

N° 6770³**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2014-2015

PROJET DE LOI**modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative
à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(12.3.2015)

La Commission se compose de: Mme Josée LORSCHÉ, Présidente-Rapporteuse; Mme Sylvie ANDRICH-DUVAL, MM. Gilles BAUM, Yves CRUCHTEN, Georges ENGEL, Gusty GRAAS, Max HAHN, Ali KAES, Henri KOX, Marc LIES, Roger NEGRI, Marco SCHANK, Justin TURPEL et Serge WILMES, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 19 janvier 2015 par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le Conseil d'Etat a émis son avis le 24 février 2015.

Le 4 février 2015, la Commission du Développement durable a désigné Mme Josée Lorsché comme rapporteuse du projet de loi. Le 3 mars 2015, elle a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'Etat.

Elle a examiné et adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 12 mars 2015.

*

II. OBJET DU PROJET DE LOI

Le projet de loi sous rubrique complète la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire en y ajoutant au paragraphe 3 de l'article 10 la deuxième phase de l'aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange pour un montant de 39.000.000 euros. 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.

*

**III. CONSIDERATIONS GENERALES, GENIE TECHNIQUE,
SECURISATION ET AMENAGEMENTS EXTERIEURS**

La construction de la plate-forme multimodale se fait en plusieurs phases. La finalisation des deux premières phases au courant de l'exercice 2016 va permettre au Grand-Duché de Luxembourg de se prévaloir du premier grand projet multimodal dans la Grande Région.

Le projet de loi sous rubrique vise le financement de la deuxième phase du projet. La première phase ayant englobé les travaux préparatoires et la réalisation de la première partie de la plate-forme multimodale proprement dite, la deuxième phase comprendra plus particulièrement la réalisation du génie technique, du parking couvert et des bâtiments administratifs.

Les travaux consistent d'abord à dévier certains réseaux dont notamment les différentes conduites de télécommunication et une conduite de drainage en provenance de la gare de triage.

L'assainissement du sol consiste en la mise en place d'un système de vannes qui sera installé dans les tuyaux pour retenir les eaux pluviales en cas de pollution accidentelle.

L'alimentation du site sera rendue possible par la pose de câbles électriques et de tuyaux permettant l'alimentation des bâtiments par du gaz naturel.

Le génie technique des bâtiments secondaires prévoit la mise en place:

- des équipements techniques spéciaux des bâtiments précités reprenant les installations électriques à courant faible, basse tension ainsi que les installations de ventilation, de chauffage et de climatisation et les installations sanitaires;
- des équipements informatiques (hardware et software) des portes dites „gates“ d'entrée avec guichets et du „gate d'entrée self check-in“;
- des appareils de mesure du gabarit et les bascules du „gate gabarit/pesage“;
- des équipements techniques et informatiques du Poste Central de Commande et le „train-gate“ à l'entrée ferroviaire du site;
- de la distribution data/téléphone en fibre optique reliant tous les bâtiments;
- du réseau de surveillance des équipements techniques, du contrôle d'accès, détection intrusion, installation de vidéo-surveillance et de la gestion centralisée du contact d'alarme;
- du réseau de mise à terre global du site, interconnectant les différentes installations;
- les équipements de contrôle d'accès.

Les conteneurs à produits dangereux sont stockés dans des cuves de sécurité à un endroit hors atteinte des grues portails et sont manutentionnés par des grues pour conteneurs sur pneus („reachstackers“). La surface occupant ce lieu de stockage des produits dangereux sera réalisée par un enrobé percolé, revêtement semi-rigide résistant aux sollicitations du poids et à la friction des pneus de ces engins et offrant une bonne rugosité et permettant d'exécuter les manœuvres en toute sécurité. Ce type de revêtement est également avantageux quant à la résistance aux produits stockés en cas de fuite et aux produits de traitement lors d'une intervention des services de secours en cas d'incendie ou d'accident.

Le système d'exploitation prévoit:

- la mise en place de rails de roulement des deux grues portiques;
- l'alimentation électrique des conteneurs réfrigérés (REEFER);
- l'évacuation par pompe et, après passage, par déshuileur des eaux de surface de la partie amont des voies utilisées pour le chargement de remorques sur des wagons du type „Modalohr“ hors atteinte gravitaire du réseau d'assainissement.

La sécurisation du site comprend:

- l'éclairage du site;
- le système de sonorisation;
- le système de surveillance par caméras à chaque accès sur les portiques;
- les barrières.

Les aménagements extérieurs englobent:

- une passerelle pour piétons du parking DOT vers le bâtiment du centre opérationnel de la gare de triage;
- le système de surveillance et de stockage des produits dangereux;
- le câblage pour réseaux WIFI et FUNK pour couvrir le site entier;
- la mise en place des hydrants et des bouches d'incendie.

IV. PARKING COUVERT

De même que le bâtiment administratif, le parking est construit sur des fondations filantes et un radier ancré sur des pieux forés descendant entre six et onze mètres dans les sols porteurs. La structure portante du parking est du type mixte acier-béton. A part la rapidité de construction, cette technique possède un autre avantage: grâce à une poutre acier mixte de haute résistance portant de poteau de façade à poteau de façade, elle évite la construction de poteaux à l'intérieur du parking qui risqueraient de gêner les manœuvres de stationnement. Les dalles du parking sont réalisées avec des bacs en acier collaborant. Les rampes, quant à elles, sont réalisées en prédalles.

Le parking comprend quatre niveaux avec la possibilité d'ajouter un cinquième niveau lors d'une éventuelle construction ultérieure du quatrième bloc de bâtiment sur l'emprise réservée au côté Est du site. Reste à noter que ce quatrième bloc avec entrée séparée ne fait pas partie de la présente loi de financement.

Le parking compte 250 emplacements dont 58 sur le rez-de-chaussée avec deux emplacements pour personnes à mobilité réduite et 64 emplacements sur chacun des trois niveaux restants.

*

V. BATIMENT ADMINISTRATIF

La construction du bâtiment administratif comprend:

- l'installation du chantier;
- les travaux de terrassement et la fondation sur pieux avec étanchéité;
- les travaux de gros œuvre, y compris la mise en place d'une structure métallique et de charpentes en bois;
- les travaux de fermeture de gros œuvre;
- le parachèvement et les travaux de finition;
- les installations électriques;
- les installations de chauffage et de climatisation;
- la mise en place des ascenseurs;
- les équipements sanitaires;
- les équipements fixes de cuisine;
- l'équipement intégré.

Les trois blocs A, B et C du bâtiment administratif sont liés entre eux par des passerelles. Une réserve foncière est réservée à gauche du bâtiment afin de réaliser dans une étape ultérieure le bloc D non prévu dans la présente loi de financement. Le bloc B dispose d'un rez-de-chaussée et de quatre étages, tandis que les blocs A et C ne disposent que d'un rez-de-chaussée et de trois étages. Les vestiaires pour les agents travaillant sur le site sont aménagés au sous-sol du bloc C. Une cantine sera aménagée au rez-de-chaussée du bloc A. Le bloc B dispose d'une réception au rez-de-chaussée et de salles de conférence au quatrième étage.

*

VI. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis datant du 24 février 2015, le Conseil d'Etat note que le projet sous rubrique s'inscrit dans la lignée du premier projet relatif à la plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange, adopté par la loi du 27 août 2013 et modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Le coût du projet porte sur un montant de 39.000.000 euros. Tenant compte du fait que la loi relative à la première phase d'investissement de ce projet s'élève à un montant de 182.000.000 euros, le Conseil d'Etat soulève le fait que ce projet est très ambitieux.

En outre, le Conseil d'Etat rappelle qu'en 2014, la législature a déjà approuvé cinq autres projets ferroviaires, à savoir la modernisation et la réélectrification de la ligne de Luxembourg-Kleinbettingen, l'aménagement du point d'arrêt „pont rouge“ à Luxembourg, la construction d'une nouvelle ligne

ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg, la construction d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie Nord de la Gare de Luxembourg avec réaménagement général de la tête Nord de la Gare de Luxembourg et la réalisation du pôle d'échange multimodal de la gare d'Ettelbruck représentant un investissement total de 882.000.000 euros.

*

VII. COMMENTAIRE DE L'ARTICLE UNIQUE ET TRAVAUX EN COMMISSION

Lors de sa réunion du 3 mars 2015, les membres de la Commission ont procédé à l'examen de l'avis du Conseil d'Etat datant du 24 février 2015 et ont décidé de suivre l'intégralité des propositions du Conseil d'Etat, à savoir:

- supprimer le tiret à la suite du terme „Article unique“;
- rédiger le liminaire de la façon suivante: „A l'article 10 de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, les modifications suivantes sont apportées:
 1. l'alinéa 2 du paragraphe 3 est complété comme suit: „...“
 2. l'alinéa 3 du paragraphe 3 est remplacé par le libellé suivant: „...“
- de rédiger la dernière phrase du libellé proposé au point 2 de l'article unique comme suit: „Dédution faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ces montants sont adaptés semestriellement en fonction de la variation des indices des prix de la construction précités.“

La Commission a donc réservé le libellé suivant à l'article unique du projet de loi:

Article unique. A l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, les modifications suivantes sont apportées:

1. l'alinéa 2 du paragraphe 3 est complété comme suit:

„34°	Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg; aménagement d'une plateforme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase II: bâtiment administratif.....	39.000.000 €“
------	---	---------------

2. l'alinéa 3 du paragraphe 3 est remplacé par le libellé suivant:

„Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 17°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1er octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1er avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1er octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Ceux repris sous 16°, 18°, 26°, 27° et 28° correspondent à la valeur 685,44 de cet indice au 1er octobre 2010. Ceux sous 29°, 30° et 34° correspondent à la valeur 725,05 de cet indice au 1er octobre 2012. Celui sous 31° correspond à la valeur 730,85 de cet indice au 1er avril 2013. Ceux sous 23°, 32° et 33° correspondent à la valeur 738,97 de cet indice au 1er octobre 2013. Dédution faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ces montants sont adaptés semestriellement en fonction de la variation des indices des prix de la construction précités.“

*

Au cours de la réunion du 4 février 2015, la commission parlementaire a procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit:

- l'objectif affiché des auteurs du projet de loi est d'atteindre un taux de répartition des déplacements effectués en trafic individuel motorisé par rapport à ceux effectués en transport en commun de 64/36, taux supérieur au taux national. Pour ce faire, seul un nombre limité d'emplacements de parkings a été prévu sur le site, dont un nombre suffisant pour les ouvriers effectuant les trois postes et dont les horaires de travail ne correspondent pas aux horaires des transports en commun. Le manque de places de parkings contraindra donc les personnes travaillant sur le site à recourir aux transports

publics ou à la mobilité douce. La desserte du site, ainsi que celle de l'ensemble de la zone industrielle, par les transports en commun (bus et trains) devra donc être garantie de manière efficace. Un concept global de transports en commun est en cours d'élaboration. Pour ce qui est de la mobilité douce, des pistes cyclables en provenance de Bettembourg et de Dudelange mèneront jusqu'au site et des infrastructures adéquates y seront aménagées pour les vélos;

- la capacité globale du site sera quatre fois supérieure à celle de l'activité actuelle. En cas de problèmes ultérieurs d'entreposage, il serait possible d'aménager un bâtiment de stockage de containers qui permettrait un empilement sur 6 niveaux;
- le projet de loi sous rubrique s'applique au même indice des prix de la construction que la loi précitée du 27 août 2013 ayant autorisé – pour un montant total de 182.000.000 euros – la première phase des travaux de la plateforme multimodale, c'est-à-dire celui de 725,05 d'octobre 2012. En effet, cette façon de procéder est plus uniforme et plus transparente, étant donné que certaines soumissions et commandes sont communes aux deux phases;
- la liste des produits dangereux pouvant transiter ou être stockés sur le site n'est pas encore connue avec précision. Pour autant, aucun gaz toxique n'y sera admis. Les activités sur le site seront organisées de manière à éviter une extension du périmètre de l'actuelle zone SEVESO de la gare de triage;
- les parkings pour poids lourds seront illuminés la nuit. L'éclairage pourra être subdivisé par zones suivant les besoins, afin de limiter la pollution lumineuse à un strict minimum;
- les trois bâtiments administratifs, qui ont été conçus pour ressembler à de grands containers, se développent à partir d'un aspect fermé côté autoroute vers un aspect complètement ouvert côté terminal. L'agencement des volumes se fait par un jeu de glissement et d'angulation afin de donner un aspect dynamique à l'ensemble des blocs tout en ouvrant le bâtiment vers le site;
- la structure des trois bâtiments sera flexible, ce qui permettra une grande adaptabilité au niveau de l'agencement. Quant aux détails de l'occupation de ces bâtiments, il est renvoyé aux pages 17 et 18 du document parlementaire n° 6770 („I. Le programme de construction“);
- une partie des bâtiments sera offerte à la location à des entreprises en relation avec le secteur de la logistique;
- selon les estimations, le nombre de camions qui, à terme, circuleront quotidiennement sur le site pourrait être de 1.700. Cet afflux de poids lourds entraînera inévitablement, de l'avis de plusieurs membres de la Commission, des nuisances supplémentaires pour la population locale. Il est de ce fait essentiel de planifier un réaménagement complet du réseau routier avant la finalisation du projet sous rubrique. Les responsables des CFL font savoir que la desserte routière du site de Bettembourg/Dudelange sera conçue de manière à véhiculer l'ensemble du trafic lourd par le réseau autoroutier. A cette fin, l'échangeur autoroutier de Dudelange-Burange sera complètement reconfiguré. Les échangeurs de Hellange et de Dudelange-centre participeront également, bien que dans une moindre mesure, à la desserte du site. Suite à un bref échange de vues, Madame la Présidente propose d'organiser une réunion à laquelle seraient invités des responsables de l'Administration des ponts et chaussées et des CFL, afin de clarifier cette question;
- il est par ailleurs précisé qu'afin d'éviter au maximum le trafic parasite dans les localités avoisinantes, une infrastructure à destination des chauffeurs des poids lourds fréquentant le site de la plate-forme multimodale sera construite. Cette infrastructure comprendra des installations sanitaires, des possibilités de restauration, des facilités de repos avec motel, ainsi qu'une station de carburant „multicartes“. Dans ce contexte, plusieurs intervenants signalent l'importance d'une bonne coordination des travaux, afin que l'aire de repos soit opérationnelle dès l'ouverture du site;
- le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses dit RID (*Regulations concerning the International carriage of Dangerous goods by rail*) n'est pas applicable au stockage de matières dangereuses et n'est donc pas applicable au site de Bettembourg. Dans les cas de ferroutage consistant à charger des camions complets transportant des matières dangereuses sur un train, le camion devra également respecter l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route dit ADR (*European Agreement concerning the international carriage of Dangerous goods by Road*);
- un membre de la Commission s'interroge sur l'opportunité de créer, sur le site de la gare de triage, une sorte de *Werkfeuerwehr* constituée de certains salariés du site qui disposent de compétences spécifiques quant au maniement de matériel dangereux. Les responsables des CFL expliquent que

des réflexions sont menées en ce sens et s'engagent à tenir la Chambre des Députés informée de toute évolution en la matière;

- la finalisation des travaux est prévue pour la fin de l'année 2016.

Au cours de sa réunion du 3 mars 2015, la Commission du Développement durable s'est entretenue avec des représentants des CFL et de l'Administration des Ponts et Chaussées sur la problématique concernant le trafic routier autour du site multimodal qui est situé à l'axe routier principal entre la Ville de Dudelange et la Commune de Bettembourg.

Du fait que les deux localités sont déjà à l'heure actuelle confrontées à des problèmes majeurs d'embouteillage, plusieurs membres de la commission ont fait savoir que, d'ores et déjà, il s'agit de tenir compte d'une bonne coordination des travaux incombant d'une part aux Ponts et Chaussées et d'autre part aux CFL. L'étude de trafic régionale, la construction des accès au site multimodal, l'augmentation générale du passage de poids lourds dans la région, le risque d'afflux de poids lourds aux stations d'essence à l'entrée de la Ville de Dudelange de même que la construction d'un itinéraire cyclable entre les deux localités ont d'ailleurs fait l'objet de discussions et d'interrogations répétitives de la part des membres de la commission.

*

VIII. 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 modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Article unique. A l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, les modifications suivantes sont apportées:

1. l'alinéa 2 du paragraphe 3 est complété comme suit:

„34°	Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg; aménagement d'une plateforme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase II: bâtiment administratif.....	39.000.000 €“
------	---	---------------

2. l'alinéa 3 du paragraphe 3 est remplacé par le libellé suivant:

„Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 17°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1er octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1er avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1er octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Ceux repris sous 16°, 18°, 26°, 27° et 28° correspondent à la valeur 685,44 de cet indice au 1er octobre 2010. Ceux sous 29°, 30° et 34° correspondent à la valeur 725,05 de cet indice au 1er octobre 2012. Celui sous 31° correspond à la valeur 730,85 de cet indice au 1er avril 2013. Ceux sous 23°, 32° et 33° correspondent à la valeur 738,97 de cet indice au 1er octobre 2013. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ces montants sont adaptés semestriellement en fonction de la variation des indices des prix de la construction précités.“

Luxembourg, le 12 mars 2015

La Présidente-Rapportrice,
Josée LORSCHÉ

