



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Session ordinaire 2015-2016

RM/pk

P.V. DEVDU 22

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 16 juin 2016

Ordre du jour :

1. 6998 Projet de loi relatif à la réalisation de la phase 1 de la route Nouvelle N3 entre la Gare Centrale et le Pôle d'échange Bonnevoie
- Rapporteur: Madame Josée Lorsché
- Présentation du projet de loi
- Examen de l'avis du Conseil d'État

2. Divers

*

Présents : M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, M. Georges Engel, M. Aly Kaes, M. Henri Kox, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Serge Wilmes

Mme Martine Hansen, remplaçant M. Marco Schank
M. Claude Lamberty, remplaçant M. Gusty Graas

M. Romain Spaus, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. René Biver, de l'Administration des ponts et chaussées

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Sylvie Andrich-Duval, M. Gusty Graas

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

- 1. 6998 Projet de loi relatif à la réalisation de la phase 1 de la route Nouvelle N3 entre la Gare Centrale et le Pôle d'échange Bonnevoie**

Les responsables gouvernementaux présentent le projet de loi sous rubrique, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent, ainsi qu'au document repris en annexe du présent procès-verbal.

En bref, le projet de loi a pour objet d'autoriser le Gouvernement à procéder à la réalisation d'une route entre la Gare centrale et le pôle d'échange Bonnevoie et de lui fournir l'enveloppe financière nécessaire. Les dépenses occasionnées par le projet, à charge du Fonds des routes, ne doivent pas dépasser le montant de 106.021.000 euros, ventilés comme suit :

- construction du tronçon routier, avec l'assise du tram, débutant au pied de la rampe du Pont Jean-Pierre Buchler (côté Gare Centrale) et se terminant au point de jonction avec le chemin vicinal Rangwee : 75.808.000 euros,
- transformation de l'actuel giratoire Gluck en carrefour et réalisation d'un bypass souterrain : 30.213.000 euros,
- déplacement des réseaux : 1.272.000 euros.

L'autorisation du législateur est nécessaire dans la mesure où l'engagement total de l'État dépasse le montant de 40.000.000 euros prévu à l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État.

Les travaux à réaliser sont déclarés d'utilité publique afin de pouvoir procéder, le cas échéant, à des expropriations sur la base de la loi modifiée du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique et d'éviter ainsi un blocage du projet.

Le chemin vicinal rue des Scillas sur le territoire de la commune de Hesperange sera classé route nationale du fait qu'il assurera à l'avenir la fonction d'une artère de communication de premier ordre.

*

Suite à cette présentation, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- de l'avis de plusieurs intervenants, il est regrettable que le bypass souterrain Gluck, qui prévoit la transformation de l'actuel rond-point en carrefour et la réalisation d'un souterrain à voie unique dans le sens sortant de la ville de Luxembourg, ne soit pas plutôt bidirectionnel afin d'assurer, en plus de l'évacuation des flux dans le sens sortant de la ville, également une meilleure fluidité du trafic à l'entrée de la capitale. Ils s'interrogent sur les raisons de cette décision et considèrent que le projet gagnerait à être repensé dans ce sens, ce qui permettrait de remédier aux fortes charges de trafic pronostiquées à l'avenir. Ils sont en effet d'avis que, malgré l'intention déclarée des pouvoirs politiques d'atteindre un taux de répartition (modal-split) des déplacements transport en commun/trafic individuel motorisé de 25/75 d'ici à l'an 2020, le pays se trouve actuellement dans un scénario de croissance (croissance de la population, augmentation du nombre des places de travail combinée à un flux grandissant de frontaliers, ...) et que, de ce fait, le nombre de voitures sur les routes continuera à augmenter en terme absolu ;
- en réponse à ces différentes interventions, le responsable de l'Administration des ponts et chaussées donne à considérer que la réalisation d'un souterrain bidirectionnel serait tout à fait réalisable d'un point de vue technique. Pour autant, la décision de ne pas recourir à cette option est le résultat d'un choix inspiré par la volonté de favoriser l'utilisation des transports en commun et par le fait que la ville de Luxembourg souhaite limiter le trafic automobile entrant et circulant en son sein. Il est par ailleurs souligné que

la nouvelle N3 n'a pas pour objectif de créer plus de capacité pour l'entrée en ville, mais de mieux organiser les flux ;

- dans ce contexte, il est rappelé que le projet de loi s'inscrit dans la stratégie globale pour une mobilité durable « MODU » qui vise la création de chaînes de mobilité efficaces en combinant différents modes de transport et en mettant en avant plus particulièrement le transport en public ainsi que la mobilité douce. Ainsi :
 - o afin d'atteindre un modal-split de 25/75, l'offre de transports en commun est en constante évolution (investissements importants dans le réseau ferroviaire, construction du tram, développement de pôles d'échange,...),
 - o la mobilité douce est encouragée, notamment suite à l'entrée en vigueur de la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux. De l'avis d'un membre de la Commission, si un réseau de pistes cyclables optimisé est indispensable afin d'inciter la population à recourir à la mobilité douce dans la capitale et aux alentours, il faut également mettre en place un concept global qui sera retenu à la fois par la Ville de Luxembourg et par les communes DICI (Bertrange, Hesperange, Leudelange et Strassen), ceci aussi bien au niveau du système de location de vélos que du système de car-sharing,
 - o l'offre de P&R aux abords de la capitale doit également être améliorée afin que les automobilistes aient la possibilité d'y garer leur voiture et de poursuivre leur trajet grâce aux transports en commun. Ainsi, il est prévu de doubler la capacité du P&R sud (actuellement 800 places). En outre, le P&R près du futur stade de football aura une capacité de 2000 places. Dans le même ordre d'idées et suite à une question afférente, il est souligné qu'il n'est pas prévu de construire un P&R à proximité du Pôle d'échange Bonnevoie, à cause d'un manque de place et d'un problème d'accessibilité ;
- le projet de loi a notamment pour objet l'élargissement du Pont Jean-Pierre Buchler. Il est prévu d'y ajouter deux voies de circulation pour le tram, ainsi qu'une voie de circulation routière et d'élargir les voies de circulation de la mobilité douce. Suite à une question afférente, il est précisé qu'en raison de l'importance de cet axe routier, le phasage et l'organisation du chantier ont nécessité une attention particulière et ont fait l'objet d'une micro-simulation du trafic. Si des encombrements seront malheureusement inévitables pendant les travaux, ceux-ci devraient cependant être relativement gérables ;
- il est prévu que le tracé de la future ligne de tram au départ du Pôle d'échange Bonnevoie vers la Cloche d'or empruntera le Rangwee. Un intervenant s'interroge sur ce choix de parcours ; il se demande si ladite rue est assez large pour accueillir l'assise du tram et s'il ne serait pas plus opportun de le faire passer sur la future nouvelle N3. Le responsable de l'Administration des ponts et chaussées l'informe que, si plusieurs variantes ont été étudiées, c'est finalement le tracé empruntant le Rangwee qui a été retenu, en raison de sa faisabilité et également parce que le Rangwee perdra de son importance en tant qu'axe routier ;
- les échéances des différentes phases de construction de la nouvelle N3 sont entièrement conditionnées par les échéances de mise en service du tram (finalisation du tracé en 2020-2021 à la Cloche d'or). Ainsi, le projet de loi relatif à la réalisation de la phase 2 de la Nouvelle N3 entre le Rangwee et le Pôle d'échange Howald sera déposé au plus tard dans le courant de l'année prochaine. Ensuite, la phase 3 (contournement sud de Alzingen), qui est une étape essentielle, devra être concrétisée le plus rapidement possible. Dans ce contexte et suite à une question afférente, il est signalé

que la consultation publique ainsi que l'enquête d'impact sur l'environnement (EIE) relatives à la phase 3 de la nouvelle N3 seront entamées dans les meilleurs délais, et cela dès réception des différents avis des autorités compétentes. Une des étapes ultérieures aura pour objet la réorganisation des échangeurs autoroutiers de Hesperange et de la Croix de Gasperich (voir les tracés en bleu repris en pages 4 et 5 du document annexé). Cette étape se fera cependant à plus long terme ;

- le tracé définitif de la ligne de tram entre le Pôle d'échange Bonnevoie et la Cloche d'Or n'étant à ce jour pas abouti dans les derniers détails, le Comité d'acquisition n'est pas encore en contact avec les propriétaires des habitations situées dans la rue Auguste Scholer et dans le Rangwee à Howald au sujet des emprises de terrains qui seront nécessaires à la réalisation du projet final. Dans ce même contexte, il est souligné que les nuisances sonores de ces installations pour les habitants des rues concernées seront limitées au minimum par la mise en place de mesures antibruit adéquates ;
- suite à plusieurs remarques relatives au manque de visibilité et à la dangerosité du carrefour situé entre le Rangwee et la Rue des Scillas, il est précisé que cette disposition ne sera pas modifiée par le projet de loi sous rubrique. A terme, le carrefour sera cependant reconfiguré et doté de feux tricolores ;
- lorsque la Nouvelle N3 sera entièrement finalisée et afin d'assurer une meilleure qualité de vie aux riverains, les rues délestées du trafic seront réaménagées de façon attractive et verdoyante ;
- de l'avis d'un intervenant, il serait opportun de réfléchir de manière globale et surtout proactive à l'avenir du pays et au modèle de croissance souhaité. Dans ce contexte et étant donné les nombreux problèmes de trafic dans l'enceinte et aux alentours de la capitale, il serait selon lui nécessaire de réfléchir à une décentralisation géographique des postes de travail.

*

Les membres de la Commission procèdent ensuite à l'examen des articles du projet de loi sous rubrique, ceci à la lumière de l'avis du Conseil d'État datant du 7 juin 2016.

Article 1^{er}

Cet article autorise le Gouvernement à faire procéder à la réalisation de la phase 1 de la route Nouvelle N3 entre la Gare Centrale et le Pôle d'échange Bonnevoie. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 1^{er}. *Le Gouvernement est autorisé à faire procéder à la réalisation de la phase 1 de la route Nouvelle N3 entre la Gare Centrale et le Pôle d'échange Bonnevoie. Font partie de la phase 1, le tronçon entre la rampe du pont Jean-Pierre Buchler et le croisement avec le chemin vicinal Rangwee, ainsi que la transformation de l'actuel giratoire Gluck en carrefour et la réalisation du bypass souterrain Gluck.*

Le Conseil d'État estime que les éléments donnés dans la deuxième phrase sont certes des informations intéressantes, mais ne doivent pas pour autant figurer dans la loi. Il propose donc de supprimer cette deuxième phrase. La Commission décide de suivre cette proposition.

Article 2

Cet article détermine l'enveloppe budgétaire servant au financement du projet et indique que les dépenses envisagées ne peuvent pas dépasser la somme de 106.021.000 euros. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 2. *Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de 106.021.000.- €. Ce montant correspond à la valeur de 756,97 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} octobre 2015. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.*

Dans la première phrase, le Conseil d'État suggère de remplacer les mots « la présente loi » par « les travaux visés à l'article 1^{er} » et d'écrire « 106.021.000 euros » au lieu de « 106.021.000.- € ». La Commission décide suivre ces propositions.

Article 3

Cet article précise que les dépenses sont imputables sur les crédits du Fonds des routes. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 3. *Les dépenses sont imputables sur les crédits du fonds des routes.*

En guise de précision, le Conseil d'État propose d'écrire « **Art. 3.** Les dépenses visées à l'article 2 sont imputables ... ». La Commission décide de suivre cette proposition.

Article 4

Cet article dispose que les travaux sont déclarés d'utilité publique afin de pouvoir procéder, en cas de besoin, à des expropriations sur base de la loi modifiée du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique et d'éviter ainsi un retardement inutile voire un blocage du projet. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 4. *Les travaux visés à l'article 1^{er} ci-dessus sont déclarés d'utilité publique.*

Le Conseil d'État demande de faire abstraction de l'ajout « ci-dessus ». La Commission décide de suivre cette proposition.

Article 5

Cet article dispose que la Rue des Scillas sur le territoire la Commune de Hesperange est intégrée au réseau routier étatique sous le statut d'une route nationale. Cette classification est justifiée par le fait que la Rue des Scillas est le maillon entre la Nouvelle N3 et le futur contournement de Alzingen et assurera donc la fonction d'une artère de communication interrégionale. Sauf à conjuguer le verbe au présent, cet article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 5. *Est classé route nationale le chemin vicinal Rue des Scillas sur le territoire de la Commune de Hesperange.*

*

Madame la Présidente-Rapportrice soumettra son projet de rapport aux membres de la Commission le 21 juin à 8h30. Cette réunion aura lieu en présence de Monsieur le Ministre qui prendra position sur les différentes questions évoquées au cours de la présente réunion.

2. **Divers**

Aucun point divers n'a été abordé.

Luxembourg, le 28 juin 2016

La secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG



Projet de loi relatif à la réalisation de la phase 1 de la route Nouvelle N3 entre la Gare Centrale et le Pôle d'échange Bonnevoie

Présentation à la Commission du Développement
durable en date du 9 juin 2016 – PL 6998



MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES
Administration des ponts et chaussées

Le projet d'ensemble

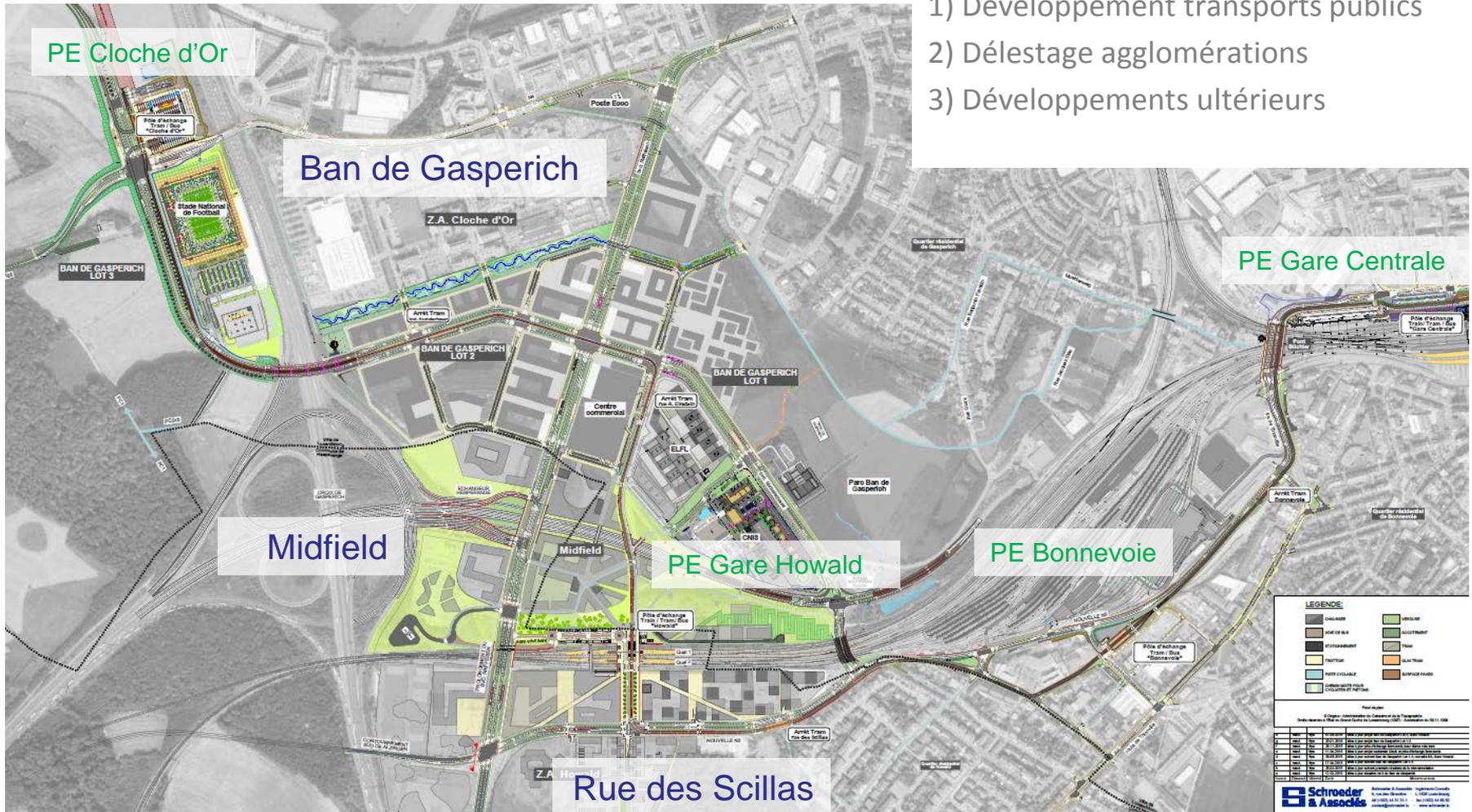


LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Stratégie et contexte global

Stratégie à 3 dimensions

- 1) Développement transports publics
- 2) Délestage agglomérations
- 3) Développements ultérieurs



Contexte global et phasage

Étape 1

Ban de Gasperich: bvd de Raiffeisen et bvd de Kockelscheuer [loi de financement du 16/12/2010]

Étape 2

Nouvelle N3: Phase 1, Section Gare centrale – Pôle d'échange Bonnevoie + réaménagement carrefour Gluck [loi de financement en cours d'instruction]

Étape 3

Nouvelle N3: Phase 2, Section Rangwee – rue des Scillas – Pôle d'échange Howald

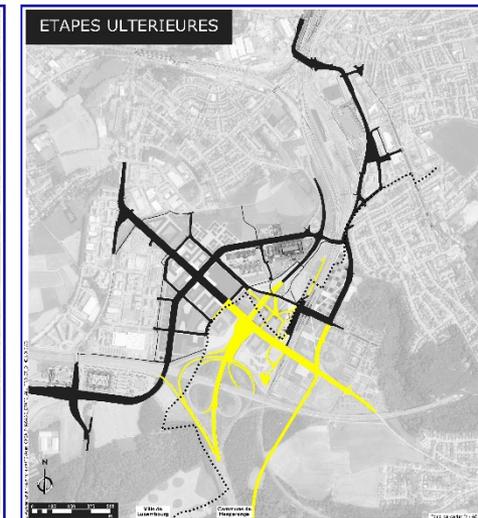
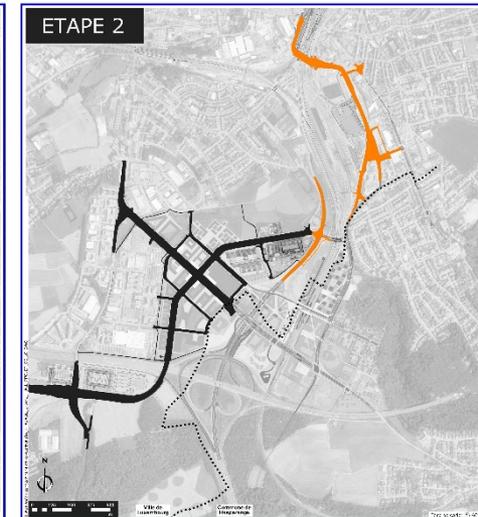
Étapes ultérieures

Nouvelle N3: Phase 3, Contournement Sud de Alzingen

Modification « Echangeur de Hesperange » et Croix de Gasperich »

Prolongement du bvd Raiffeisen

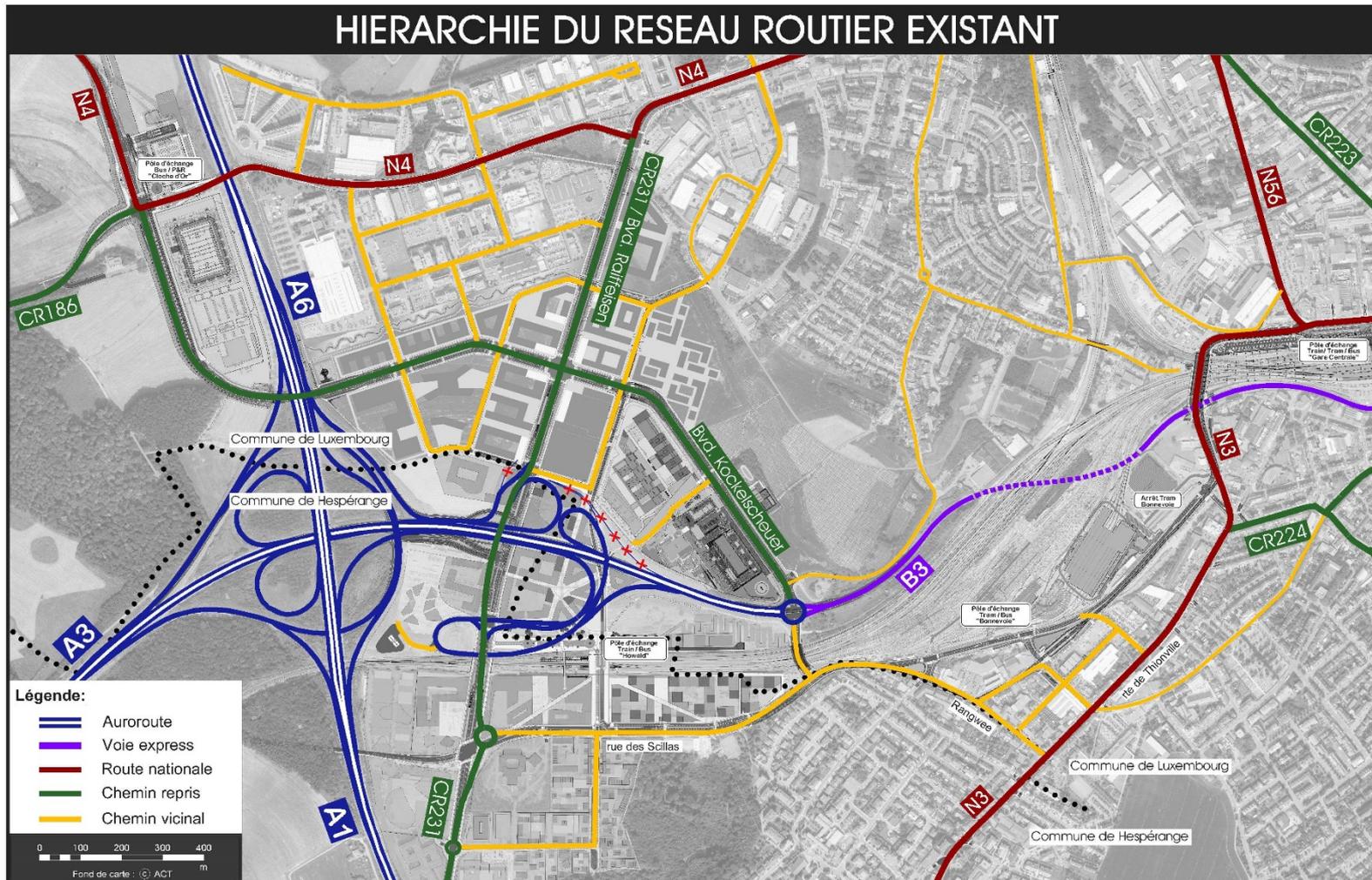
Nouveau quartier Midfield



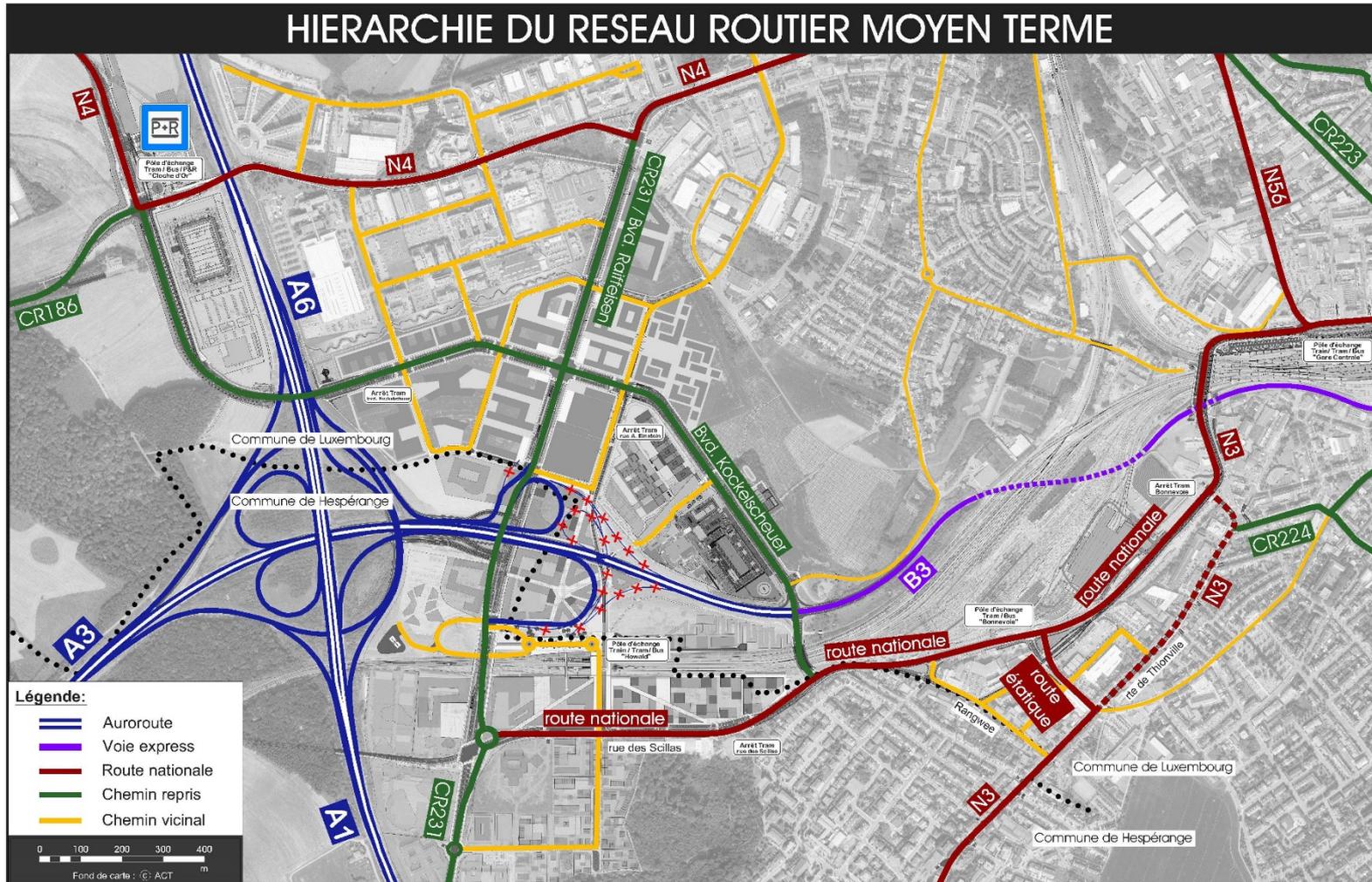
Hiérarchie réseau routier: Réseau existant



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

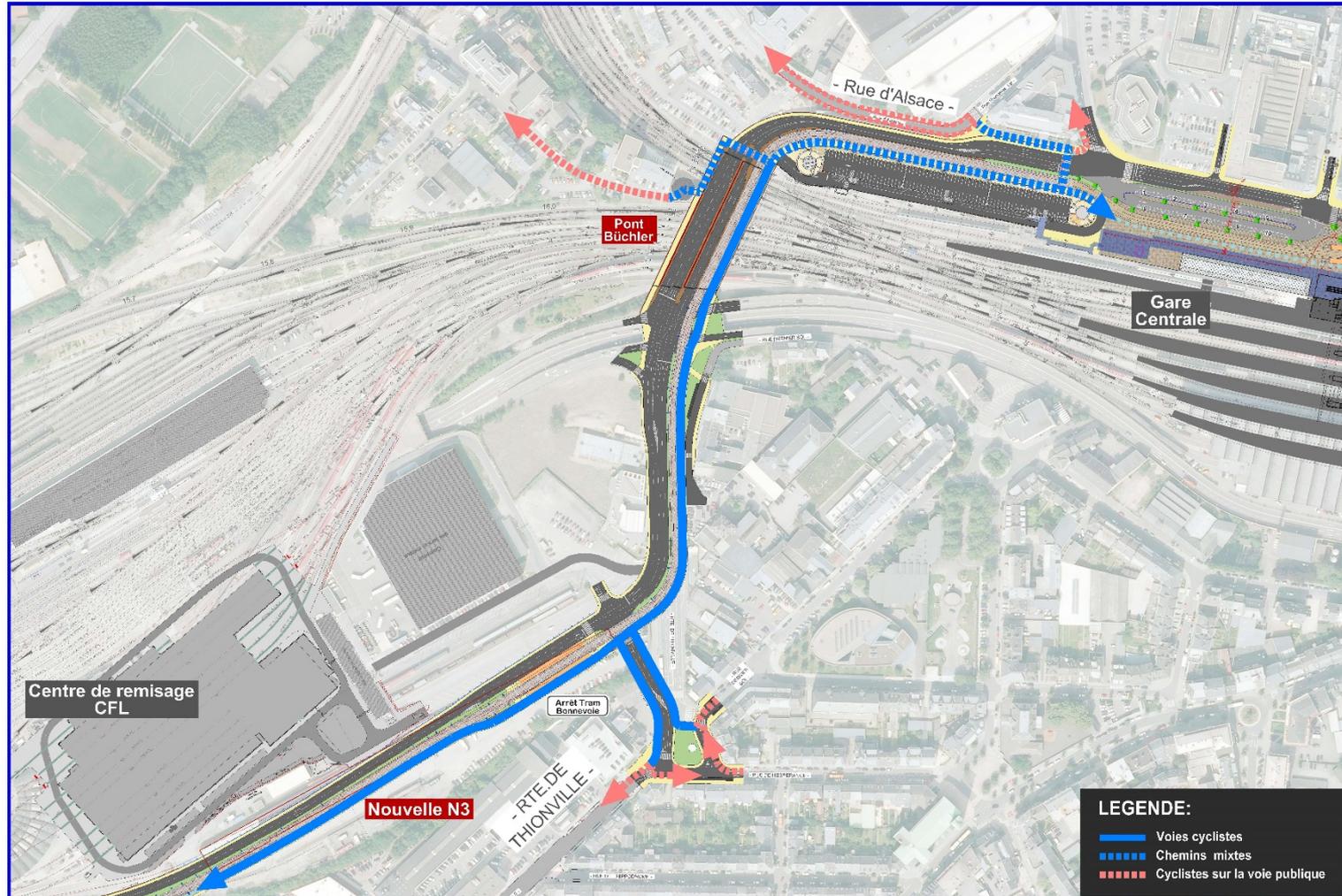


Hiérarchie réseau routier: Reclassement



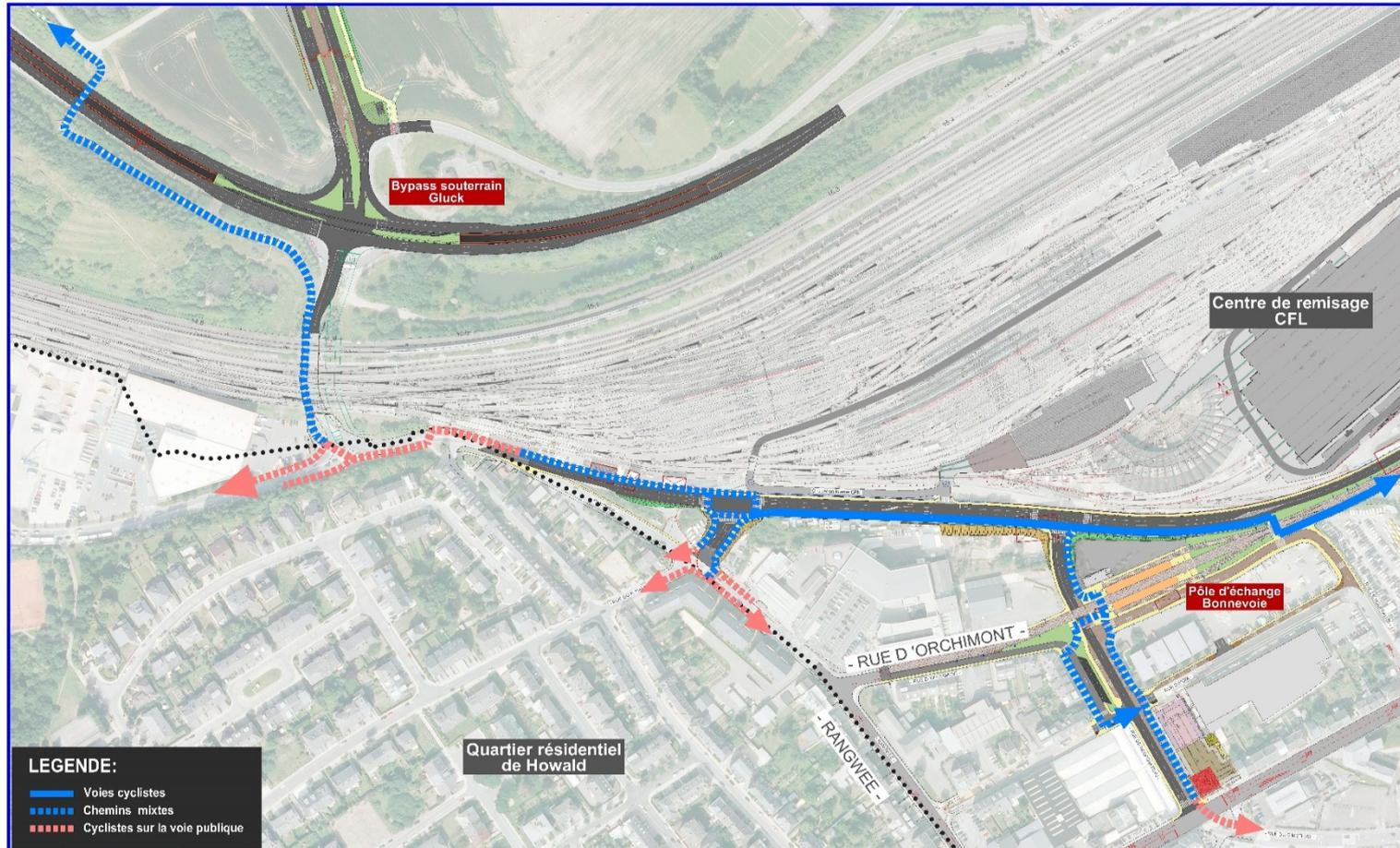


Pont Büchler - Bifurcation rte de Thionville

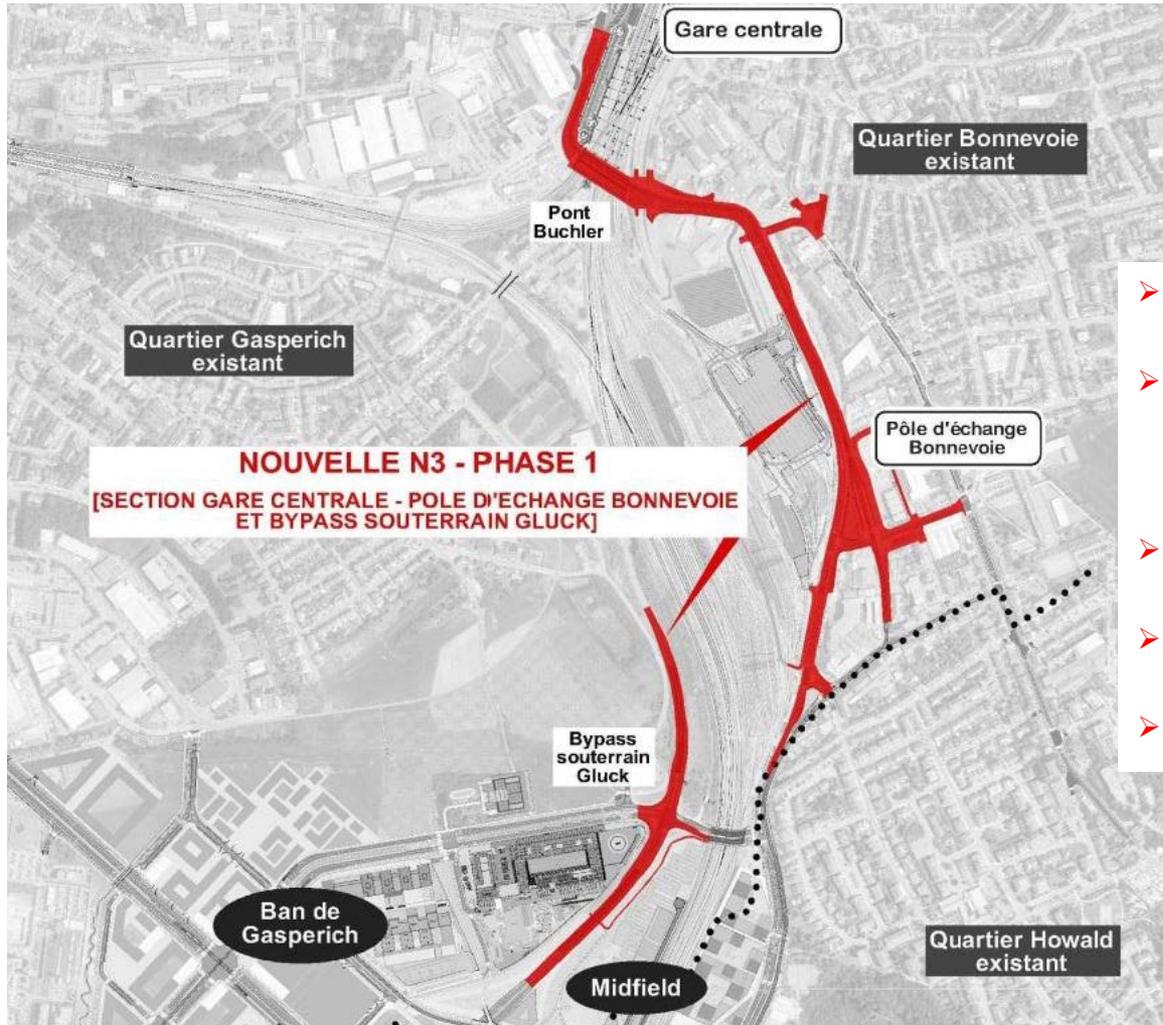




Bifurcation rte de Thionville – Rangwee



Vue d'ensemble des travaux

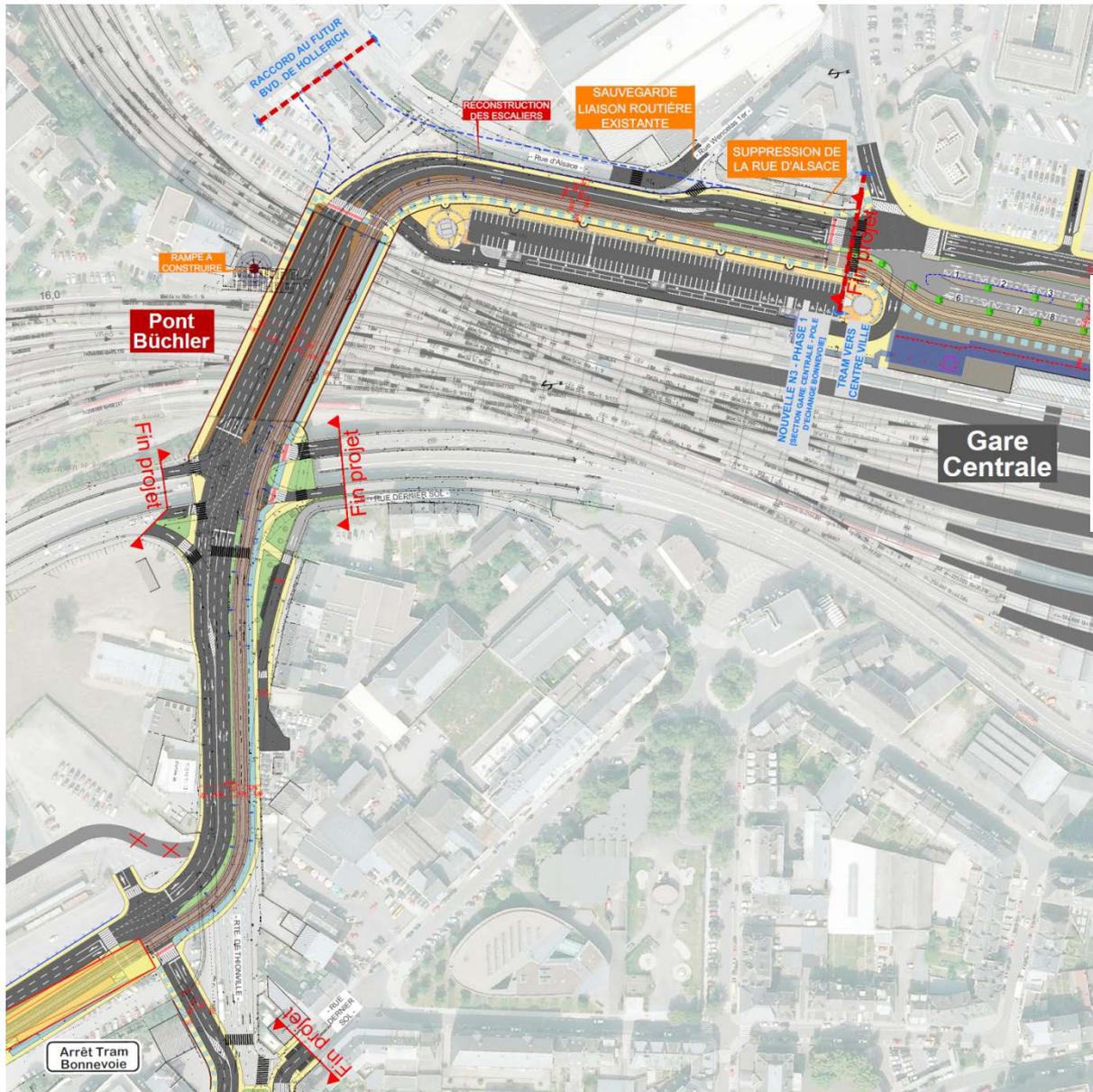


- **Travaux couverts par le présent projet**
- Adaptation voirie entre la gare centrale et le nouveau carrefour N3 avec reconstruction du pont Buchler
- Nouveau tronçon routier entre le dépôt CFL et la rue Rangwee
- Pôle d'échange Bonnevoie – gare routière
- Bypass souterrain Gluck

Gare Centrale - Pont Buchler - Bifurcation rte de Thionville

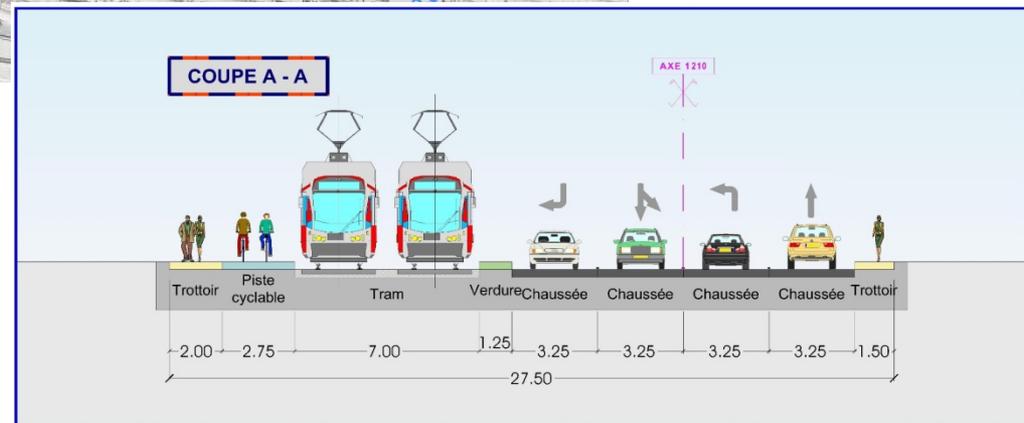


LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG



- Voirie routière
- Réseau mobilité douce
- Pont Buchler
- Carrefour route de Thionville

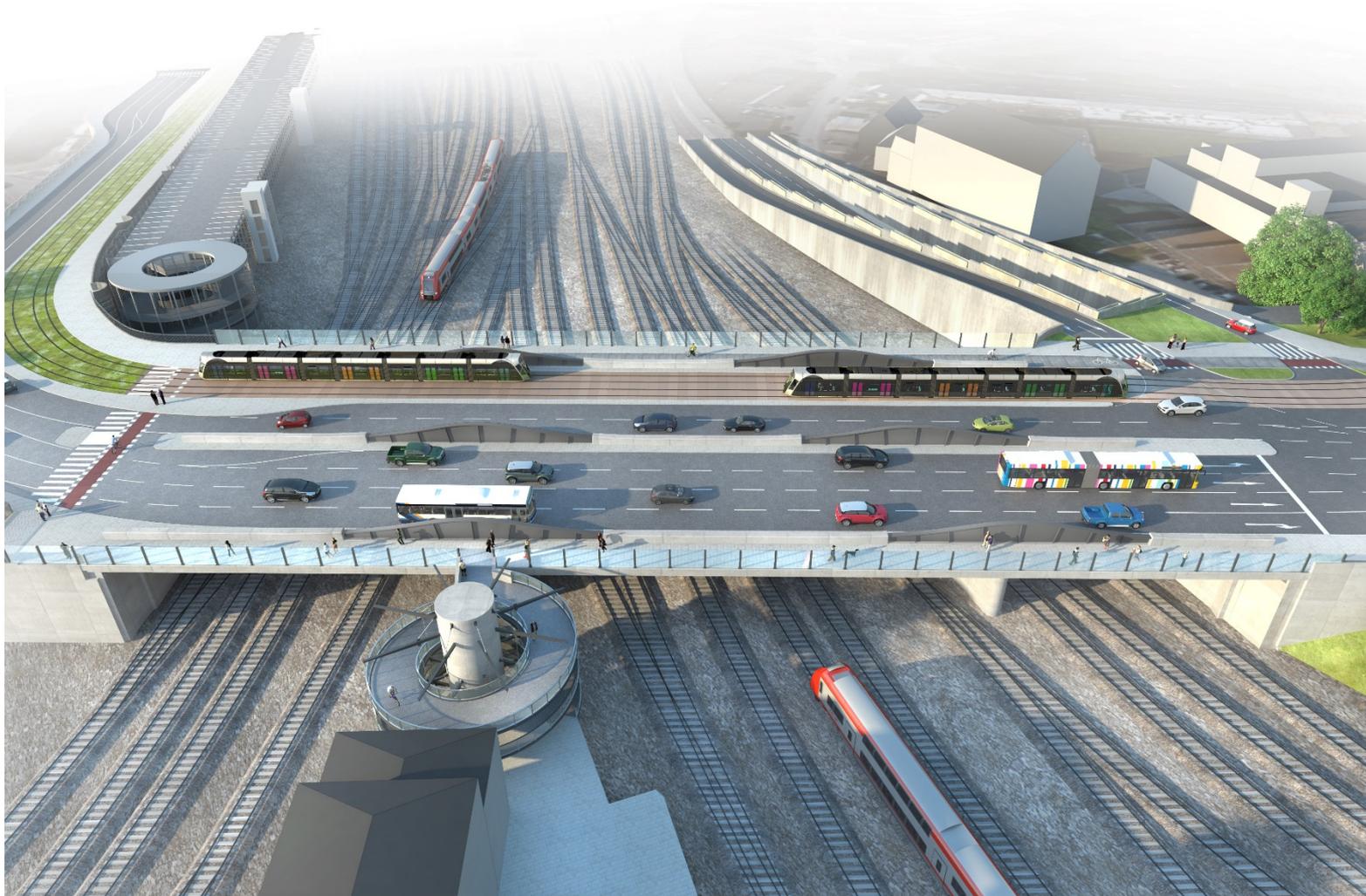
Route de Thionville – N3



Pont Jean-Pierre Büchler



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

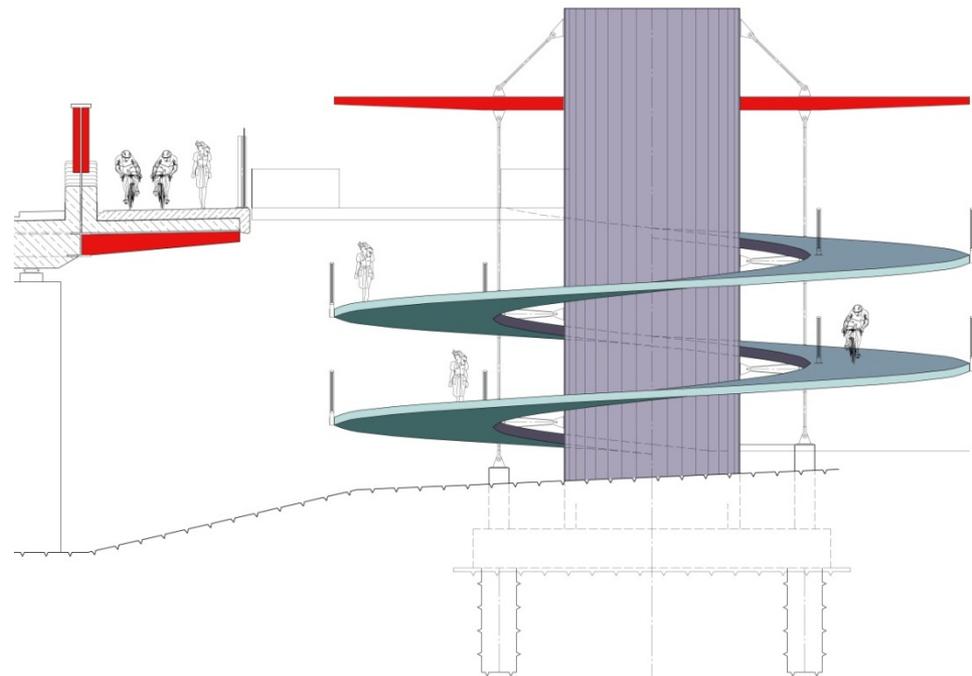






Nouvelle rampe circulaire au pont J.-P. Büchler en provenance du côté de la rue Mühlenweg - avec un ascenseur situé dans le pilier central pour garantir l'accès PMR – assurant une connexion performante du quartier résidentiel de Gasperich à la Gare Centrale

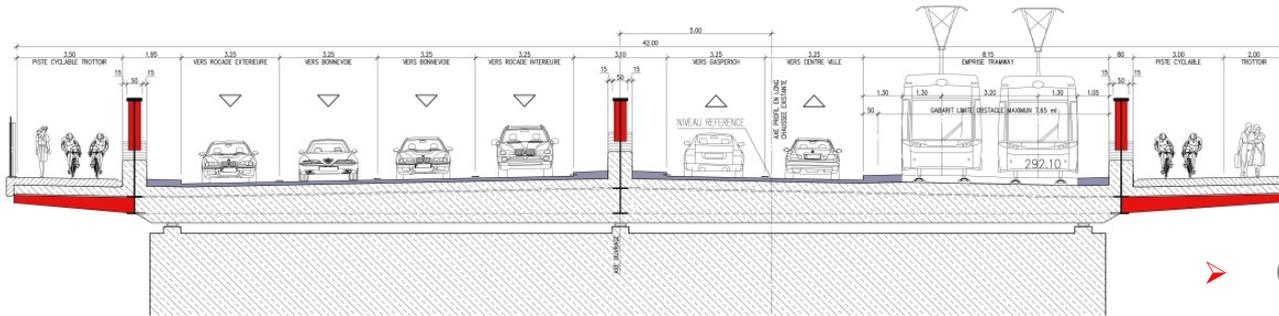
- largeur de 4,00 m permet une circulation sécurisée à double sens
- diamètre de 16,80 m avec une pente intérieure de 11 %
- donne accès au chemin mixte d'une largeur de 3,50 m du pont Büchler



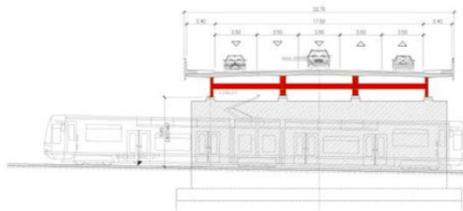
Pont Jean-Pierre Büchler



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG



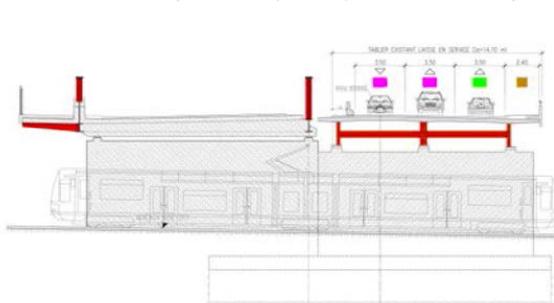
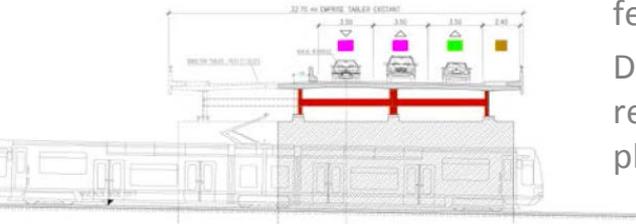
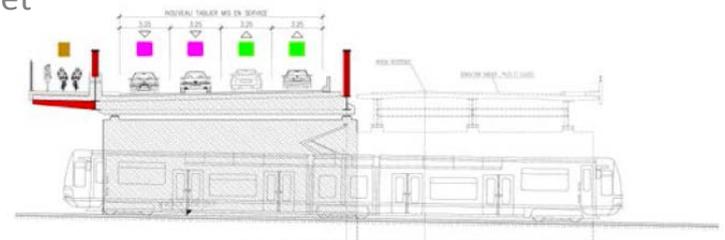
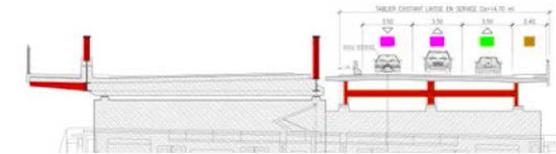
➤ Coupe – type avec tram



Phasage de réalisation

Maintien du trafic routier et
ferroviaire

Démontage et
reconstruction en deux
phases distinctes

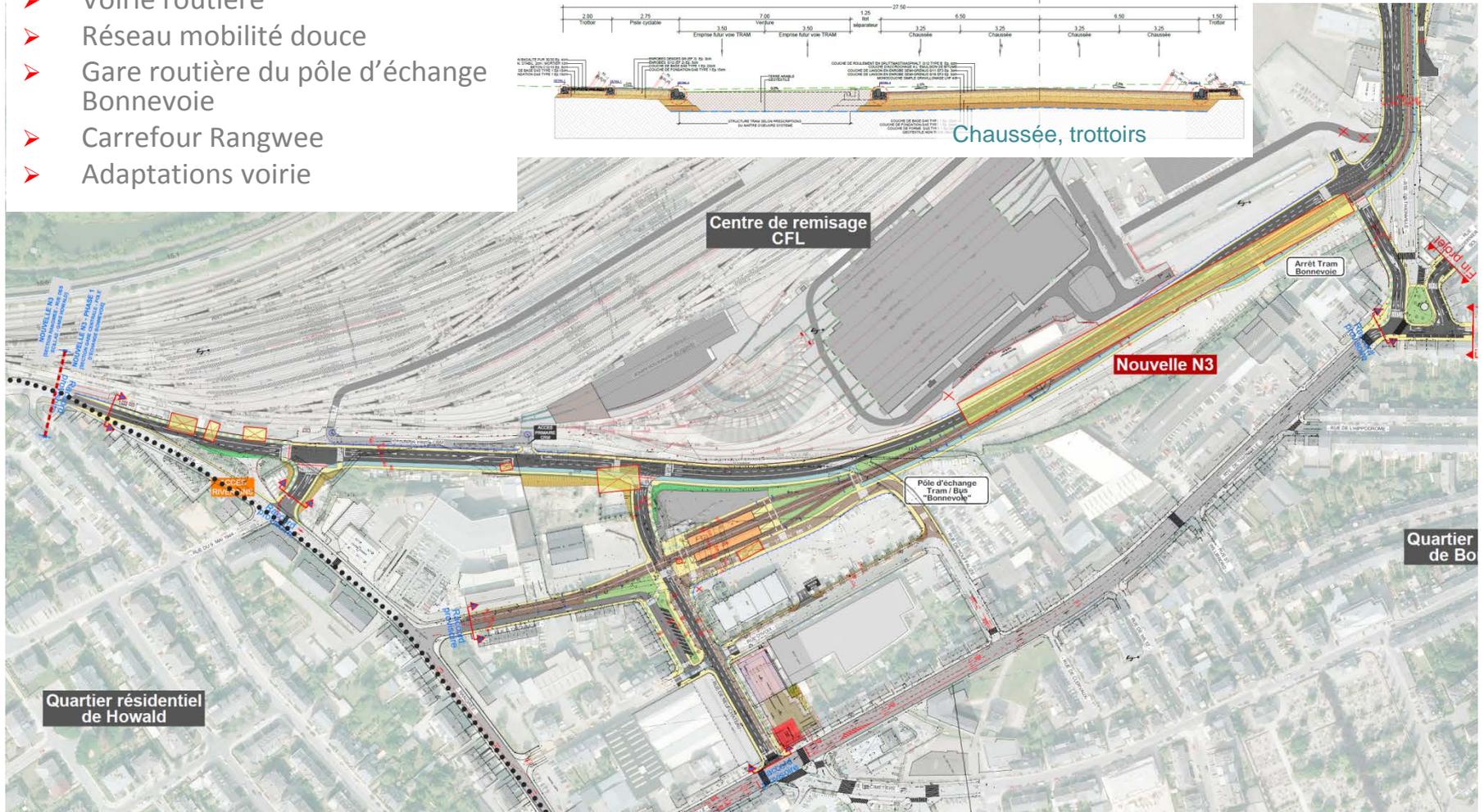
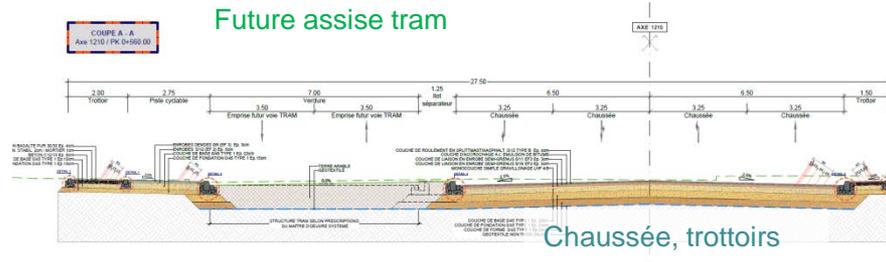


Nouveau tronçon rte de Thionville – Rangwee



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

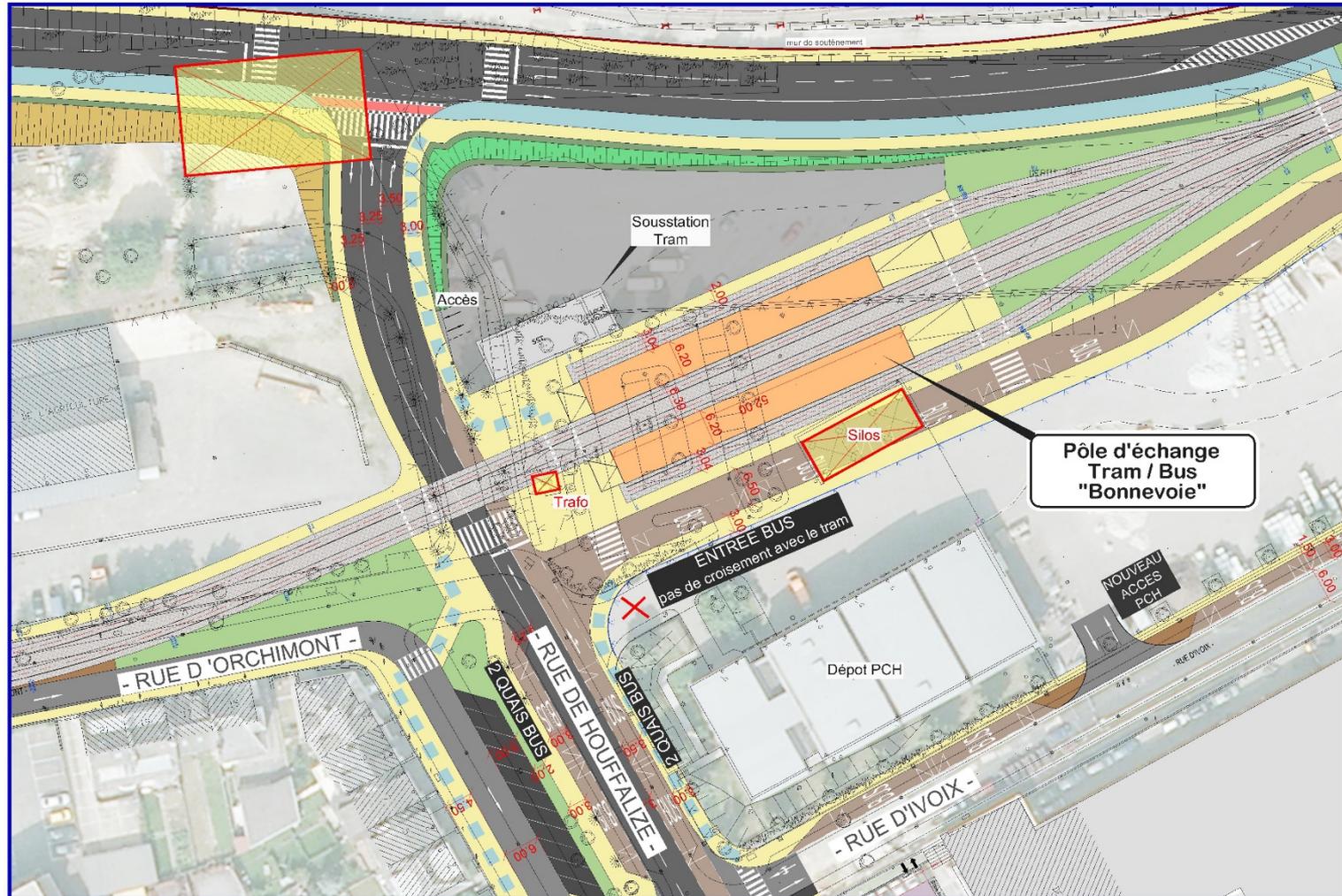
- Voirie routière
- Réseau mobilité douce
- Gare routière du pôle d'échange Bonnevoie
- Carrefour Rangwee
- Adaptations voirie



Pôle d'échange Bonnevoie (Tram/Bus)



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

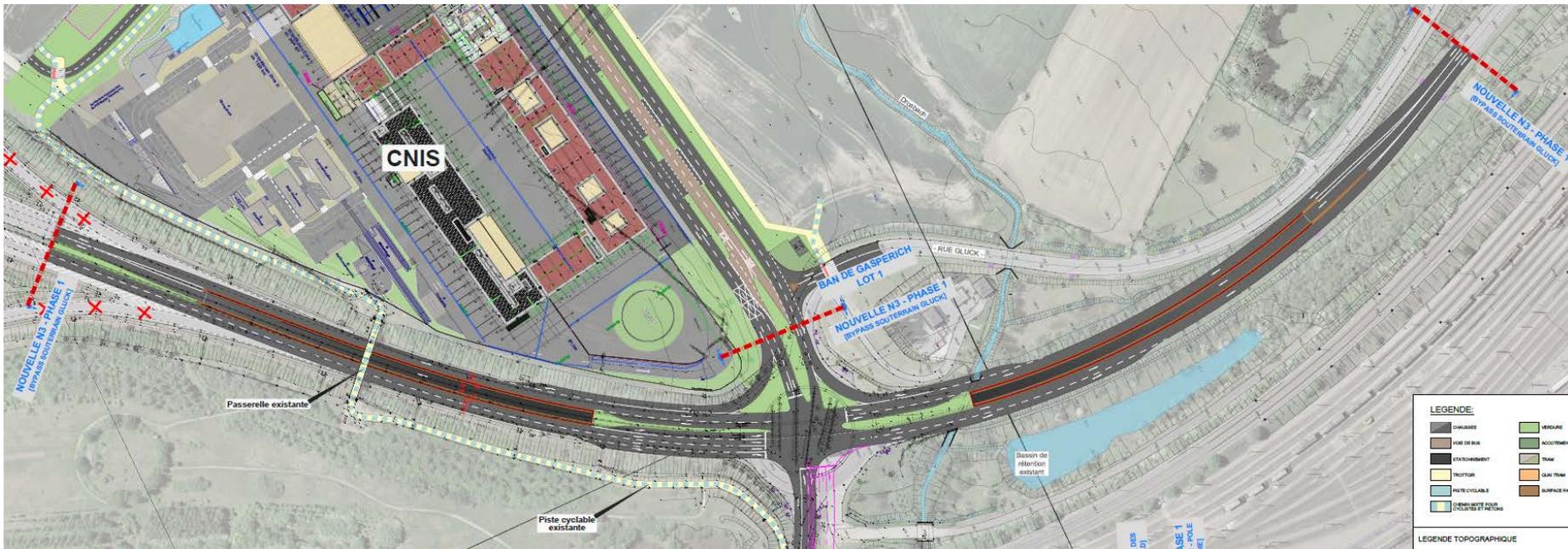
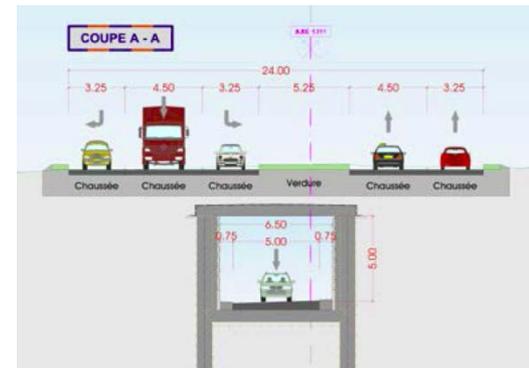


Bypasse souterrain Carrefour Gluck



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

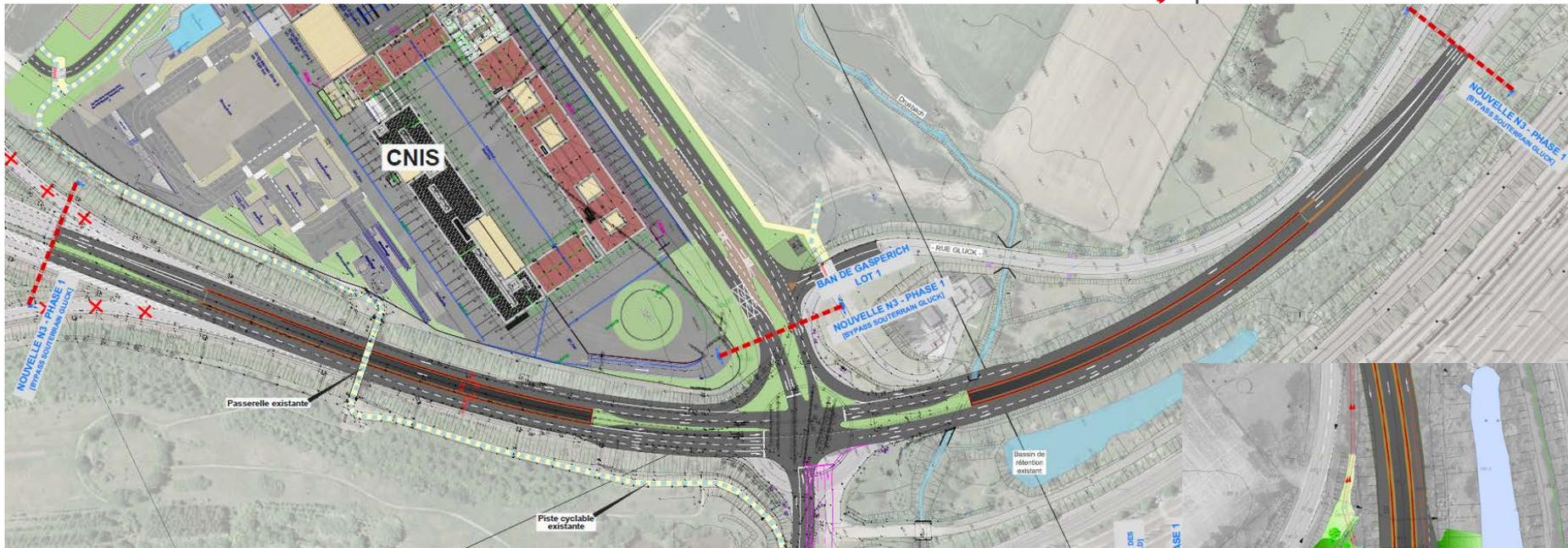
- Bypass souterrain pour le trafic en direction (F) et (D)
- Réaménagement du carrefour
- Rénaturation locale du Drosbach



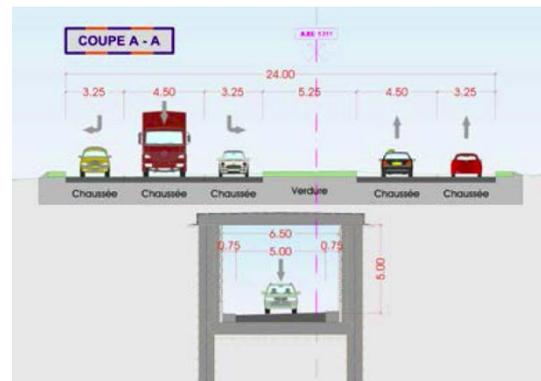
Bypasse souterrain Carrefour Gluck

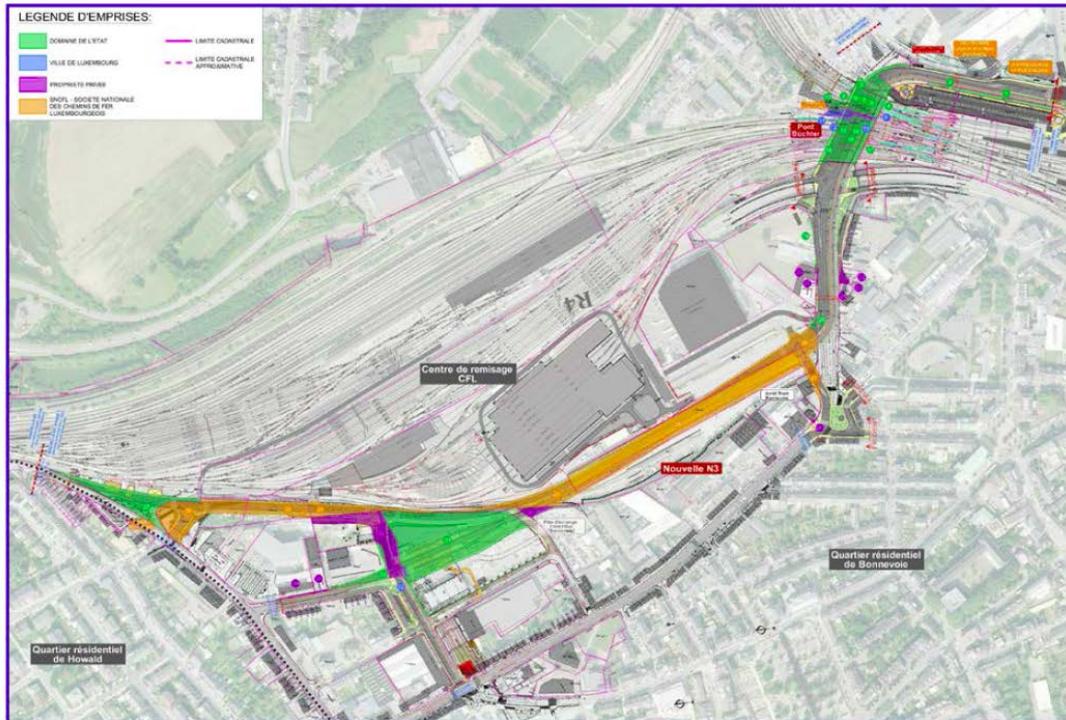


LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG



- Bypass souterrain pour le trafic en direction (F) et (D)
- Réaménagement du carrefour
- Rénaturation locale du Drosbach





- La totalité des emprises privées est située sur le tronçon Gare – Rangwee
- Le projet du by-pass souterrain se situe sur des parcelles publiques (Etat et Ville de Luxembourg)
- Il y a lieu de déclarer l'utilité publique du projet

Total Domaine de l'Etat	1ha 96ca 13ca	} 4ha 13a 12ca
Total Ville de Luxembourg	5a 15ca	
Total parcelles privées	32a 14ca	
Total SNCF	1ha 79a 70ca	



Coûts d'investissement

Indice des prix de la construction d'octobre 2015 : 756.97

6.1.1) Tronçon Gare centrale - Rangwee

I	Travaux d'installation de chantier et travaux préalables	3 386 325.00
II	Travaux préalables	825 000.00
III	Travaux de terrassements généraux	1 265 000.00
IV	Travaux de terrassements particuliers	20 000.00
V	Evacuation des eaux, drainages, réseaux divers	240 000.00
VI	Eclairage	265 000.00
VII	Travaux de voirie	6 195 000.00
VIII	Travaux d'assainissement	5 151 000.00
IX	Ouvrage d'art Pont Buchler	19 619 000.00
X	Régies	440 500.00
XI	Travaux divers	12 722 885.00
XII	Imprévus et arrondis [environ 10%]	5 012 971.00
XIII	Etudes et contrats d'ingénieurs [10 % du coût global]	5 514 268.00
XIV	Surveillance, sécurité et santé, assistance technique [7,5% du coût global]	4 135 701.00
	Sous-total	64 792 650.00
	TVA	11 014 750.50
	Somme	75 807 400.50
	Arrondi	75 808 000.00

6.1.3) Déplacement réseaux

I	Déplacements réseaux	988 000.00
II	Imprévus et arrondis [environ 10%]	98 800.00
	Sous-total	1 086 800.00
	TVA	184 756.00
	Somme	1 271 556.00
	Arrondi	1 272 000.00

6.2.1) Bypasse Gluck

I	Travaux de voirie	2 415 000.00
II	CITA / Eclairage public	130 000.00
III	Ouvrage d'art Bypass carrefour Gluck	15 230 000.00
IV	Travaux d'assainissement	2 204 000.00
V	Imprévus et arrondis [environ 10%]	1 997 900.00
VI	Etudes et contrats d'ingénieurs [10 % du coût global]	2 197 690.00
	Surveillance, sécurité et santé, assistance technique [7,5% du coût global]	1 648 267.00
	Sous-total	25 822 857.00
	TVA	4 389 885.69
	Somme	30 212 742.69
	Arrondi	30 213 000.00

Total général 6.1.1. / 6.1.3 / 6.2.1 **106 021 000.00**



Merci pour votre attention

