P.V. FI 24
P.V. DEVDU 30

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

CC,RM/pk

Commission des Finances et du Budget
et
Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 28 février 2012

ORDRE DU JOUR :

Echange de vues relatif à la réalisation et au financement des projets prévus dans le cadre du concept de mobilité intégré "Mobil 2020" (demande du groupe déi gréng du 17 janvier 2012)

*

Présents : M. Fernand Boden, M. Fernand Kartheiser en remplacement de M. Gaston Gibéryen, M. Norbert Haupert, M. Lucien Lux, M. Roger Negri, M. Gilles Roth, M. Marc Spautz, M. Michel Wolter, membres de la Commission des Finances et du Budget

M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, Mme Anne Brasseur, M. Lucien Clement, M. Georges Engel, Mme Lydie Polfer en remplacement de M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. Paul Helminger, M. Fernand Diederich en remplacement de Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Marc Spautz, M. Serge Urbany, membres de la Commission du Développement durable

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Guy Besch, M. Romain Diederich, M. Tom Weisgerber, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Carole Closener, de l'administration parlementaire

Excusés : M. François Bausch, M. Alex Bodry, M. Fernand Etgen, M. Gast Gibéryen, M. Claude Meisch, membres de la Commission des Finances et du Budget

M. François Bausch, M. Fernand Etgen, Mme Josée Lorsché, Mme Lydia Mutsch, M. Ben Scheuer, membres de la Commission du Développement durable

*

Présidence : M. Michel Wolter, Président de la Commission des Finances et du Budget
M. Fernand Boden, Président de la Commission du Développement durable

*

Echange de vues relatif à la réalisation et au financement des projets prévus dans le cadre du concept de mobilité intégré "Mobil 2020" (demande du groupe déi gréng du 17 janvier 2012)

Le représentant du groupe parlementaire « déi gréng » explique que la demande d'organiser la réunion jointe (cf. Annexe 1) a été formulée suite aux récentes déclarations du Ministre des Finances, au sujet du financement du tram. Le groupe « déi gréng » souhaite, au cours de cette réunion, obtenir des précisions sur la réalisation et le financement des projets liés au concept de mobilité intégré, et plus particulièrement des projets liés au rail.

M. le Ministre propose de poursuivre la réunion par une présentation *powerpoint* intitulée « La stratégie globale de mobilité MODU » (cf. Annexe 2) qui expose le concept global de mobilité durable. Il est précisé qu'en raison des contraintes budgétaires, certains choix ont dû être faits.

La présentation appelle les commentaires suivants :

La progression moyenne du nombre d'habitants, de frontaliers et de l'emploi sur les 15 dernières années s'est traduite par une sursaturation du trafic routier et des transports en commun. La capacité du transport public doit donc impérativement être augmentée.

Au niveau du rail, quatre priorités ont été définies :
- la mise à double voie de la ligne Luxembourg-Pétange ;
- la mise à double voie de la ligne Luxembourg-Bettembourg ;
- la modernisation de la ligne Luxembourg-Kleinbettingen ;
- la modernisation de la ligne vers l'Allemagne avec les chantiers du viaduc de Pulvermuehle et la mise à double voie du tronçon Sandweiler-Contern.

Ces priorités ont été définies sur base de leur potentiel d'interconnectivité. Le Fonds du rail prévoit le financement de ces projets. Il est rappelé que sur les dépenses annuelles de 300 MEUR, 200 MEUR concernent les nouveaux investissements.

Au niveau des routes, les priorités ont été fixées en fonction des trois pôles définis par le concept IVL :
- la mise à 2 fois 3 voies du tronçon entre l'aire de Berchem et la croix de Gasperich ;
- la finalisation de la liaison Micheville ;
- la connexion de Belval à l'autoroute d'Esch ;
- la finalisation de la Nordstrooss ;
- les travaux liés au développement de la Nordstad.

La capacité du transport par bus doit être augmentée. A cette fin, il est prévu de mettre en place des couloirs de bus sur les 9 corridors. Ces mesures, qui n'entraînent pas de coûts importants, permettent de réaménager les réseaux tout en augmentant l'attractivité des transports en commun.

Le réseau des P&R doit être développé dans les régions frontalières, le long des axes menant vers l'Allemagne, la Belgique et la France, le long de la Nordstreck, et dans la périphérie de la Ville de Luxembourg, toujours à proximité des lignes de train et de bus.

Il convient par ailleurs de développer un concept global train-tram-bus, avec la mise en place de pôles et de points d'échange en périphérie de la Ville de Luxembourg et en dehors de l'agglomération de Luxembourg.

C'est dans ce contexte que le projet de « Gare ferroviaire Pont Rouge » a été développé. Ce projet, par rapport au projet de la nouvelle ligne ferroviaire Hamm-Findel-Luxexpo, présente des avantages économiques très importants, tant au niveau des coûts de construction qu'au niveau des coûts d'exploitation. A titre de comparaison, les coûts de construction de la Gare « Pont Rouge » s'élèvent, d'après les estimations à 100 MEUR, ceux relatifs à la nouvelle ligne ferroviaire se chiffrent à 1.200 MEUR.
Le concept d'exploitation développé par les CFL prévoit une desserte de la gare ferroviaire avec plusieurs trains par heure et par sens entre Luxembourg-Gare et Kirchberg. La desserte se fera, d'une part, par les trains en direction/provenance du Nord et, d'autre part, par le prolongement jusqu'à la gare « Pont Rouge » des trains en provenance de Thionville/Metz, d'Esch-sur-Alzette, de Pétange/Longwy, de Kleinbettingen/Arlon et de Wasserbillig/Trèves. Le projet de la gare « Pont Rouge » permettra ainsi à l'entièreté de la clientèle nationale et transfrontalière de bénéficier d'au moins une connexion directe au Kirchberg par heure sans devoir changer de train à Luxembourg-Gare. La mise en place de l'arrêt « Pont Rouge » permettra aux voyageurs de gagner du temps et du confort. Le tram, qui passera par le Pont Rouge pourra être rejoint grâce aux *shuttles*, qui présentent l'avantage par rapport à la solution des escalators, de mettre les usagers à l'abri des intempéries et de pouvoir transporter facilement tant des personnes à mobilité réduite que des poussettes et des vélos. De plus l'installation d'un ascenseur permettra de rejoindre le quartier du Pfaffenthal.

Cela étant, il paraît important de conserver la possibilité d'une connexion de l'aéroport au réseau ferroviaire, notamment afin de développer le fret.

En parallèle le réseau routier devra être réorganisé, notamment dans le sud-ouest de la Ville de Luxembourg, avec la liaison Strassen-Nord, le Boulevard de Merl et le contournement de Cessange.

La télématique dans les transports en commun représente une autre priorité de la stratégie mobilité durable. La volonté est de reprendre le système GPS, actuellement déjà en place pour les bus de la Ville de Luxembourg, pour l'adapter aux transports publics. Les CFL devraient pouvoir connecter les trains fin 2012-début 2013. La télématique permet de mieux suivre et gérer les réseaux et d'informer les usagers en continu.

Finalement il y a lieu de mentionner quelques projets concrets parmi lesquels figurent la planification du Ban de Gasperich, le réaménagement du Centre Hamilius, la gare Belval-Université et le réaménagement de la gare d'Ettelbruck qui conditionne le succès de la Nordstad.

Il est rappelé que la construction du tram devra impérativement s'inscrire dans un concept global de mobilité durable englobant tous les moyens de transport avec les différents pôles et points d'échange et les gares périphériques. La construction sera réalisée en plusieurs étapes. Le premier tracé permettra de relier la gare centrale à Luxexpo, où sera construit le centre de remisage et de maintenance (CRM). Dans ce contexte, il est rappelé qu'à terme, le plateau du Kirchberg pourra compter 40.000 emplois (contre 25.000 actuellement). Or ce développement est conditionné par le futur concept de mobilité.
Ensuite l'extension vers Findel (Höhenhof) pourrait être envisagée, dans la mesure où les quartiers avoisinant l'aéroport constituent un pôle de développement important. Dans une étape ultérieure, le réseau pourrait s'étendre jusqu'au Ban de Gasperich.

M. le Ministre propose de mener une discussion détaillée sur le tram à la Chambre des Députés dès que la totalité des questions soulevées par la motion de 2006 auront trouvé une réponse, c'est-à-dire avant les vacances d'été. Suite à la procédure d'évaluation dite 97/11 CE, la procédure législative pourra être lancée (dès 2013). La construction (qui durera approximativement trois ans) pourra ainsi être entamée dès 2014.

Echange de vues

De l'échange de vues subséquent, il y a lieu de retenir les éléments suivants :

- La procédure législative concernant la construction du tram sera similaire à celle utilisée pour la liaison Micheville. Lors d'une première étape, le concept global ainsi que les implications financières seront exposés. Il ne sera toutefois pas possible de maîtriser tous les détails ayant trait aux étapes ultérieures dans des délais aussi brefs.

- Concernant la mise à double voie de la ligne Luxembourg-Bettembourg, la procédure d'évaluation dite 97/11 CE a été effectuée et le tracé a été arrêté.
  Une fois que les acquisitions et les études auront été réalisées, la procédure législative pourra être entamée (le cas échéant courant 2013).

- Actuellement 80 à 90% des chantiers (à l'exception des tunnels) sont réalisés par des entreprises luxembourgeoises.

- Le concept global de mobilité durable vise à désengorger le centre ville en multipliant les pôles d'échange et les P&R et à réorganiser le trafic de manière périphérique autour de la Ville de Luxembourg. Pour ce qui est du trafic au centre ville, le tram permet d'augmenter considérablement la capacité des transports en commun.

- Le projet « Gare ferroviaire Pont Rouge » est prévu par le programme pluriannuel du Fonds du rail à partir de 2014, c'est-à-dire en parallèle de la construction du tram, pour une somme d'environ 100 MEUR.

  La gare de Dommeldange ne devra pas faire l'objet d'investissements supplémentaires, suite à la mise en place de l'arrêt « Pont Rouge ». Les capacités actuelles de Dommeldange seront suffisantes.

- Selon le président du groupe parlementaire LSAP, son groupe s'interroge sur la question de savoir si l'arrêt « Pont Rouge » est la solution adéquate qui apportera une capacité suffisante permettant d'optimiser les flux d'usagers au plateau du Kirchberg.

- En ce qui concerne le financement de la construction du tram, les discussions autour de la répartition des charges entre la Ville de Luxembourg et l'Etat ne sont pas terminées.

- La question de l'avenir de Luxexpo n'est pas déterminante pour le projet de construction du tram. Au cas où une nouvelle « Foire » serait construite, le site pourra être connecté au tram. Quelle que soit la solution retenue, il faudra prévoir un P&R sur le site de la « Foire ».

- La construction des P&R le long de la Nordstreck suscite l'intérêt des communes concernées qui devront par ailleurs participer au financement. Ces P&R contribueront à augmenter l'attractivité des transports en commun. En définitive les usagers en

provenance du nord du pays pourront bénéficier de ces nouveaux P&R (projetés notamment à Lorentzweiler, Mersch, Colmar, Ettelbruck), de l'arrêt « Pont Rouge », et, en dernier ressort du P&R Höhenhof.

- Selon M. le Ministre les investissements projetés et décrits lors de la présente réunion, s'ils sont réalisés dans des délais rapprochés, satisferont les exigences induites par le scénario de croissance de 3%.

Luxembourg, le 28 février 2012

La secrétaire,
Carole Closener

Le Président de la Commission des Finances et du Budget,
Michel Wolter

Le Président de la Commission du Développement durable,
Fernand Boden

Annexes :
Annexe 1 : Demande du groupe « déi gréng » du 17 janvier 2012
Annexe 2 : Présentation « La stratégie globale de mobilité MODU »

déi gréng groupe parlementaire

Monsieur Laurent Mosar
Président de la
Chambre des Député-e-s

Luxembourg, le 17 janvier 2012

Concerne: **Demande d'organiser une réunion jointe de la Commission du Développement durable et de la Commission des Finances en relation avec la réalisation et le financement des projets du concept « Mobil 2020 »**

Monsieur le Président,

Par la présente et conformément aux dispositions du règlement interne de la Chambre des Député-e-s, nous avons l'honneur de vous demander de bien vouloir organiser une réunion jointe des commissions du développement durable et des finances avec le point suivant à l'ordre du jour :

Réalisation et financement des projets prévus dans le cadre du concept de mobilité intégré « mobil 2020 »

Nous vous prions de bien vouloir y inviter également Messieurs les Ministres des Finances et du Développement Durable.

Avec nos remerciements anticipés, nous vous prions d'accepter, Monsieur le Président, l'expression de notre plus haute considération.

François Bausch,
Président du groupe parlementaire déi gréng

Transmis en copie pour information
- aux Membres de la Commission du Développement durable
- aux Membres de la Commission des Finances et du Budget
- au Ministre du Développement durable
- au Ministre des Finances
- à la Ministre aux Relations avec le Parlement
- aux Membres de la Conférence des Présidents
- au Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures

Luxembourg, le 17 janvier 2012
Le Secrétaire général de la Chambre des Députés,

10016-2012.01.30.12

La stratégie globale de mobilité « MODU »

MODU
MOBILITÉ DURABLE
nohalteg Mobilitéit

Aménagement du territoire
Environnement
Transports
Travaux publics
Pour un développement durable

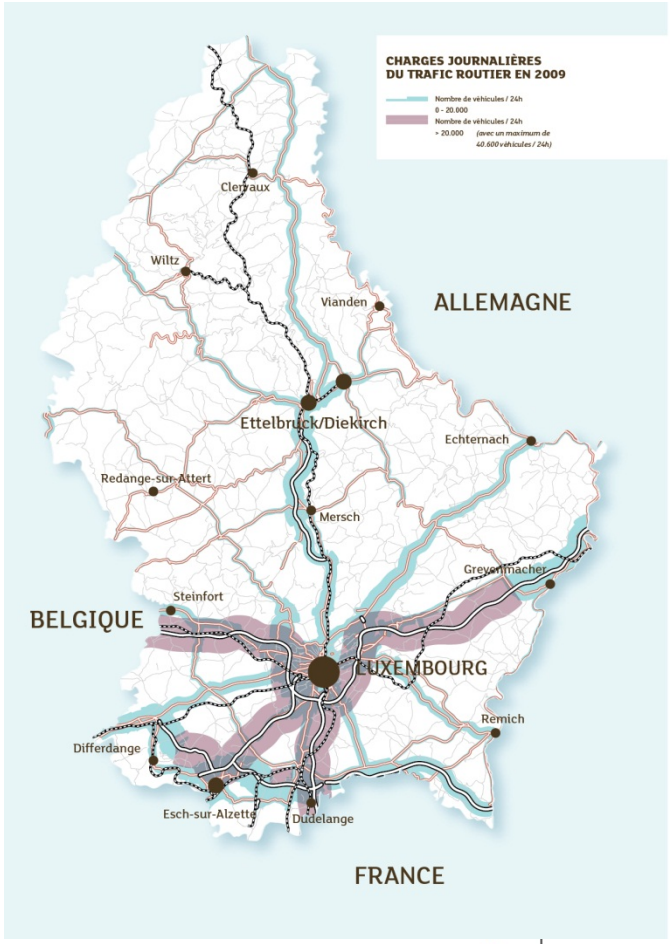
LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Les constats de départ: Données structurelles

	2011	Progression moyenne sur les derniers 15 ans	Progression en %
Habitants	512.000	+ 6.700 /an	+ 1,6 % /an
Places de travail	384.000	+10.400 /an	+ 4,5 % /an
Emploi national	230.000	+4.000 /an	+ 2,4 % /an
Frontaliers	155.000 dont France: 77.000 Belgique: 39.000 Allemagne: 39.000	+6.300 /an	+ 10,5 % /an

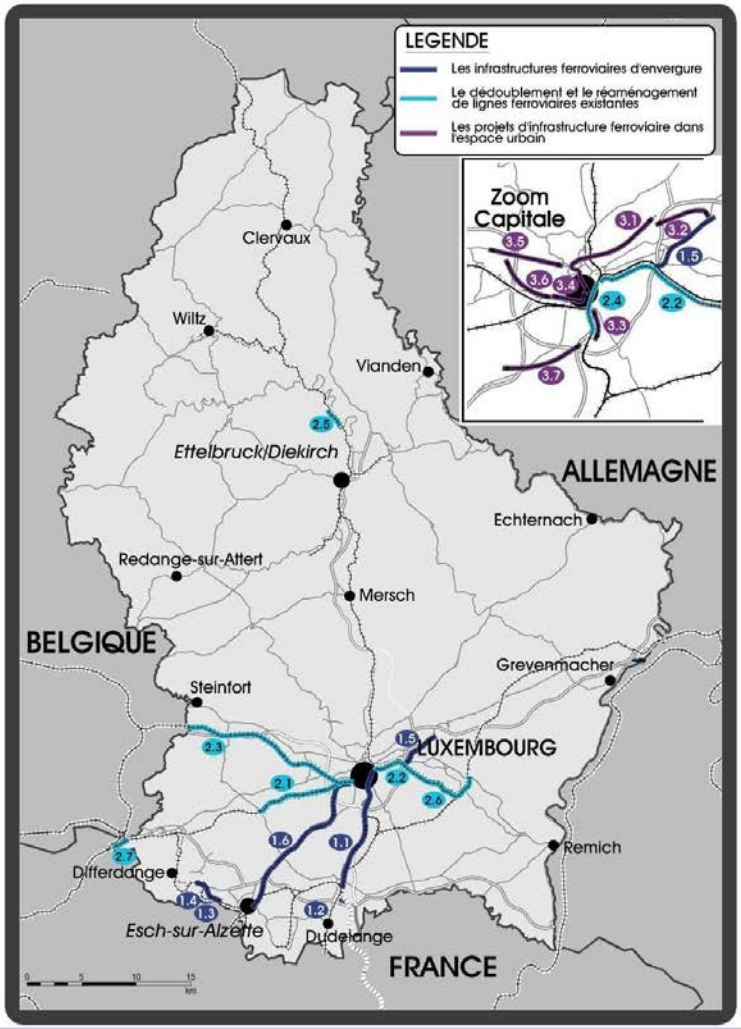
Flux de voyageurs journaliers

10016-2012.01.30.12



Développement des réseaux

10016-2012.01.30.12



Les infrastructures ferroviaires d'envergure

- 1.1 Nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg
- 1.2 Plate-forme ferroviaire Bettembourg
- 1.3 Construction d'une antenne ferroviaire entre Belval-Université et Belvaux-Mairie
- 1.4 Tunnel de raccordement de Belvaux-Mairie en direction d'Oberkorn
- 1.5 Nouvelle ligne ferroviaire fret Hamm-Aéroport
- 1.6 Nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Esch/Alzette

Le dédoublement et le réaménagement de lignes ferroviaires existantes

- 2.1 Mise à double voie intégrale de la ligne Luxembourg-Pétange
- 2.2 Mise à double voie du tronçon Hamm - Sandweiler
- 2.3 Modernisation de la ligne Luxembourg - Kleinbettingen
- 2.4 Réaménagement de la Gare de Luxembourg avec les têtes Nord, Sud et Ouest
- 2.5 Aménagement d'une voie d'évitement sur la ligne du Nord
- 2.6 Mise à double voie du tronçon Sandweiler - Oetrange
- 2.7 Mise à double voie du tronçon de ligne Rodange - frontière française

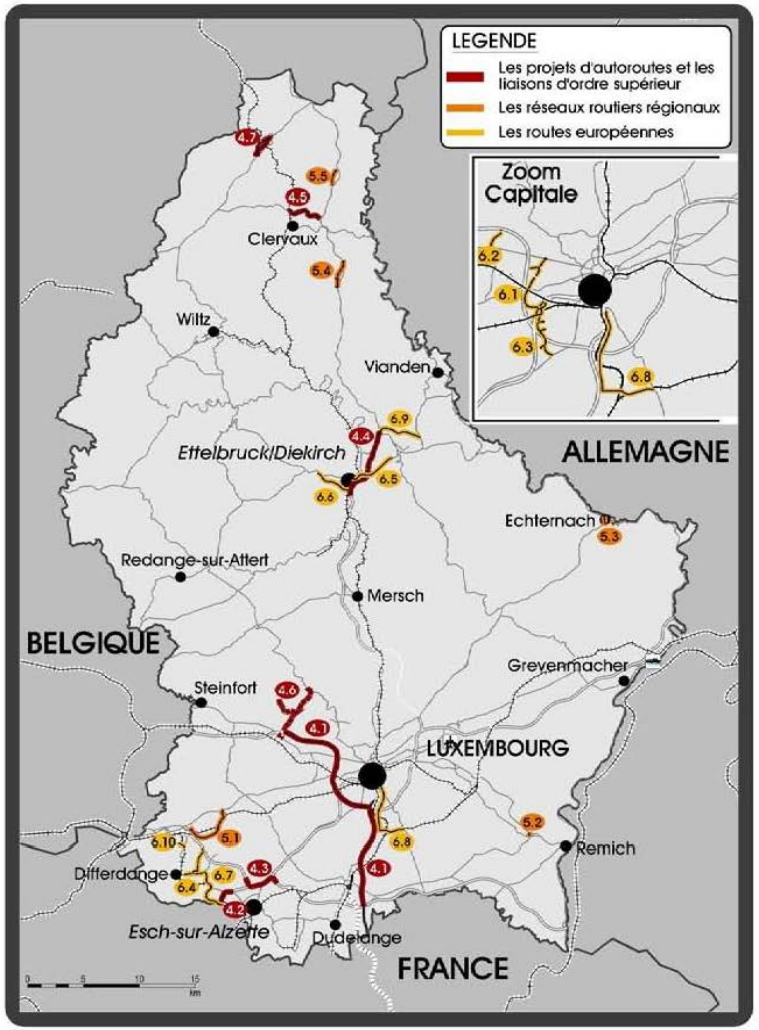
Les projets de transport en commun dans l'espace urbain

- 3.1 Ligne de tram entre le pôle d'échange Kirchberg / Luxexpo et la Gare Centrale
- 3.2 Ligne de tram entre le pôle d'échange Kirchberg / Luxexpo et Höhenhof / Aérogare
- 3.3 Ligne de tram entre la Gare Centrale et les pôles d'échanges Lycée de Bonnevoie, Howald, et Clôche d'Or
- 3.4 Ligne de tram entre la Gare Centrale et le pôle d'échange Hollerich
- 3.5 Ligne de tram entre la place de l'Etoile et la deuxième école européenne
- 3.6 Ligne de tram entre le pôle d'échange Hollerich et Bertrange / Strassen
- 3.7 Ligne de tram entre le pôle d'échange Clôche d'Or et Leudelange

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Développement des réseaux

10016-2012.01.30.12



Les projets d'autoroutes et les liaisons d'ordre supérieur

- 4.1 Mise à 2x3 voies de la A6/A3 (E25)
- 4.2 Liaison Micheville (A4)
- 4.3 Optimisation de la Collectrice du Sud (A13-A4-A13)
- 4.4 Accès Z.A. Fridhaff + mise à 2x2 voies de la B7
- 4.5 Transversale de Clervaux (E421/N7/N18
- 4.6 Contournement de Olm-Kehlen (N6/N12)
- 4.7 Contournement de Troisvierges (E12)

Les routes européennes

- 5.1 Contournement de Bascharage (E44-N5)
- 5.2 Contournement de Bous (E29/N2-N28)
- 5.3 Voies de délestage à Echternach (N10/E29/N11)
- 5.4 Contournement de Hosingen (E421-N7)
- 5.5 Contournement de Heinerscheid (E421-N7)

Les réseaux routiers régionaux

- 6.1 Boulevard de Merl (N6-N5-A4)
- 6.2 Voies de délestage de Strassen
- 6.3 Contournement de Cessange (A4-N4)
- 6.4 Pénétrante de Differdange (N32)
- 6.5 Corridor multimodal de transport Ettelbruck-Diekirch
- 6.6 Contournement d'Ettelbruck (N7-N15)
- 6.7 Desserte interurbaine Differdange - Sanem
- 6.8 Nouvelle N3
- 6.9 Contournement Diekirch-Nord
- 6.10 Déviation CR175 (Niederkorn)

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

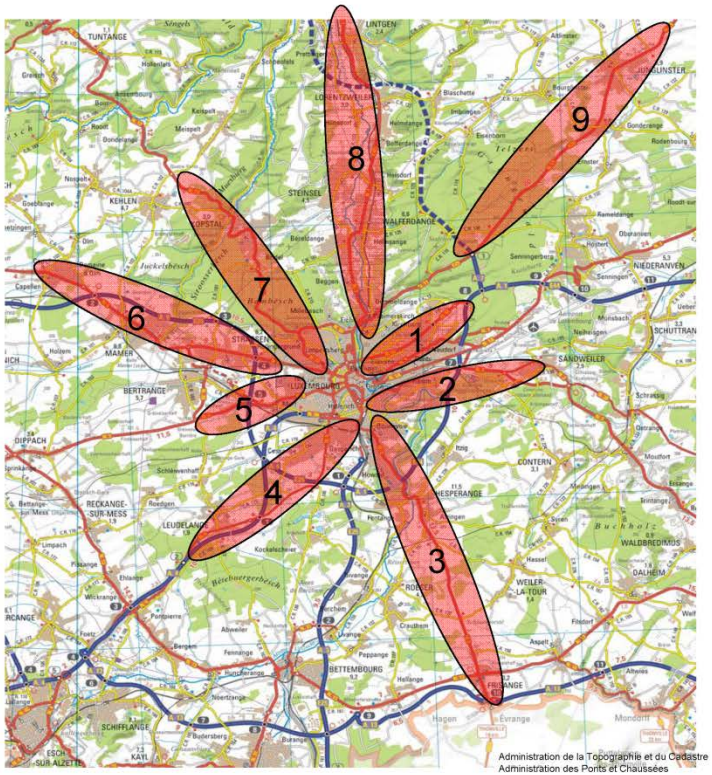
Mise en place de corridors préconisés pour couloirs Bus

MODU
MOBILITÉ DURABLE
nohalteg Mobilitéit

10016-2012.01.30.12

Pénétrantes du CDA Ville de Luxembourg

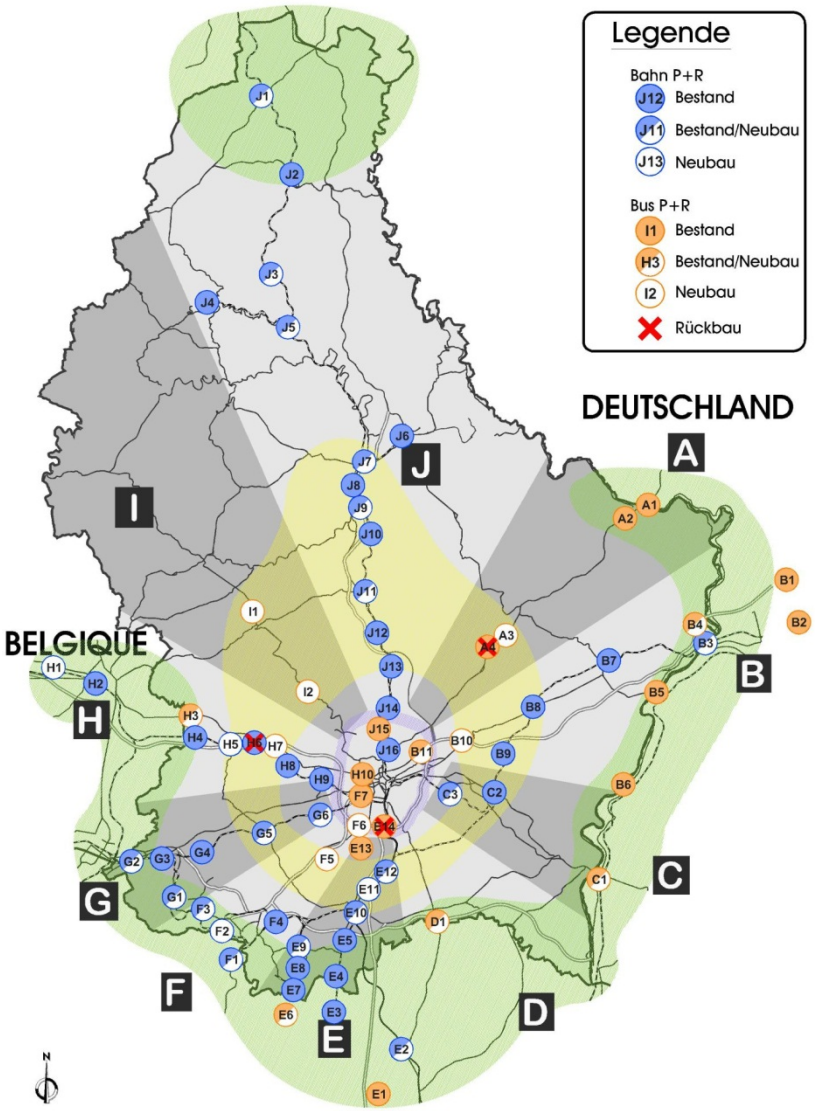
1. **N51: Pont GD. Charlotte – Kirchberg – BD. P. Werner**
2. **N2: Sandweiler – Rond-point Schaffner – Polfermillen – Boulevard d'Avranches**
3. **N3: Frisange – Hesperange – Luxembourg**
4. **N4: Leudelange – Cloche d'Or**
5. **N5: Grevelsbarrière – Luxembourg**
6. **N6: Windhof – Mamer – Bertrange – Strassen – Luxembourg**
7. **N12: Quatre-Vents – Kopstal – Bridel – Rollingergrund**
8. **N7: Mersch - Lintgen - Lorentzweiler – Heisdorf**
9. **N11: Junglinster – Dommeldange**



Développment du réseau des P&R

10016-2012.01.30.12

Concept P&R actuellement en élaboration

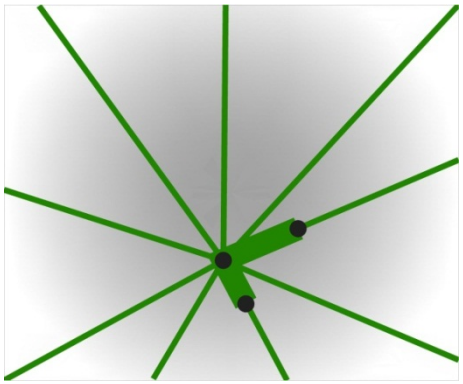


Concept global train / tram / bus / pôles d'échange / points d'échange bus

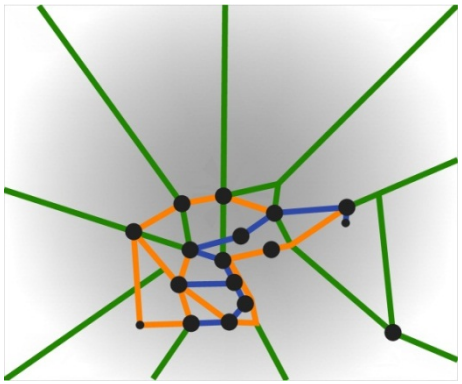
10016-2012.01.30.12

Stratégie de mobilité « MoDu » à l'approche de la Ville de Luxembourg

- L'échange entre différents lignes de bus pourra déjà se faire en dehors de l'agglomération de la Ville de Luxembourg, à savoir au niveau des **points d'échange bus**.
- A l'approche de la Ville de Luxembourg, l'échange du train ou des bus régionaux sur le tram se fera au niveau de plusieurs **pôles d'échange**
- La stratégie « MoDu » prévoit une multitude de pôles d'échange et de points d'échange bus. Ceux-ci permettront de **répartir les transbordements sur différents endroits** et ainsi de **délester les deux points de transbordements actuellement saturés** que sont la gare centrale et Hamilius
- Ceci permet à l'utilisateur de **gagner du temps** en optant pour des lignes de bus plus directes
- Cette démultiplication de pôles d'échange et de points d'échange bus permettra de passer d'un système en forme d'étoile à un **système en forme de maillage.**



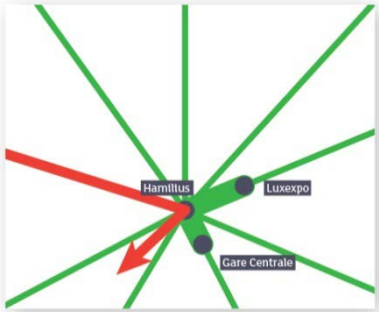
Concept actuel



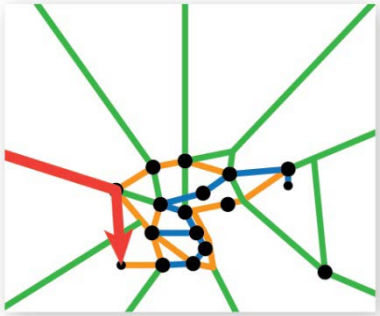
Concept futur

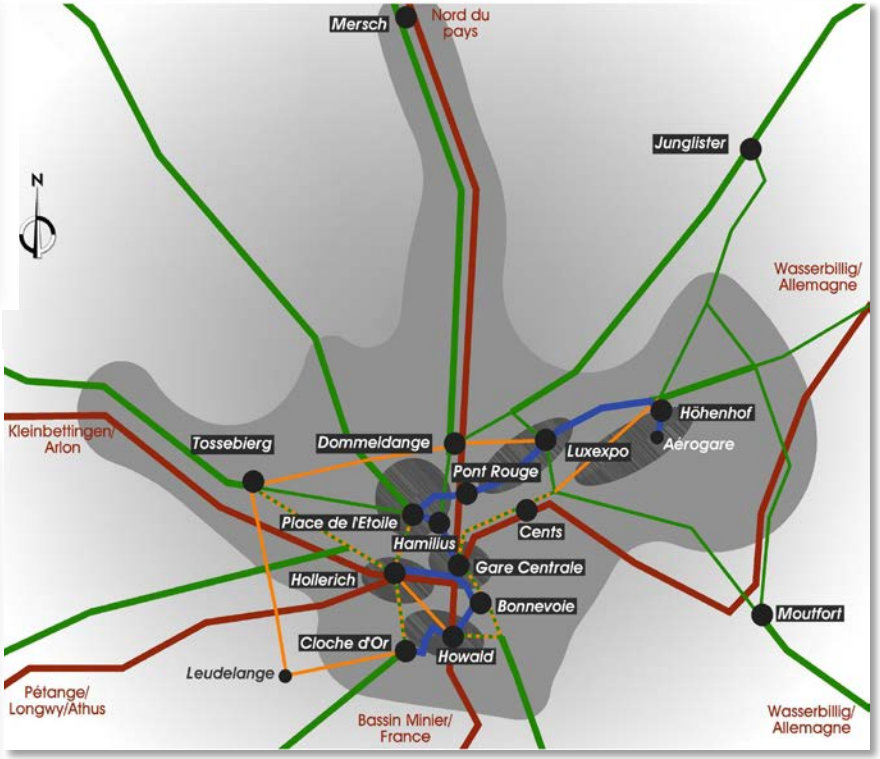
Points d'échanges bus à l'approche de la Ville de Luxembourg

Desserte en bus actuelle
Situation existante



Desserte en bus future
Situation future

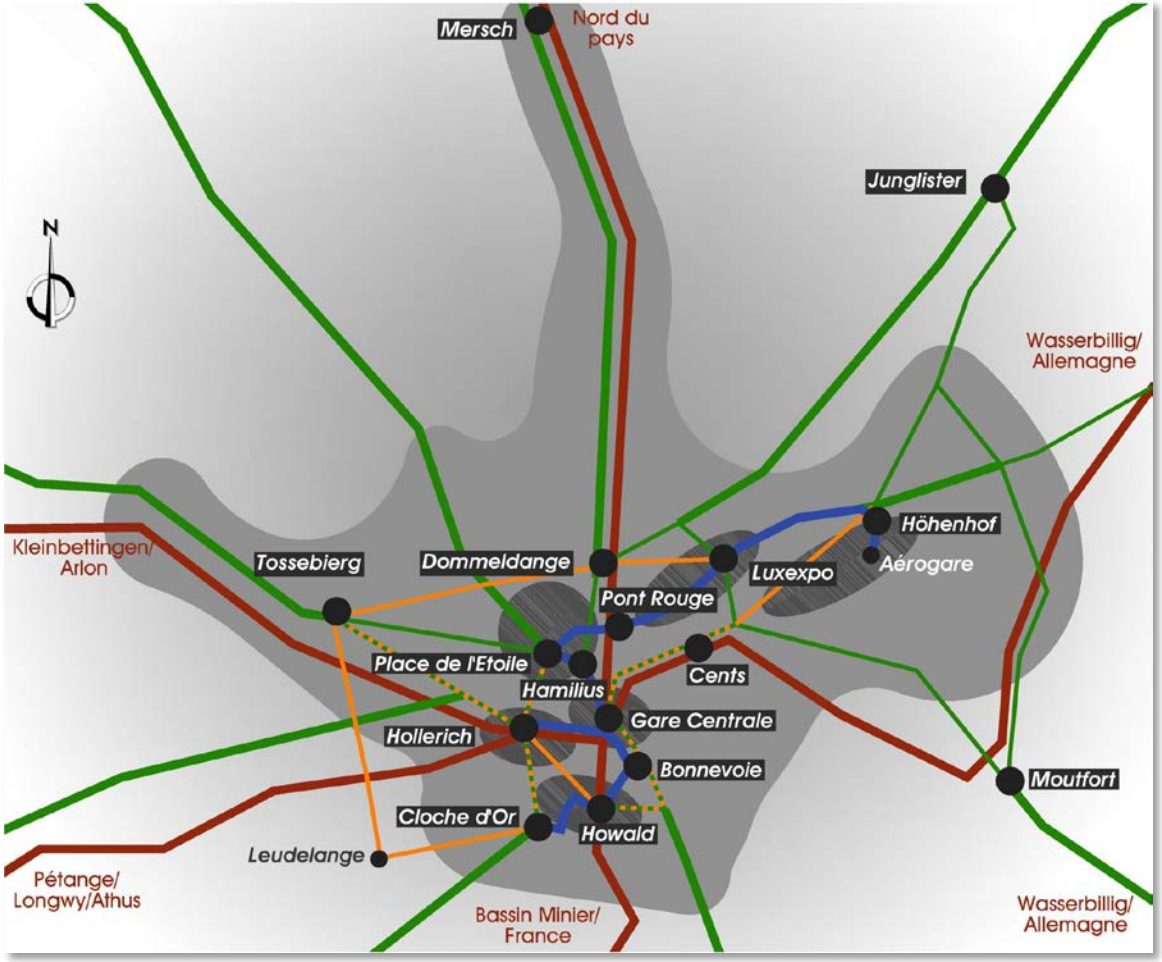




Des points d'échange bus verront le jour en dehors de l'agglomération de la Ville de Luxembourg (Bertrange/Tossenberg, Junglinster, Moutfort) afin d'assurer des **transbordement efficaces entre différentes lignes de bus** et de **raccourcir ainsi le trajet des utilisateurs**

- Lignes de bus tangentielles
- Lignes de bus radiales
- train
- tram

Pôles d'échanges train / tram / bus



L'échange entre le train rsp. les bus régionaux et le tram se fera au niveau des **pôles d'échanges** suivants:

- Höhenhof
- Luxexpo
- Gare Pont Rouge
- Place de l'Etoile
- Hamilius
- Gare Centrale
- Lycée de Bonnevoie
- Gare Howald
- Cloche d'Or
- Hollerich

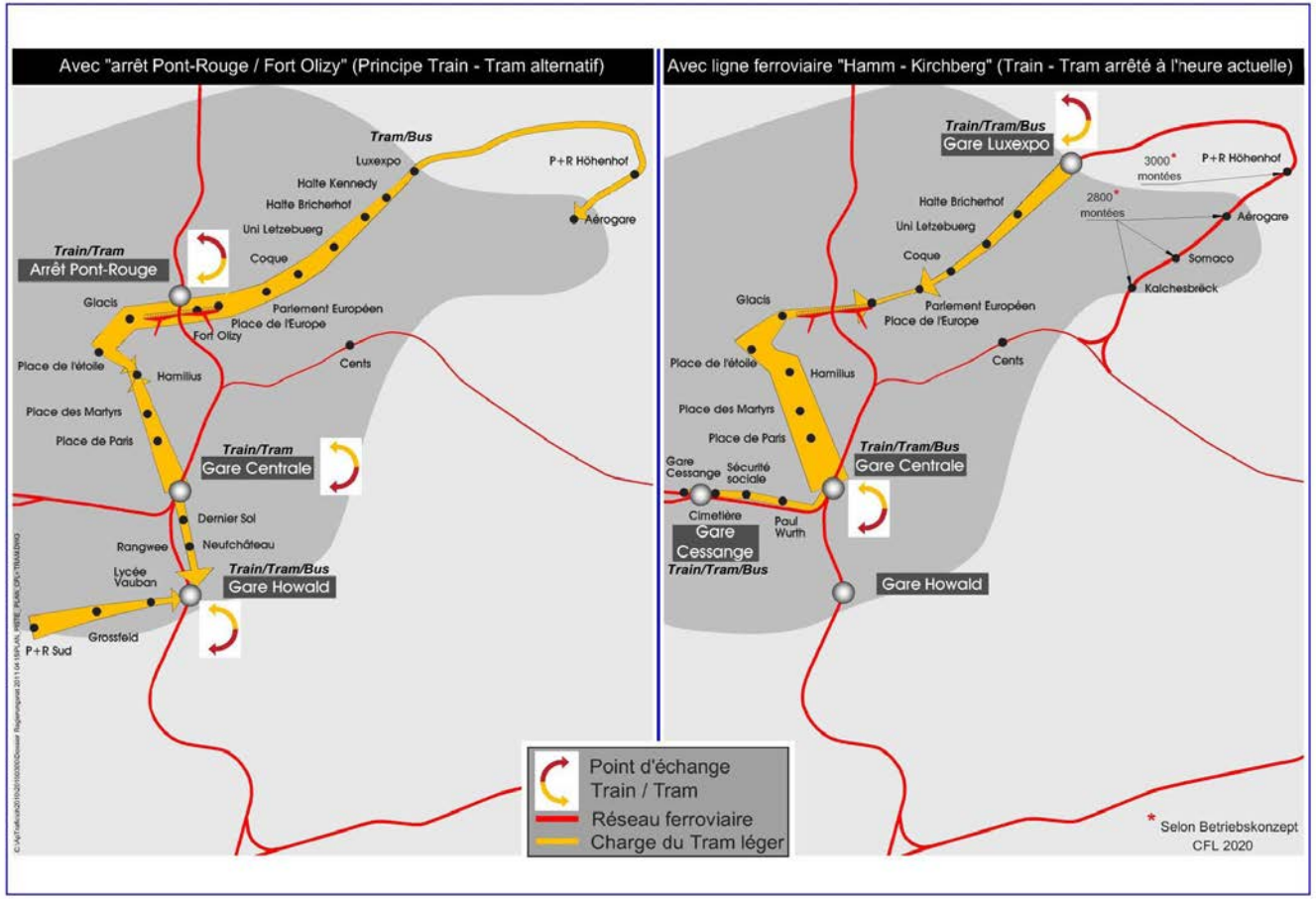
Lignes de bus tangentielles

Lignes de bus radiales

train

tram

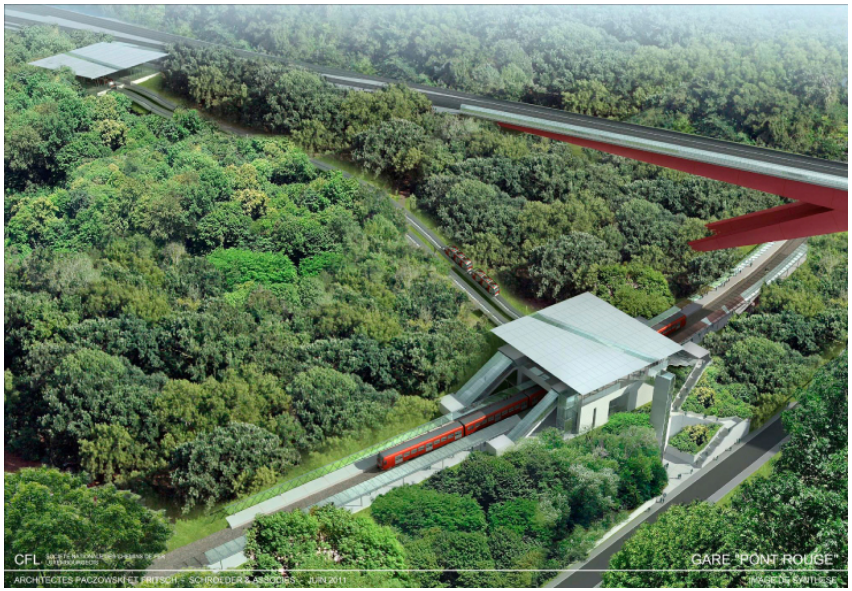
Pôle d'échange « Gare Pont Rouge »



Pôle d’échange « Gare Pont Rouge »

MODU
MOBILITÉ DURABLE
nohalteg Mobilitéit

10016-2012.01.30.12

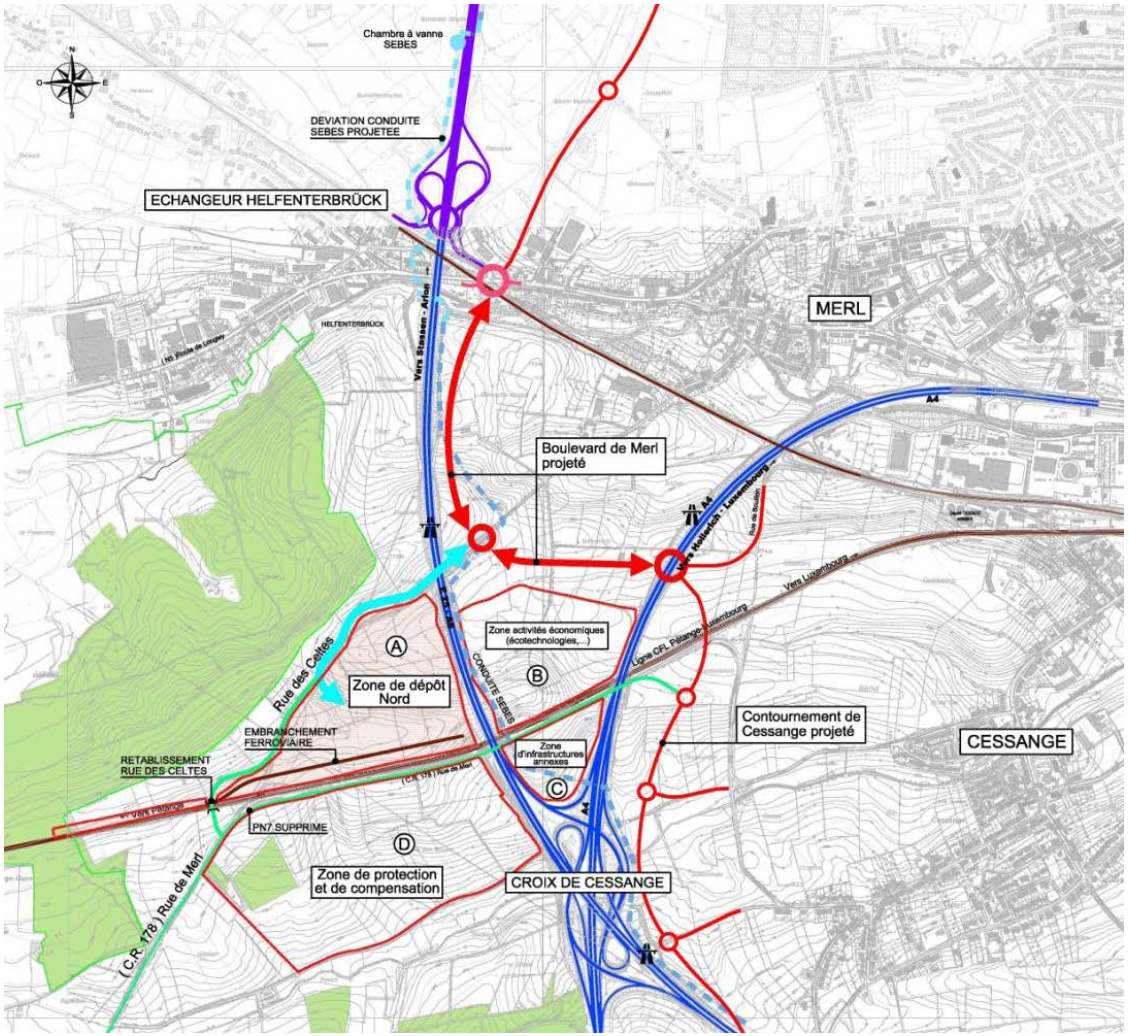


Pour
un développement
durable

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

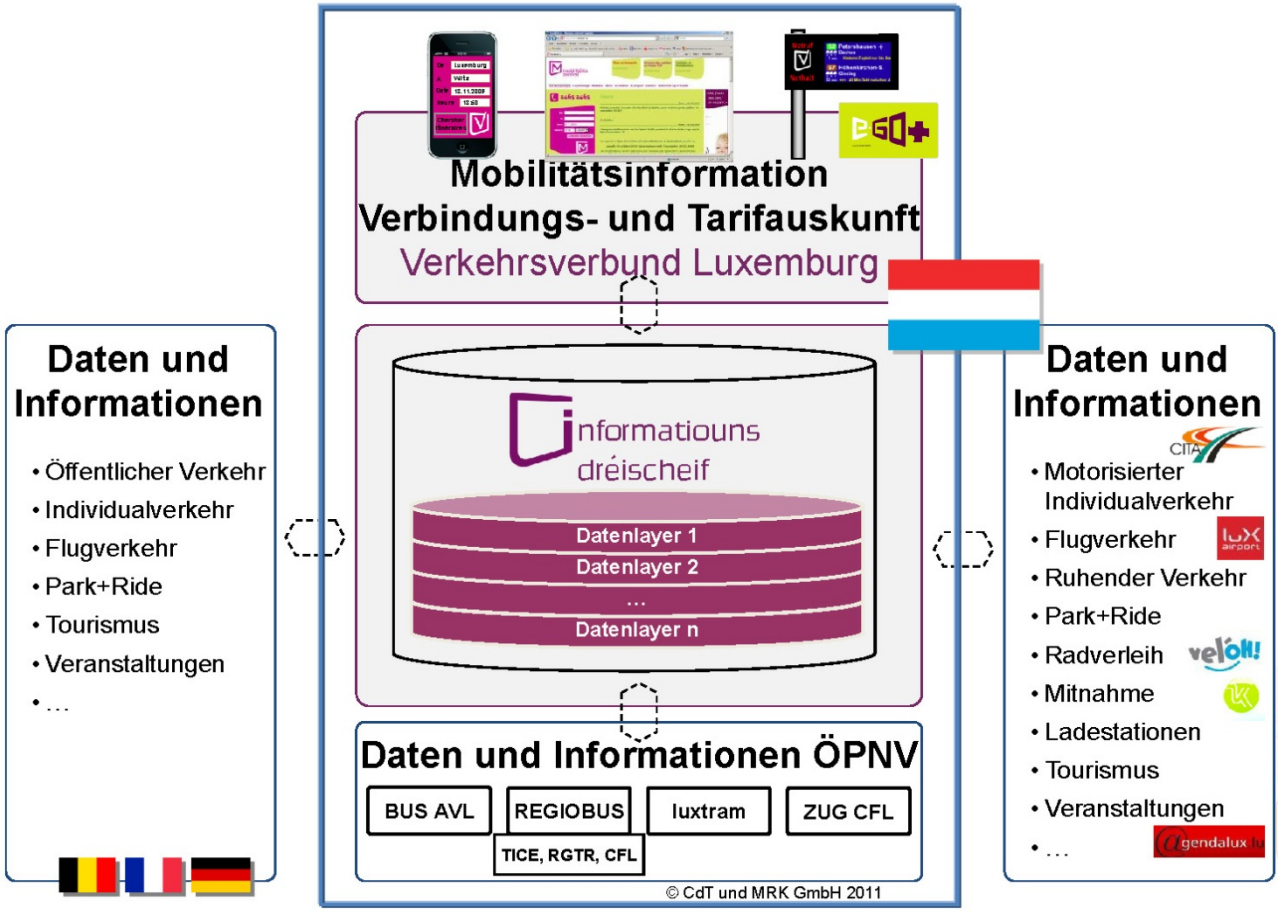
Zoom sur le raccordement du site pétrolier projeté

10016-2012.01.30.12



Télématique

Modèle télématique



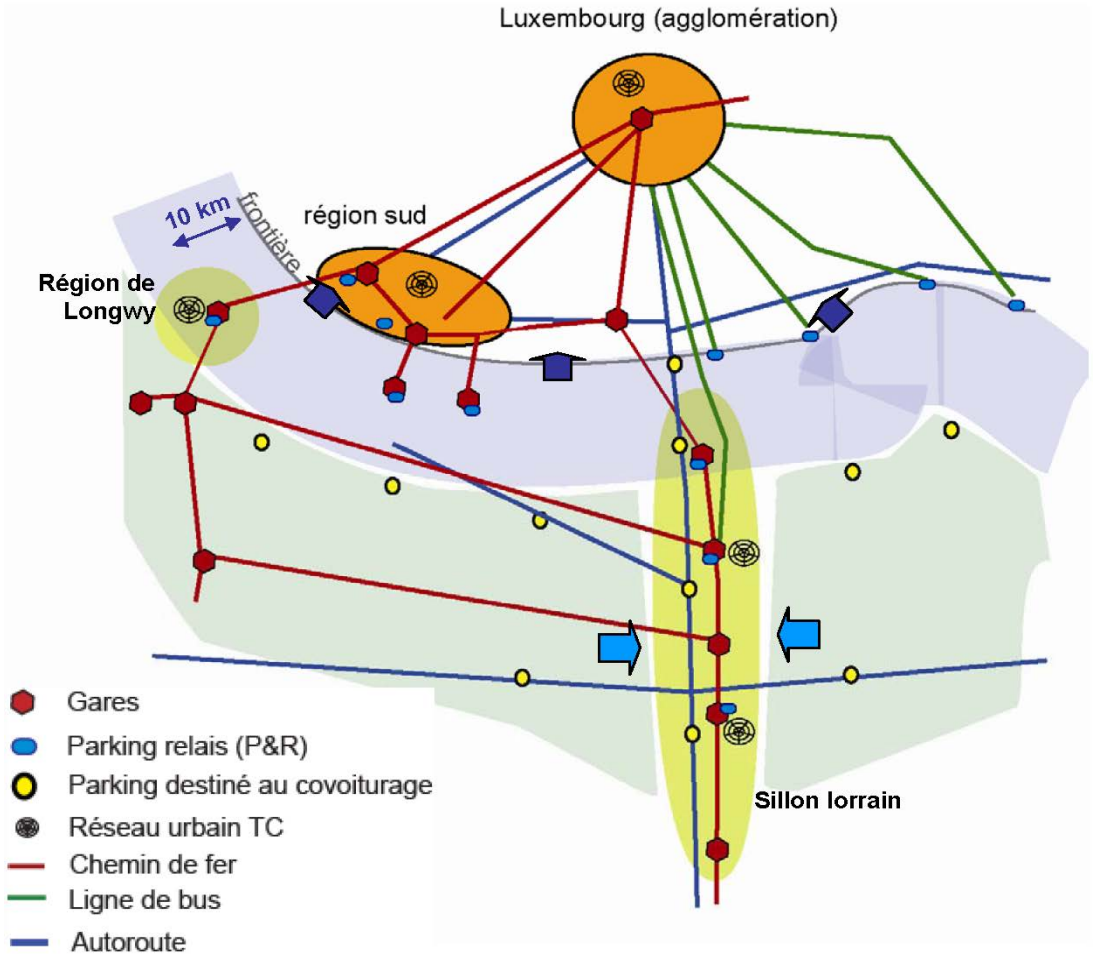
Le SMOT – Actions et mesures

- Actions du SMOT comprennent:

- Programme d'action

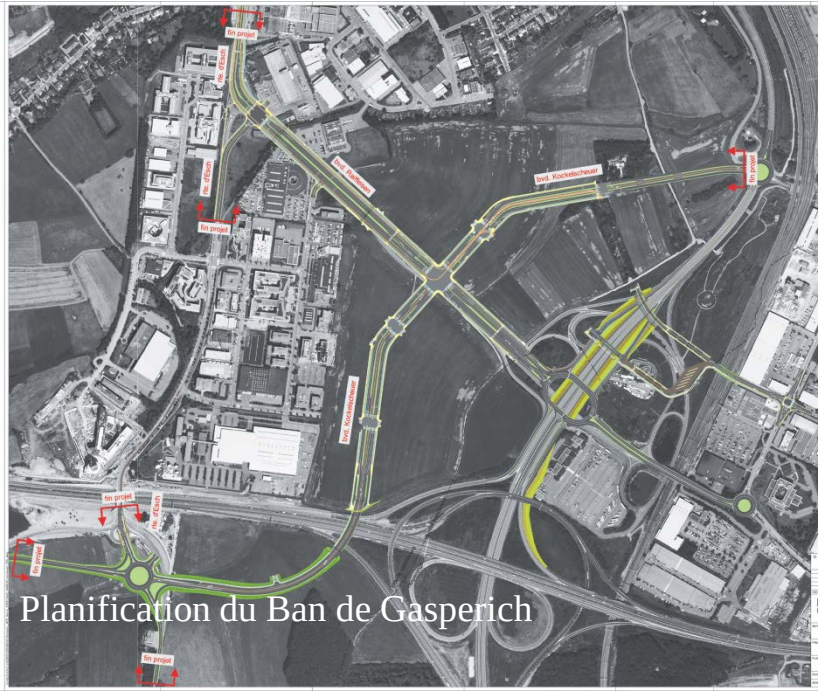
- Mesures à court terme (2015),

- Mesures à moyen et à long terme (2020/2030).

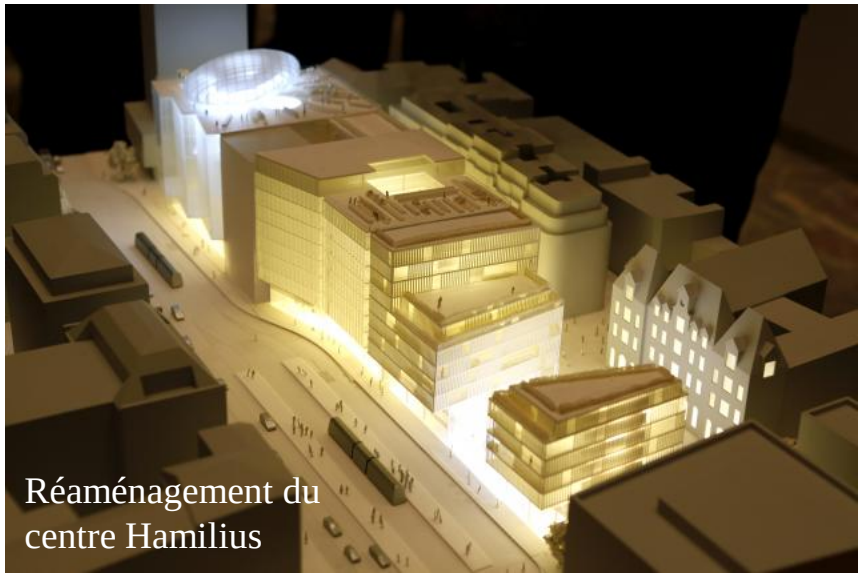


Projets concrets

10016-2012.01.30.12



Planification du Ban de Gasperich



Réaménagement du centre Hamilius

Projets concrets

10016-2012.01.30.12

Gare Belval-Université

Réaménagement de la gare Ettelbréck