



CHAMBRE DES DEPUTES
Session extraordinaire 2013-2014

RM/pk

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 04 juin 2014

ORDRE DU JOUR :

1. 6655 Projet de loi relatif à la construction du centre pénitentiaire d'Uerschterhaff
- Rapporteur : Monsieur Georges Engel
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
2. 6669 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- Désignation d'un rapporteur
- Présentation du projet de loi
- Examen de l'avis du Conseil d'Etat
3. Divers

*

Présents : 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. Jeannot Poeker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Amandine Tockert, M. Luc Dhamen, de l'Administration des bâtiments publics

M. Tom Braun, Mme Christiane Stemper, de la Société nationale des Chemins de fer luxembourgeois

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. 6655 Projet de loi relatif à la construction du centre pénitentiaire d'Uerschterhaff

Monsieur le Rapporteur présente son projet de rapport, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire 6655¹. Son exposé ne soulève pas de question.

Le projet de rapport est adopté la majorité des membres présents, le représentant de la sensibilité politique *déi Lénk* s'abstenant.

La commission parlementaire propose le modèle de discussion n°1 pour les débats en séance plénière.

2. 6669 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Madame Josée Lorsché est nommée Rapportrice du projet de loi sous rubrique.

Les représentants des CFL présentent le projet de loi. En bref, celui-ci a pour objet de compléter l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire afin d'y inclure un alinéa concernant la construction d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg dont le coût s'élève à un montant de 292.013.570 euros.

A noter qu'il est prévu de réaliser la construction ferroviaire en deux phases : la première phase du projet, qui fait l'objet du présent projet de loi, comporte la réalisation d'un saut-de-mouton à l'entrée Nord de la gare de Bettembourg, le déplacement de la ligne existante à Bettembourg-Nord et le raccord provisoire de la nouvelle ligne à la ligne existante à Howald et à Bettembourg. La deuxième phase, qui fera l'objet d'une loi de financement ultérieure, comprendra le réaménagement de la Gare de Bettembourg et le raccord définitif de la nouvelle ligne ferroviaire à Howald et Bettembourg.

L'autorisation du législateur pour procéder à ces travaux est requise en vertu de l'article 99 de la Constitution, étant donné que le montant de la dépense d'investissement en question dépasse le seuil de 40 millions d'euros prévu à cet effet par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat.

Pour les détails exhaustifs du projet de loi, il est renvoyé, d'une part, au document PowerPoint joint en annexe du présent procès-verbal et, d'autre part, au document parlementaire afférent.

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

- lors de la conception du projet, il a été fait en sorte d'éviter dans la mesure du possible la production de déchets inertes. Dans ce contexte, le principe de réutilisation sur site a été discuté avec l'Administration de l'environnement pour limiter au maximum les terres à enlever du chantier. Il faut cependant savoir que la nécessité de respecter une pente maximale de 12,5% afin que les trains puissent également transporter des marchandises sur ce tronçon, réduit sensiblement la marge de manœuvre en la matière. Le volume de déchets inertes à évacuer dans le cadre de la réalisation du projet sous rubrique sera d'environ 955.000 m³. Une étude préalable a permis de classer ces déchets en trois

catégories selon leur degré de pollution. L'exposé des motifs du projet de loi donne les précisions suivantes à ce sujet :

- les terres les plus polluées dépassant le degré de pollution maximal autorisé par la législation en vigueur seront évacuées vers l'étranger. Ces terres, dont le volume avoisine 138.000 m³ (14%), seront déchargées par une entreprise spécialisée ;
- les terres de type I, dont la pollution en hydrocarbures n'excède pas 300 mg/kg, seront éliminées sur une décharge nationale pour déchets inertes pourvue d'une barrière géologique. Le volume de ces terres polluées est d'environ 216.000 m³ (23%) ;
- les terres de type II, dont la pollution en hydrocarbures n'excède pas 100 mg/kg, seront réutilisées dans le cadre du projet. Le volume de ces terres est d'environ 601.000 m³ (63%) ;

A noter que la pollution des terres est due en partie au réseau ferroviaire existant et en partie aux émissions provenant de l'autoroute voisine ;

- la réalisation du projet nécessite l'acquisition d'un nombre important de terrains, d'une surface totale d'environ 52,09 hectares. A ce jour, 55% des surfaces à acquérir font l'objet d'un compromis de vente. S'il est évident que la concrétisation du projet est dépendante de l'acquisition préalable des terrains, les représentants des CFL se déclarent pourtant optimistes en la matière. Dans ce contexte, il est notamment fait mention de négociations en cours avec les propriétaires de deux commerces de Bettembourg qui devront être délocalisés à cause des travaux ;
- suite à une question afférente, il est rappelé que les travaux d'aménagement d'une gare périphérique à Howald seront exécutés en deux phases. La première phase, qui a fait l'objet de la loi du 17 décembre 2010 modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, comprend la construction d'un quai à voyageurs unique et devrait être opérationnelle en 2018, permettant ainsi aux usagers en provenance du Sud du pays de descendre du train à cet endroit et, partant, de délester sensiblement la Gare centrale. La seconde phase, qui devra faire l'objet d'une loi de financement *ad hoc*, n'est prévue qu'à l'horizon 2020 et aura pour objet la construction d'un deuxième quai, d'un bâtiment voyageur, d'une gare routière, ainsi que d'un arrêt pour le tram ;
- le bilan global de la valeur écologique du projet de construction est négatif de l'ordre de 5,4 millions de points correspondant à des biotopes (selon l'article 17 de la loi modifiée du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature). Une série de mesures de compensation ont donc été prévues et atteignent un total positif de quelque 5,9 millions de points, total permettant une marge de manœuvre pour le cas où l'une ou l'autre des mesures compensatoires prévues ne pouvait pas être réalisée. La renaturation de l'Alzette et du *Bibeschaach*, de même que le reboisement du dépôt C, font notamment partie des mesures prévues ;
- un membre de la Commission s'interroge sur la réalisation du saut-de-mouton à l'entrée Nord de la gare de Bettembourg et sur les éventuelles nuisances sonores supplémentaires que cet ouvrage pourrait engendrer. Les représentants des CFL informent qu'il est prévu de mettre en place un écran antibruit. Dans ce contexte, il est précisé qu'une étude acoustique a été réalisée par un bureau agréé et que des mesures seront mises en place dans le respect des seuils en vigueur ;
- à l'heure qu'il est, 293 circulations ferroviaires se font quotidiennement dans les deux sens sur la ligne existante. Le futur concept d'exploitation prévoit quelque 455 circulations ferroviaires par jour dans les deux sens sur les deux lignes. Ceci constituerait une augmentation d'environ 55% du nombre total des circulations ferroviaires entre

Bettembourg et Luxembourg. La réserve de capacité d'environ 45% ainsi obtenue permettra de garantir une exploitation plus stable et un meilleur respect des horaires. Cette réserve de capacité permettra aussi une meilleure organisation des travaux d'entretien sur ces deux lignes et, en cas de besoin ultérieur, une augmentation de la densité des circulations ferroviaires ;

- le projet sous rubrique ne créera pas de nouveaux passages à niveau. D'une manière générale, le Gouvernement souhaite, à long terme, abolir la totalité des passages à niveau sur l'ensemble du réseau national, en éliminant prioritairement les passages à grande affluence ;
- conformément à la législation en vigueur, les trois variantes qui avaient été étudiées dans le cadre de l'avant-projet sommaire, ont été soumises à une consultation du public dans les communes concernées (Luxembourg, Hespérange, Roeser et Bettembourg). Sur base du résultat de la consultation des communes concernées, le Gouvernement a décidé de retenir la variante 3 du tracé, tout en invitant le maître d'ouvrage à tenir compte, dans la mesure du possible, des remarques formulées par la Commune de Roeser concernant la zone hôtelière de Livange ;
- il n'est pas prévu d'installer des panneaux photovoltaïques dans le cadre du projet sous rubrique. Il est d'ailleurs porté à la connaissance des membres de la Commission que, dans le cadre du projet P&R Belval-Université, la société PricewaterhouseCoopers avait été missionnée par les CFL pour les assister dans la réalisation d'une étude de rentabilité d'une installation photovoltaïque. Suivant l'étude de PwC, l'installation de panneaux photovoltaïques pour des puissances supérieures à 30 kWc représente un investissement dont le taux de rentabilité interne est négatif. Dans ce scénario, le projet se présente comme non rentable. D'après les hypothèses considérées, l'installation de panneaux photovoltaïques à hauteur d'une puissance jusqu'à 30 kWc, dont la production d'électricité de l'installation est très modeste, représente un investissement dont le temps de retour de l'investissement dépasse les douze ans.
Il est en outre rappelé qu'au cours d'une précédente réunion, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures avait affirmé qu'il est systématiquement procédé à une analyse de faisabilité et de rentabilité en la matière lors de la réalisation d'études préliminaires à tout projet de construction et qu'ensuite, les décisions sont prises en conséquence.
Dans ce contexte, un membre de la Commission regrette que des raisonnements de rentabilité soient menés, car il est d'avis que la lutte contre le changement climatique ne doit en aucun cas être appréhendée sous cet angle de réflexion ;
- il n'est à ce jour pas prévu de rénover le bâtiment de la gare de Berchem, ni d'aménager un arrêt et un P&R à Fentange (commune située sur le tracé actuel qui continuera par la suite à être utilisé pour le trafic national). Les suggestions de deux membres de la commission parlementaire visant à engager ces travaux seront cependant transmises à Monsieur le Ministre ;
- le concept de construction d'un tram reliant les villes du Sud du pays, s'il venait à se concrétiser, ne pourrait pas être intégré dans le projet ferroviaire, un tram n'étant pas techniquement à même de circuler sur des rails ferroviaires.

*

Les membres de la Commission procèdent ensuite à l'examen de l'avis du Conseil d'Etat datant du 25 mars 2014. Dans cet avis, la Haute Corporation suggère de :

- modifier l'intitulé afin de mettre en exergue le fait que le projet de construction de la ligne ferroviaire est conçu en deux phases et de le libeller comme suit :
« *Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (Construction d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg - Phase I)* » ;
- supprimer le tiret derrière « Article unique » à l'alinéa 1^{er} ;
- tenir compte du phasage dans lequel sera prévue la construction du projet entier de la ligne et, en conséquence, libeller l'ajout sous le n° 31 de la façon suivante :
« *n° 31 Construction d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg (phase I)* ».

Les membres de la commission parlementaire décident de suivre l'intégralité des propositions du Conseil d'Etat. De la sorte le projet de loi se lira comme suit :

Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (Construction d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg - Phase I)

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 :*

« 31°	Construction d'une nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg (phase I).....	292.013.570 € »
-------	--	-----------------

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. 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. »

3. Divers

Les membres de la commission parlementaire entérinent une modification mineure apportée au rapport relatif au projet de loi n°6684 modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (Aménagement d'un point d'arrêt « pont rouge » à Luxembourg).

Une visite du site de CFL multimodal à Bettembourg sera organisée en septembre prochain, le cas échéant, ensemble avec les membres de la Commission de l'Economie.

Le représentant du groupe *déi Lénk* rappelle son souhait d'obtenir une étude de trafic actualisée et détaillée concernant, d'une part, la capitale et ses environs et, d'autre part, la zone de Bettembourg/Dudelange qui sera fortement impactée par le développement de la plateforme multimodale.

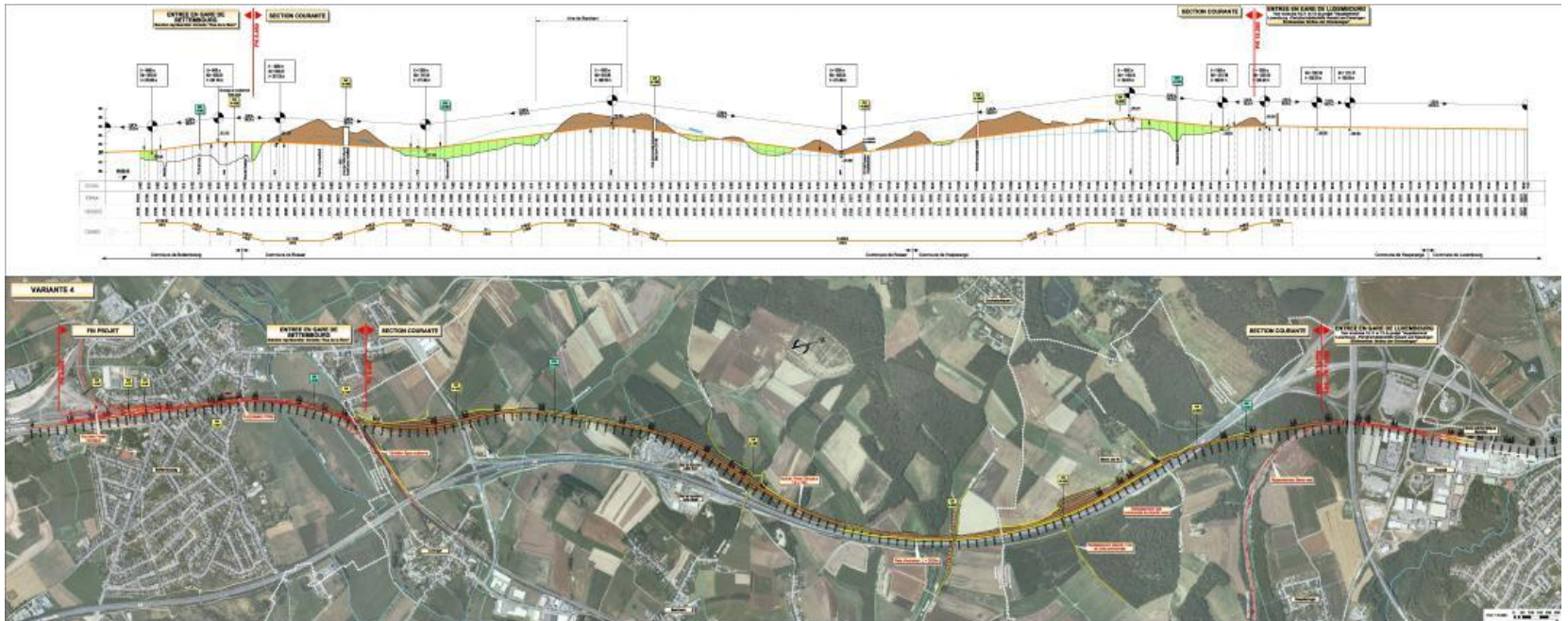
La prochaine réunion aura lieu le 25 juin 2014.

Luxembourg, le 24 juin 2014

La secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché

Nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg – Bettembourg



Sommaire

1. Objectifs du projet
2. Le projet
3. Démarches administratives
4. Planning
5. Budget



1. Objectifs du projet

- **Le projet fait partie de la 1^{ère} phase des infrastructures ferroviaires d'envergure de la stratégie globale pour une mobilité durable MODU.**
 - **Assurer une connexion performante du sud du pays aux quartiers en voie de développement de la capitale (Howald et Kirchberg).**
 - **Améliorer les trajets transfrontaliers avec la Lorraine.**
 - **Améliorer la ponctualité des trains et le confort des voyageurs.**
 - **Faciliter le trafic fret de l'Allemagne et du Benelux vers la France, la Suisse et l'Italie.**

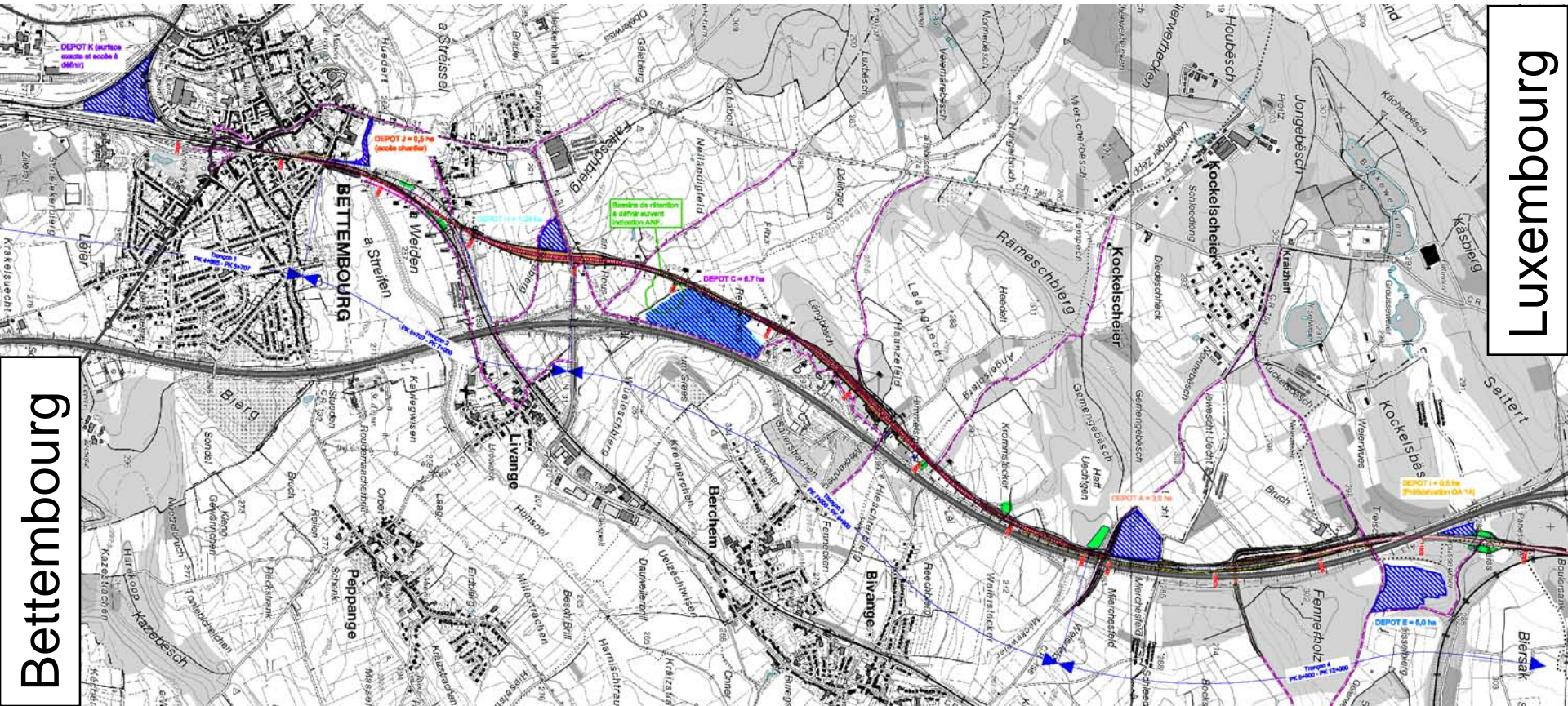


• Le phasage des projets d'infrastructure ferroviaire au PST



- **Le futur concept d'exploitation:**
 - **ABS: tous les trains nationaux venant d'Esch/Alzette (arrêt Berchem)**
 - **NBS: tous les trains venant de Thionville (TGV, TER Lorraine)**
 - **Prolongement des trains du sud vers l'arrêt « Pont Rouge »**
 - ➔ **Nécessité de croiser les deux lignes au nord de Bettembourg**

2.2. Installations de chantier / Aires de stockage



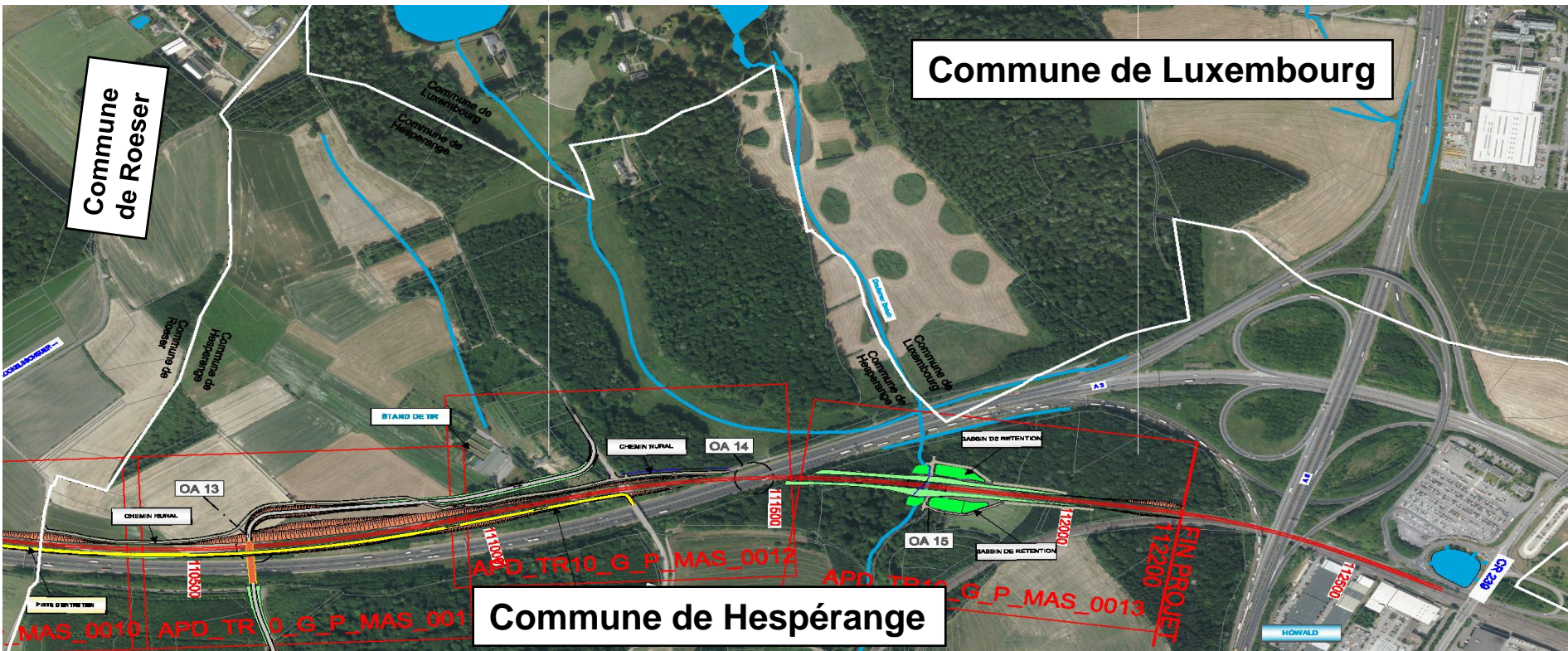
Bettembourg

Luxembourg

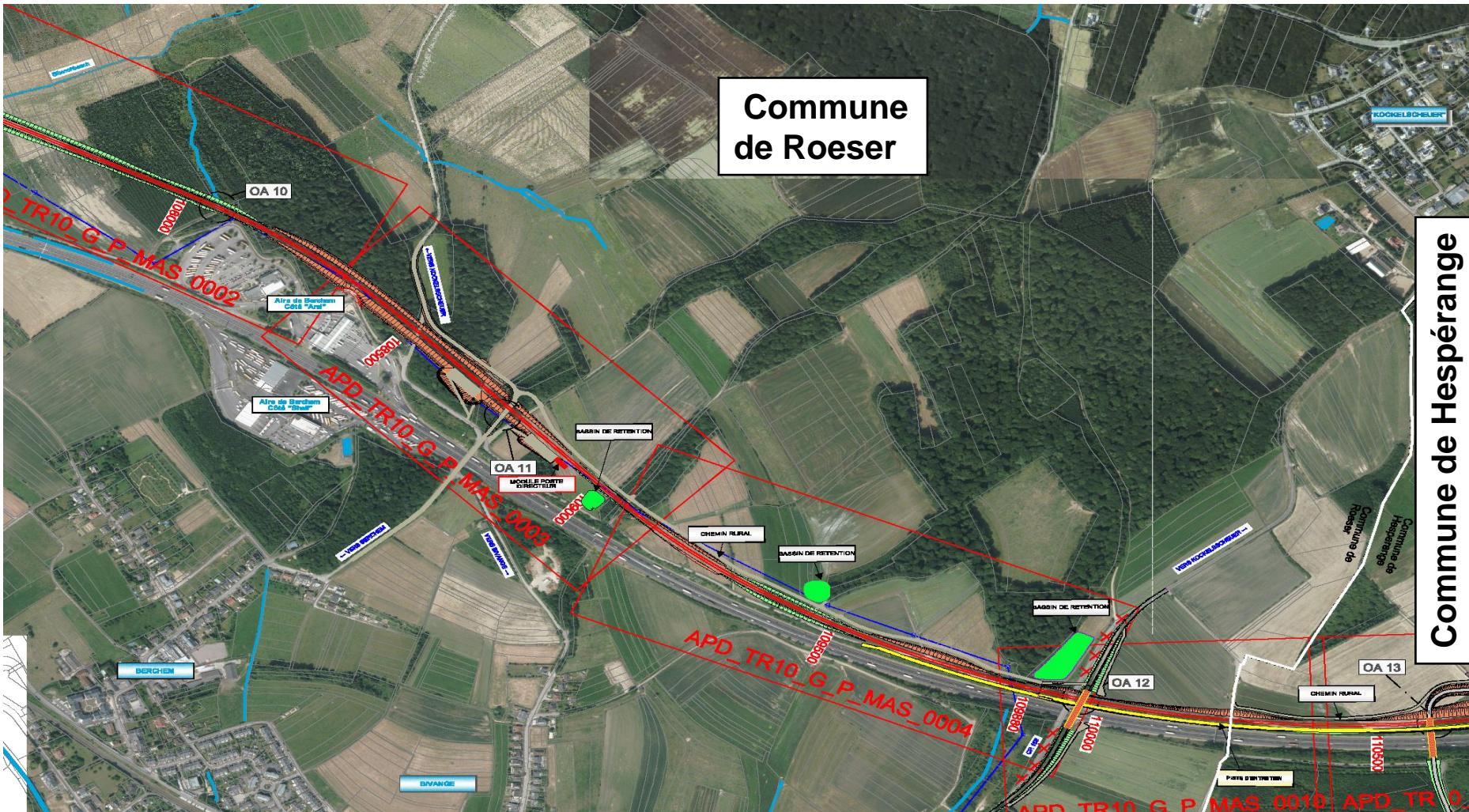
2.3. Mouvements de terres / Caractérisation des déchets

- **Déblais total: 955.000 m³**
 - 138.000 m³ (14%): déchets à éliminer à l'étranger
 - 216.000 m³ (23%): déchets inertes type I (décharge nationale)
 - 601.000 m³ (63%): déchets inertes type II
 - dont 166.000 m³ réutilisés comme remblais technique du tracé
 - dont 435.000 m³ réutilisés comme remblais technique pour mesures compensatoires (Dépôt C)
- **Remblais total: 182.000 m³**
 - 166.000 m³ (91%): déchets inertes type II réutilisés
 - 16.000 m³ (9%): matériel nouveau à apporter sur site

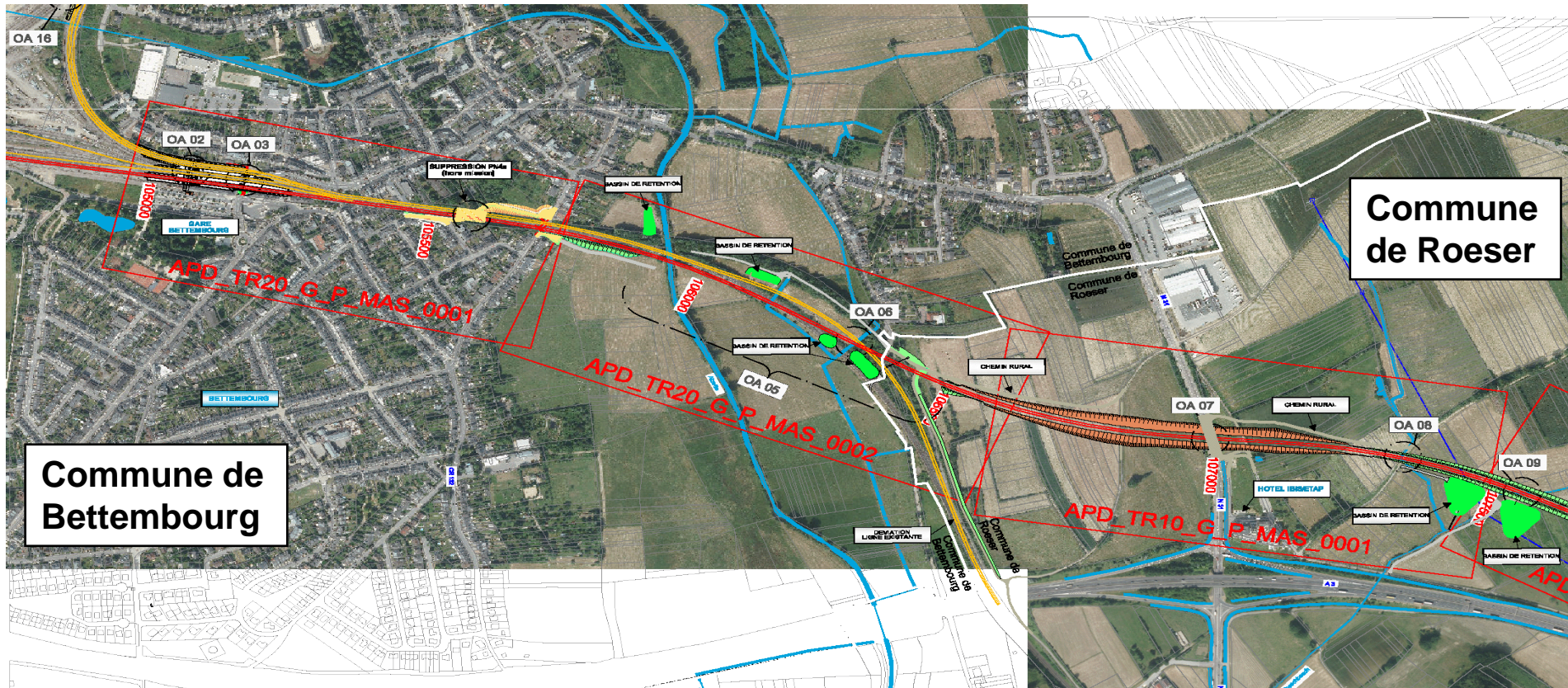
2.5. Territoire Hespérange



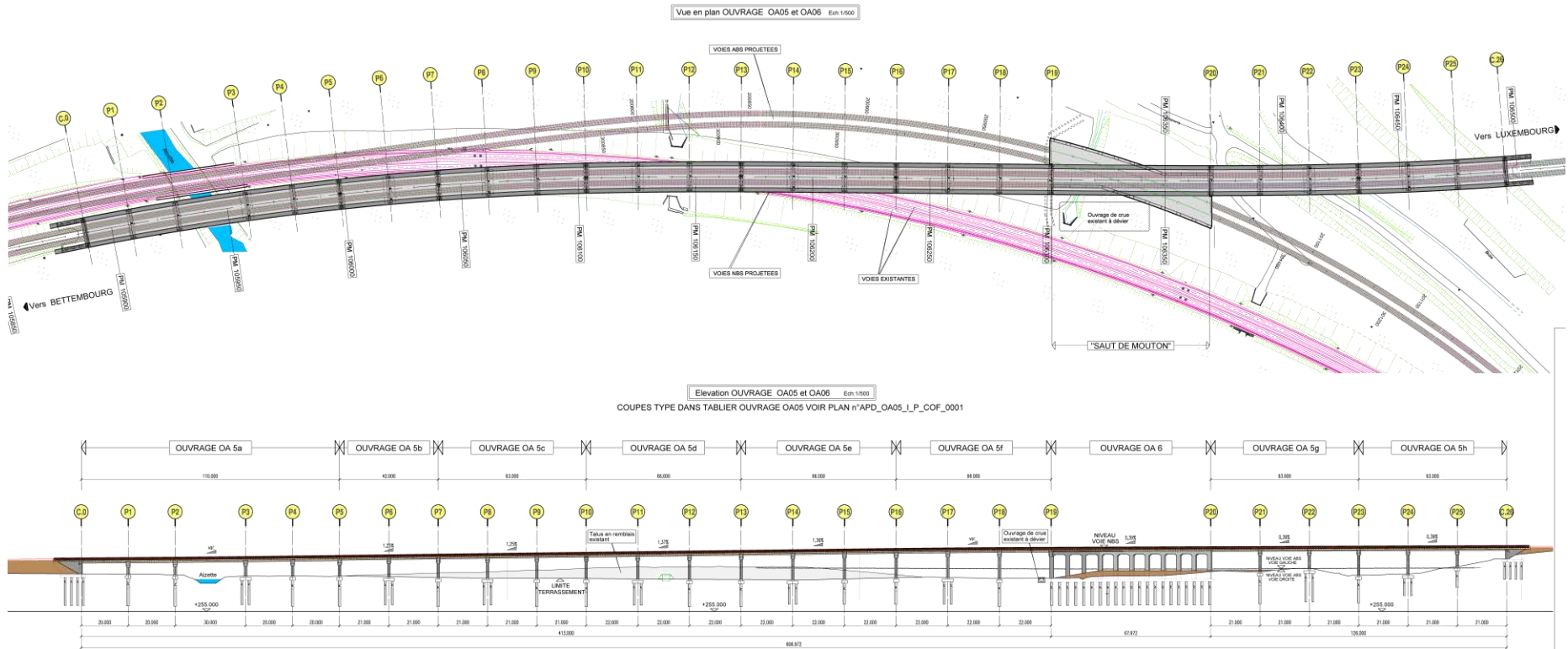
2.6. Aire de Berchem / Territoire Roeser



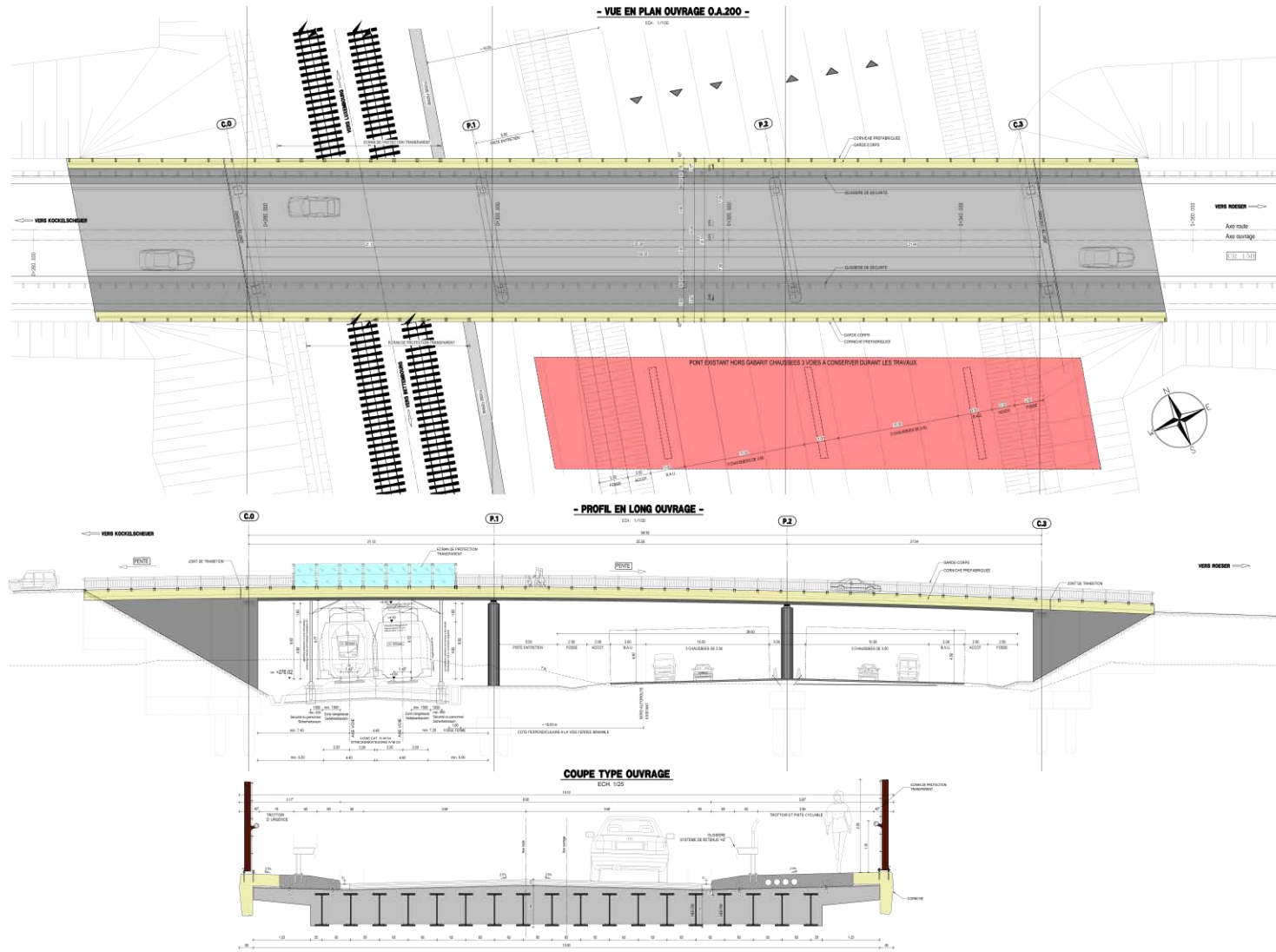
2.7. Territoire Bettembourg / Territoire Roeser



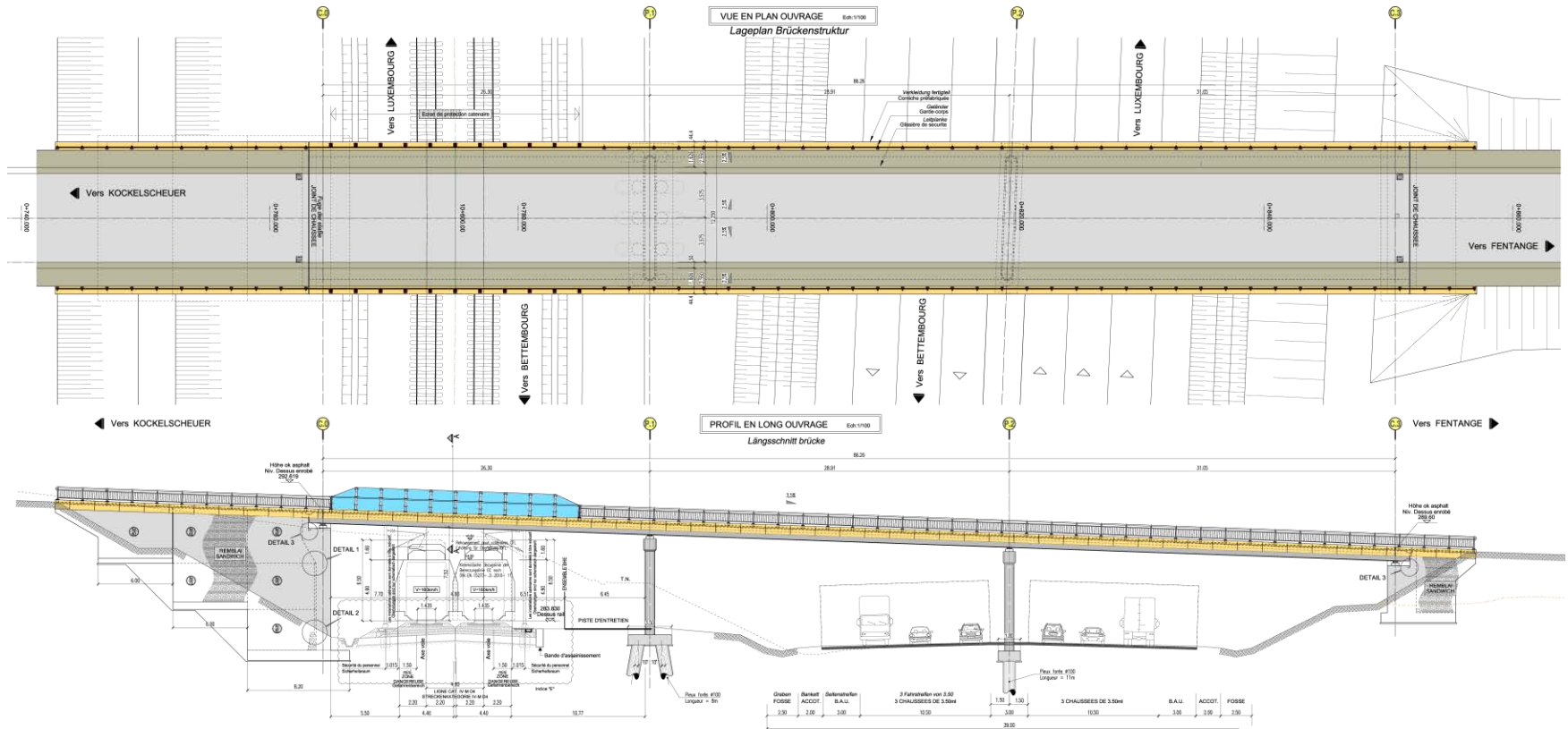
2.8. Réalisation d'un saut-de-mouton (OA5 et OA6)



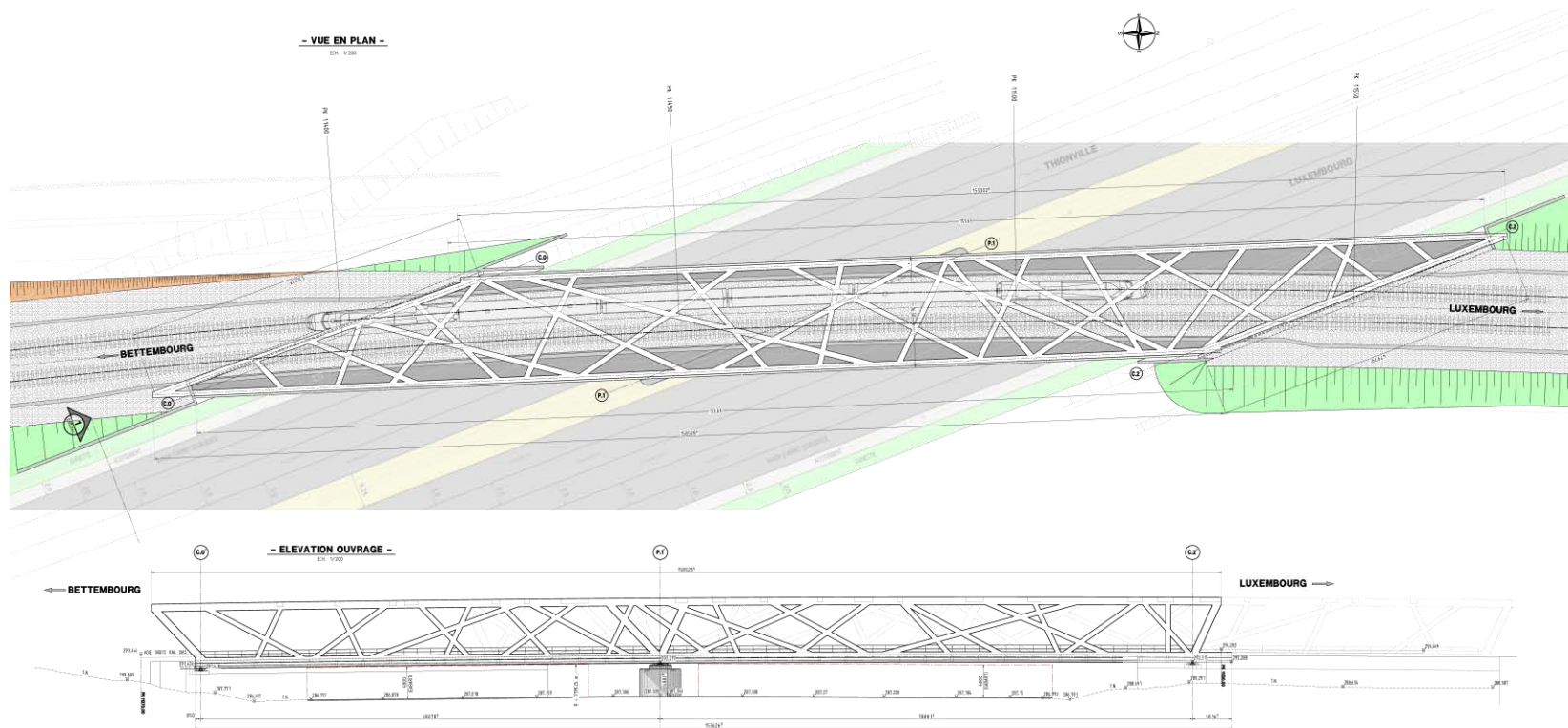
2.9. OA12 – Pont routier à reconstruire



2.10. OA13 – Pont routier nouveau



2.11. OA 14 - Pont ferroviaire traversant l'autoroute A3





3. Démarches administratives

- ✓ Etude de faisabilité; Avant-Projet-Sommaire (APS)
- ✓ Consultation du public et choix du tracé
- ✓ Avant-Projet-Détaillé (APD);
 - Loi de financement
 - Autorisation suivant la loi du 13 mars 2007 (EIE, mesures compensatoires)
 - Autorisations de bâtir communales; Permissions de voirie
 - Acquisition d'emprises (52,09 ha; 300 parcelles; Privé: 62%; Public: 38%)
 - Certification d'interopérabilité ferroviaire (STI)
 - Certification sécurité ferroviaire – méthodes de sécurité communes

4. Planning

- **1^{ère} Phase: Nouvelle ligne ferroviaire avec ses raccords provisoires à Howald-sud et Bettembourg-nord.**

Etudes APD:	2011 - 2013
Autorisations / Emprises :	2013 - 2015
Travaux (*) :	2015 – 2020
Mise en service:	2020
- **2^e Phase: Réaménagement de la gare de Bettembourg: 2021 – 2024 (*)**
- **Howald Phase II – 2^e quai: 2021 – 2024 (*)**

(*) sous réserve d'approbation par le législateur

5. Budget

Ouvrages d'art:	69.709.290 €
Plateformes:	107.966.310 €
Superstructure ferroviaire:	72.650.000 €
Déplacement ligne HT Creos:	2.500.000 €
<hr/>	
<i>Sous-total:</i>	<i>252.825.600 €</i>
Divers et imprévus (10%):	25.282.560 €
<hr/>	
Total Travaux:	278.108.160 €
Total Etudes (5% des travaux):	13.905.410 €
<hr/>	
Total Projet:	292.013.570€

(Montants hTVA; indice semestriel des prix de la construction 780,85 au 01.04.2013)

Merci de votre attention