



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 09 juillet 2015

Ordre du jour :

1. Suites à donner au dossier Lufthansa - Luxair
2. Présentation des grands projets d'infrastructure
3. Divers

*

Présents : Mme Sylvie Andrich-Duval, M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, M. Georges Engel, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Marc Spautz remplaçant M. Ali Kaes, M. Henri Kox, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marco Schank, M. David Wagner, M. Serge Wilmes

Mme Joëlle Elvinger, député (*observateur*)

Mme Anouk Ensch, M. Roland Fox, M. Georges Simon, M. Romain Spaus, M. Tom Weisgerber, Mme Félicie Weycker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Manon Mehling, M. Henri Werdel, de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (*CFL*)

M. Laurent Besch, Administration parlementaire

Excusés : M. Emile Eicher, M. Aly Kaes

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. Suites à donner au dossier Lufthansa - Luxair

Madame la Présidente précise que le présent point a été mis à l'ordre du jour suite à une proposition de Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Volet dossier Lufthansa - Luxair

Les membres de la commission décident, suite à une demande afférente de Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures qui précise que le volet relatif aux changements susceptibles d'intervenir au niveau de l'actionnariat de la société Luxair revêt, à l'heure actuelle, un caractère hautement sensible, de garder le secret des délibérations en application du paragraphe (9) de l'article 22 du Règlement de la Chambre des Députés.

Volet aéroport de Luxembourg

Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures informe les membres de la commission que le nombre de voyageurs de l'Aéroport de Luxembourg a connu une croissance significative au cours de ces dernières années.

Ainsi, il a accueilli en 2014 près de 2,5 millions de passagers, soit une hausse de 12,3% par rapport à 2013.

Pour l'année en cours (2015), les estimations de trafic font état d'une nouvelle hausse de passagers d'environ 8% pour approcher un total prévisionnel de 2,7 millions de passagers.

L'orateur précise que cette hausse du nombre de passagers entraîne, sur le plan de la législation européenne, deux conséquences, à savoir:

- 1) En application de la **directive modifiée 96/67 du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté**, tout aéroport communautaire ouvert au trafic commercial dont le trafic annuel est supérieur ou égal à deux millions de mouvements de passagers ou à 50.000 tonnes de fret doit ouvrir le marché des services d'auto-assistance en escale ou d'assistance à tiers en escale.

Il convient de noter que tout Etat membre a la faculté de limiter le nombre des prestataires de tels services à deux sociétés.

Ainsi, l'entité gestionnaire de l'aéroport de Luxembourg devra lancer, pour au plus tard fin 2015, un appel d'offre afférent.

L'orateur donne à considérer que dans le cas de figure où un 2^e opérateur s'installerait à terme à l'aéroport de Luxembourg, le marché des services d'escale aéroportuaire pourrait devenir le théâtre d'une guerre de prix.

- 2) L'activité commerciale de l'aéroport de Luxembourg devrait, conformément aux dispositions des **lignes directrices communautaires sur le financement des aéroports**, s'autofinancer à hauteur de 50%. En d'autres termes, l'exploitation commerciale doit générer des recettes suffisantes permettant de respecter ledit seuil de 50%. A ce sujet il échet de préciser que le poste relatif au parking ne peut faire l'objet d'une quelconque aide étatique.

Les vecteurs susceptibles d'augmenter le poste des recettes sont (i) la taxe passager et (ii) les revenus encaissés par l'activité des magasins présents dans l'enceinte de l'aéroport.

L'orateur donne à considérer que la taxe passager est l'une des plus basses au sein de l'Union européenne.

Il ajoute que lorsque que le nombre des passagers annuels dépasse le plafond des trois millions, le seuil d'autofinancement passe à 75%.

De manière générale, il convient de noter que l'aéroport de Luxembourg reste tout à fait attractif, notamment à raison de sa position géographique et de sa disponibilité immédiate de créneaux de vol.

Echange de vues

- ❖ Un membre du groupe politique CSV s'interroge sur les conséquences à moyen terme sur le chiffre d'affaires pour la société Luxair suite à l'intention de la société Lufthansa de vouloir mettre fin à la coopération existant actuellement pour la ligne aérienne de Luxembourg et Francfort-sur-le-Main.

Il aimerait également savoir si le changement de l'actionnariat de la société Luxair est susceptible d'avoir des incidences sur la société Cargolux comme Luxair y est actionnaire.

Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures explique que l'exploitation de ladite ligne ne génère pas de grandes recettes dans le chef de la société Luxair comme à peu près 80% des passagers transportés sont en transit. L'aéroport de Francfort-sur-le-Main est un aéroport fonctionnant sur le mode du «hub and spoke».

La situation diffère en ce qui concerne les liaisons aériennes assurées par la société Luxair entre Luxembourg et Munich où à peu près 70% des passagers ont pour destination la ville de Munich ou les environs. Il convient de noter que la société Luxair est concurrencée sur cette ligne par la société Lufthansa.

L'orateur précise que les modifications susceptibles d'affecter la structure de l'actionnariat de la société Luxair n'auront pas de répercussions directes sur celle de Cargolux et sa situation commerciale.

- ❖ Un membre du groupe politique CSV aimerait connaître l'attitude qui sera affichée par le Gouvernement devant l'intention de la société Lufthansa de se retirer de la société Luxair.

Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures tout en soulignant que le secteur de l'aviation commerciale civile nécessite de par son activité de grands investissements en termes de capitaux et de liquidités, explique qu'il convient d'attendre la position des autres actionnaires de la société Luxair qui n'ont pas encore reçu la notification formellement due de la part de la société Lufthansa.

De même, il ne faut pas oublier que lesdits actionnaires disposent d'un droit d'achat préférentiel.

- ❖ Le représentant de la sensibilité politique déi Lénk, en renvoyant à certains effets pour le moins pervers occasionnés par la libéralisation du marché du transport aérien civil au sein de l'Union européenne, comme une certaine distorsion de la concurrence entre les opérateurs européens et les sociétés émergents du Moyen-Orient a lieu, se demande si l'Union européenne n'est pas amenée à modifier cette donne.

Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures informe les membres de la commission, eu égard de la pression commerciale énorme que subissent les compagnies aériennes européennes, que certains Etats membres ont avancé de manière discrète des propositions en vue de modifier la situation qui s'apparente à une distorsion préjudiciable de la concurrence.

- ❖ Un représentant du groupe politique CSV aimerait disposer de plus amples informations au sujet de l'extension éventuelle du bâtiment actuel arbitrante le terminal A et sur ce qu'il en advient du terminal B (petits porteurs)

Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures explique qu'une étude est en cours afin de déterminer les options permettant de relier le terminal A avec le terminal B. Une décision est susceptible d'intervenir vers la fin de cette année.

2. Présentation des grands projets d'infrastructure

Liste des nouveaux projets à soumettre à l'approbation de la Chambre des Députés permettant l'imputation des dépenses pour frais d'études à charge des fonds d'investissements – 2015/2016

Fonds des routes

- Pôle d'échange Cloche d'Or

Fonds du rail

- Gares de Rodange, Wasserbillig et Mersch; aménagement des bâtiments P&R et mise en conformité des infrastructures voyageurs
- Suppression des passages à niveau N^{os} 91, 91a et 92 à Schiffflange et reconstruction de l'arrêt Schiffflange
- Gare de Luxembourg; aménagement des quais V et VI
- Gare d'Esch-sur-Alzette; renouvellement des infrastructures

Désignation d'un rapporteur

La commission unanime désigne Mme la Présidente comme rapporteur.

Fonds des routes

Pôle d'échange Cloche d'Or

Présentation

(Une note de présentation succincte est distribuée séance tenante)

Il convient de préciser que le volet des infrastructures de transport routières à réaliser dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich est visé par la loi du 16 décembre 2010 relative à l'aménagement du boulevard Raiffeisen et du boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich (Mémorial A n° 229 du 21 décembre 2010).

Il est ainsi prévu (*cf. page 5 de la présentation succincte sous référence*) que ledit pôle d'échange héberge:

- une gare routière RGTR/AVL aménagée en tant que terminus comprenant des quais d'attente avec une capacité de 12 bus, ainsi que des quais supplémentaires pour 8 bus pouvant être activés pour supporter l'afflux caractéristique généré par des manifestations ayant lieu dans le nouveau stade national de football adjacent,
- un parking P&R de 2000 places répartis sur 6 niveaux, dont 1 en sous-sol avec des rampes d'entrée et de sortie souterraines distinctes,
- pour assurer une bonne cohérence urbanistique entre le nouveau stade national de football et le bâtiment du pôle d'échange, les façades ont été alignées le long de l'axe routier (bd Kockelscheuer – N4), et la conception de la façade extérieure des niveaux supérieurs du bâtiment « pôle d'échange » sera inspirée par celle du nouveau stade national de football,
- les réseaux dits de «mobilité douce» y seront intégrés de sorte à former un ensemble complémentaire.

Echange de vues

- ❖ Un membre du groupe LSAP s'interroge sur l'opportunité de prévoir, pour assurer un accès rapide entre le pôle d'échange et le nouveau stade national de football, l'installation d'une passerelle suspendue entre les deux édifices.

Il s'interroge sur l'option de prévoir un arrêt spécifique du tram en face du nouveau stade national de football.

Le représentant de l'Administration des Ponts et Chaussées précise que l'installation d'un tel arrêt comporte le grand désavantage de trop pénaliser la fluidité de la circulation des trams sur la ligne concernée.

L'orateur explique que ledit accès se fait par l'intermédiaire de la rue séparant les deux bâtiments.

Il convient de noter que les autorités responsables et impliquées dans le projet ont convenu de reprendre la solution en vigueur au niveau du stade national de football actuel; la route sera provisoirement fermée à la circulation avant le début et après la fin de la manifestation.

L'installation d'une telle passerelle comportera des nombreux aménagements à réaliser, notamment du côté du nouveau stade dont le concept doit répondre à un certain nombre de critères prédéfinis.

- ❖ Un membre du groupe politique LSAP s'interroge, comme l'accès entre le pôle d'échange et le nouveau stade national de football est entrecoupé par une rue, sur

les raisons ayant motivé l'implantation de ces deux édifices dans la constellation telle que proposée.

Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures fait observer que le pôle d'échange a été aménagé en premier lieu pour servir de desserte durable des transports en commun en cohérence avec le développement urbain au sud-ouest de la Ville de Luxembourg. Ainsi, il ne convient pas de concevoir la finalité du Pôle d'échange Cloche d'Or exclusivement en relation avec le nouveau stade national de football.

Les membres de la commission décident de continuer l'examen des autres grands projets à charge des fonds d'investissements le **mercredi 15 juillet 2015 de 09:00 à 10h30**.

3. Divers

Madame la Présidente rappelle son courriel envoyé aux membres de la commission au sujet de la réunion portant sur la thématique «*innovation & climate change*» ayant lieu à Paris le 24 septembre 2015.

Il convient de noter que le Bureau de la Chambre des Députés a donné son accord à ce qu'un membre de la commission puisse y participer.

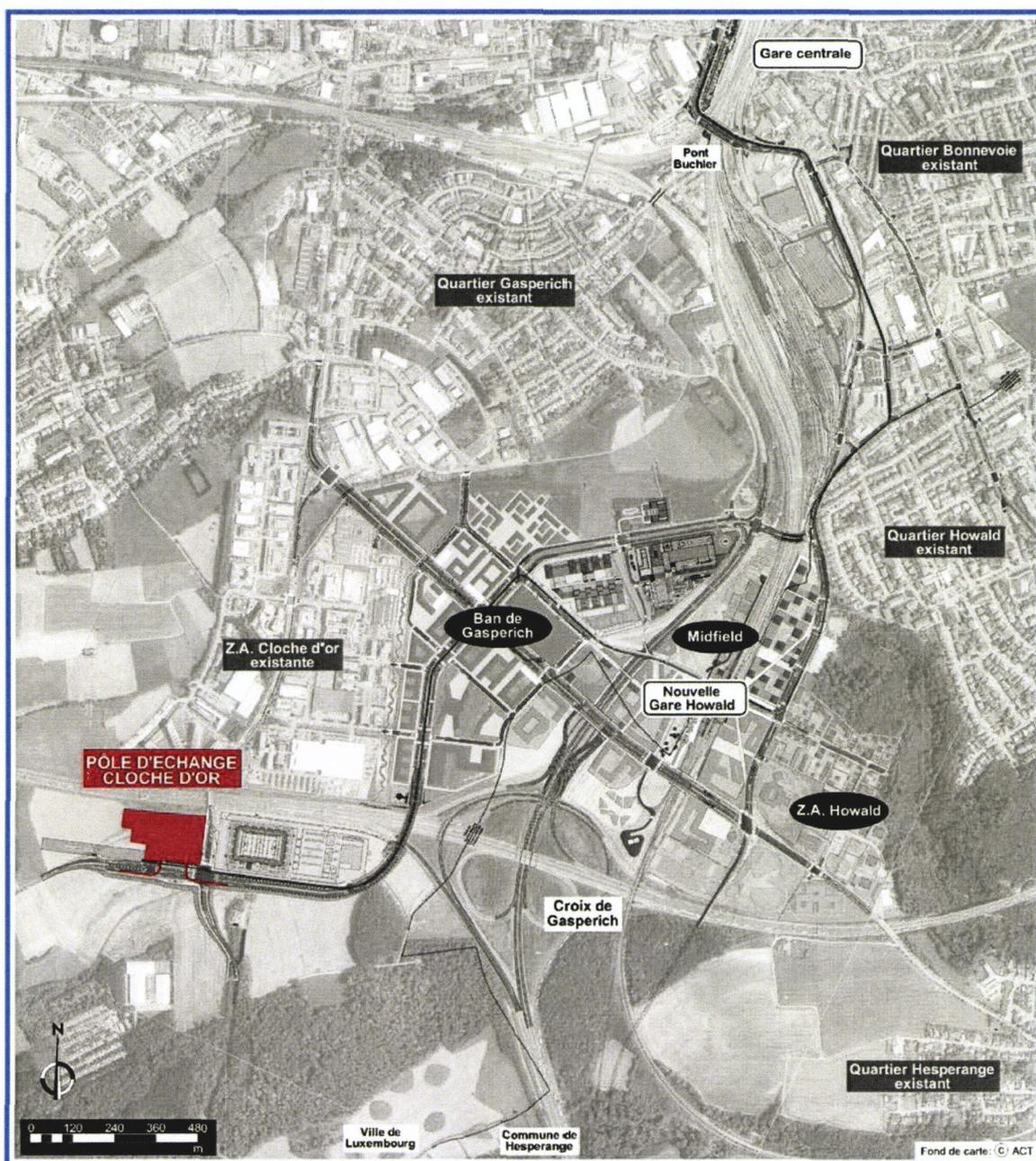
Le Secrétaire-administrateur,
Laurent Besch

La Présidente,
Josée Lorsché



Pôle d'échange Cloche d'Or

Note de présentation succincte



1. Contexte

Face aux multiples projets en développement dans le sud-ouest de la capitale, l'Etat luxembourgeois prévoit d'importants investissements en vue du renouvellement et de l'extension des infrastructures de transport. Ces derniers se laissent subdiviser en infrastructures de transport routières [assise pour voiture, bus, tram, piétons, cyclistes] et ferroviaires. Certains d'entre eux se voient déjà avancés à un certain degré de planification respectivement sont déjà en train d'être réalisés sur le terrain :

- Infrastructures de transport routières : aménagement du boulevard Raiffeisen [travaux en cours] et du boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich
[loi du 16 décembre 2010]
- Infrastructures de transport ferroviaires : la nouvelle gare périphérique de Howald [phase 1]
[loi du 17 décembre 2010]

D'autres sont actuellement en cours de planification, respectivement en voie procédurale, à savoir :

- La nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg-Bettembourg
- La nouvelle N3
- Le contournement de Cessange/boulevard de Merl

Tous ces projets susmentionnés se trouvent en entière concordance avec les projections urbanistiques des nouveaux quartiers tels que par exemple la nouvelle urbanisation du « Ban de Gasperich », la viabilisation du « Midfield » et la reconversion progressive de la « Z.A. Howald ».

Parallèlement aux projets d'urbanisation d'envergure précités, les autorités veillent à ce que les mesures infrastructurelles de transport à réaliser au sud-ouest de la Ville évoluent au même rythme que le développement urbain.

2. Description du projet du Pôle d'échange Cloche d'Or

En concordance avec la stratégie MODU (voir figure 1), le Pôle d'échange Cloche d'Or constituera le premier point de rabattement au réseau Tram (arrêt terminus Cloche d'Or) des lignes bus en provenance de l'A4 en continuation vers la N4/route d'Esch.

Dans le cadre de la restructuration des infrastructures de transports précitées, le Pôle d'échange Cloche d'Or bénéficiera d'un rôle important dans le contexte global qui vise une desserte durable des transports en commun en cohérence avec le développement urbain au sud-ouest de la Ville de Luxembourg.

Ainsi, il incombera au futur Pôle d'échange Cloche d'Or un quadruple objectif, à savoir :

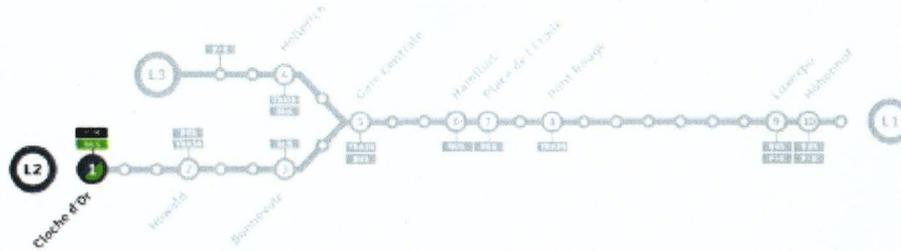
- Réalisation d'un Park & Ride pour les flux routiers en provenance de la région sud-ouest du pays (N4/A4),
- Réalisation d'un pôle d'échange facilitant un libre transbordement entre le trafic individuel motorisé et le réseau de transports en commun (dans une première étape la desserte sera réalisée exclusivement par le bus, dans une seconde phase se rajoutera également le tram léger),
- Synergie entre les besoins du pôle d'échange et les infrastructures dédiées aux capacités d'accueil en cas d'événement au stade national de football limitrophe,
- Compatibilité avec le réseau routier futur projeté, dont notamment l'aménagement du futur boulevard de Kockelscheuer menant depuis le Pôle d'échange Cloche d'Or via le Ban de Gasperich jusqu'au carrefour Gluck/Rangwee.

Le projet du Pôle d'échange Cloche d'Or comprend les éléments suivants :

- bâtiment Park & Ride / Parking Stade (ca 2.000 places) y compris les infrastructures d'accès des alentours et le bassin de rétention,
- Gare routière pour les bus RGTR / AVL : 6 quais,
- Capacités supplémentaires pour bus: 8 quais bus + aire d'attente pour bus (terminus)
- Infrastructures d'accès routières au bâtiment P&R (2 rampes d'accès souterraines pour le trafic individuel motorisé),
- Infrastructures d'accès pour la mobilité douce (piétons et cyclistes).

Le pôle d'échange Cloche d'Or

TRAM BUS P+R



Le pôle d'échange Cloche d'Or (FIGURE 34) se situe au sud des pôles de développement de la Cloche d'Or et du Ban de Gasperich, à hauteur du terminus sud du réseau de tram. Ce point de rabattement entre les bus interurbains en provenance du sud-ouest du pays et des régions frontalières qui profiteront des mesures de priorisation du bus sur l'A4 et la N4 (voir chapitre II.2.2.3.2) ne sera fonctionnel qu'après le prolongement du tram vers le Ban de Gasperich. Il inclura aussi un P+R qui sera cependant construit à court terme et qui est destiné aux automobilistes empruntant le corridor A4/N4 ou remontant par Kockelscheuer depuis Bettebbourg.

LÉGENDE Pour les pages 72 - 83

- Voie ferrée
- Tram (réalisation prévue pour 2017)
- Tram (réalisations ultérieures)
- Bus
- Pôle d'échange Train / Tram / Bus
- Pôle d'échange Train / Tram
- Pôle d'échange Tram / Bus

PLAN DE SITUATION DU PÔLE D'ÉCHANGE CLOCHE D'OR

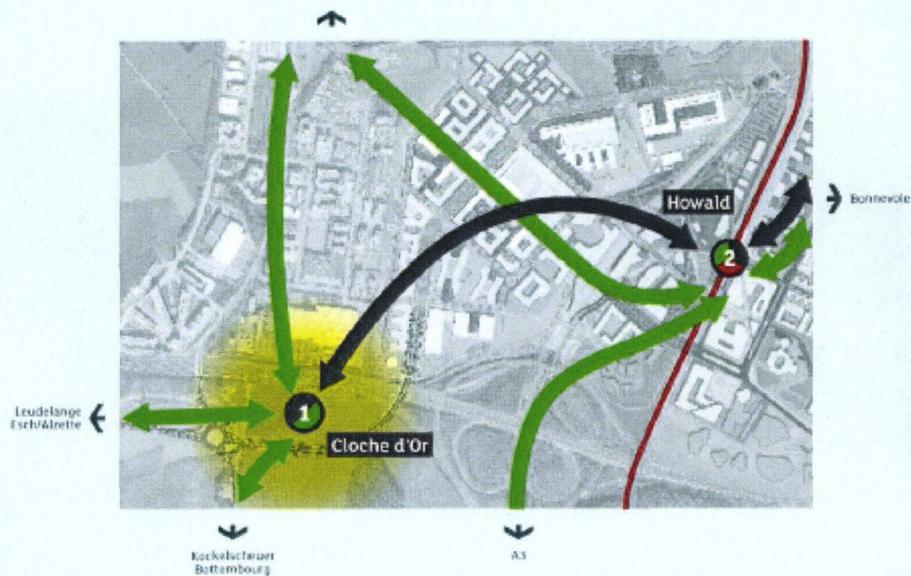


FIGURE 34

Fig 1 : Principe de desserte du Pôle d'échange Cloche d'Or (source : MODU, avril 2012)



Fig 3 : Projet « Pôle d'échange Cloche d'Or », situation des niveaux « 0 » et « 3 » (stade d'étude : juillet 2015)

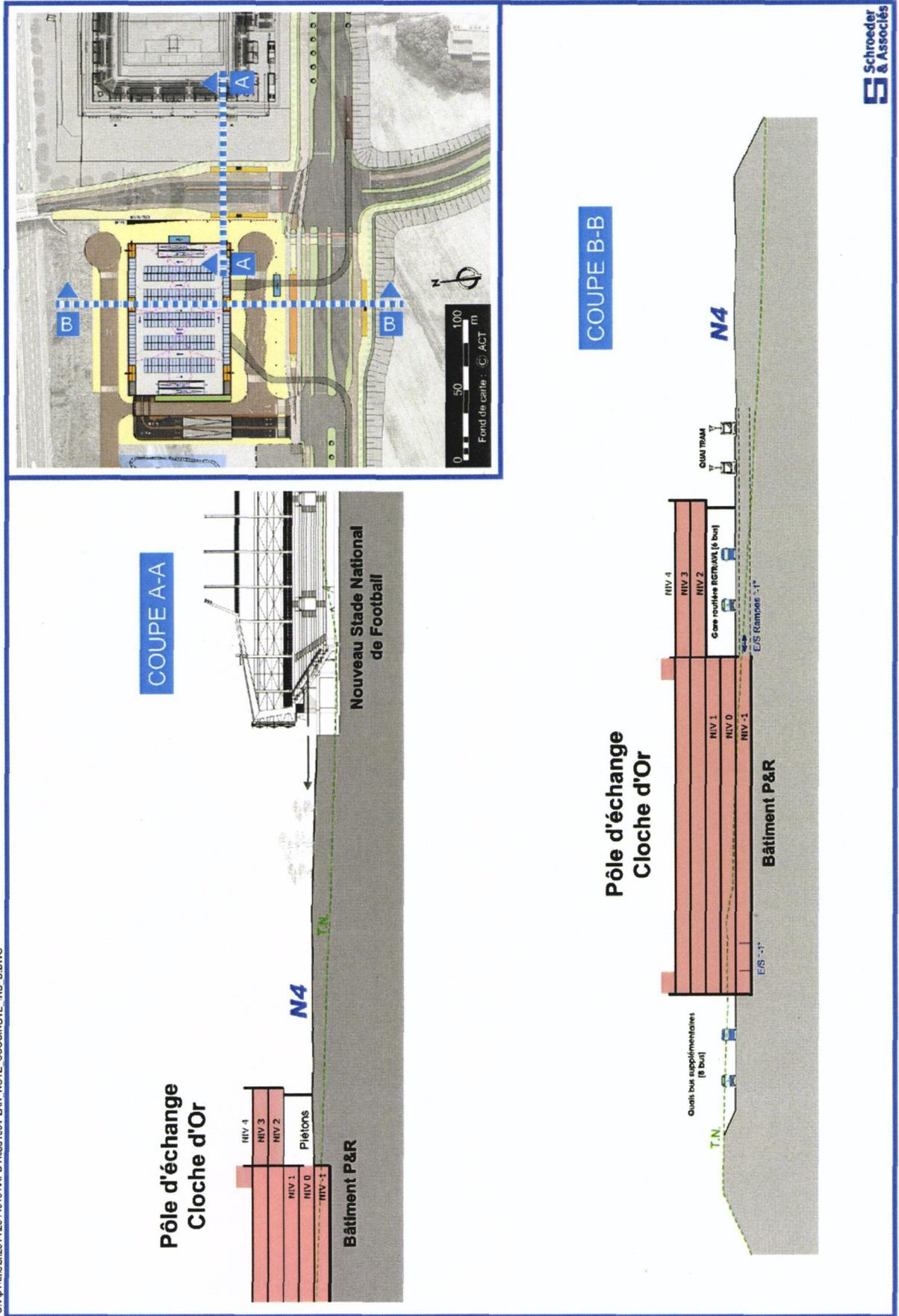


Fig 4 : Projet « Pôle d'échange Cloche d'Or », coupes types A-A et B-B (stade d'étude : juillet 2015)