

**N° 6734<sup>2</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2014-2015

**PROJET DE LOI****relatif à la réalisation du Pôle d'échange multimodal de la Gare d'Ettelbruck et à la modification de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

(3.12.2014)

La Commission se compose de: Mme Josée LORSCHÉ, Présidente; M. Henri KOX, Rapporteur; Mme Sylvie ANDRICH-DUVAL, MM. Gilles BAUM, Yves CRUCHTEN, Georges ENGEL, Gusty GRAAS, Max HAHN, Ali KAES, Marc LIES, Roger NEGRI, Marco SCHANK, Justin TURPEL et Serge WILMES, Membres.

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 24 octobre 2014 par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le Conseil d'Etat a émis son avis le 11 novembre 2014.

Le 19 novembre 2014, la Commission du Développement durable a désigné M. Henri Kox comme rapporteur. Elle a également examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'Etat.

Elle a examiné et adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 3 décembre 2014.

\*

**II. CONSIDERATIONS GENERALES**

La *Nordstad*, comprenant les communes de Bettendorf, Colmar-Berg, Diekirch, Erpeldange, Ettelbruck et Schieren, constitue un des trois centres de développement en termes d'habitat et d'emploi. Cette région génère actuellement une quantité importante de déplacements journaliers en voiture, en autobus et en train. Les flux de circulation se dirigent en direction nord vers l'Oesling ainsi qu'en direction sud vers Luxembourg-Ville et la région du Bassin Minier.

Le projet de loi 6734 s'inscrit dans la transposition de la stratégie MoDu, mettant en œuvre un concept de mobilité nationale intégré, basé sur des chaînes de mobilité efficaces, interconnectables et performantes. Ce concept vise à porter à 25% la part des transports en commun de l'ensemble des déplacements effectués sur le territoire national. Le réseau ferré constitue l'épine dorsale du système de mobilité.

Dans le cadre des projets d'amélioration des performances de la ligne ferroviaire du nord rattachant la *Nordstad* à la dorsale sud-nord, la gare d'Ettelbruck, modernisée, constituera la plateforme multimodale la plus importante dans cette région du pays. L'ensemble de ces projets permettra d'augmenter sensiblement la part des transports en commun dans le partage bimodal motorisé avec la voiture privée.

\*

### III. OBJET DU PROJET DE LOI

Le projet de loi a comme objectif de préparer l'une des gares les plus fréquentées au Luxembourg aux besoins des décennies futures. La réalisation d'infrastructures modernes et confortables, répondant aux besoins futurs d'exploitation et de développement des flux de voyageurs, va de pair avec le développement de la *Nordstad*.

Le projet permet la mise en place du „Pôle d'échange multimodal de la Gare d'Ettelbruck“ en regroupant plusieurs modules en matière de transport en commun et de voirie. Le projet s'étire entre l'intersection N7/N27 – le giratoire *Dreieck* à Erpeldange – à l'est jusqu'à l'intersection N7-rue Prince Henri/rue du Canal, à l'ouest du quartier de la Gare d'Ettelbruck.

Les travaux se divisent entre le département des Transports – CFL (Fonds du Rail) et le département des Travaux publics – Ponts et Chaussées (Fonds des Routes).

#### III.1. Fonds du Rail

En ce qui concerne le volet „Fonds du rail“, il s'agit du réaménagement et du rehaussement des deux quais existants ainsi que de la construction d'un troisième quai. Ce troisième quai tient déjà compte des besoins futurs d'une *Nordstad* en pleine activité. Afin d'assurer aux voyageurs un abri contre les intempéries, les trois quais seront, en leur partie centrale, couverts au moyen de marquises, identiques à celles posées en gare de Luxembourg-Ville. Les futurs quais seront désormais desservis par deux souterrains, d'une largeur de six et de trois mètres respectivement.

Le renouvellement technique des superstructures ferroviaires comprend les voies, les poteaux caténaires, le contrôle commande, la signalisation et la télécommunication. Le nouveau bâtiment voyageurs cible la classe énergétique A et abritera différents utilisateurs sur trois étages, dont la Communauté des Transports et les CFL, la Police Grand-Ducale, des commerces ainsi que des locataires externes. Le nouveau parking P&R comprendra 430 places de stationnement et offrira un pôle d'échange confortable à proximité directe des bus et trains.

#### III.2. Fonds des Routes

La part du département des Travaux publics – Ponts et Chaussées (Fonds des Routes) comprend la réorganisation multimodale de la N7/rue du Canal, rue Prince Henri, rue de la Gare, avenue J.-F. Kennedy et du CR348/avenue Salentiny. Sont prévus notamment l'aménagement de corridors réservés aux autobus, la suppression des détours et la promotion de la mobilité douce. Pour faciliter et sécuriser l'interconnexion bus-train, la gare routière et le parvis seront réaménagés. La N7 sera transformée en tracé souterrain entre le carrefour de la Wark et le monument Patton. Finalement le pont Patton sera reconstruit afin d'améliorer l'artère d'approche multimodale du carrefour *Dreieck* au pôle d'échange.

Par rapport au projet initial, différentes améliorations ont été effectuées notamment en ce qui concerne l'aménagement de la surface devant la gare et l'avenue J.-F. Kennedy. La création d'un „shared-space“ permettra un meilleur accès aux infrastructures ferroviaires pour les personnes à mobilité réduite et pour les cyclistes.

Tous les éléments concernant la gestion de l'eau, comme la gestion des risques d'inondations, les influences sur les eaux souterraines ainsi que la prise en compte de la future gestion des eaux usées et des eaux mixtes ont été élaborées en étroite collaboration avec l'administration de la gestion de l'eau.

#### III.3. Impact budgétaire

Pour les travaux réalisés en quatre phases, les coûts sont estimés à 156.500.000 EUR TTC, dont 112.700.000 EUR pour le compte du Fonds des Rails et 43.800.000 EUR pour le compte du Fonds des Routes à l'indice semestriel des prix de la construction valable au moment de l'élaboration du projet de loi.

Pour les détails techniques des travaux envisagés, il est renvoyé au chapitre „DESCRIPTIF TECHNIQUE“ du projet de loi.

#### IV. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis du 11 novembre 2014, le Conseil d'Etat approuve le projet de loi. Il soulève cependant la question de l'intention du gouvernement par rapport aux deux immeubles administratifs envisagés sur l'espace libre entre le parvis de la gare et le bâtiment P&R. De plus, le Conseil d'Etat constate que l'exposé des motifs ne contient aucune indication quant au début et à la durée des travaux.

Pour le commentaire des articles du projet de loi et les questions soulevées par le Conseil d'Etat, il est renvoyé au chapitre V.

\*

#### V. COMMENTAIRE DES ARTICLES ET TRAVAUX EN COMMISSION

##### Article 1er

Cet article autorise le Gouvernement à faire procéder aux travaux de construction du Pôle d'échange multimodal de la gare d'Ettelbruck. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

*Art. 1er. Le Gouvernement est autorisé à faire procéder à la construction du Pôle d'échange multimodal de la Gare d'Ettelbruck.*

Le Conseil d'Etat demande la suppression du mot „faire“ pour rester en ligne avec le libellé d'autres lois autorisant le financement par l'Etat de projets d'infrastructure de grande envergure. La teneur de l'article sous examen deviendrait dès lors:

*Art. 1er. Le Gouvernement est autorisé à procéder à la construction du Pôle d'échange multimodal de la Gare d'Ettelbruck.*

La Commission du Développement durable fait sienne cette proposition.

##### Article 2

Cet article détermine l'enveloppe budgétaire servant au financement du projet, rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction valable au 1er octobre 2013. Il comporte en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

*Art. 2. Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de 156.500.000 TTC.– euros. Ce montant correspond à la valeur 738,97 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 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.*

Afin de garder la cohérence dans les textes relatifs aux projets de construction, la Haute Corporation est d'avis qu'il convient d'écrire l'article 2 selon la formule usuelle:

*Art. 2. Les dépenses engagées au titre du projet visé à l'article 1er ne peuvent pas dépasser le montant de 156.500.000 euros. Ce montant correspond à la valeur 738,79 de l'indice semestriel des prix à la construction au 1er octobre 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 précitée.*

La Commission du Développement durable fait sienne cette proposition.

##### Articles 3 et 4 initiaux (nouvel article 3)

L'article 3 dispose que les dépenses sont imputables sur les crédits du Fonds des Routes et du Fonds du Rail, tandis que l'article 4 précise le montant des dépenses imputables sur les crédits du Fonds des Routes. Dans leur version initiale, ils se lisent comme suit:

*Art. 3. Les dépenses sont imputables sur les crédits du Fonds des Routes et du Fonds du Rail.*

*Art. 4. Le montant des dépenses imputables sur les crédits du Fonds des Routes s'élèvent à 43.800.000 € TTC.*

Dans son avis afférent du 11 novembre 2014, le Conseil d'Etat demande à ce que les montants des dépenses imputables à charge des crédits du Fonds du rail et du Fonds des routes soient spécifiés, et ceci afin d'éviter toute ambiguïté. Par ailleurs, il recommande d'écrire „43.800.000 euros“ et non pas

„43.800.000 € TTC“. Pour améliorer la lisibilité du texte, le Conseil d'Etat propose de fusionner les articles 3 et 4 en un seul article qui prendrait la teneur suivante:

**Art. 3.** *La part des dépenses visées à l'article 2 qui est imputable au Fonds du rail ne peut pas dépasser le montant de 112.700.000 euros.*

*La part des dépenses visées à l'article 2 qui est imputable au Fonds des routes ne peut pas dépasser le montant de 43.800.000 euros.*

La Commission du Développement durable fait sienne cette proposition, tout en précisant que ces deux montants s'entendent TTC, le chiffre de 112.700.000 euros s'obtenant en ajoutant 15% de TVA au montant de 98.000.000 euros hors taxes à charge du Fonds du Rail.

*Article 5 initial (nouvel article 4)*

Cet article précise les modifications à apporter à la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

**Art. 4.** *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:*

„33°	Pôle d'échange multimodal de la gare d'Ettelbruck	98.000.000 €“
------	---------------------------------------------------	---------------

*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. Ceux sous 32° et 33° correspondent à la valeur 738,97 de cet indice au 1er octobre 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.“*

\*

Au cours de leur réunion du 19 novembre 2014, les membres de la Commission du Développement durable ont procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit:

- le projet initial conçu par le Gouvernement précédent n'a été que très légèrement remanié au niveau du réseau routier;
- dans son avis du 11 novembre 2014, le Conseil d'Etat constate que l'exposé des motifs ne contient aucune indication quant au début ni quant à la durée des travaux. Se ralliant à cette remarque, plusieurs membres de la Commission souhaitent obtenir des informations à ce sujet. Il s'avère que les travaux pourraient être entamés à l'horizon 2016-17 et avoir une durée d'environ cinq ans. Si le phasage sommaire des différents travaux a d'ores et déjà été établi, il est pourtant encore difficile d'établir une planification plus précise, notamment parce que, outre les CFL et l'Administration des ponts et chaussées, d'autres intervenants seront amenés à prendre part aux différentes phases de travaux et qu'une coordination étroite devra être mise en place;
- quant à la situation de parking et de stationnement devant la gare d'Ettelbruck, il s'avère que le P&R est actuellement déjà saturé. Or, cette situation risque encore de s'aggraver dans le cadre des travaux relatifs au projet sous rubrique. La solution de rechange, envisagée par un membre de la Commission, d'utiliser les terrains des CFL actuellement à usage de dépôt de matériel et facilement accessibles par une passerelle provisoire ne pourra pas être retenue pour des raisons techniques, organisationnelles et financières. Afin de remédier à cette situation, les travaux seront réalisés en

différentes phases et l'entrepreneur sera tenu de mettre à disposition des places de parkings dès le début des travaux;

- certains détracteurs du projet regrettent que le bâtiment actuel de la gare d'Ettelbruck, à haute valeur architecturale, ne soit pas conservé. Suite à une question afférente, il est précisé que, dans le cadre de l'étude d'exécution, il sera examiné si, le cas échéant, certains éléments du bâtiment existant pourraient être préservés et intégrés dans la nouvelle construction;
- lors des travaux, il sera procédé à l'installation de nouveaux équipements de télécommunication (vidéosurveillance, système de téléaffichage). Ces équipements seront déjà provisoirement mis en place dans le courant de l'année prochaine;
- à l'approche du carrefour giratoire *Dreieck*, un corridor bus sera aménagé sur une longueur de 200 m en vue des reflux possibles du trafic lors des pointes journalières. En direction d'Ettelbruck par contre, il sera renoncé à la réalisation d'une voie bus, vu la fluidification du trafic à attendre avec le projet du pôle d'échange;
- dans son avis précité, le Conseil d'Etat se demande quelle est l'intention des auteurs du projet de loi par rapport aux deux immeubles administratifs qui sont envisagés sur l'espace libre entre le parvis de la gare et le bâtiment P&R. Il constate en effet que l'enveloppe financière actuellement demandée à l'autorité budgétaire ne comprend pas la construction de ces deux immeubles. Les responsables du Ministère expliquent que ces deux bâtiments sont le fruit de la requête du département de l'aménagement du territoire et du bureau d'architectes afin de combler, à leur avis, un vide urbanistique entre le parvis de la gare et le bâtiment P&R. Cependant, aucune demande concrète pour affecter de tels immeubles n'existe pour le moment;
- la ligne ferroviaire entre Ettelbruck et Diekirch ne sera pas hypothéquée par le projet sous rubrique.

\*

## 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

#### **relatif à la réalisation du Pôle d'échange multimodal de la Gare d'Ettelbruck et à la modification de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

**Art. 1er.** Le Gouvernement est autorisé à procéder à la construction du Pôle d'échange multimodal de la Gare d'Ettelbruck.

**Art. 2.** Les dépenses engagées au titre du projet visé à l'article 1er ne peuvent pas dépasser le montant de 156.500.000 euros. Ce montant correspond à la valeur 738,79 de l'indice semestriel des prix à la construction au 1er octobre 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 précitée.

**Art. 3.** La part des dépenses visées à l'article 2 qui est imputable au Fonds du rail ne peut pas dépasser le montant de 112.700.000 euros.

La part des dépenses visées à l'article 2 qui est imputable au Fonds des routes ne peut pas dépasser le montant de 43.800.000 euros.

**Art. 4.** 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:

„33°	Pôle d'échange multimodal de la gare d'Ettelbruck	98.000.000 €"
------	---------------------------------------------------	---------------

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 1<sup>o</sup>, 3<sup>o</sup>, 10<sup>o</sup>, 11<sup>o</sup>, 12<sup>o</sup> et 14<sup>o</sup> correspondent à la valeur 524,53 de l’indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2000. Ceux repris sous 1b<sup>o</sup>, 2<sup>o</sup>, 4<sup>o</sup>, 5<sup>o</sup>, 6<sup>o</sup>, 7<sup>o</sup>, 8<sup>o</sup>, 15<sup>o</sup>, 16<sup>o</sup>, 17<sup>o</sup>, 18<sup>o</sup>, 19<sup>o</sup> et 20<sup>o</sup> correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1er octobre 2001. Celui repris sous 21<sup>o</sup> correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1er avril 2002. Celui repris sous 22<sup>o</sup> correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1er octobre 2002. Les montants repris sous 9<sup>o</sup>, 23<sup>o</sup>, 24<sup>o</sup> et 25<sup>o</sup> correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Celui repris sous 28<sup>o</sup> correspond à la valeur 685,44 de cet indice au 1er octobre 2010. Ceux sous 29<sup>o</sup> et 30<sup>o</sup> correspondent à la valeur 725,05 de cet indice au 1er octobre 2012. Celui sous 31<sup>o</sup> correspond à la valeur 730,85 de cet indice au 1er avril 2013. Ceux sous 32<sup>o</sup> et 33<sup>o</sup> correspondent à la valeur 738,97 de cet indice au 1er octobre 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.“

Luxembourg, le 3 décembre 2014,

*Le Rapporteur,*  
Henri KOX

*La Présidente,*  
Josée LORSCHÉ

