



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Session extraordinaire 2013-2014

RM/pk

P.V. DEVDU 05

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 05 février 2014

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 22 janvier 2014
2. 6626 Projet de loi portant sur la construction d'une ligne de tramway à Luxembourg entre la Gare Centrale et LuxExpo au Kirchberg
 - Présentation du projet de loi
 - Examen de l'avis du Conseil d'Etat
3. 6645 Projet de loi relatif à la promotion du transport combiné
 - Présentation du projet de loi
4. 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

M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Guy Besch, M. Jeannot Poeker, M. Frank Vansteenkiste, M. Mike Wagner, Mme Félicie Weycker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. René Biber, de l'Administration des ponts et chaussées

M. Frédéric Belony, de Luxtram

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 22 janvier 2014

Le projet de procès-verbal sous rubrique est adopté.

2. 6626 Projet de loi portant sur la construction d'une ligne de tramway à Luxembourg entre la Gare Centrale et LuxExpo au Kirchberg

Madame la Rapportrice présente succinctement le projet de loi sous rubrique, lequel a pour objet d'autoriser le Gouvernement à participer à la réalisation d'une ligne de tramway à Luxembourg entre la Gare centrale et LuxExpo au Kirchberg, comprenant les travaux d'infrastructures de la ligne, la construction du centre de remisage et de maintenance, l'acquisition des rames de tramway, et les études y relatives. Pour les détails exhaustifs de ce projet de loi, il est renvoyé au document parlementaire afférent.

Etant donné qu'il a décidé d'accélérer l'extension du tram, d'une part, depuis les Foires internationales vers l'aéroport du Findel et, d'autre part, depuis la Gare centrale vers Howald, la Cloche d'Or et Cessange, des réflexions supplémentaires sur l'évolution du projet ont été menées par les responsables gouvernementaux. Ces réflexions sont présentées aux membres de la Commission par le biais des documents PowerPoint repris en annexes 1 et 2 du présent procès-verbal, ainsi que par le biais de deux plans de grande dimension sur support papier. Suite à ces différentes présentations, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- il est en premier lieu fait référence à une remarque du Conseil d'Etat qui, dans son avis du 21 janvier dernier relève qu'à elle seule, *« la première phase du concept visant la réalisation du tronçon „Gare centrale-Kirchberg“ ne pourra pas résoudre la problématique créée par la circulation intense des voyageurs, notamment professionnels. Sans une intégration, voire une compatibilité entre le réseau du tram léger et des infrastructures ferroviaires et sans extension rapide de ce tronçon vers des gares périphériques, le résultat espéré ne sera pas atteint »*. Monsieur le Ministre abonde dans ce sens et rappelle que le projet de construction du tram appartient au concept global « MoDu », dont il n'est qu'une partie ;
- la Haute Corporation note également qu'aux fins de construction du centre de remisage et de maintenance (ci après : CRM) du tram, il faudra déboiser quelque 6,5 hectares en bordure du massif du Grünwald. Or, ce terrain est classé Zone Spéciale de Conservation en vertu de la directive « Habitats » et appartient au réseau Natura 2000 ; les travaux qui devront y être effectués auront un impact important sur la faune et la flore locales. Dans ce contexte, le Conseil d'Etat rappelle qu'en vertu de l'article 12 de la loi du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles, tout projet susceptible d'affecter une zone protégée doit faire l'objet d'une évaluation de ses incidences sur l'environnement et qu'en vertu de l'article 9 de la loi du 29 mai 2009 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, le ministre ayant dans ses attributions l'Environnement doit préciser les mesures compensatoires susceptibles d'être intégrées dans les projets routiers et ferroviaires. Il demande donc que les conclusions des études FFH (« Faune Flore Habitat ») et EIE (« Evaluation des incidences environnementales ») soient soumises à la Chambre des Députés avant le vote du projet de loi sous rubrique et insiste à ce que les mesures compensatoires soient déclarées d'utilité publique et à ce que leur mise en œuvre se fasse sans tarder. A la lecture de ces remarques et suite à une question

afférente, les responsables gouvernementaux donnent à considérer qu'il est évident que des mesures de compensation ont été prévues. Ils rappellent que le Gouvernement précédent avait, le 5 juillet 2013, décidé de l'envergure des mesures compensatoires, en les quantifiant mais sans pour autant les localiser. Cet exercice de concrétisation est dorénavant en cours et, une fois achevé, sera entériné par le biais d'arrêté ministériel. Pour le détail exhaustif des mesures compensatoires prévues, il est renvoyé à l'exposé des motifs du document parlementaire 6626, lequel liste les mesures envisagées. De plus, Monsieur le Ministre s'engage à fournir aux membres de la commission parlementaire le dossier complet compilant les conclusions des études FFH et EIE, ainsi que les résultats des consultations publiques ;

- toujours à propos de la construction du CRM, un membre de la Commission, rappelant que le nouveau Gouvernement prévoit l'extension du tram vers le quartier de Bonnevoie, note que les CFL sont en train de construire un CRM sur leur site de Bonnevoie-Howald. Etant donné que le nouveau tracé du tram passera à proximité directe de ce site, il se demande s'il serait concevable de combiner le CRM du tram avec celui des CFL. Selon lui, cette option présenterait l'avantage d'éviter l'impact néfaste du projet sur la zone Natura 2000 du Grünwald et permettrait d'éviter aussi bien des frais de construction que des frais au niveau des mesures compensatoires. Les responsables du Ministère expliquent que ce scénario n'est pas envisageable, notamment parce que le CRM est la première chose qui devra être construite, avant même que le tram ne puisse entrer en fonction. Or, l'extension du tracé du tram vers Bonnevoie, bien qu'anticipée, ne sera réalisée que dans une seconde phase après l'achèvement du tronçon Gare centrale-Kirchberg. En outre, le site de Bonnevoie ne serait pas assez grand pour accueillir toutes les infrastructures nécessaires au CRM. Pour finir, aucune synergie ne pourrait être envisagée du fait du regroupement sur un même site des deux CRM en ce sens que les rails utilisés pour la circulation d'un tram ne sont pas compatibles avec ceux utilisés pour la circulation d'un train ;
- suite à une discussion relative au tracé envisagé pour l'extension prévue entre la Gare centrale et Howald, il est fait valoir que des études ont démontré qu'un trajet qui emprunterait les quartiers résidentiels de Bonnevoie n'est pas envisageable, à cause des nombreux inconvénients qu'il créerait et notamment les bouleversements au niveau de la circulation routière. Pour autant, les distances entre les quartiers résidentiels de Bonnevoie et les différents arrêts du tram ne seront pas importantes et se limiteront à quelques centaines de mètres au maximum ;
- si la construction de la nouvelle route nationale N3 apportera sans aucun doute une amélioration urbanistique sensible au niveau de la Route de Thionville, un membre de la Commission insiste vivement pour la réalisation prioritaire et simultanée des modules « Sud », « Nord » et « Centre » de ce nouvel axe, en rappelant les énormes difficultés de trafic déjà existantes dans la commune de Hesperange et les problèmes supplémentaires qui ne manqueront pas de se poser avec l'urbanisation du Ban de Gasperich et la viabilisation du quartier *Midfield*. Monsieur le Ministre rappelle que le Gouvernement précédent n'avait prévu de réaliser le tronçon de la nouvelle N3 entre la Gare centrale et Howald qu'après 2020 et qu'au contraire, le nouveau Gouvernement a pris la décision d'anticiper ces travaux, à la faveur de l'accélération de l'extension du réseau de tram jusqu'à la Cloche d'Or. Il donne à considérer qu'il est irréaliste, à la fois financièrement et matériellement, d'envisager une réalisation simultanée des trois modules ;
- dans ce contexte, il est précisé que le coût de la phase intermédiaire qui permettra notamment la mise en service du tram sur son assise finale entre la Gare centrale et le pôle d'échange Cloche d'Or s'élève à quelque 85 millions d'euros. Ce montant comprend le module « Nord », le module « Centre » partiellement, la voirie et l'ouvrage d'art de la

plate-forme d'échange à Howald ainsi qu'un réaménagement provisoire du boulevard Raiffeisen de l'échangeur du centre douanier. Les travaux sur le Ban de Gasperich même ne sont pas compris dans ce montant, puisqu'ils sont financés 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. A noter également que ce montant n'inclut que le génie civil et ne comprend donc pas les coûts propres à la construction du tram (rails, caténaires, mobilier urbain,...). La totalité de la nouvelle N3, donc également le module « Sud » ou contournement d'Alzingen ainsi que le réaménagement total de l'échangeur du centre douanier et l'adaptation de la Croix de Gasperich ont été estimés à un coût de 220 millions. Les responsables gouvernementaux précisent cependant que ces deux montants sont à relativiser car les études détaillées relatives aux coûts définitifs n'ont pas encore été réalisées ;

- le coût de l'extension du tram entre Kirchberg et Findel n'a pas été estimé ;
- une étude de trafic concernant l'ensemble du quartier Ban de Gasperich et environs existe déjà. Une version actualisée sera disponible dans les prochains mois et sera alors mise à disposition des membres de la commission parlementaire ;
- Monsieur le Ministre tient à rappeler que l'objectif principal de ces projets est d'inciter les navetteurs qui travailleront dans le quartier de la Cloche d'Or ou dans celui du Findel à utiliser les transports en commun. En effet, un développement sensible de ces deux quartiers est prévu, ce qui s'accompagnera inmanquablement d'une saturation si les personnes concernées continuent à emprunter leur voiture personnelle. Dans ce contexte, un membre de la Commission donne à considérer qu'il serait judicieux d'envisager une certaine décentralisation afin que les personnes puissent travailler plus près de l'endroit où elles habitent ;
- suite à une question relative à un éventuel raccordement ferroviaire entre Kirchberg et Findel, Monsieur le Ministre donne à considérer qu'un tel projet ne sera pas réalisé, étant donné que l'investissement important ne se justifie pas au regard du manque de voyageurs potentiels ;
- alors que l'exposé des motifs du projet de loi informe que l'exploitation du tram sera confiée à une entreprise privée dans le cadre d'une soumission publique, un membre de la Commission est quant à lui d'avis que l'exploitation devrait au contraire être confiée à une société de droit public, afin de ne pas ouvrir les portes à une privatisation des transports en commun. Monsieur le Ministre estime de son côté que la solution retenue est la bonne, faute d'expérience préalable dans ce domaine ;
- de l'avis d'un membre de la Commission, la communication envers le grand public en faveur du tram devrait être plus offensive. Si Monsieur le Ministre se déclare d'accord avec cette affirmation et entend bien organiser des campagnes d'information en la matière, il donne également à considérer qu'un sondage d'opinion a récemment été réalisé et que les résultats en sont très encourageants, la grande majorité des sondés s'exprimant en faveur du projet de tram.

*

Suite à cet échange de vues et tout en se réjouissant du consensus politique qui semble se dégager pour la réalisation de ce projet, Madame la Présidente-Rapportrice propose de réexaminer le projet de loi, et plus particulièrement, le libellé à réserver à ses différents articles à la lumière de l'avis du Conseil d'Etat, au cours d'une prochaine réunion. Cette réunion se tiendra dans les meilleurs délais, dès que Monsieur le Ministre aura pu clarifier

tous les détails techniques avec les responsables de la Ville de Luxembourg et de la commune d'Hesperange.

Dans ce contexte, il est encore précisé que, suite à la décision de nouveau Gouvernement d'étendre le projet de construction du tram, le projet de loi sous rubrique ne sera pas amendé pour autant. En effet, les différentes études préparatoires à la réalisation des deux tronçons supplémentaires ne sont encore pas engagées et leur finalisation pourrait nécessiter environ deux ans. Dès lors, un - ou deux – projet(s) de loi *ad hoc* sera (seront) déposé(s) en temps utile.

3. 6645 Projet de loi relatif à la promotion du transport combiné

Ce point n'a pas été abordé.

4. Divers

Suite à la demande du groupe parlementaire CSV, une réunion sera organisée dans les meilleurs délais afin de discuter des aspects urbanistiques de la construction du centre pénitentiaire *Uerschterhaff* à Sanem.

Par ailleurs, une réunion jointe de la Commission du Développement durable et de la Commission des Pétitions sera convoquée au sujet de la pétition n°301 concernant la sécurité et la capacité de la route nationale N7.

Luxembourg, le 14 février 2014

La secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché

ANNEXE 1

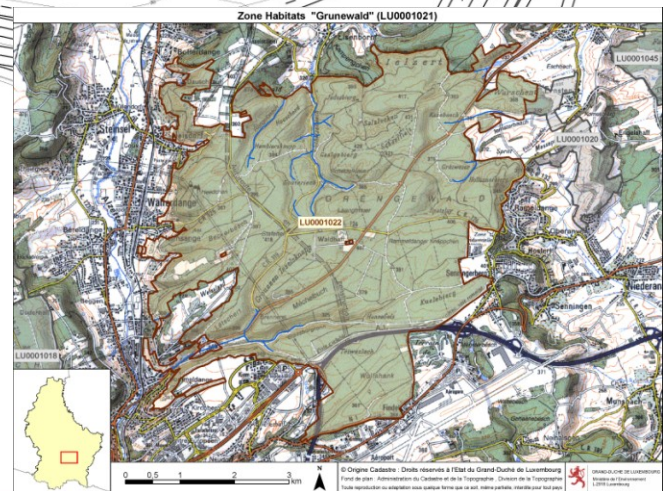
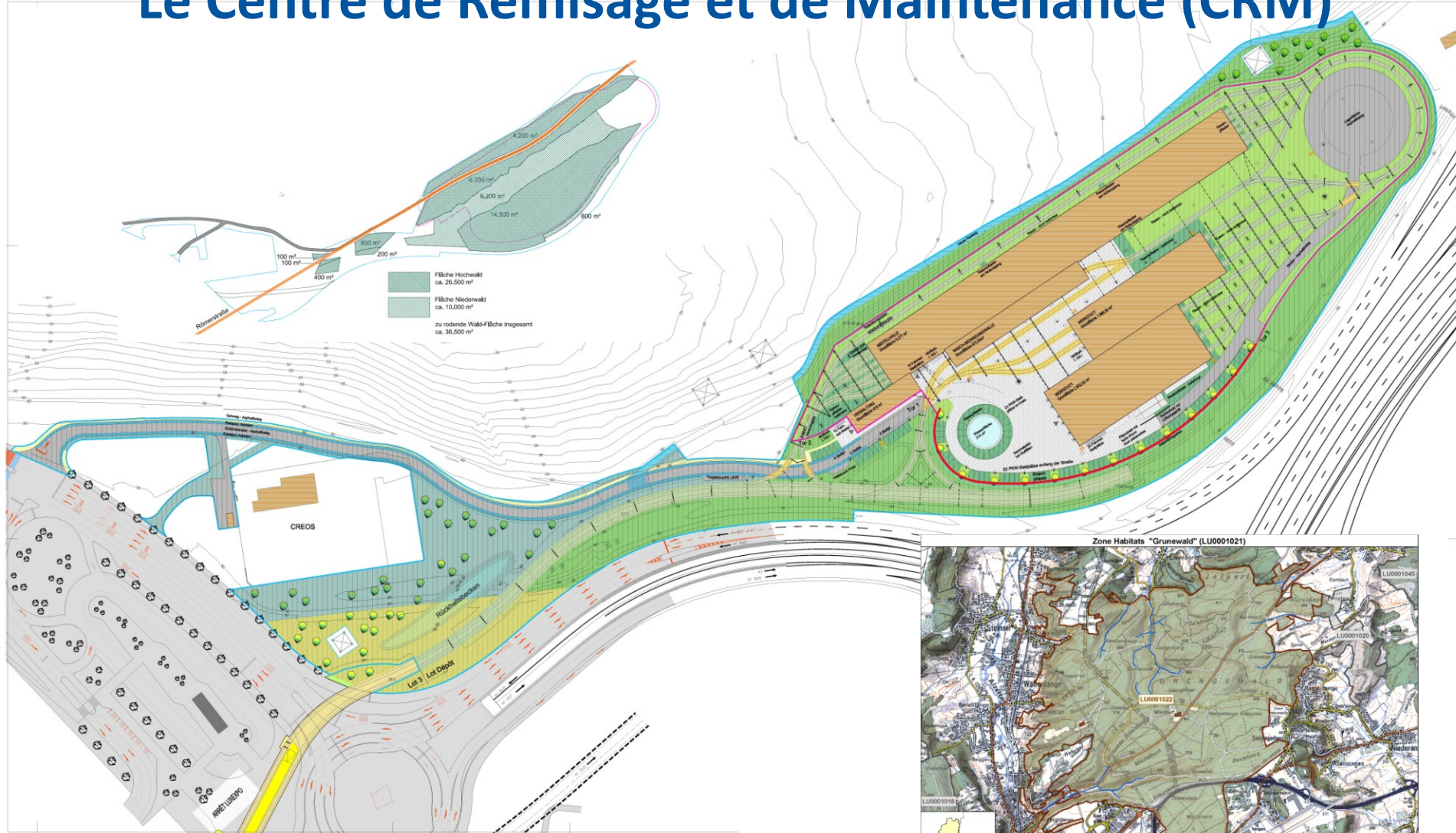
Le tram à Luxembourg

Commission parlementaire

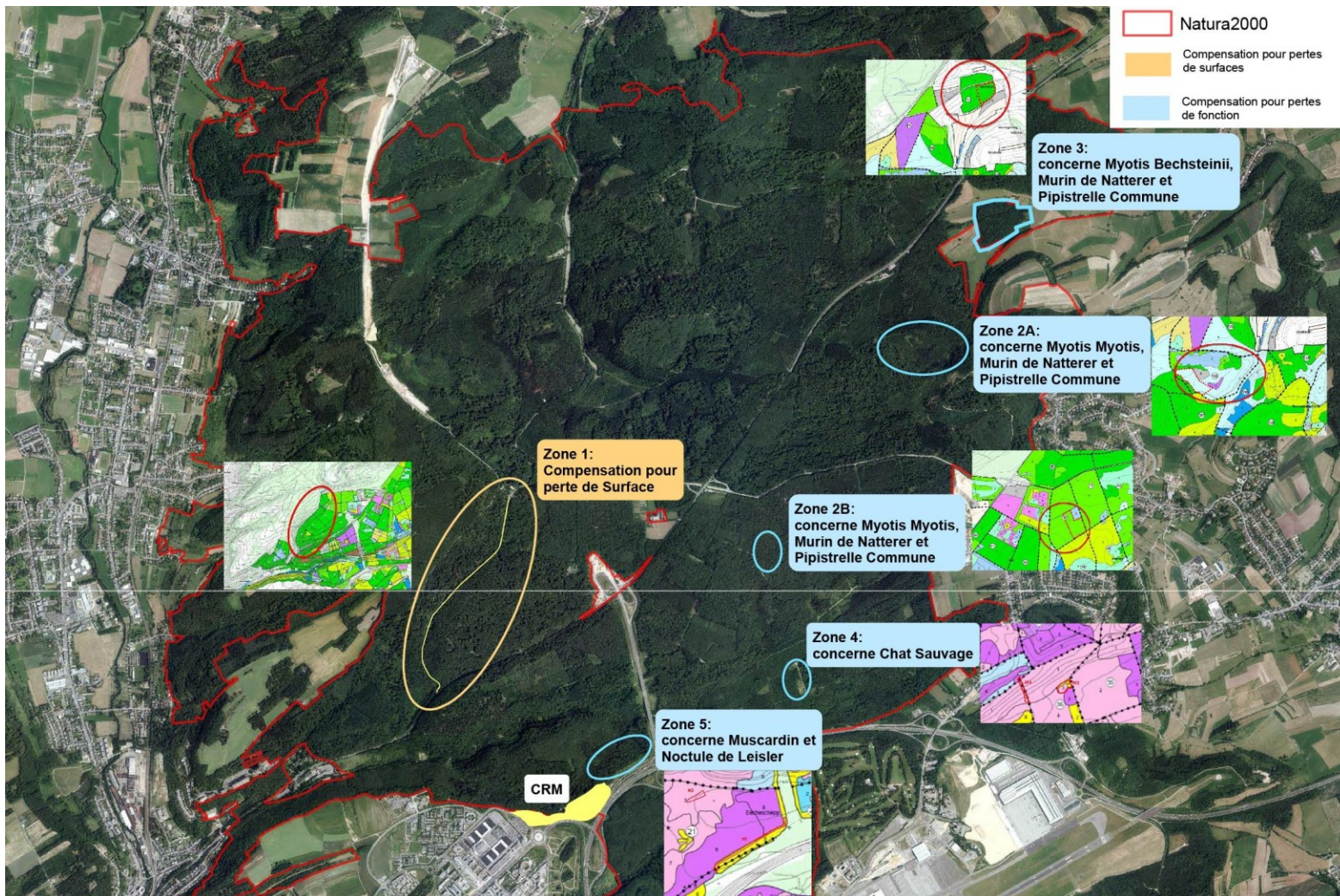
Développement durable

Réunion du 5 février 2014

Le Centre de Remisage et de Maintenance (CRM)



Mesures compensatoires envisagées en accompagnement de la construction du CRM

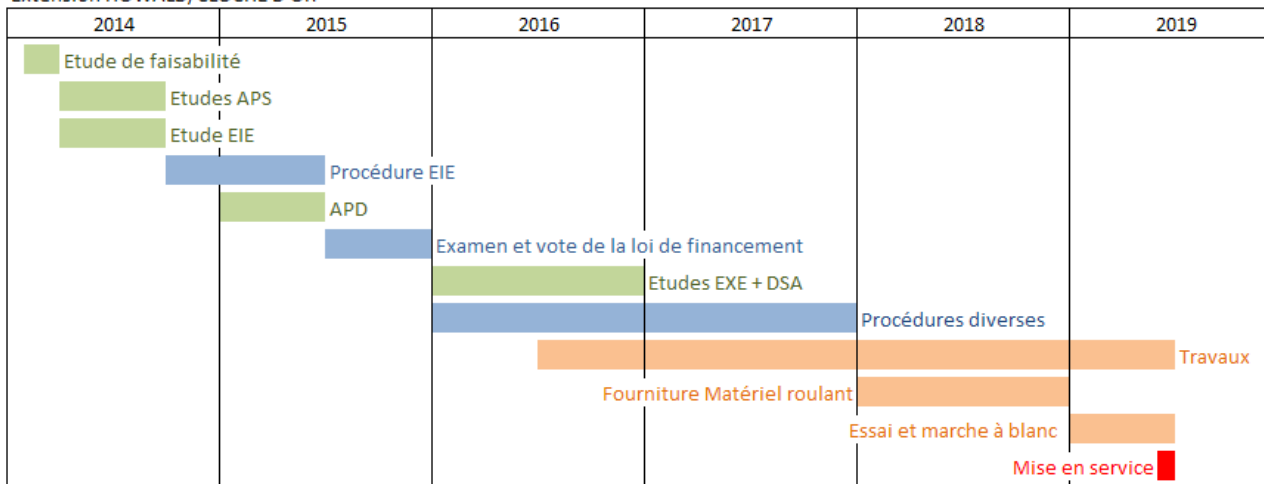


Liaison Cloche d'or/Findel

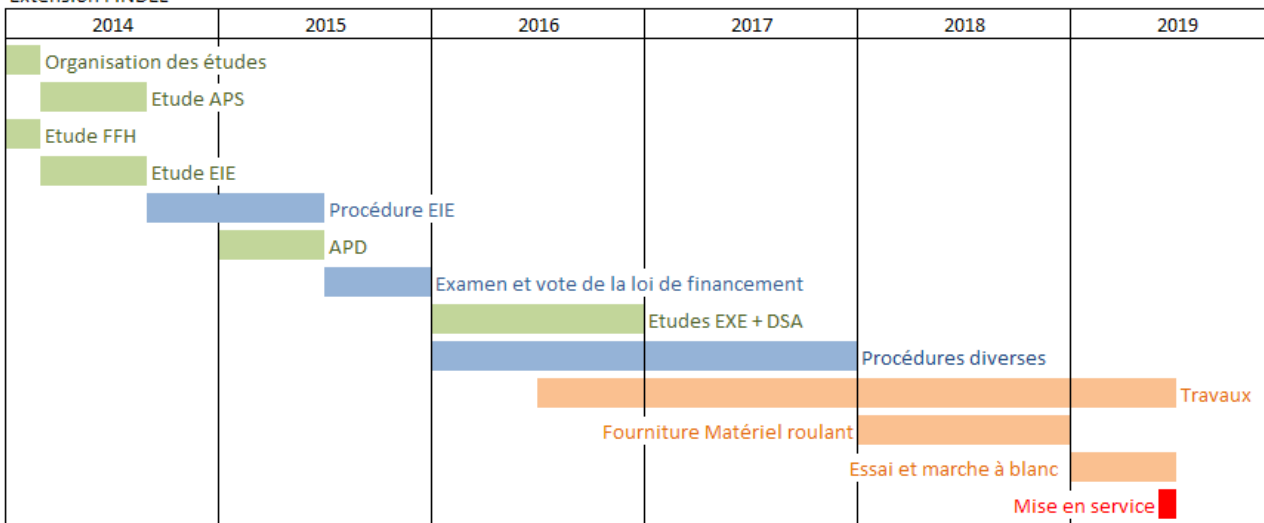


Extensions vers Findel et Howald/Cloche d'or

Extension HOWALD/CLOCHE D'OR



Extension FINDEL



ANNEXE2

Administration des Ponts et Chaussées

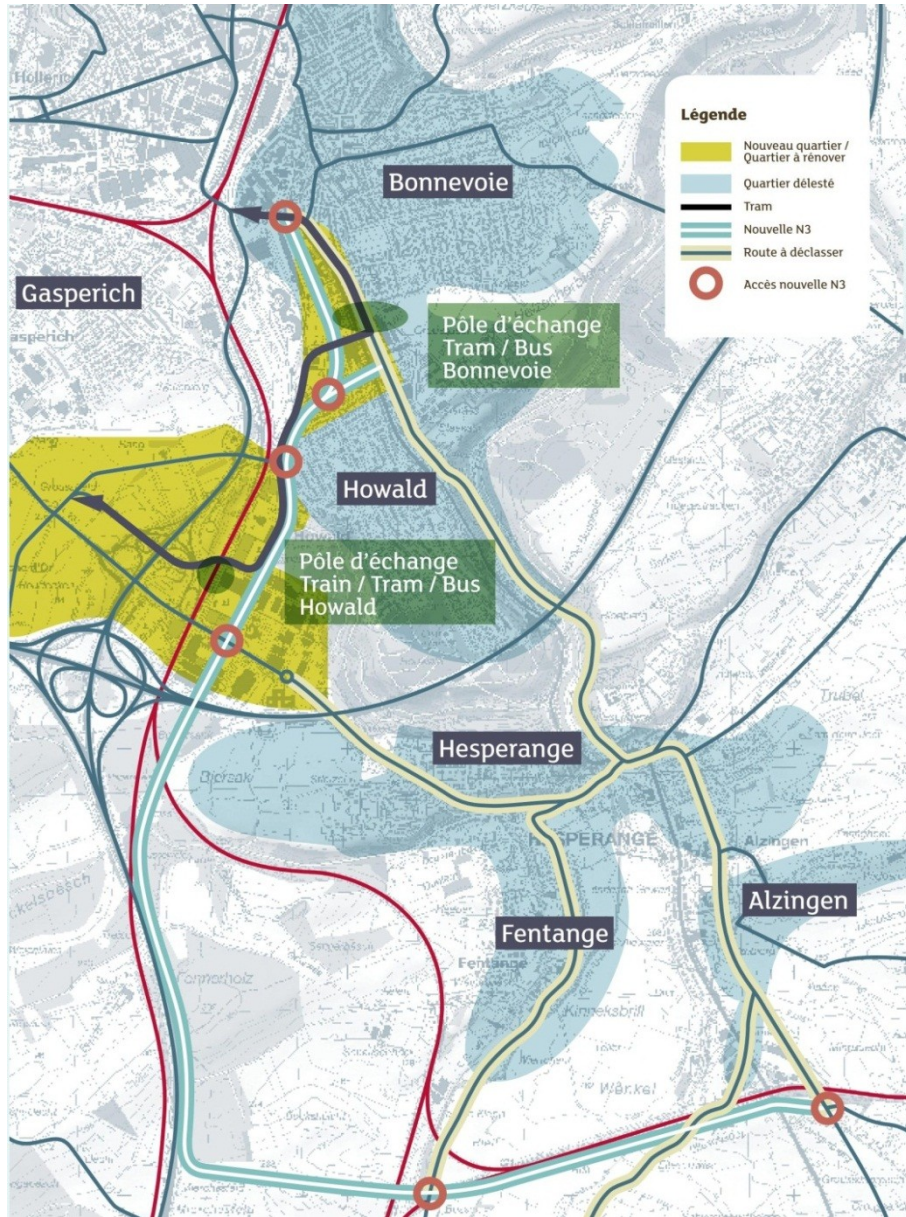
Nouvelle N3

+ réflexions sur le prolongement du tram depuis la Gare Centrale envers les pôles d'échanges Bonnevoie
[+bus], Howald [+train/bus] et Cloche d'Or [+bus/P&R]

1. **Stratégie globale pour une mobilité durable [MODU]**
2. **Notes de présentation succinctes ayant servi comme base pour une première saisine de la Chambre des Députés en 2011/2012**
3. **Applications des 4 objectifs de la stratégie globale pour une mobilité durable [MODU]**
4. **Nouvelle N3:**
 - Zoom partie « Gare Centrale/ Pont Buchler/ Rangwee »**
 - Zoom partie « Rangwee/ carrefour Gluck/ rue des Scillas »**

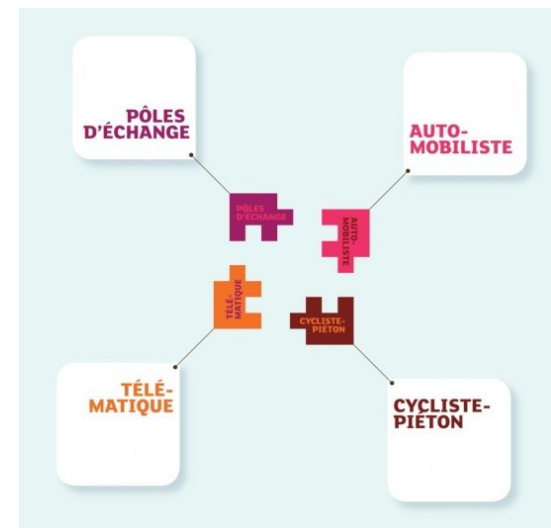
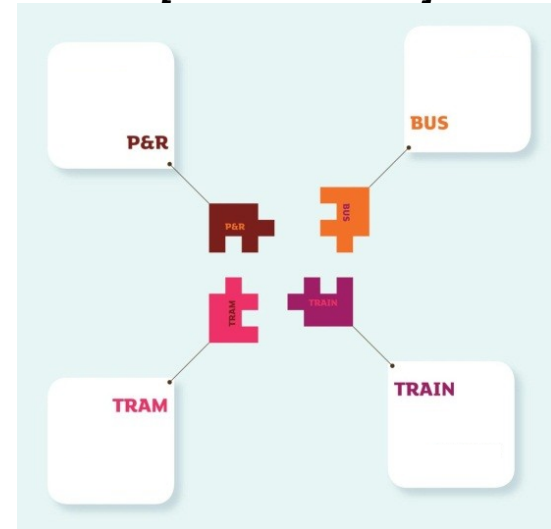
Nouvelle N3

1. Stratégie globale pour une mobilité durable [MODU]



RECONFIGURATION DES RESEAUX DE TRANSPORTS DANS LE SUD DE LA VILLE DE LUXEMBOURG

[Extrait MODU]



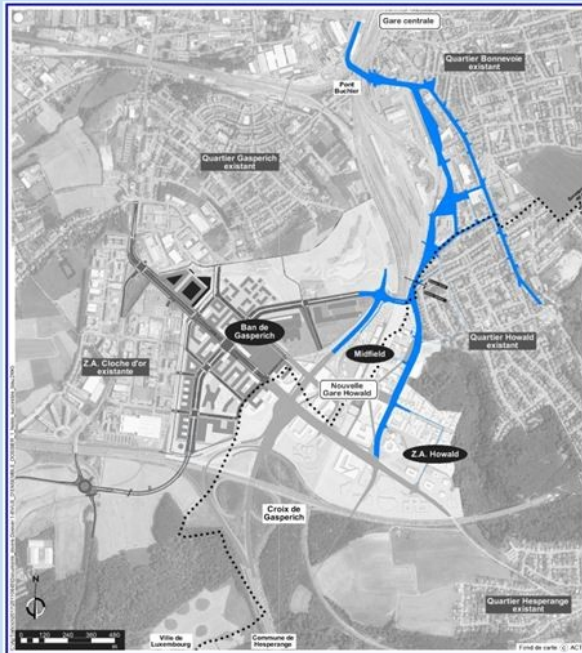
Nouvelle N3

2. Notes de présentation succinctes

ayant servi comme base pour une première saisine de la Chambre des Députés en 2011/2012

Nouvelle N3 – Modules « Central » et « Nord »

[Septembre 2012]



Module « Central » : 20.060.000 €hTVA
Module « Nord » : 32.054.000 €hTVA

TOTAL: 52.114.000 €hTVA

Prolongement du bvd. Raiffeisen vers la Z.A. Howald + modifications des échangeurs Hesperange et Croix de Gasperich + aménagement des infrastructures de transport routières du nouveau quartier Midfield

[Septembre 2012]

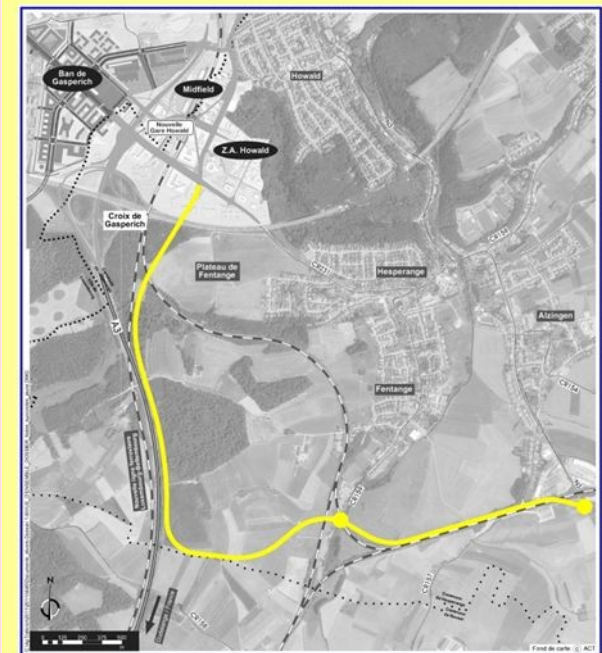


Pro. Bvd. Raiffeisen: 26.453.250 €hTVA
Echangeurs Hesperange
et Croix de Gasperich: 39.705.000 €hTVA
Nouveau quartier Midfield: 28.235.000 €hTVA

TOTAL: 94.393.250 €hTVA

Contournement Sud de Alzingen

[Septembre 2011]

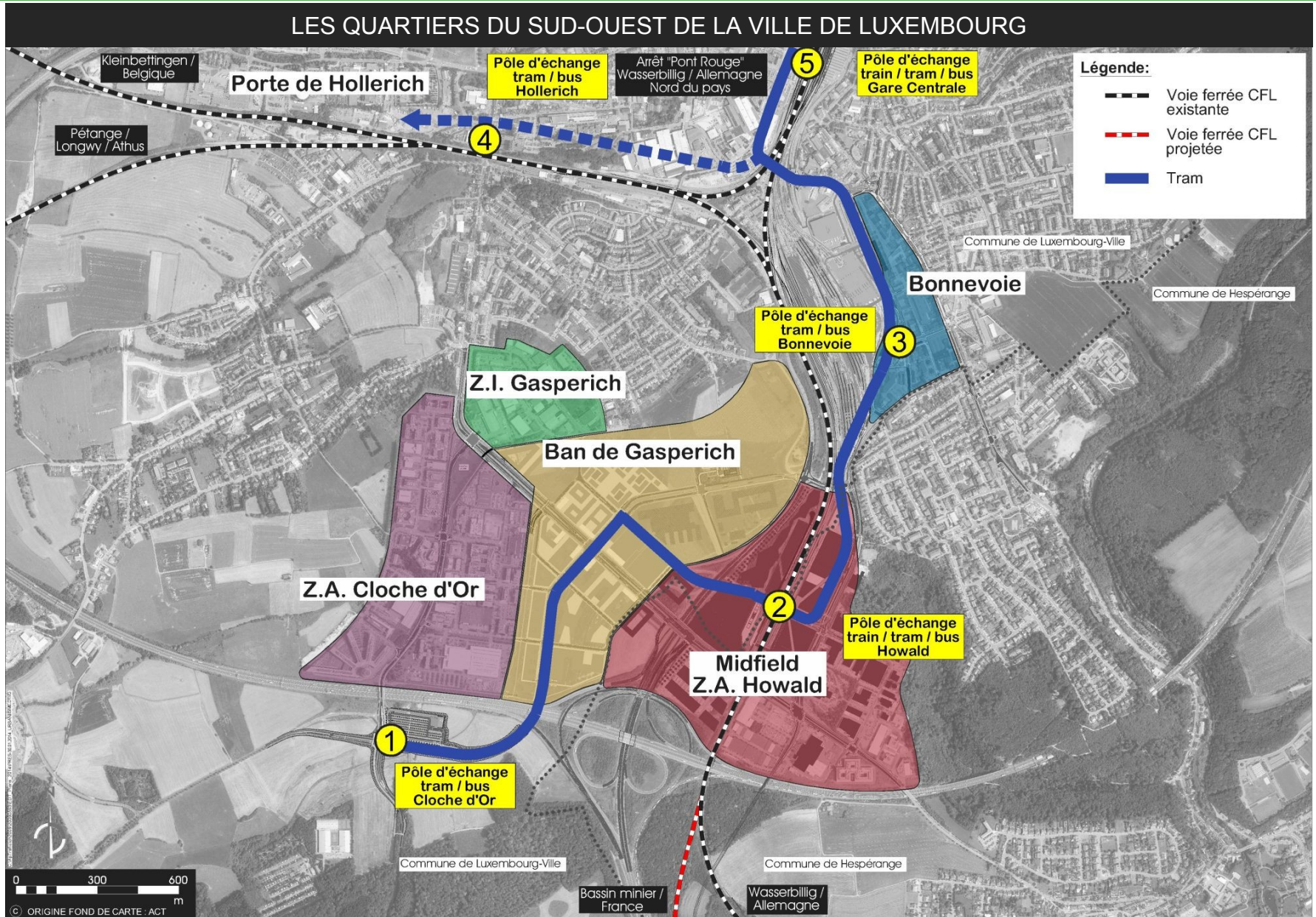


Contournement Sud
de Alzingen: 46.600.000 €hTVA

TOTAL: 46.600.000 €hTVA

Nouvelle N3

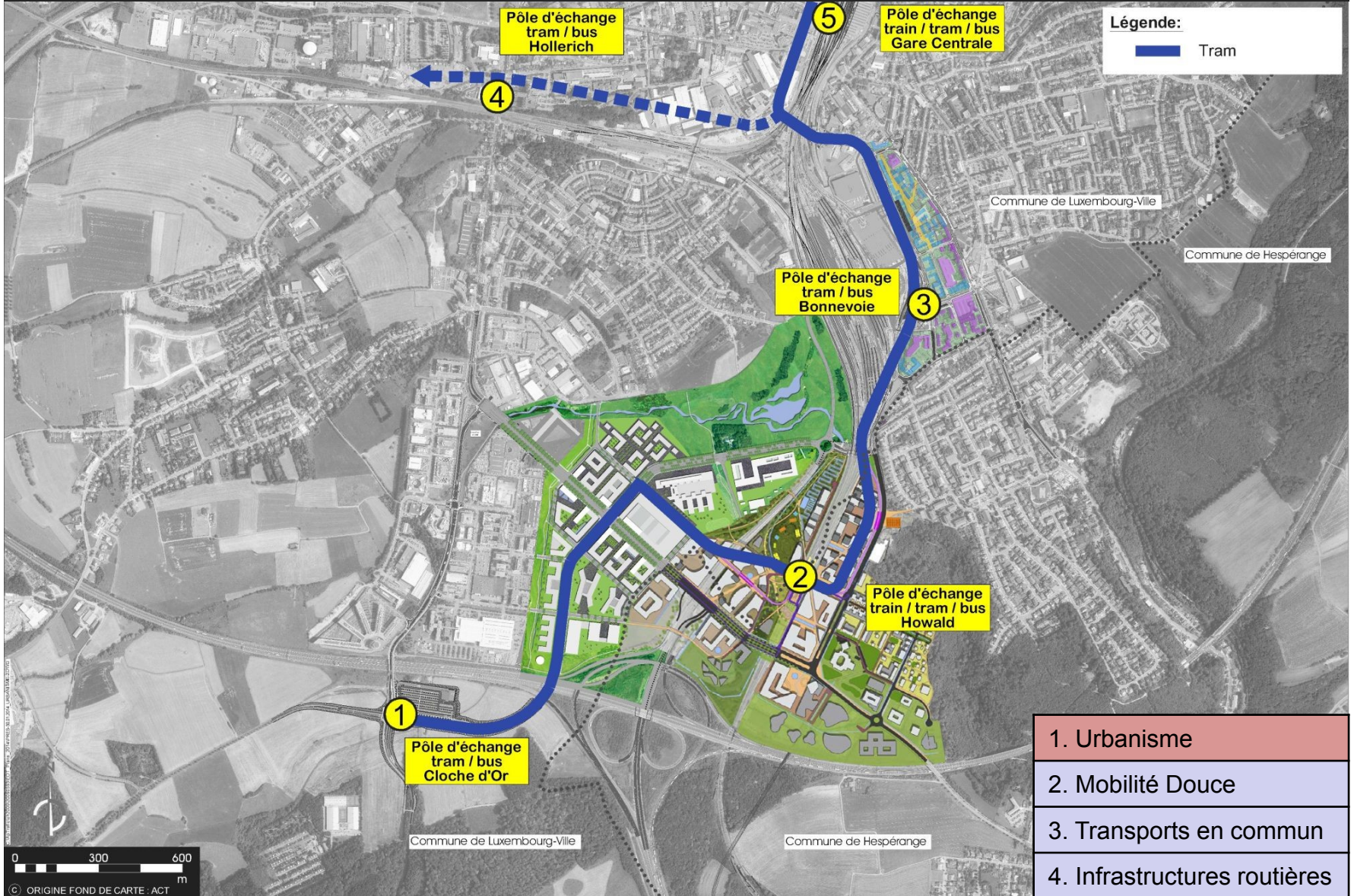
3. Applications des 4 objectifs de la stratégie globale pour une mobilité durable [MODU]



Nouvelle N3

3. Applications des 4 objectifs de la stratégie globale pour une mobilité durable [MODU]

ELEMENT 1 : Urbanisme

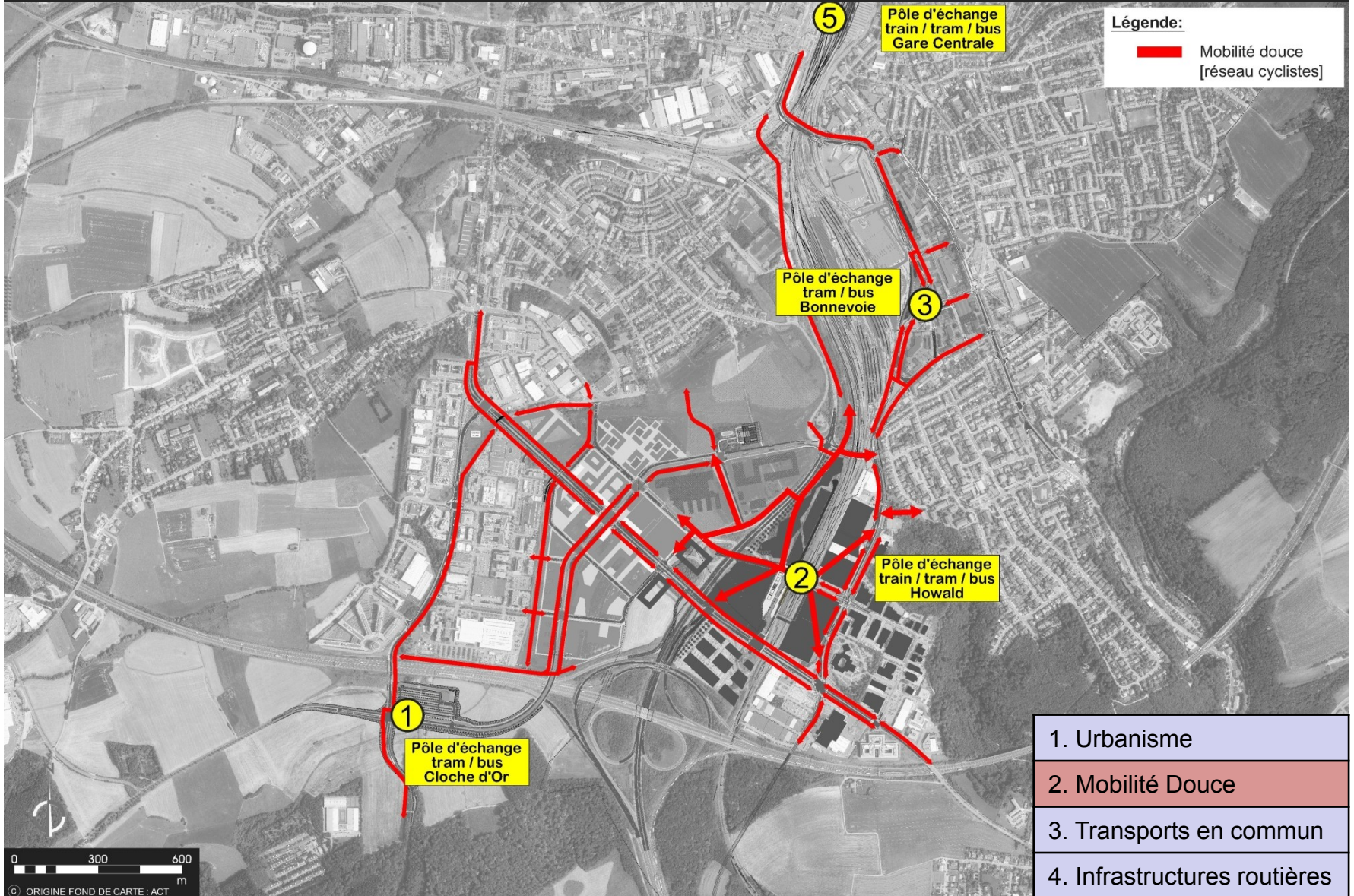


- 1. Urbanisme
- 2. Mobilité Douce
- 3. Transports en commun
- 4. Infrastructures routières

Nouvelle N3

3. Applications des 4 objectifs de la stratégie globale pour une mobilité durable [MODU]

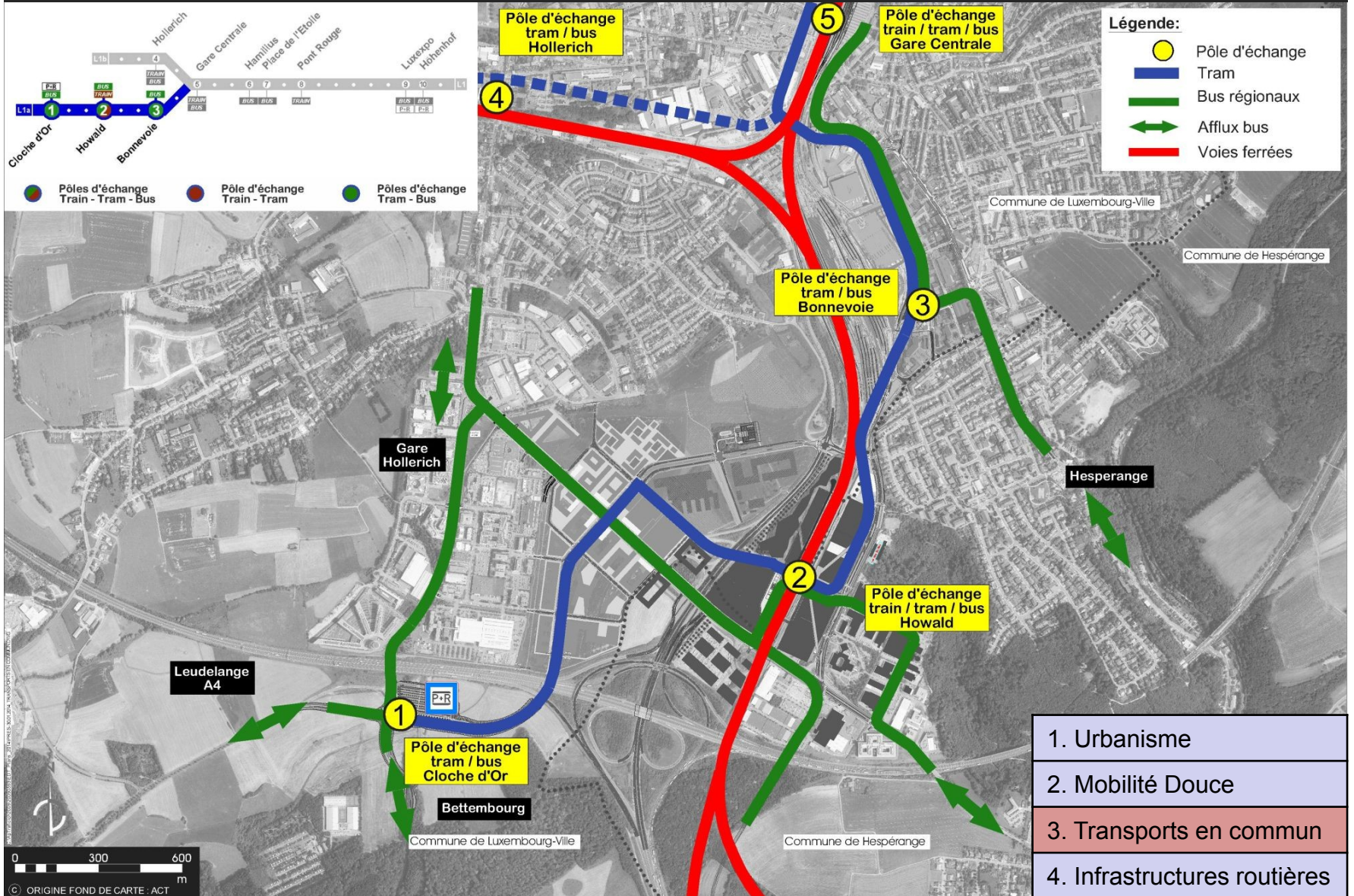
ELEMENT 2 : Mobilité douce



Nouvelle N3

3. Applications des 4 objectifs de la stratégie globale pour une mobilité durable [MODU]

ELEMENT 3 : Transport en commun

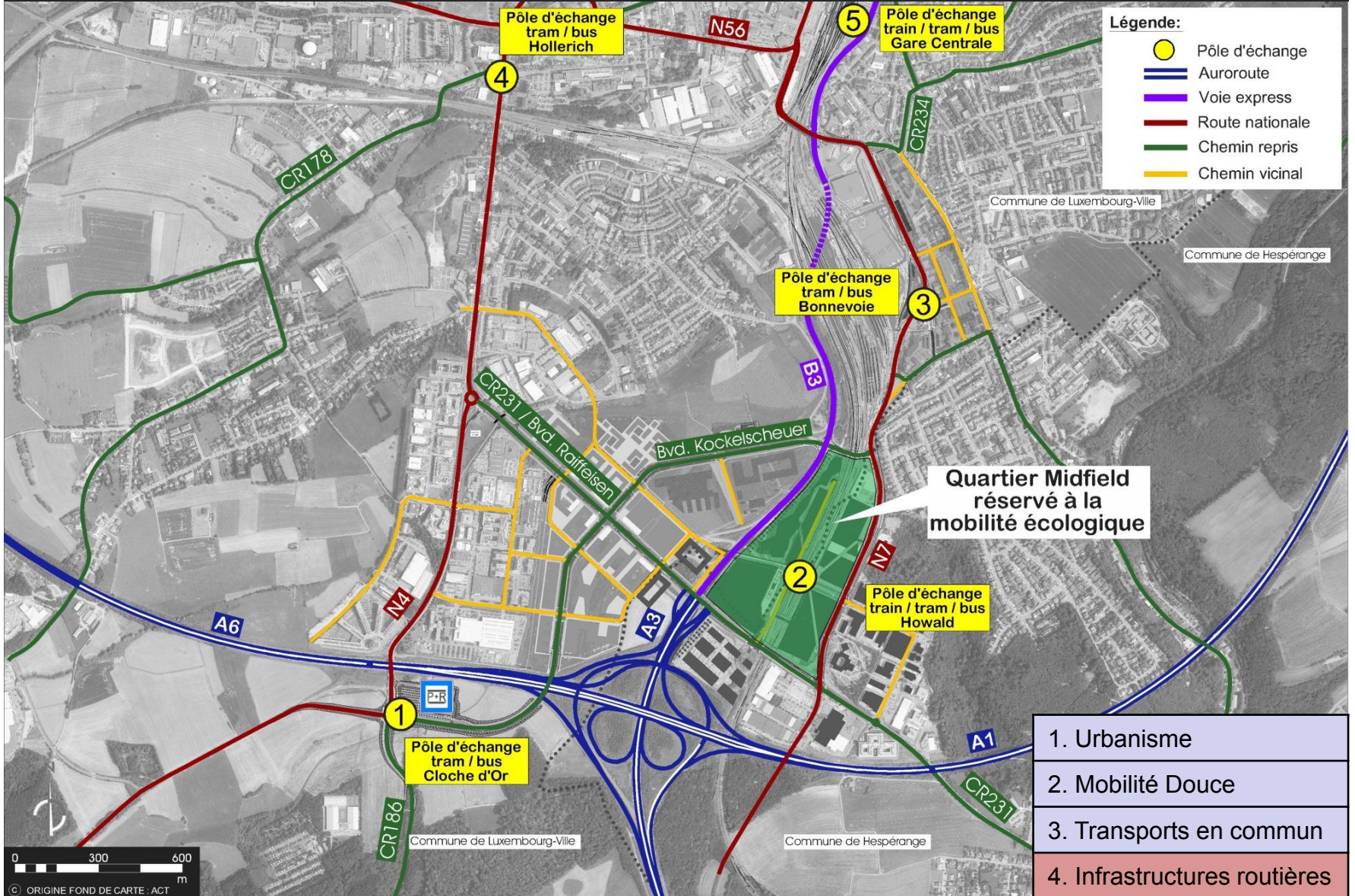


1. Urbanisme
2. Mobilité Douce
3. Transports en commun
4. Infrastructures routières

Nouvelle N3

3. Applications des 4 objectifs de la stratégie globale pour une mobilité durable [MODU]

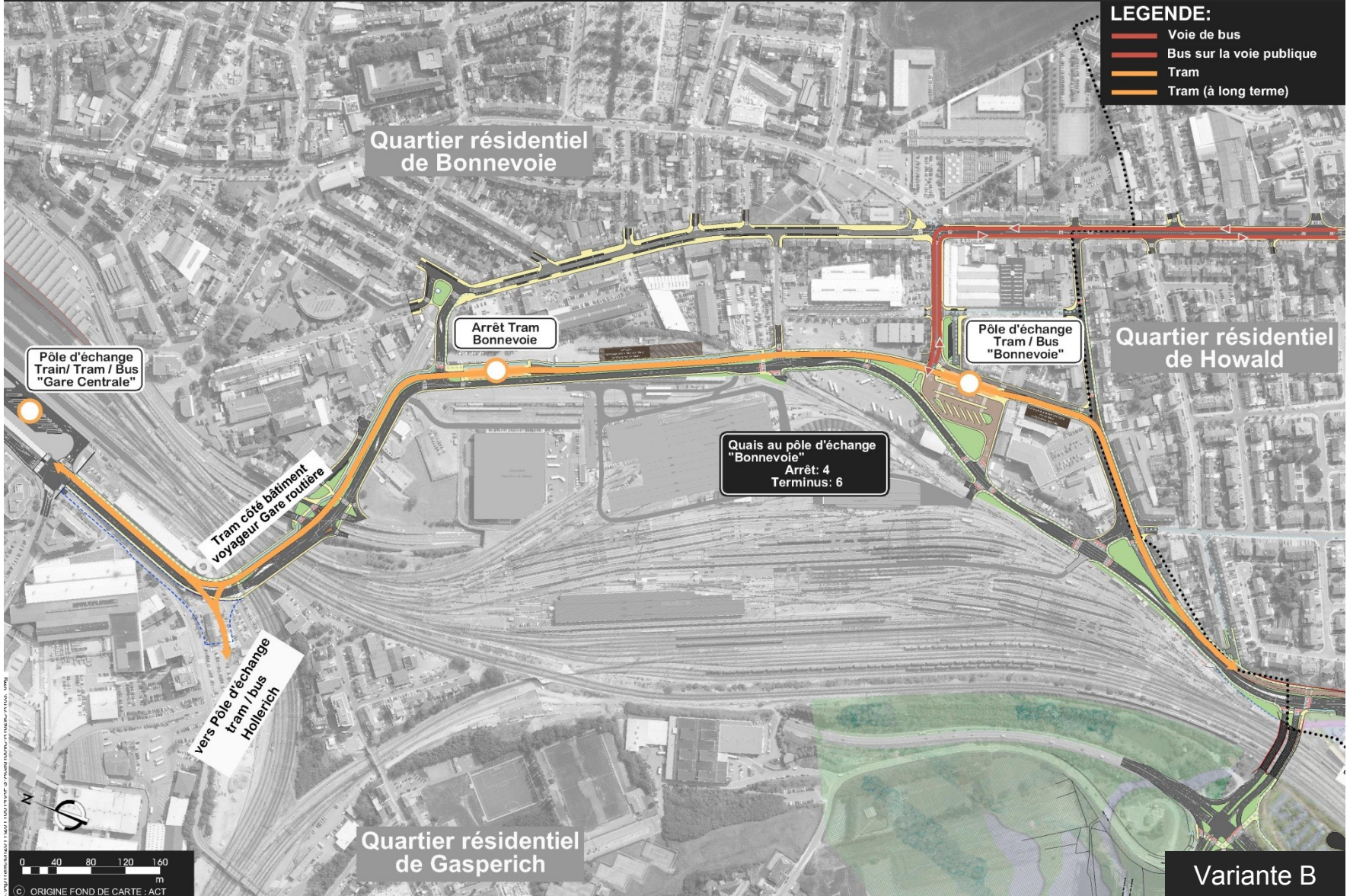
ELEMENT 4 : Infrastructures de transport routières



Nouvelle N3

4. Nouvelle N3: Zoom partie « Gare Centrale/ Pont Buchler/ Rangwee »

NOUVELLE N3: Zoom partie « Gare Centrale/ Pont Buchler/ Rangwee »



Nouvelle N3

4. Nouvelle N3: Zoom partie « Rangwee/ carrefour Gluck/ rue des Scillas »

NOUVELLE N3: Zoom partie « Rangwee/ carrefour Gluck/ rue des Scillas »

