

N° 8494⁴

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

PROJET DE LOI

**relative au financement du contrat de gestion
de l'infrastructure ferroviaire**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS

(9.10.2025)

La Commission se compose de : Mme Corinne CAHEN, Présidente ; M. Gusty GRAAS, Rapporteur ; Mme Francine CLOSENER, M. Yves CRUCHTEN, Mme Claire DELCOURT, M. Emile EICHER, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELLEN, M. Fernand ETGEN, M. Paul GALLES, M. Marc GOERGEN, M. Marc LIES, Mme Mandy MINELLA, M. Meris SEHOVIC, M. Charles WEILER, Membres.

*

I. ANTÉCÉDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 7 février 2025 par le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Le texte du projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche financière, d'un check de durabilité (« Nohaltegekeetscheck ») ainsi que d'une fiche d'évaluation d'impact.

La Chambre des Salariés a rendu un avis en date du 14 mars 2025.

La Chambre de Commerce a rendu un avis le 25 mars 2025.

Le projet de loi a été avisé par le Conseil d'État en date du 13 mai 2025.

Lors de sa réunion du 17 juillet 2025, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics (ci-après « la commission parlementaire ») a examiné le projet de loi ainsi que les avis précités. Au cours de la même réunion, M. Gusty Graas a été désigné comme Rapporteur.

La commission parlementaire a adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 9 octobre 2025.

*

II. OBJET DU PROJET DE LOI

Au Luxembourg, la gestion de l'infrastructure ferroviaire est confiée par l'État à la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, ci-après « CFL ». Ses missions y relatives sont détaillées par la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire.

Le contrat de gestion liant l'État à la CFL arrive à son terme le 31 décembre 2025. Or, le projet de loi sous 8494 a pour objet d'autoriser le Gouvernement à assumer la rémunération du gestionnaire pour la période du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2040.

*

III. CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

L'État confie aux CFL la gestion du réseau ferroviaire national, y compris les infrastructures ferroviaires du port de Mertert, ainsi que les tronçons en cul-de-sac des lignes se situant sur le territoire français et ayant pour terminus Volmerange-les-Mines et Audun-le-Tiche.

Cette gestion comprend notamment les missions suivantes :

- La gestion du trafic du réseau ferré, sans préjudice des attributions confiées à l'Administration des chemins de fer en vertu de la loi du 5 février 2021 relative à l'interopérabilité ferroviaire, à la sécurité ferroviaire et à la certification des conducteurs de train ;
- La maintenance de l'infrastructure ferroviaire ;
- La formation et la validation du personnel dans le domaine de la sécurité des circulations ferroviaires ;
- La sûreté du personnel et des clients ainsi que l'encadrement dans les gares des personnes à mobilité réduite ;
- La contribution relative à l'établissement, la passation et l'exécution des contrats d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré luxembourgeois ;
- La gestion du domaine relevant du réseau ;
- La contribution aux procédures et étapes de demande de subventions ou d'autres financements directs provenant de fonds européens ou nationaux ;
- L'inspection technique du système ferroviaire, sans préjudice des attributions confiées à l'Administration des chemins de fer ; et
- La vente d'énergie électrique aux entreprises ferroviaires.

La gestion courante couvre principalement la gestion du trafic dont le personnel est occupé dans les postes directeurs, ainsi que la maintenance de l'ensemble des installations ferroviaires et le contrôle régulier des équipements.

L'établissement du budget à prévoir se base sur un glissement annuel des salaires de 1,5%. Il faut également tenir compte de la mise en service progressive d'installations supplémentaires qui sont encore en cours de réalisation, ou qui seront réalisées suite au présent contrat.

De même, l'entretien des bâtiments existants appartenant au Fonds du rail augmentera prévisiblement à partir de l'année 2031, avec la mise en œuvre de nouveaux bâtiments servant à l'exploitation du réseau ferré.

Toutes ces considérations permettent de prévoir une augmentation linéaire moyenne de 3,28% par an du coût des entretiens à prévoir sur le réseau.

Conformément au programme gouvernemental de 2023, les CFL vont également, poursuivre le déploiement du service de sûreté sur les arrêts et gares du réseau. Ceci implique une charge financière de 6,30 millions d'euros en 2026 et augmentera progressivement jusqu'à atteindre environ 8,82 millions d'euros en 2039. Afin de pouvoir remplir ces obligations, les CFL devront embaucher du personnel supplémentaire, à savoir 99 Équivalents Temps Plein (ETP) sur 15 ans.

Quant au matériel roulant lié à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, certains engins d'intervention seront renouvelés progressivement entre 2032 et 2038 :

- 10 engins de type Robel sur une flotte totale de 20 unités : prix unitaire actuel de 4 millions d'euros ;
- Une nouvelle bourreuse : prix actuel de 8 millions d'euros (horizon 2038-2039) ;
- Une nouvelle régaleuse : prix actuel 3 millions d'euros (horizon 2038-2039) ;
- Wagons permettant le transport de ballast (acquisition prévue entre 2026 et 2031)

Toutes ces considérations permettent de conclure une augmentation linéaire moyenne totale de 2,32% par an sur les 15 ans. Cette augmentation tient également compte du fait que les CFL sont évalués annuellement sur des critères de qualité et de performance, répartis en sécurité ferroviaire, la performance des trains et la satisfaction des clients, la capacité du réseau et la gestion des actifs.

Le montant HTVA total des dépenses relatives au nouveau contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire 2026-2040 est estimé à 4 770 000 000 euros.

IV. AVIS

Avis du Conseil d'État

Le Conseil d'État a émis son avis le 13 mai 2025.

La Haute Corporation estime que la précision du fait que le Fonds du rail est alimenté annuellement par les crédits inscrits annuellement à la section de la planification de la mobilité, transports publics et ferroviaires au budget des dépenses courantes du ministère est superfétatoire. Elle propose de supprimer ce détail.

Avis de la Chambre de Commerce

La Chambre de Commerce a émis son avis le 25 mars 2025.

La Chambre de Commerce salue l'importance des moyens engagés dans l'amélioration des infrastructures de mobilité du pays indispensables au vu de la croissance démographique et économique du Luxembourg. Cependant, consciente que le développement des infrastructures entraîne également des augmentations significatives des coûts de la gestion courante, elle regrette l'absence d'un tableau récapitulatif présentant la composition des différents postes de budget par an.

La Chambre de Commerce souligne l'importance d'une gestion rigoureuse des fonds alloués, en accentuant la productivité et l'efficacité des opérations et des procédures.

Avis de la Chambre des Salariés

La Chambre des Salariés, ci-après « CSL », a émis son avis le 14 mars 2025.

La CSL salue l'intention d'embaucher sur 15 ans 99 employé(e)s supplémentaires pour la gestion du trafic ferroviaire et l'entretien des infrastructures. De même, elle apprécie la prévision y relative d'une augmentation annuelle de 1,5% pour la masse salariale.

Elle soutient également les investissements dans le réseau ainsi que la modernisation du matériel lourd qui, selon elle, permettra davantage un travail efficace et de haute qualité.

La Chambre des Salariés regrette cependant que certaines de ses revendications n'ont pas été retenues dans le projet sous référence, telle par exemple la remise complète à double voie de la partie nord de la ligne Luxembourg – Liège entre Ettelbruck et Troisvierges.

*

V. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

Cet article autorise le Gouvernement à financer les frais de la gestion du réseau ferré national qui est confiée à la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois en sa qualité de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire conformément à l'article 7 de la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire. Le contrat en question est conclu pour une période maximale de 15 ans allant du 1^{er} janvier 2026 jusqu'au 31 décembre 2040.

Cet article n'appelle pas d'observation du Conseil d'État, ni quant au fond ni quant à la forme.

Article 2

Cet article prévoit que l'enveloppe budgétaire à accorder pour le financement ne peut pas dépasser le montant de 4 770 000 000 euros pour la gestion courante du réseau comprenant l'exploitation des postes directeurs et des autres organes permettant la circulation des trains, ainsi que la maintenance du réseau ferré national. La durée de ce contrat est de 15 ans (période du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2040). Il sera adapté en fonction de la variation de l'indice des prix à la consommation.

Le Conseil d'État n'a pas d'observation quant au fond. Quant à la forme, il note qu'à l'alinéa 2, il y a lieu d'écrire « 1 002,11 », en séparant la tranche de mille par un espace insécable.

La commission parlementaire décide de suivre la suggestion d'ordre légistique de la part du Conseil d'État.

Article 3

Cet article précise que le montant annuel alimentant le Fonds du rail pour la gestion courante du réseau ferré sera inscrit, comme dans le passé, dans le budget des recettes et des dépenses de l'État et plus précisément à l'article budgétaire 16.2.93.000.

Quant au fond, la Haute Corporation note que la précision selon laquelle le Fonds du rail est alimenté annuellement par les crédits inscrits annuellement à la section de la planification de la mobilité, transports publics et ferroviaires au budget des dépenses courantes du ministère, est à supprimer pour être superfétatoire.

Quant à la forme, le Conseil d'État note que les termes « de la présente loi » sont à omettre, pour être superfétatoires. Les institutions, ministères, administrations, services, organismes, etc., prennent une majuscule au premier substantif uniquement. Il y a dès lors lieu d'écrire « Fonds du rail » et « Ministère de la mobilité et des travaux publics ».

La commission parlementaire décide de suivre toutes les remarques du Conseil d'État.

*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics recommande à l'unanimité à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n° 8494 dans la teneur qui suit :

*

VI. TEXTE PROPOSÉ PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI

relative au financement du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire

Art. 1^{er}. Le Gouvernement est autorisé à financer les frais de gestion du réseau ferré national, confiée à la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois en sa qualité de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, pour une période maximale de quinze ans, conformément à l'article 7 de la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire.

Art. 2. La charge à assumer par l'Etat au titre de la rémunération de la mission de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire visée à l'article 1^{er} ne peut pas dépasser le montant de 4 770 000 000 euros HTVA pour la période allant du 1^{er} janvier 2026 jusqu'au 31 décembre 2040 pour la gestion courante du réseau.

Ce montant correspond à la valeur 1 002,11 au 1^{er} avril 2024 de la moyenne semestrielle de l'indice des prix à la consommation exprimée en base 100 au 1^{er} janvier 1948. Il sera adapté en fonction de la variation de l'indice précité.

Art. 3. Les dépenses occasionnées par l'exécution de l'article 1^{er} sont financées par le Fonds du rail.

Luxembourg, le 9 octobre 2025

La Présidente,

Corinne CAHEN

Le Rapporteur,

Gusty GRAAS