

N° 6836**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2014-2015

DEBAT D'ORIENTATION**sur le financement des grands projets d'infrastructure
réalisés par l'Etat**

* * *

PAPIER DE DISCUSSION

(8.9.2015)

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, Henri KOX, Marc LIES, Roger NEGRI, Marco SCHANK, David WAGNER et Serge WILMES, Membres

*

I. ANTECEDENTS

Afin d'optimiser le suivi financier des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat et de renforcer les droits de participation et de contrôle de la Chambre des Députés, la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire a décidé en 2006 d'une nouvelle procédure à suivre en matière de préparation et de présentation de nouveaux projets dont les coûts dépassaient 7,5 millions d'euros. En date du 20 avril 2009, ce seuil a été levé à 10 millions d'euros.

La procédure exige que la liste de ces nouveaux projets d'infrastructure soit soumise à l'approbation de la Chambre des Députés afin de permettre l'imputation des dépenses pour frais d'études à charge des divers fonds d'investissement. La Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire doit par la suite garantir le suivi financier de chaque projet dépassant le coût de 10 millions d'euros. Pour chaque projet dépassant 40 millions d'euros, une loi spéciale de financement devra être élaborée.

*

II. TRAVAUX PARLEMENTAIRES

Conformément à la procédure décrite ci-dessus, la Commission du Développement durable a examiné au cours des réunions du 9 juillet 2015 et du 15 juillet 2015 la liste des projets d'infrastructure suivants à soumettre à l'approbation de la Chambre des Députés. Lors de la réunion du 9 juillet 2015, elle a également désigné Madame Josée Lorsché comme rapportrice; elle a adopté le projet de papier de discussion sous rubrique au cours de sa réunion du 8 septembre 2015.

1. Projets du Fonds du Rail***P&R Gare de Rodange***

Au nord de la gare ferroviaire de Rodange entre les voies ferrées et le boulevard de l'Europe, il est prévu de construire un P&R avec liaison routière directe à la gare ferroviaire sans passage par des zones d'habitation. La réalisation du projet s'étalera sur trois phases: la première concerne la construction d'un parking en surface de 178 emplacements, la deuxième la construction d'un parking en ouvrage fabriqué en acier et comptant 933 emplacements et la troisième l'extension du P&R avec la création de 699 places supplémentaires. La capacité totale définitive s'élève donc à 1.632 places.

Le début des travaux de la phase 1 est prévu pour l'an 2017 avec mise en service fin 2017/début 2018, sous condition du vote de la loi de financement y afférente. Les travaux de la phase 2 débiteront en 2018 avec mise en service en 2019. La capacité totale avec 1.632 places sera disponible à l'horizon 2021.

En vue d'augmenter l'accessibilité des infrastructures pour les personnes à mobilité réduite, la reconstruction des infrastructures ferroviaires existantes s'avère indispensable.

Le projet à réaliser prévoit également:

- le remplacement du passage à niveau PN 27 par un souterrain pour piétons et cyclistes afin d'optimiser le flux du trafic routier,
- le réaménagement complet de la gare routière,
- la mise en place d'une infrastructure M-Box avec 100 emplacements pour vélos.

Les terrains sur lesquels il est prévu de construire le P&R appartiennent à l'Etat, à l'exception d'une petite partie qui appartient à une personne privée, mais dont l'acquisition ne devrait pas poser de problèmes.

Le coût estimatif du projet s'élève à 54 millions d'euros.

P&R Gare de Wasserbillig

Au lieu de l'actuel parking de surface sera construit un nouveau P&R avec environ 385 emplacements pour voitures et 30 emplacements sécurisés pour vélos avec accès vers les quais et la gare routière qui sera réaménagée.

Un autre élément clé du projet est l'adaptation et la reconstruction partielle des infrastructures ferroviaires en vue d'une meilleure accessibilité, notamment aux personnes à mobilité réduite.

Les travaux préparatoires sont prévus pour 2017, le démarrage de la construction pour 2018 et la mise en service pour 2021/22. Le coût estimé du projet se situe à 30,7 millions d'euros.

P&R Gare de Mersch

Le long des voies ferrées sur l'ancien site dudit „Agrocenter“, il est prévu de créer un parking à 434 emplacements avec deux liaisons directes à la gare ferroviaire dont une est accessible par les personnes à mobilité réduite. Les travaux préparatoires du projet dont le coût est estimé à 13 millions d'euros, sont prévus pour 2017, le démarrage de la construction pour 2018 et sa mise en service pour 2020.

Remarque: La construction des trois P&R en gares de Rodange, Wasserbillig et Mersch fera l'objet d'un seul et unique projet de loi d'habilitation.

Suppression des passages à niveau et reconstruction de l'arrêt CFL à Schiffflange

Suite à un accord datant du 24 octobre 2007, un concept d'ensemble a été élaboré entre la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois, l'Administration des Ponts et Chaussées et l'Administration communale de Schiffflange. Celui-ci comprend la suppression des PN 91, 91a et 92 (situés tous les trois sur un trajet d'une longueur de 1 km), la construction d'une nouvelle entrée en ville et d'un nouveau parvis devant le bâtiment voyageurs, la mise en conformité de l'arrêt ferroviaire et le renouvellement des installations de traction électrique. Le projet à réaliser se compose de plusieurs modules:

- Module G1: Suppression des PN 91 et 91a par une nouvelle entrée en ville avec un passage inférieur sous les voies ferrées,
- Module E: Suppression du PN 92 par une passerelle pour piétons entre l'avenue de la Résistance et l'avenue de la Libération,
- Module F: Reconstruction de l'arrêt ferroviaire de Schiffflange,
- Module ENE: Renouvellement des installations de traction électrique (partie caténares).

En raison des proportions des intérêts des trois acteurs engagés pour les travaux, études et imprévus du Module G1, les coûts seront répartis entre l'Administration communale de Schiffflange (785.000 € = 10%), le Fonds des Routes (3.560.000 € = 45%) et le Fonds du Rail (3.560.000 € = 45%). Le financement des quais incombera à 100% au Fonds du Rail à hauteur de 1.110.000 €.

Le financement des travaux et études concernant les modules E, F et ENE incombera à 100% au Fonds du Rail.

Le coût estimé du projet global s'élève à 17 millions d'euros.

Quant au planning, le lancement des procédures de soumission est prévu pour mars 2016, l'adjudication pour août 2016, le début des travaux pour automne 2016, la suppression des PN et la mise en service des ouvrages de substitution pour fin 2018 et la fin de travaux pour le printemps 2019.

Les barrages de voie, prévus pour la réalisation du projet en question, seront utilisés simultanément pour la mise en place des mesures antibruit dans l'agglomération de Schifflange. Toutefois, les frais occasionnés à cet effet ne sont pas imputés sur le projet de suppression des passages à niveau à Schifflange, mais sur un crédit spécifique pour mesures antibruit accordé par voie de motion en 2014.

Aménagement des quais V et VI en Gare de Luxembourg

L'aménagement de deux quais supplémentaires en Gare de Luxembourg est devenu nécessaire eu égard à la saturation totale de la gare pendant les heures de pointe. Comme le site de l'atelier de locomotives sera transféré sous peu vers le centre de remisage de Howald, l'espace ainsi libéré pourra entre autres être mis à profit de la construction de deux quais supplémentaires.

L'objectif du projet est l'optimisation de la desserte du nouvel arrêt „Pfaffenthal-Kirchberg“ ainsi que la réception des trains supplémentaires, et d'ailleurs plus longs, en provenance du sillon lorrain. En outre, il va permettre plus de flexibilité pour les entrées/sorties des trains vers le centre de maintenance.

Renouvellement des infrastructures en Gare d'Esch-sur-Alzette

Au courant des années à venir une partie importante des infrastructures en Gare d'Esch-sur-Alzette devra être renouvelée en raison de leur état vétuste et obsolète.

Une adaptation aux besoins d'exploitation est prévue, comprenant particulièrement des adaptations des tracés des voies, des entrevoies et des profils en long, nécessitant au préalable l'enlèvement de l'ancien passage supérieur „ARBED“ au point kilométrique 9,108 afin de garantir la hauteur libre requise.

Les quais à voyageurs existants seront remplacés par de nouveaux quais d'une hauteur de 55 cm au-dessus du niveau du rail et munis de nouvelles marquises.

Le souterrain à voyageurs existant sera remis en état et un 2e souterrain à voyageurs sera construit à la hauteur de la gare routière existante. Les infrastructures voyageurs et leurs accès seront conformes aux stipulations de la spécification technique d'interopérabilité „Personnes à Mobilité Réduite“.

2. Projet du Fonds des Routes

Pôle d'échange Cloche d'Or

Contexte général:

Face aux multiples projets en développement dans le sud-ouest de la capitale, le Gouvernement prévoit d'importants investissements en vue du renouvellement et de l'extension des infrastructures de transport. Ces dernières sont subdivisées en infrastructures de transport routières (assise pour voiture, bus, tram, cyclistes, piétons) et ferroviaires.

Par ailleurs, le projet à réaliser se trouve en entière concordance avec les projections urbanistiques suivantes:

1. nouveau quartier „Ban de Gasperich“ qui a fait l'objet de la loi du 16 décembre 2010 relative à l'aménagement du boulevard Raiffeisen et du boulevard Kockelscheuer (Mémorial A n° 229 du 21 décembre 2010),
2. viabilisation du „Midfield“,
3. reconversion progressive de la Z.A. „Howald“.

Description du projet:

Il est prévu que ledit pôle d'échange comprenne les éléments suivants:

- une gare routière avec 6 quais pour les bus RGTR/AVL,
- des capacités supplémentaires pour bus avec
 - 8 quais pouvant servir à gérer l'afflux généré par des manifestations ayant lieu au futur stade national de football adjacent,
 - une aire d'attente pour 12 bus, aménagée en tant que terminus,
- un bâtiment P&R avec \pm 2.000 emplacements répartis sur 6 niveaux dont 1 en sous-sol, avec des rampes d'entrée et de sortie distinctes et un bassin de rétention,
- des infrastructures d'accès pour la mobilité douce (piétons et cyclistes).

Pour assurer une bonne cohérence urbanistique entre le nouveau stade national de football et le bâtiment du pôle d'échange, les façades seront alignées le long de l'axe routier (bd Kockelscheuer – N4). 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 de mobilité douce seront intégrés dans les infrastructures routières, de sorte à former un ensemble cohérent.

Dans le cadre de la stratégie MODU, le Pôle d'échange Cloche d'Or constituera le premier point de rabattement au réseau Tram (arrêt terminus Cloche d'Or) des lignes de bus en provenance de l'A4 en continuation vers la N4/route d'Esch. Il convient donc de noter que ce pôle d'échange sera en premier lieu aménagé pour desservir durablement le sud-ouest de la Ville de Luxembourg et de créer un développement urbain basé sur les transports en commun et la mobilité douce. La finalité du projet n'est par conséquent pas exclusivement conçue en relation avec la construction du nouveau stade de football.

Le coût estimatif du projet s'élève à 31 millions d'euros.

*

III. CONCLUSION

La Commission du Développement durable n'a pas d'objection particulière à formuler à l'encontre des différents projets présentés sur la liste des nouveaux projets à soumettre à l'approbation de la Chambre des Députés.

Elle avise donc favorablement les projets examinés qui contribuent tous à l'amélioration des infrastructures de notre pays et propose à la Chambre des Députés de marquer son accord à l'élaboration des études nécessaires à la réalisation des projets en cause.

Luxembourg, le 8 septembre 2015

La Présidente-Rapportrice,
Josée LORSCHÉ