

N° 6569²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2012-2013

PROJET DE LOI**modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – phase I: travaux préparatoires)**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(3.7.2013)

La Commission se compose de: M. Fernand BODEN, Président; M. Ali KAES, Rapporteur; MM. François BAUSCH, Eugène BERGER, Lucien CLEMENT, Fernand ETGEN, Mmes Marie-Josée FRANK, Lydia MUTSCH, MM. Roger NEGRI, Marcel OBERWEIS, Roland SCHREINER et Serge URBANY, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés par Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures le 3 mai 2013. Il était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche financière ainsi que de l'avis de la Commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire datant du 12 mars 2013.

L'avis du Conseil d'Etat date du 18 juin 2013.

Lors de la réunion du 22 mai 2013, la Commission du Développement durable a désigné Monsieur Ali Kaes comme rapporteur du projet de loi. Elle a analysé le texte du projet de loi ainsi que l'avis de la Haute Corporation y afférent le 26 juin 2013.

Le présent rapport a été adopté le 3 juillet 2013.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES**Points saillants**

Le réseau ferré européen dispose d'atouts, du fait de sa sécurité et de son respect de l'environnement, sachant que les flux de marchandises sont responsables de plus de 40% des émissions de CO₂ du secteur des transports et de plus de 10% des émissions totales. Conçus dans des logiques nationales, les réseaux ferrés doivent être adaptés à la réalité du marché unique: les trains et leurs passagers doivent pouvoir franchir les frontières librement, au sein d'un espace intégré. Pour ce faire, le Gouvernement luxembourgeois renforce l'interopérabilité des réseaux, en stimulant l'investissement sur les infrastructures.

Le site de Bettembourg se situe au cœur de l'Europe, faisant partie du corridor ferroviaire Rotterdam-Anvers-Bettembourg-Bâle/Lyon. Ainsi, il existe un nombre intéressant de possibilités de développement pour le site de Bettembourg. Il serait notamment envisageable de réaliser l'ajout ou le retrait de wagons au site de Bettembourg de trains roulant sur l'intégralité ou sur une partie du corridor. Les

clients de l'économie luxembourgeoise et de la Grande Région auraient ainsi un grand nombre de destinations à leur choix.

Le Gouvernement, en considérant la situation géographique favorable du Luxembourg, envisage de créer un centre de logistique de référence et au vu des engagements de Kyoto, un régime permettant le transfert modal venant de la route vers d'autres modes de transport, plus écologiques comme le rail. Le projet de loi sous revue s'inscrit dans la lignée des précédents efforts faits par le Gouvernement afin de promouvoir le secteur ferroviaire et afin de stimuler les demandes d'un marché en pleine croissance, offrant ainsi des opportunités à l'économie luxembourgeoise.

Dans ce contexte, le projet de la nouvelle plate-forme multimodale de Bettembourg/Dudelange permet l'extension des possibilités de chargement et de déchargement de semi-remorques sur des trains, le chargement et le déchargement de conteneurs, ainsi que l'entreposage de semi-remorques et de conteneurs. La finalité étant le transbordement entre le rail et la route de semi-remorques entières ou de conteneurs, ceci expliquant le site retenu qui est suffisamment raccordé aux infrastructures importantes de la route et du rail.

La mise en œuvre du projet

Afin de satisfaire à toutes les exigences du projet, des travaux préparatoires sont indispensables pour viabiliser cette future plate-forme multimodale, à savoir:

- création d'une plate-forme unie

Le site retenu est marqué par une topographie assez mouvementée avec notamment le ruisseau de la *Diddeléngerbaach* qui divise le site en deux parties. Dans ce contexte des travaux de terrassement deviennent nécessaires avec entre autres le décapement et le transport des terres végétales de l'ensemble du site (32 ha) vers la décharge de Bettembourg pour servir de couverture.

- déviation de la *Diddeléngerbaach*

Le ruisseau est dévié entre l'extrémité nord du site et le grand bassin de décharge du STEP à la périphérie nord de la ville de Dudelange. Le nouveau ruisseau sera presque exclusivement logé dans un lit naturel.

- déplacement des lignes électriques aériennes

A l'heure actuelle, le site de la future plate-forme multimodale est traversé par trois lignes électriques aériennes de la CREOS, une des deux lignes de 65kV qui se trouve à l'extrémité nord peut rester en place tandis que les deux autres conduites seront mises en souterrain.

- déplacement d'une conduite d'eau potable du SES et d'une conduite de gaz
- renouvellement de la canalisation du STEP
- déviation d'autres conduites empiétant sur le site de la plate-forme
- l'accès au site

La desserte routière du site des CFL à Bettembourg/Dudelange tout comme le nouveau centre logistique sur le site de l'ancienne WSA est conçue de manière à véhiculer l'ensemble des trafics lourds par le réseau autoroutier. A cette fin, il est construit au côté ouest une nouvelle route de liaison qui prend son départ au giratoire de l'échangeur autoroutier de Dudelange-Burange complètement réaménagé.

- classement des fonds

Afin de pouvoir réaliser ce projet, les PAG des deux communes de Bettembourg et de Dudelange sont à modifier, il est prévu de classer les fonds en zone industrielle à caractère national.

Les infrastructures de la plate-forme et la réduction des nuisances

La future plate-forme sera composée de deux terminaux d'autoroute ferroviaire destinés à assurer le transbordement entre les wagons ferroviaires et les camions. Le concept de transport combiné rail-route permet aux semi-remorques traditionnelles ou aux camions complets de se charger sur le wagon de façon autonome. L'infrastructure du site comprend:

- un terminal pour transports combinés
- des gates d'entrée et de sortie

- un poste de commande centralisé
- un bâtiment administratif

Un chantier d'une telle envergure fera d'importantes nuisances sonores, c'est pourquoi une étude EIE (Etude des Incidences sur l'Environnement) a été réalisée et qui propose diverses mesures pour limiter ces nuisances. En premier lieu, les travaux sur le nouveau site s'écartent de la Ville de Bettembourg et s'exercent sur une plate-forme abaissée au niveau des rails de la gare de triage qui du côté de Dudelange se trouve derrière la digue supportant l'autoroute A13 qui fait fonction d'écran antibruit.

En deuxième lieu, dès que les bruits générés par les camions circulant sur l'autoroute auront dépassé un seuil prédéfini, des écrans antibruit seront érigés. Le surplus en trafic routier engendré par les opérations quotidiennes du site approchera ce dernier par le réseau autoroutier de sorte qu'une augmentation du trafic lourd sur la voirie attenante n'est pas à craindre.

Le volet financier

La nouvelle plate-forme multimodale fera l'objet de trois lois de financement successives. La première loi, donc le projet de loi sous revue, comprend tous les travaux préparatoires et s'élève à un montant de 182.000.000 euros.

Une deuxième loi, dont le dépôt se fera probablement fin 2013, englobe les équipements techniques ainsi que le bâtiment administratif. Le montant est évalué au niveau d'avant-projet sommaire à 28.000.000 euros.

Enfin une troisième loi prévoit le financement d'une construction de stockage de conteneurs sur six étages en cas d'insuffisance en places de stationnement. Cette troisième loi sera déposée en fonction de l'évolution du trafic sur le site.

*

III. AVIS DE LA COMMISSION D'ANALYSE DES PROJETS D'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

Dans son avis du 12 mars 2013, la Commission d'analyse mentionne les dimensions non négligeables des travaux projetés, notamment à cause de la topographie peu avantageuse. Il convient de mettre l'accent sur le fait que les deux premières phases doivent être achevées à la fin de l'exercice 2015 pour que le projet luxembourgeois soit le premier projet de ce genre dans la Grande Région.

Lors de sa réunion du 19 février 2013, la Commission d'analyse a examiné le dossier sous objet pour émettre un avis favorable. Cet accord est donné sous réserve que d'autres projets ferroviaires soient reportés dans le temps afin que l'enveloppe financière globale arrêtée par le Conseil de Gouvernement pour les années à venir ne soit pas dépassée.

*

IV. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat dans son avis du 18 juin 2013, invite les auteurs du projet de loi à compléter le tableau des projets d'infrastructure tel qu'il figure à l'article 10, paragraphe 3, alinéa 2 de la loi modifiée du 10 mai 1995. La Haute Corporation propose d'ajouter à ce tableau une colonne qui indique les coûts réévalués des dépenses d'investissement selon l'indice des prix de la construction et de l'actualiser en indiquant par projet les dépenses déjà réalisées.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat fait, dans un souci de sécurité juridique, une proposition de texte pour la dernière phrase de l'alinéa 3 du paragraphe 3 qui devrait devenir un alinéa nouveau.

*

V. TRAVAUX DE LA COMMISSION

Au cours de la réunion du 26 juin 2013, le projet a été présenté exhaustivement à la Commission du Développement durable. De l'échange de vues corrélatif à cette présentation, il peut être retenu les points saillants suivants:

- dans la mesure du possible, les trains de fret circulent en dehors des heures de pointe;
- le taux de remplissage moyen de certains trains de fret, comme notamment celui reliant Trieste, est actuellement supérieur à 90%;
- s'il est évident que le système d'autoroute ferroviaire est moins flexible que le transport routier classique, il faut cependant garder à l'esprit les importants problèmes de congestion sur les routes. L'autoroute ferroviaire dispose en l'occurrence d'un avantage compétitif non négligeable et apparaît comme une réponse à ces problèmes. Un autre point qui pourrait, de l'avis des responsables de CFL-Multimodal, jouer en faveur d'une utilisation accrue des trajets ferroviaires est la mise en place d'un système de péage autoroutier à l'échelle de l'Union européenne;
- la clientèle de CFL-Multimodal est une clientèle très diversifiée, l'objectif principal de la société étant bien entendu de servir au mieux les intérêts de l'industrie luxembourgeoise;
- des accords avec des opérateurs tiers permettent à CFL-Multimodal de desservir, de manière indirecte, des endroits très éloignés. Est notamment donné l'exemple de la plate-forme de Lübeck qui permet de rejoindre la Russie ou la Finlande;
- comme mentionné ci-dessus, le projet de construction de la nouvelle plate-forme multimodale fera l'objet de trois lois de financement successives. A la question de savoir pour quelles raisons un seul projet global n'a pas été déposé, il est répondu que toutes les analyses nécessaires pour les deuxième et troisième phases de construction ne sont pas encore finalisées. Si l'on attendait la finalisation de ces études, un temps précieux serait perdu avant le début des travaux de la première phase. Or, il est très important de pouvoir être opérationnel en 2015, afin d'éviter de perdre des parts de marché;
- 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. Il est misé sur l'attractivité de ce futur site, qui comprendra des installations sanitaires, des possibilités de restauration, de facilités de repos avec motel, ainsi qu'une station de carburant „multicartes“;
- 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. Le stockage des conteneurs avec matières dangereuses se fera de façon à pouvoir récupérer en cas de fuites ou d'accidents ces matières dans des cuves spéciales et d'éviter toute pollution des eaux de surface. L'entre-distance entre les conteneurs a été déterminée de manière à contrecarrer tout effet domino;
- la conduite d'eaux usées du Syndicat responsable pour la gestion de la station d'épuration de Bettembourg et de la réalisation de toutes activités de recyclage et de gestion écologique (STEP) sera renouvelée. Cette conduite d'un diamètre de 1.100 millimètres sera en effet remplacée par une nouvelle conduite en un lieu où elle sera accessible pour les interventions d'entretien. L'actuelle conduite qui date de l'époque d'avant la construction du grand bassin de décharge de Burange étant surdimensionnée, une réduction de la section à des diamètres de 700 millimètres et de 800 millimètres suffit aux besoins d'écoulement futurs. Le nouveau tracé suit au sud de l'autoroute celui de la *Diddelengerbaach* déviée, traverse l'autoroute par un fonçage et se place sous la voirie interne longeant la ligne ferroviaire vers Dudelange jusqu'à l'extrémité nord du site où elle rejoint la conduite existante.

Examen de l'article unique

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'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange. En vue de pouvoir mettre en compte les hausses légales, il y a en outre lieu de faire correspondre le montant de l'enveloppe financière précitée à la valeur de l'indice semestriel des prix à la construction. Il convient d'inscrire cette précision au troisième alinéa du paragraphe 3 dudit article 10. L'évaluation financière du projet n° 29 se situe au coût de 182.000.000 euros au niveau de l'indice des prix à la construction valable au 1er octobre 2012 (indice 725,05).

Dans sa version initiale, l'article unique 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:*

„29°	<i>Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase I: travaux préparatoires</i>	<i>182.000.000 €</i> “
------	--	------------------------

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. Celui sous 29° correspond à la valeur 725,05 de cet indice au 1er octobre 2012. 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.“

Le Conseil d'Etat invite les auteurs du projet de loi à profiter de l'occasion de la présente modification de la loi de 1995 pour compléter le tableau des projets d'infrastructures ferroviaires à l'article 10, paragraphe 3, alinéa 2 de la loi précitée du 10 mai 1995 en y ajoutant une colonne indiquant les coûts réévalués des dépenses d'investissement selon l'indice des prix de la construction, et de l'actualiser en indiquant par projet les dépenses déjà réalisées par le pouvoir adjudicateur. En outre, il se demande si le tableau ajourné ne devrait pas refléter les priorités d'investissements du Gouvernement.

Afin d'éviter toute discussion d'interprétation ultérieure, le Conseil d'Etat voudrait que la dernière phrase de l'alinéa 3 du paragraphe 3 devienne un alinéa nouveau prenant la teneur suivante:

„Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, les montants visés au tableau précité sont adaptés semestriellement en fonction de la variation des prix de la construction.“

Les membres de la commission parlementaire décident de ne pas faire droit à la demande de la Haute Corporation pour les raisons suivantes:

- il n'est pas coutume d'indiquer les coûts réévalués des dépenses d'investissement selon l'indice des prix de la construction; l'autorisation donnée par le législateur pour une dépense spécifique étant ainsi clairement associée à un indice des prix de la construction donné;
- une actualisation par projet des dépenses déjà réalisées par le pouvoir adjudicateur est présentée semestriellement à la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire de la Chambre des Députés;
- les priorités d'investissement du Gouvernement sont reprises dans le programme gouvernemental, la stratégie de mobilité „MODU“ ainsi qu'annuellement dans le projet de budget sous le volet „Fonds du Rail“.

*

VI. 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 (aménagement d'une plate-forme
multimodale à Bettembourg/Dudelange – phase I: travaux
préparatoires)**

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:

„29°	Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase I: travaux préparatoires	182.000.000 € ^{cc}
------	---	-----------------------------

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. Celui sous 29° correspond à la valeur 725,05 de cet indice au 1er octobre 2012. 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 3 juillet 2013

Le Rapporteur,
Ali KAES

Le Président,
Fernand BODEN

