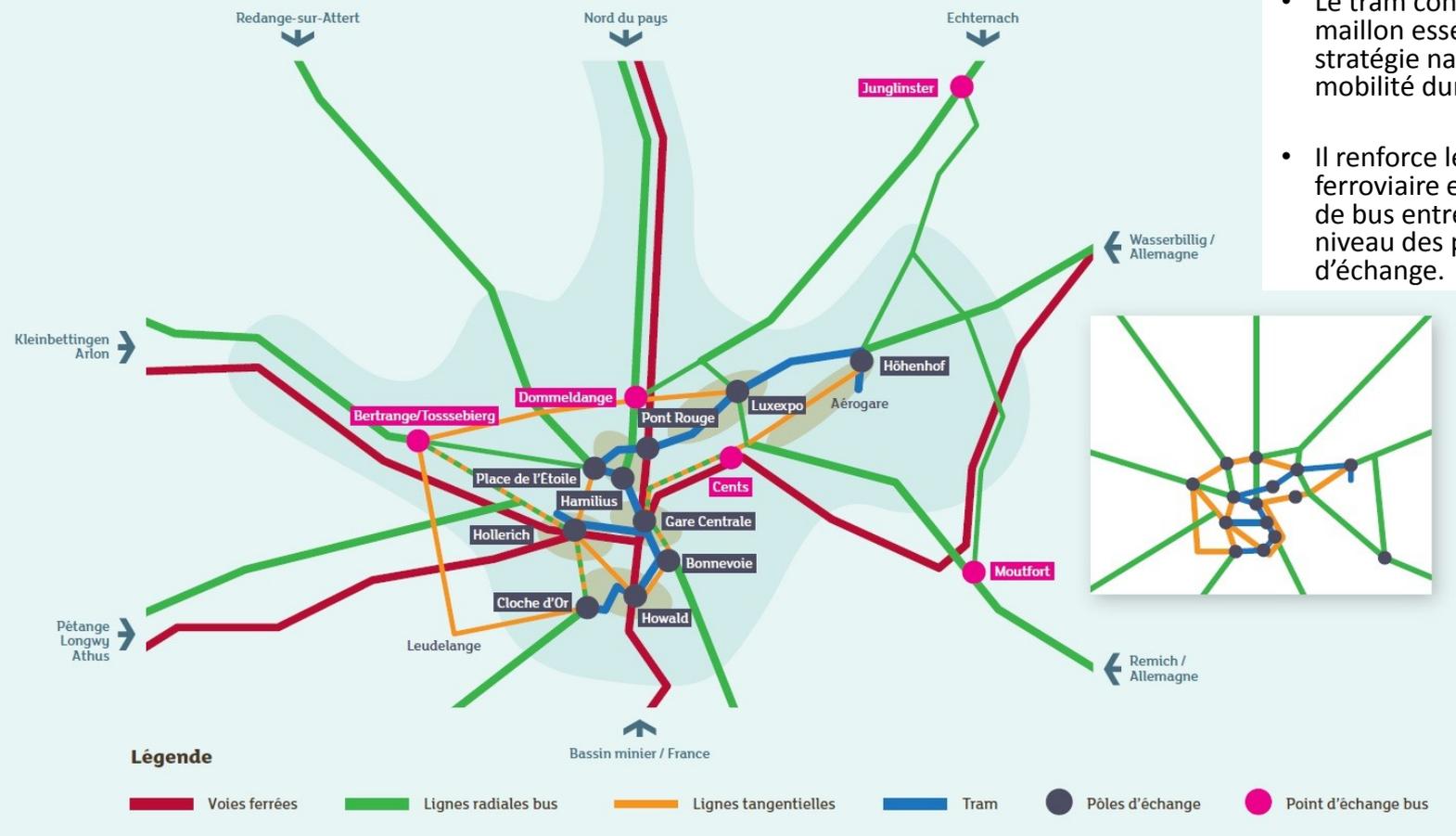
Den Tram am Kader vum ëffentlechen Transport

Le tram dans le cadre du réseau des transports en
commun



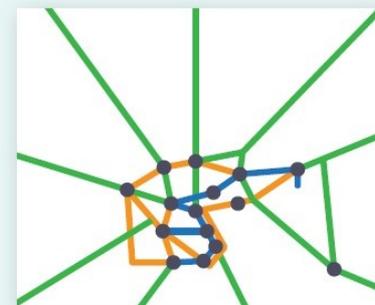
Le rôle structurant du tram pour la mobilité de demain (MoDu)

PRINCIPE FUTUR DE DESSERTE POLYCENTRIQUE DES TRANSPORTS EN COMMUN

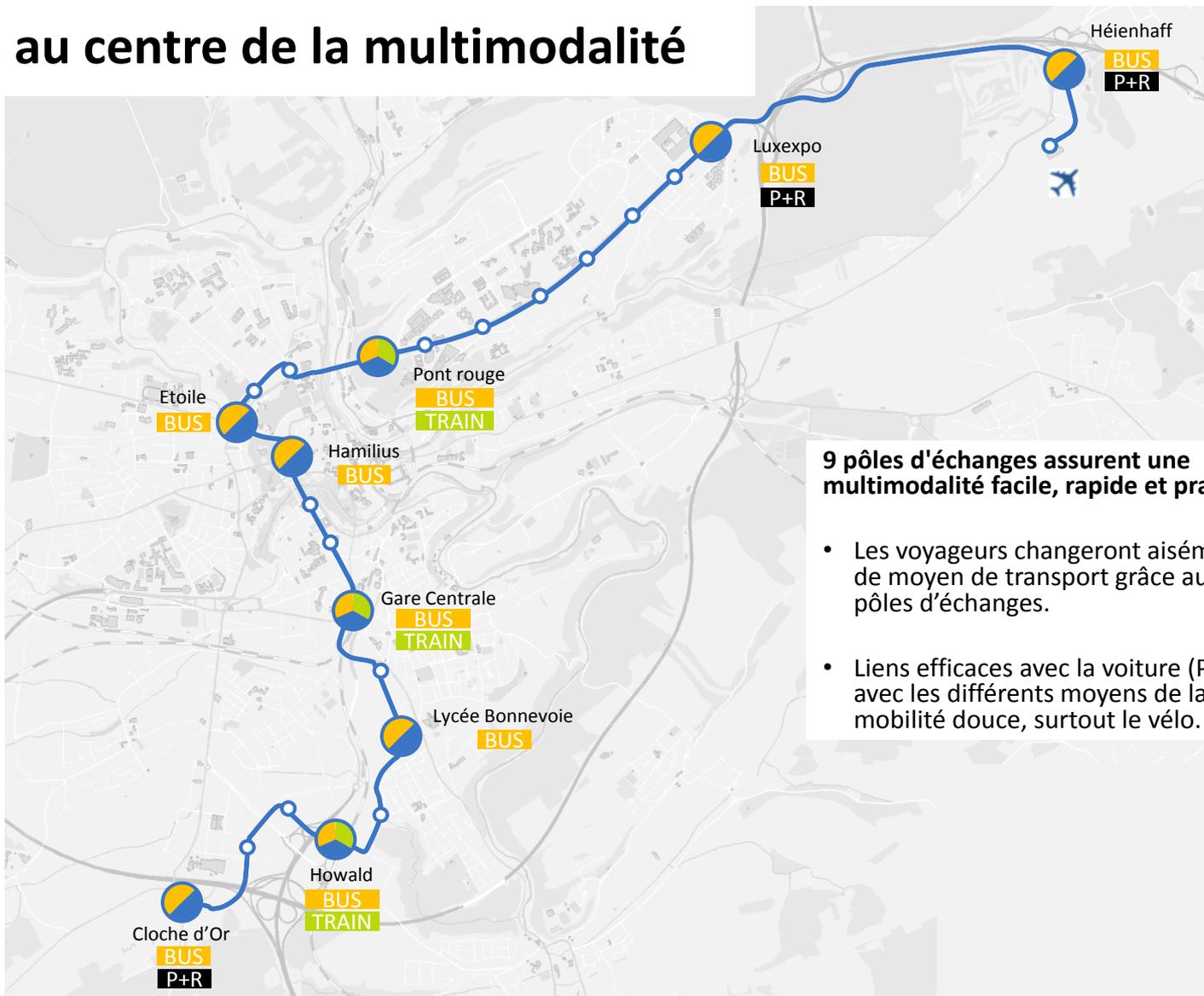


MODU
MOBILITÉ DURABLE
nohalteg Mobilitéit

- Le tram constitue un maillon essentiel de la stratégie nationale de mobilité durable (MoDu).
- Il renforce le réseau ferroviaire et relie les lignes de bus entre elles au niveau des pôles d'échange.



Le tram, au centre de la multimodalité

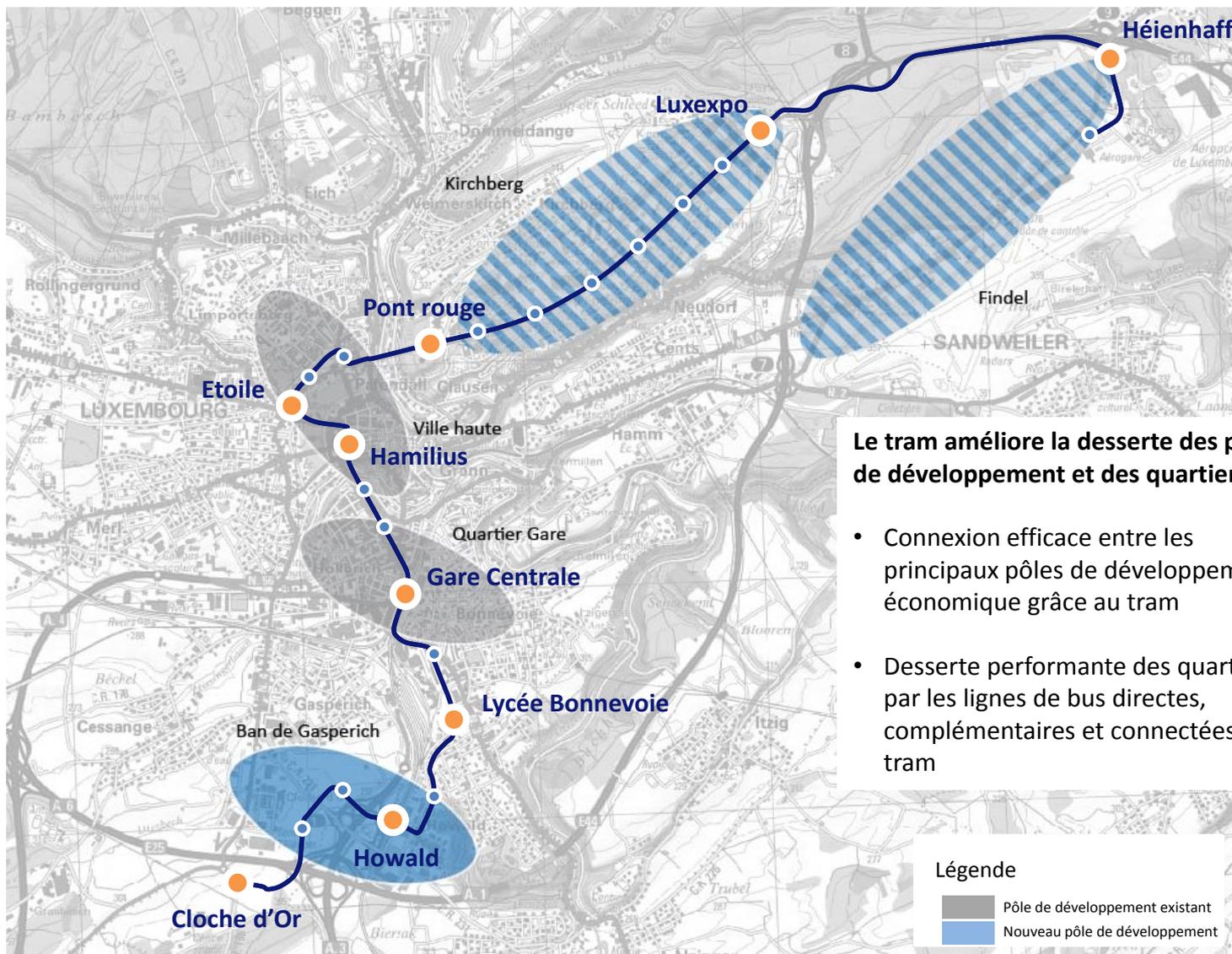


9 pôles d'échanges assurent une multimodalité facile, rapide et pratique:

- Les voyageurs changeront aisément de moyen de transport grâce aux pôles d'échanges.
- Liens efficaces avec la voiture (P+R) et avec les différents moyens de la mobilité douce, surtout le vélo.



Les principaux pôles de développement de la Ville de Luxembourg



Le tram améliore la desserte des pôles de développement et des quartiers

- Connexion efficace entre les principaux pôles de développement économique grâce au tram
- Desserte performante des quartiers par les lignes de bus directes, complémentaires et connectées au tram

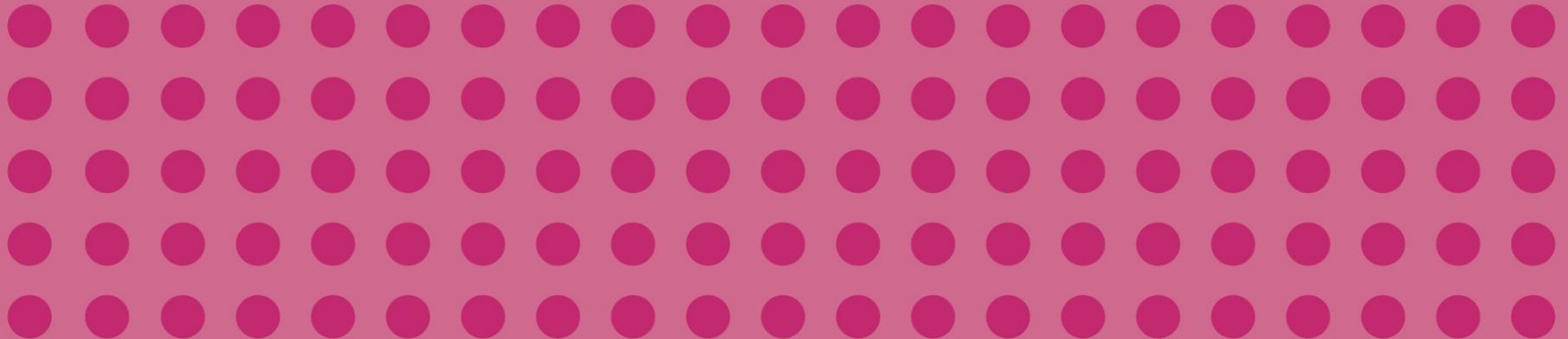
Légende

- Pôle de développement existant
- Nouveau pôle de développement

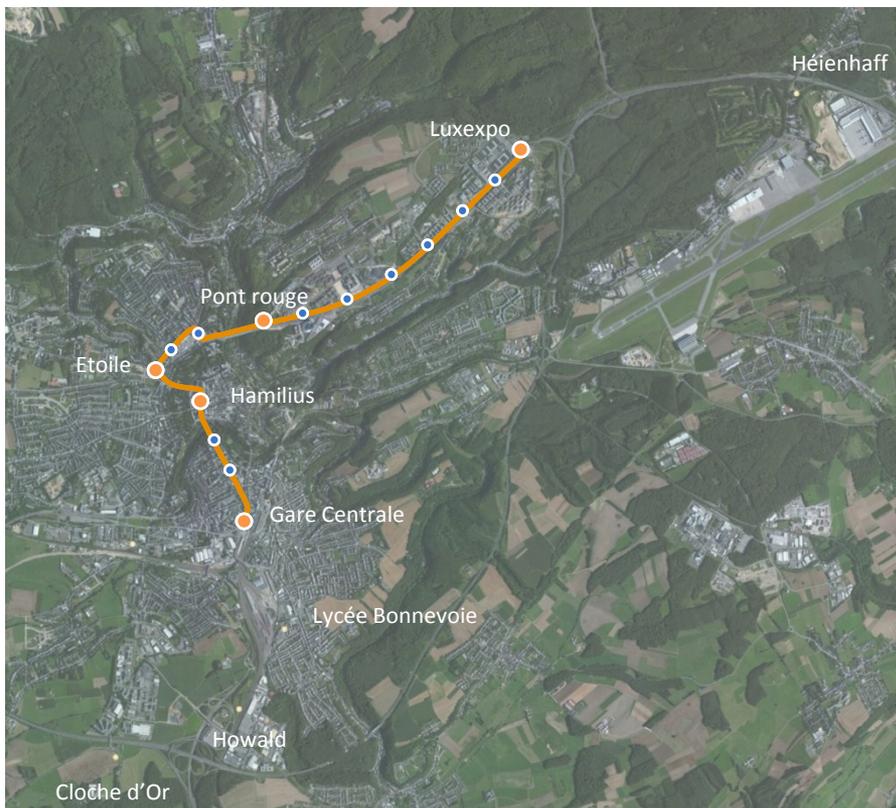


Beschreibung vun der Linn

Description de la ligne

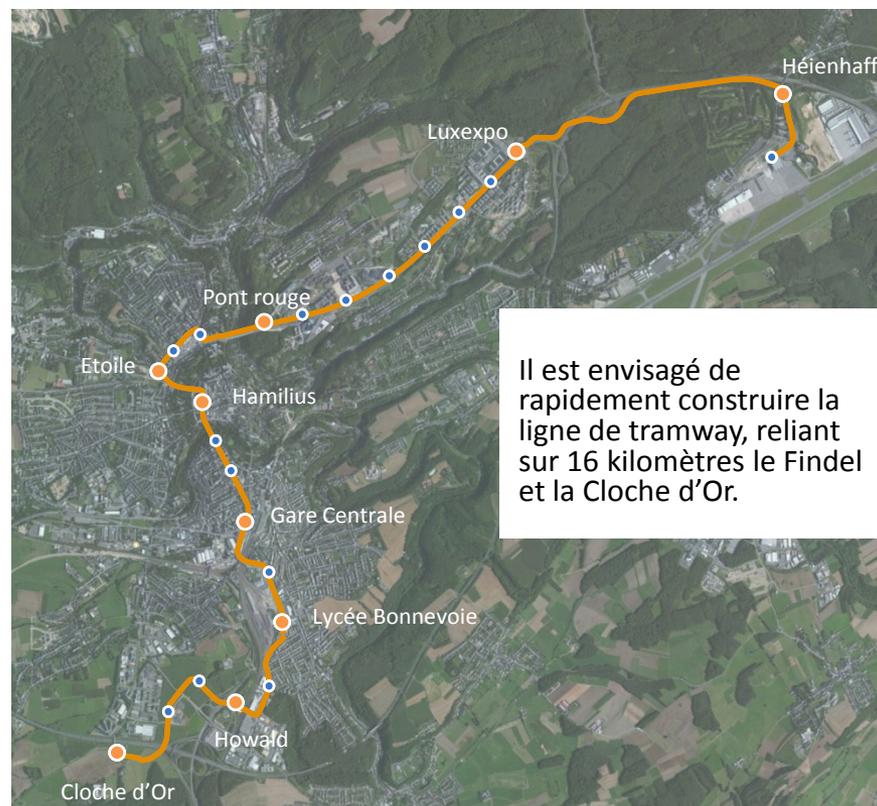


Le tram, une vision en évolution



Vision initiale

Vision 2020/2021

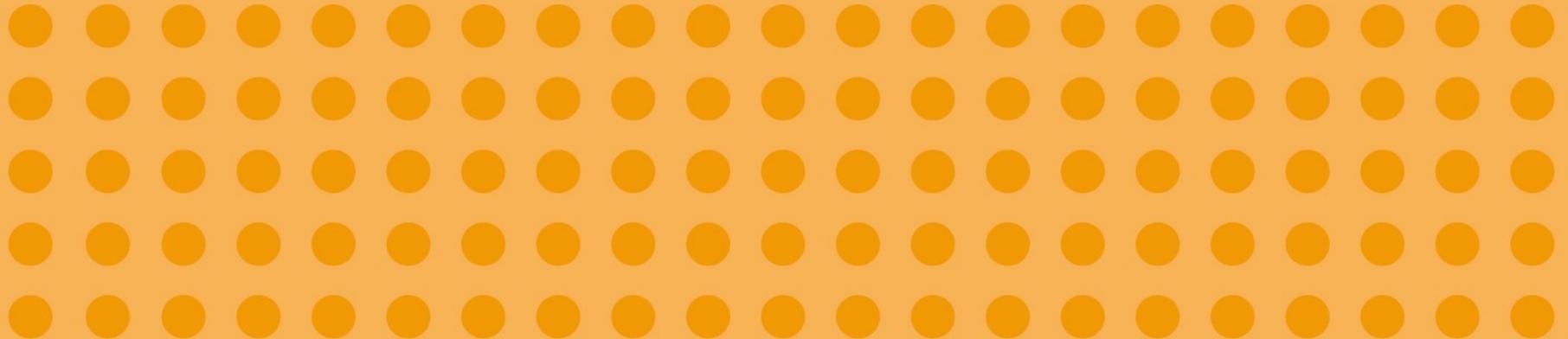


Il est envisagé de rapidement construire la ligne de tramway, reliant sur 16 kilomètres le Findel et la Cloche d'Or.



Urbanistes Ambitieux et Innovations Technico-Scientifiques

Ambitions urbanistiques et innovations technologiques



L'alimentation d'aujourd'hui

- Il s'agit de la **solution technique la plus couramment utilisée** ;
- L'électricité est fournie par un système de lignes aériennes de contact (LAC = caténares) ;
- Les câbles supportant les LAC sont fixés sur des poteaux ou directement ancrés sur les façades ;
- Le tram capte le courant électrique de la LAC avec le pantographe.



Insertion urbaine d'un système d'alimentation aérienne
(Image exemplaire. Source: Tranvía Zaragoza)



L'alimentation du futur

- Des **technologies récentes** fournissent une alternative à l'alimentation aérienne, permettant **d'améliorer l'insertion visuelle du tram** dans les centres urbains ;
- L'électricité est fournie par des supercapacités et des batteries embarquées dans le tram ;
- La recharge s'effectue **automatique à chaque station de tram.**



Insertion urbaine d'un système d'alimentation embarqué
(Image exemplaire. Source: Tranvía Zaragoza)

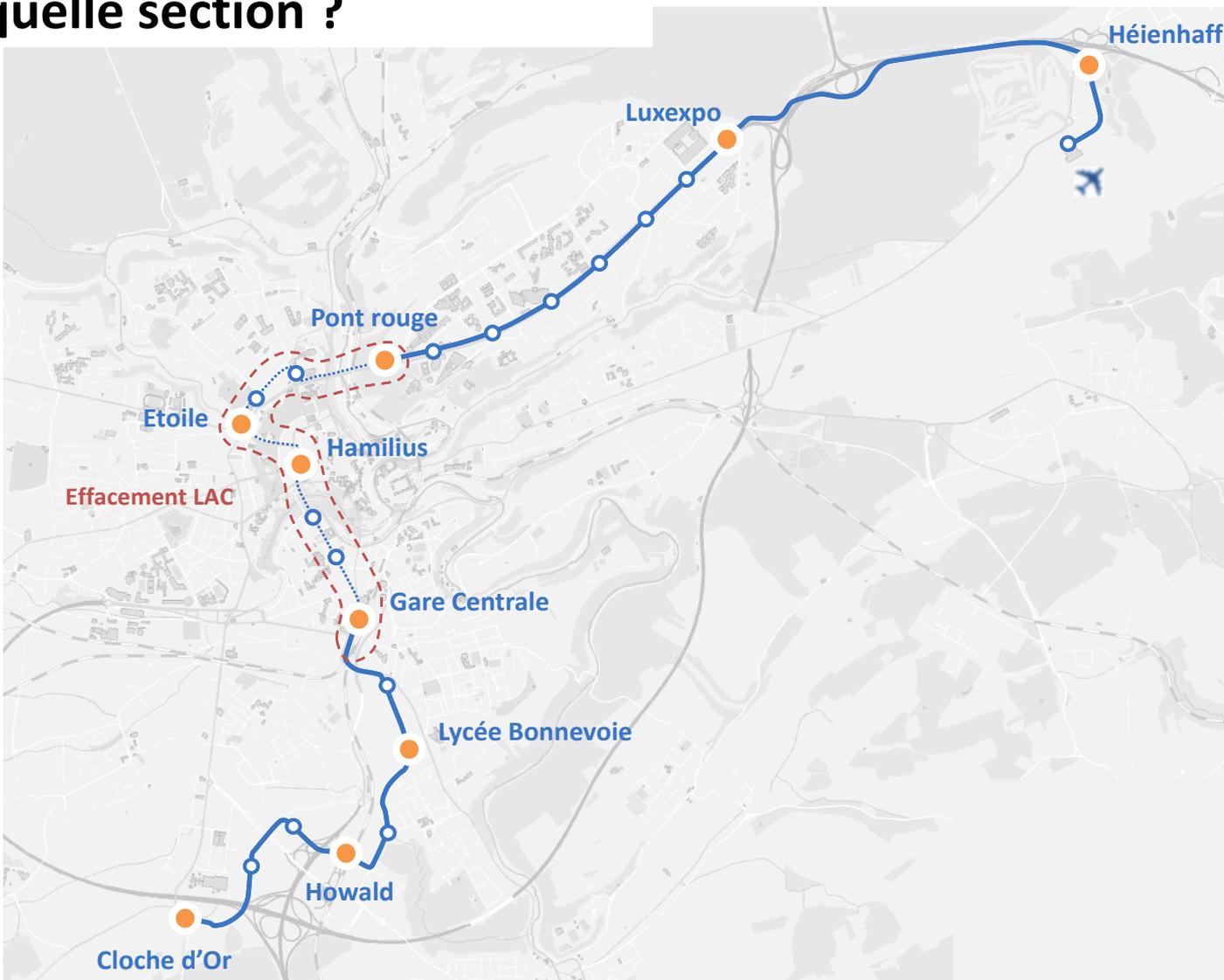


Une partie de la ligne sans caténares

- La ligne aérienne de contact (LAC) sera effacée sur le tronçon **entre le Pont Rouge et la Gare Centrale.**
- **Ambitions:**
 - Respecter et préserver la qualité du paysage urbain: Embellir un tronçon riche en patrimoine historique
 - Construire un tramway de dernière génération, à la hauteur du progrès technique et parfaitement adapté à la Ville de Luxembourg
 - Moderniser l'image de la Ville



Sur quelle section ?

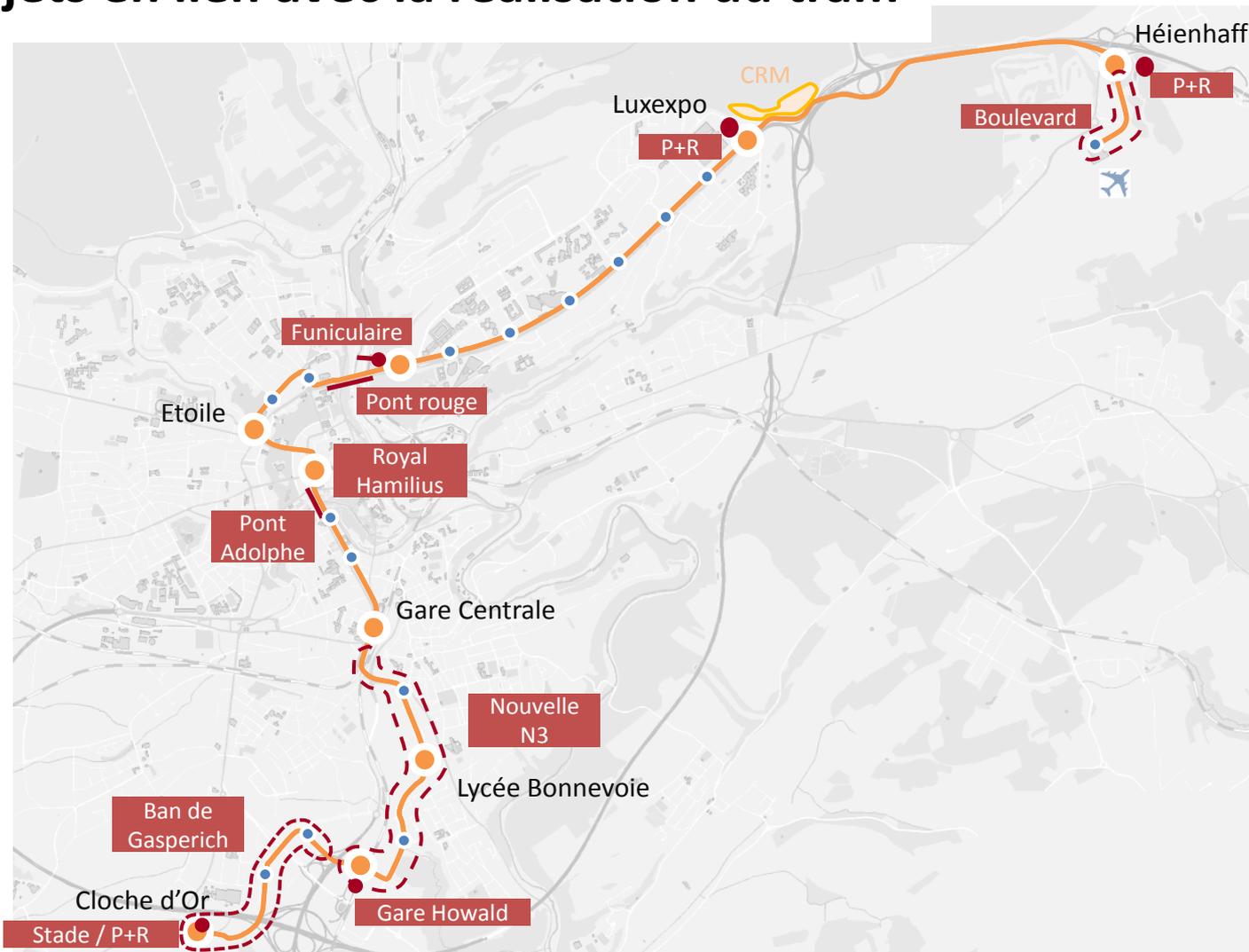


Zäitplang an Organisatioun

Planning et organisation



Les projets en lien avec la réalisation du tram



Calendrier

2014

Vote du projet de loi de financement par la CHD

Approbation de la participation au financement par le Conseil Communal

Lancement de l'appel d'offres pour le marché du matériel roulant

Préparation du terrain du CRM

2015

Lancement des travaux du CRM

Dépôt des projets de loi pour les sections « Gare-Cloche d'Or » et « Luxexpo-Findel »

Début des travaux de la ligne tram au Kirchberg

2017

Mise en service du tronçon de la ligne de tram entre Luxexpo et Pont Rouge

2020/2021

Mise en service de l'ensemble de la ligne



Calendrier de mise en service des différents tronçons

