

N° 6684²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session extraordinaire 2013-2014

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

(28.5.2014)

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

*

1. ANTECEDENTS

Le projet de loi 6684 a été déposé par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures le 24 avril 2014.

Au texte du projet de loi étaient joints un exposé des motifs détaillant les aspects techniques du projet, le commentaire des articles, une fiche financière, le texte coordonné de la loi modifiée du 10 mai 1995 ainsi qu'une fiche d'évaluation d'impact.

Le Conseil d'Etat a émis son avis en date du 6 mai 2014.

Mme Josée Lorsché a été désignée rapportrice du projet de loi au cours de la réunion de la Commission du Développement durable du 7 mai 2014.

La Commission du Développement durable a procédé à l'examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat au cours de la même réunion, ainsi qu'au cours de la réunion du 14 mai 2014.

Elle a adopté le projet de rapport au cours de la réunion du 28 mai 2014.

*

2. OBJET DU PROJET DE LOI

Le point d'arrêt projeté „pont rouge“ se compose d'une gare ferroviaire sur la ligne Luxembourg-Troisvierges au pied du pont „Grande-Duchesse Charlotte“ ainsi que des escaliers et ascenseurs y permettant l'accès à partir de la rue St Mathieu dans le Pfaffenthal et de deux funiculaires permettant l'accès à partir du plateau du Kirchberg.

Dans l'état actuel, cette nouvelle gare se situe dans la colline entre les quartiers de Pfaffenthal et de Kirchberg. La nouvelle gare sera construite sur la ligne existante entre la Gare Centrale de Luxembourg et la gare de Dommeldange et instaurera en plus une liaison directe entre les quartiers du Pfaffenthal et du Kirchberg.

2.1 Intégration dans la stratégie „MoDu“

Le point d'arrêt „pont rouge“ fait partie intégrante de la réalisation des objectifs de mobilité tels que définis par le Ministère du Développement durable et des Infrastructures dans la Stratégie de

mobilité „MoDu“ et répond notamment aux besoins d'un transport en commun attractif incitant les utilisateurs à effectuer un grand nombre de leurs déplacements motorisés par le biais des transports publics.

Ainsi l'arrêt „pont rouge“ figurera parmi les trois nouveaux pôles d'échange de la Ville de Luxembourg (à côté de Howald et de Hollerich) qui seront dotés d'une gare ferroviaire afin de décongestionner la Gare Centrale comme porte d'entrée de la Ville de Luxembourg pour les voyageurs arrivant en train.

L'arrêt „pont rouge“ permettra un délestage de la Gare Centrale puisque il sera dorénavant possible d'accéder au train classique à partir du plateau du Kirchberg directement. En outre, l'arrêt permettra d'équilibrer les charges du tram léger en assurant, dès la première phase de sa mise en service, un deuxième point de transbordement entre le rail et le tram léger à côté de la Gare Centrale.

Le nouveau pôle d'échange „pont rouge“ facilitera les déplacements des nombreux navetteurs ayant pour destination les quartiers du plateau de Kirchberg et de la Ville Haute.

Par rapport à la situation actuelle, cette nouvelle porte d'entrée située au nord de la capitale offrira un gain de temps considérable d'une dizaine de minutes aux voyageurs rejoignant le Kirchberg par le sud, l'est et l'ouest du pays et d'un quart d'heure pour les voyageurs en provenance du nord du pays et rejoignant le Kirchberg et/ou le centre-ville tout en évitant un détour par la Gare Centrale.

Par ailleurs, le nouveau point d'arrêt „pont rouge“ permettra une connexion performante et confortable des deux quartiers Pfaffenthal et Kirchberg.

Il va de soi que les accès publics du Pfaffenthal et du Plateau de Kirchberg seront équipés d'emplacements sécurisés pour bicyclettes privées, dont des places couvertes „Bike&Ride“ et des stations „Vel'oh“ de la Ville de Luxembourg. En parallèle, l'ensemble des installations du pôle d'échange „pont rouge“ assurera l'accès libre aux cyclistes souhaitant emmener leurs bicyclettes.

2.2 Les éléments individuels du projet

Le pôle d'échange „pont rouge“ introduit au Luxembourg un nouveau concept permettant la liaison entre deux points géographiques situés à des altitudes différentes. Deux funiculaires permettront aux voyageurs de se déplacer entre la gare ferroviaire située en contrebas du pont „Grande-Duchesse Charlotte“ et la halte du tram située sur les hauteurs du plateau. Des escaliers et ascenseurs permettront d'accéder au pôle d'échange à partir du Pfaffenthal.

2.2.1. Gare ferroviaire

La nouvelle gare se situera dans la partie inférieure de la colline entre les quartiers de Pfaffenthal et de Kirchberg. Les deux quartiers ne sont actuellement pas liés par des moyens de transports en commun directs. La nouvelle gare sera construite sur la ligne existante entre la Gare Centrale de Luxembourg et la gare de Dommeldange.

La ligne de chemin de fer ne subira pas de changement particulier. La nouvelle gare sera desservie par six trains par heure.

2.2.2. Funiculaires

Deux funiculaires relieront la gare ferroviaire et le plateau du Kirchberg. La halte aval des funiculaires sera construite au-dessus des voies de chemin de fer; la halte amont sera réalisée sur le plateau de Kirchberg non loin de la place de l'Europe à proximité directe de la Banque Européenne d'Investissement (BEI).

Les deux stations seront reliées par deux funiculaires classiques (deux véhicules par funiculaire, quatre véhicules au total) afin d'atteindre la capacité de transport nécessaire. Le tracé des deux funiculaires, partiellement couvert, s'insèrera de façon harmonieuse dans le paysage et permettra ainsi de respecter les chemins forestiers existants et la végétation actuelle. La partie couverte sera reboisée après les travaux.

La station amont du funiculaire se situera sur le boulevard J.F. Kennedy et sera desservie par la future ligne de tram et les lignes de bus de la Ville de Luxembourg, s'intégrant ainsi dans le réseau des transports en commun de la ville.

2.2.3 Capacité de voyageurs

Le dimensionnement de la gare et des funiculaires tient compte, pour des raisons de sécurité, d'une évacuation de l'ensemble des voyageurs en 10 minutes, permettant ainsi un dégagement complet des quais avant l'arrivée du prochain train. L'hypothèse d'étude vise une arrivée maximale de 600 personnes par train. En cas d'arrivée simultanée en gare de deux trains (un sur chaque quai), 1.200 (= 2 x 600) personnes sont donc attendues.

Aux heures de pointe le système proposé des deux funiculaires permet donc de transporter 1.200 personnes en 10 minutes, soit 7.200 personnes en 1 heure.

Aux heures normales le système proposé des deux funiculaires transportera 6.000 personnes en 1 heure et aux heures creuses on pourra mettre l'un des deux funiculaires à l'arrêt pour transporter alors 3.000 personnes en 1 heure.

Le document du projet de loi renseigne en outre sur tous les détails techniques du projet, ainsi que sur les études préliminaires et les évaluations des incidences sur l'environnement.

Le coût total des travaux de mise en œuvre du projet de la gare, des funiculaires ainsi que des escaliers et ascenseurs s'élève à HTVA (indice 738,97 d'octobre 2013) 96.297.629 €.

Les coûts d'exploitation s'élèvent à 665.761 € annuellement.

Le chantier se déroulera en 3 phases selon une planification minutieuse des différentes étapes de façon à minimiser les perturbations du trafic ferroviaire ainsi que les barrages des voies. En principe, les travaux seront réalisés dans un délai de trois ans.

*

3. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis rendu le 6 mai 2014, le Conseil d'Etat se demande s'il ne serait pas opportun de déterminer des priorités dans les projets d'infrastructures ferroviaires couvertes par la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de ces infrastructures. Ceci notamment au vu des nombreuses modifications qui y sont régulièrement apportées.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat n'a qu'une remarque d'ordre rédactionnel quant à la rédaction de l'article unique.

*

4. COMMENTAIRE DE L'ARTICLE UNIQUE ET TRAVAUX DE LA COMMISSION

L'article unique se propose de modifier le paragraphe 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée par l'ajout du projet relatif à l'aménagement d'un point d'arrêt „pont rouge“ à Luxembourg. Il se lit comme suit:

Article unique. *Le deuxième et le troisième alinéa du paragraphe 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire sont modifiés et complétés comme suit:*

1. *Le deuxième alinéa du paragraphe 3 est complété comme suit:*

„32°	Ligne de Luxembourg à Troisvierges/frontière. Aménagement d'un point d'arrêt „pont rouge“ à Luxembourg.....	96.297.629 €“
------	---	---------------

2. *Le troisième alinéa du paragraphe 3 est remplacé par le texte 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°, 16°, 17°, 18°, 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°, 23°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Celui repris sous 28°

correspond à la valeur 685,44 de cet indice au 1er octobre 2010. Ceux sous 29° et 30° 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. Celui sous 32° correspond à la valeur 738,97 de cet indice au 1er octobre 2013. 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.

Au cours de la réunion du 7 mai 2014, il a été procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit:

- il est prévu que le projet de loi sous rubrique et le projet de loi n° 6626 portant sur la construction d'une ligne de tramway à Luxembourg entre la Gare Centrale et LuxExpo au Kirchberg soient évacués simultanément en séance publique au cours des prochaines semaines. En outre, il est prévu à terme, à savoir en décembre 2017, une mise en service synchronisée de ces deux infrastructures de transport;
- le site sera alimenté par le réseau „Creos“ en énergie électrique 20 kV à partir du nouveau poste Haute Tension 65/20 kV „Kirchberg C – Place de l'Europe“. En cas de défaillance, cette alimentation pourra être commutée sur un deuxième réseau 20 kV et peut donc être considérée comme redondante;
- la station située en amont sur le plateau du Kirchberg sera équipée de toutes les pré-installations techniques nécessaires (raccords à l'eau, à l'électricité) afin que, le cas échéant, des petits commerces puissent à terme y être installés;
- au vu de son emplacement et de son originalité, l'infrastructure devrait, de l'avis d'un membre de la Commission, pouvoir également être utilisée comme une attraction touristique potentielle;
- chaque véhicule aura une capacité de 140 personnes. Le temps de parcours entre les deux stations sera de 63 secondes; les temps d'arrêt dans les stations de 105 secondes;
- entre la station en aval et celle en amont, il y aura une pente constante de 19,7%. Afin d'optimiser la sécurité et le confort des usagers, le plancher des véhicules a été pensé en conséquence, sa hauteur variant de 2,6 à 4,7 mètres d'une extrémité à l'autre;
- les funiculaires fonctionneront de façon entièrement automatisée. Quatre personnes seront employées à temps partiel pour veiller à la maintenance, avec notamment un contrôle de routine quotidien qui sera effectué avant chaque mise en service. A ce stade, aucune présence humaine n'est prévue sur le site pendant les heures de fonctionnement des funiculaires. Si un besoin devait se faire sentir, il n'est cependant pas exclu qu'une personne y soit affectée pendant les heures de pointe;
- s'il est évident qu'aucune étude de rentabilité n'a été réalisée, étant donné qu'un tel critère n'est jamais pris en compte dans le cadre du service public que sont les transports en commun, il est pourtant prévu une certaine rationalisation en ce sens que les deux funiculaires fonctionneront seulement aux heures de pointe, tandis qu'aux heures creuses, un des deux funiculaires pourra être mis à l'arrêt;
- il a été décidé de ne pas mettre en place de ticket séparé pour l'utilisation du funiculaire: le trajet sera gratuit;
- la rue St Mathieu dans le Pfaffenthal sera raccordée à la plateforme de la nouvelle gare ferroviaire par des escaliers et par un grand ascenseur d'une capacité de 46 personnes. En outre, les quais de la gare ferroviaire sont desservis chacun par un ascenseur, un escalier et quatre escaliers mécaniques. Un membre de la Commission plaide, dans une optique de rationalisation et d'économie, pour qu'une réflexion soit menée en vue de la suppression éventuelle d'un ascenseur. De l'avis des représentants gouvernementaux, cette suppression risquerait pourtant de poser des problèmes au niveau de la gestion des flux de passagers;
- la nouvelle gare sera construite sur la ligne existante entre la Gare Centrale de Luxembourg et la gare de Dommeldange. La ligne de chemin de fer ne subira pas de changement particulier;
- le projet peut être considéré dans le cadre des équipements d'intérêt public comme précisé au point H1 du plan général d'aménagement de la Ville de Luxembourg (partie écrite). Une modification du PAG n'est donc pas nécessaire;
- le planning de construction est ambitieux mais devrait pouvoir être respecté, étant donné que les principales causes de retard (problèmes géotechniques, autorisations et emprises) ont été prises en compte;

- des escaliers ont été prévus afin de permettre une évacuation en cas d’urgence. Ces escaliers ne pourront cependant servir que dans ce cas précis. Pour le reste, les chemins forestiers d’ores et déjà existants seront préservés et continueront à être utilisés;
- à l’heure actuelle, il n’est pas envisagé de construire une infrastructure permettant un passage piéton aérien d’un côté à l’autre du boulevard J.F. Kennedy. Des feux de signalisation ainsi qu’un passage pour piétons existent d’ores et déjà;
- le modèle de construction, s’il est inédit dans notre pays, est un modèle relativement standard, qui existe dans de nombreuses villes, comme par exemple Zurich ou Innsbruck. Un consultant suisse a été engagé afin de profiter de son expertise étendue en la matière;
- la partie couverte du tracé sera composée d’une tranchée en béton armé sur une longueur de 67,50 mètres. L’ouvrage sera composé de voiles extérieurs reposant sur des semelles au niveau de la roche saine. La ligne d’appui à mi-travée de la dalle sera composée de poteaux fondés sur la roche saine avec une poutre en tête des poteaux sous la dalle;
- l’arrêt ferroviaire et les plateformes du funiculaire seront des espaces de passage couverts.

*

5. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION PARLEMENTAIRE

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. Le deuxième et le troisième alinéa du paragraphe 3 de l’article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l’infrastructure ferroviaire sont modifiés et complétés comme suit:

2. Le deuxième alinéa du paragraphe 3 est complété comme suit:

„32°	Ligne de Luxembourg à Troisvierges/frontière. Aménagement d’un point d’arrêt „pont rouge“ à Luxembourg	96.297.629 €“
------	--	---------------

2. Le troisième alinéa du paragraphe 3 est remplacé par le texte 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°, 16°, 17°, 18°, 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°, 23°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Celui repris sous 28° correspond à la valeur 685,44 de cet indice au 1er octobre 2010. Ceux sous 29° et 30° 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. Celui sous 32° correspond à la valeur 738,97 de cet indice au 1er octobre 2013. 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.“

Luxembourg, le 28 mai 2014

La Présidente-Rapporteuse,
Josée LORSCHÉ

