



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 5032

Projet de loi modifiant la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Date de dépôt : 08-10-2002

Date de l'avis du Conseil d'État : 28-01-2003

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
08-10-2002	Déposé	5032/00	<u>3</u>
31-12-2002	Amendement gouvernemental (31.12.2002)	5032/01	<u>26</u>
28-01-2003	5032/02 Projet de loi modifiant la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire Avis du Conseil d'Etat (28.1.2003)	4942/02, 5032/02	<u>51</u>
08-05-2003	Rapport de commission(s) : Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports Rapporteur(s) :	4942/03, 5032/03	<u>56</u>
04-06-2003	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (04-06-2003) Evacué par dispense du second vote (04-06-2003)	4942/04, 5032/04	<u>63</u>
31-12-2003	Publié au Mémorial A n°84 en page 1596	4942,5032	<u>66</u>

5032/00

N° 5032

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2002-2003

PROJET DE LOI

modifiant la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion
de l'infrastructure ferroviaire

* * *

(Dépôt: le 8.10.2002)

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (20.9.2002)	1
2) Texte du projet de loi	2
3) Exposé des motifs.....	2

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique.– Notre Ministre des Transports est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi modifiant la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Palais de Luxembourg, le 20 septembre 2002

Le Ministre des Transports,

Henri GRETHEN

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Article unique.– Le deuxième et le troisième alinéas du paragraphe 3. de l'article 10 modifié de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire sont modifiés et complétés comme suit:

1. Le chiffre 2° du deuxième alinéa du paragraphe 3. est remplacé par le texte suivant:

„2° Mise à double voie intégrale de la ligne de Pétange à Luxembourg et renouvellement et modernisation des installations fixes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et de Rodange.....	319.920.000 €“
---	----------------

2. Le chiffre 7° du deuxième alinéa du paragraphe 3. est remplacé par le texte suivant:

„7° Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en gare de Luxembourg.....	102.570.000 €“
--	----------------

3. Le deuxième alinéa du paragraphe 3. est complété par les chiffres 16°, 17°, 18°, 19° et 20° nouveaux, libellés comme suit:

„16° Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermühl) et Sandweiler	110.833.000 €
17° Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Modernisation des installations de signalisation et de télécommunication des postes de Wecker, Roodt, Oetrange et Sandweiler-Contern	25.606.000 €
18° Réseau ferroviaire luxembourgeois. Aménagement d'un réseau radio numérique intégrée ERTMS/GSM-R (partie infrastructure)	25.115.000 €
19° Ligne du Nord. Renouvellement d'installations de voie sur plusieurs tronçons de ligne	40.016.000 €
20° Tronçon de ligne Berchem/Nord-Oetrange et courbe de raccordement d'Alzingen. Renouvellement complet d'installations de voie.....	12.752.000 €“

4. Le troisième alinéa du paragraphe 3. est remplacé par le texte suivant:

„Les montants repris sous 1a°, 3°, 9°, 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. 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.“

*

EXPOSE DES MOTIFS

La loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire règle la police et la gestion du réseau ferré national tout en confiant la gestion technique de ce réseau aux CFL, la responsabilité financière afférente étant assumée directement par l'Etat via le Fonds du Rail institué en vertu des articles 9 et 10 de la loi et le contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire conclu le 22 novembre 1999 entre l'Etat et les CFL.

Depuis l'entrée en vigueur de la loi du 24 juillet 2000 qui a autorisé une première série de projets d'infrastructure ferroviaire de grande envergure, l'article 10 précité comporte le relevé des projets et est régulièrement mis à jour au rythme de la réalisation du programme d'investissement arrêté entre le Gouvernement et les CFL en matière de maintenance, de sécurisation et d'extension de l'infrastructure ferroviaire.

Une première mise à jour du relevé retenu par la loi du 24 juillet 2000 est intervenue par un projet de loi approuvé le 22 mars 2002 par le Conseil de Gouvernement qui en avril 2002 a été déposé à la Chambre des Députés et soumis à l'avis du Conseil d'Etat.

Le nouveau projet de loi sous examen prévoit l'autorisation par le législateur, conformément à l'article 99 de la Constitution,

- des projets de mise à double voie intégrale
 - 1° de la ligne de chemin de fer Pétange-Luxembourg et
 - 2° de la section entre la bifurcation de Stadtgrund et Sandweiler de la ligne de Luxembourg à Wasserbillig
 (adaptation du projet sous 2° du relevé de l'article 10 et ajout du projet sous 16°);
- de la participation financière de l'Etat à la réalisation d'un nouveau centre de remisage et de maintenance au Dernier Sol à Luxembourg-Bonnevoie et du renouvellement des installations de voie de la section entre Berchem/Nord et Oetrange et de la courbe de raccordement d'Alzingen comme projets préliminaires à la réalisation de la stratégie „mobilité.lu“ (adaptation du projet sous 7° et ajout du projet sous 20°);
- des projets tenant au grand entretien et à la sécurisation du réseau ferré existant et concernant plus particulièrement la modernisation de la signalisation de la ligne Luxembourg-Wasserbillig, le renouvellement d'installations de voie sur plusieurs tronçons de la Ligne du Nord et l'aménagement d'un réseau radio numérique intégrée sur l'ensemble du réseau (ajout des projets sous 17°, 18° et 19°).

A ces fins il est proposé de compléter le deuxième et le nouveau troisième alinéas du paragraphe 3. de l'article 10 de la loi du 10 mai 1995 précitée en amendant les chiffres 2° et 7° et en ajoutant les chiffres 16° à 20°, d'une part, et en adaptant en conséquence le troisième alinéa qui indique l'indice semestriel des prix à la construction servant de référence pour déterminer la période d'application des hausses légales applicables aux montants maxima des enveloppes financières accordées par le législateur.

Le détail des projets soumis à l'approbation de la Chambre des Députés se présente comme suit:

1. PROJET 2°

Mise à double voie intégrale de la ligne de Pétange à Luxembourg et renouvellement et modernisation des installations fixes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et Rodange

1.1. Considérations préliminaires

En vertu de l'article 1er de la loi du 24 juillet 2000 le Gouvernement a été autorisé à réaliser 15 projets d'infrastructure ferroviaire énoncés au programme des investissements repris au paragraphe 3. de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995.

Parmi ces projets figure le projet 2° „Mise à double voie partielle des lignes de Pétange à Luxembourg et de Pétange à Rodange/frontière et renouvellement et modernisation des installations fixes de ces lignes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et Rodange“ avec une dépense d'investissement de 49.393.950 € / 1.992.547.000.- Luf (à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction) qui se compose comme suit:

- 1ère partie: 23.574.674 € pour la mise à double voie partielle;
- 2ème partie: 25.819.276 € pour le renouvellement et la modernisation des installations fixes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et Rodange (part à réaliser à partir de 1999).

Comme le projet de mise à double voie intégrale de la ligne de Luxembourg à Pétange englobera par sa nature la 1ère partie du projet 2° énoncé dans la loi du 24 juillet 2000 et conformément à l'avis (réf.: AVIS/2002/078) de la Commission de l'Infrastructure Ferroviaire du 16 mai 2002, il est prévu de remplacer le projet 2° énoncé dans la loi du 24 juillet 2000 par le libellé suivant: „Mise à double voie intégrale de la ligne de Pétange à Luxembourg et renouvellement et modernisation des installations fixes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et Rodange.“

1.2. Mise à double voie intégrale de la ligne de Pétange à Luxembourg

Il s'agit du Module P de la stratégie „mobilité.lu“ qui a été mise au point par le Ministère des Transports en collaboration avec les CFL et dont le volet chemin de fer a été présenté à la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports de la Chambre des Députés le 24 janvier 2002.

1.2.1. *Considérations générales*

En vue d'une augmentation de l'offre de transport public par rail, une amélioration du transport ferroviaire public est envisagée pour les besoins transfrontaliers de Rodange/Athus/Longwy. La mise à double voie de la ligne de Pétange à Luxembourg, d'une longueur d'environ 16 km, permettra de raccorder les réseaux ferroviaires régionaux voisins belge et français au réseau ferroviaire luxembourgeois en garantissant des dessertes directes de qualité. L'intensification des cadences de circulation des trains sur la ligne de Pétange à Luxembourg, résultant de la mise à double voie de celle-ci, permettra d'accroître l'offre de transport pour les personnes frontalières en provenance des régions voisines belges et françaises, ainsi que pour les résidents luxembourgeois de cette région.

Il est également prévu de dévier une partie du trafic fret international de la ligne de Pétange-Esch/Alzette-Bettembourg arrivant à l'avenir par l'axe ferroviaire Athus/Meuse via Pétange et Luxembourg-Bettembourg et le réseau français attenant par un itinéraire alternatif raccordé à l'axe Athus-Meuse et passant par Mont-St-Martin-Longuyon-Conflans-Jarny.

Les Ministres des Transports du Royaume de Belgique, de la République Française et du Grand-Duché de Luxembourg ont confirmé dans le Memorandum of Understanding du 11 décembre 2000 leur engagement de concevoir l'acheminement du fret ferroviaire international entre le Sud de la Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg et la Lorraine dans l'esprit de coopération reflété par le protocole additionnel du 28 janvier 1997 modifiant la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché signée à Luxembourg le 17 avril 1946.

En tenant compte de l'évolution prévue des trafics de voyageurs et de marchandises ainsi que des adaptations projetées de l'infrastructure ferroviaire, les Ministres se sont engagés à agir de telle sorte que l'itinéraire principal puisse continuer à être utilisé prioritairement de façon à y maintenir un niveau de trafic fret équivalent aux volumes passant actuellement sur cet axe.

1.2.2. *Envergure du projet*

Les travaux pour l'élargissement du corps de la voie, permettant la réalisation de la mise à double voie intégrale de la ligne, sont comparables à ceux de la construction d'une nouvelle ligne. Ceci est dû à la situation topographique désavantageuse de certains tronçons de la ligne.

Le fait de devoir réaliser les travaux pour la mise à double voie de la ligne en maintenant le trafic ferroviaire augmente sensiblement l'envergure des mesures à adopter en matière de sécurité et les coûts de réalisation, au-delà des contraintes de réalisation d'une ligne complètement nouvelle.

Hormis l'analyse de la mise à double voie intégrale de la ligne, les différents aspects suivants font également partie des considérations:

- La suppression de passages à niveau existants et des mesures compensatoires afférentes sont analysées. La suppression du passage à niveau No 5 de Dippach est prévue dans le cadre de la réalisation d'un contournement routier.
- La ligne bénéficiera d'un nouveau concept d'exploitation. En vue d'en assurer une meilleure accessibilité, l'un ou l'autre arrêt peu fréquenté est censé être éventuellement remplacé par la réalisation d'une grande aire P&R à caractère régional à proximité de l'arrêt Dippach-Reckange. Celle-ci devra s'intégrer dans les parkings d'accueil formant la ceinture régionale périphérique avancée par rapport à la Ville de Luxembourg (cf. stratégie „mobilité.lu“).
- L'augmentation de la capacité de la ligne permettra finalement aux trains, faisant actuellement terminus à Pétange, d'être prolongés au-delà de la frontière belge jusqu'à Virton.

Afin de pouvoir démarrer les travaux sans retard, plusieurs phases de réalisations ont été définies, engendrant ainsi également des procédures d'autorisation plus adéquates.

Une description du projet (rapport de présentation comprenant les devis au sujet des travaux de voie et de génie civil ainsi que l'estimation sur l'acquisition de terrains) élaboré par les CFL en collaboration avec le bureau d'études LUXPLAN S.A. et les devis concernant les travaux de signalisation, télécommunication et caténaires se trouvent en annexe 1a.

La dépense d'investissement afférente (y compris les études techniques) est estimée à 294.100.724 € (à la valeur 554,26 de l'indice semestriel des prix de la construction) suivant les devis annexés (annexe 1a).

Ce coût se subdivise comme suit:

	<i>corps de métiers</i>	<i>montants hors TVA en €</i>
I	Voie a. prestations et matériel externes (entreprises privées) b. matières CFL c. prestations CFL total Voie	 36.709.060 0 11.249.000 47.958.060
II	Signalisation et Télécommunication II. 1. Signalisation a. prestations et matériel externes (entreprises privées) b. matières CFL c. prestations CFL <i>s/total Signalisation</i> II. 2. Télécommunication a. prestations matériel externes (entreprises privées) b. matières CFL c. prestations CFL <i>s/total Télécommunication</i> total Signalisation et Télécommunication	 16.000.000 175.000 2.800.000 18.975.000 2.376.000 62.000 812.000 3.250.000 22.225.000
III	Caténaires a. prestations et matériel externes (entreprises privées) b. matières CFL c. prestations CFL total Caténaires	 14.000.000 2.000.000 3.000.000 19.000.000
IV	Travaux de Génie Civil a. prestations et matériel externes (entreprises privées) b. matières CFL c. prestations CFL total Travaux de Génie Civil (*)	 133.383.900 0 41.382.000 174.765.900
V	Etudes (10%) et pour arrondir	26.395.764
VI	Acquisition terrains	3.756.000
	Sous-total général	294.100.724

(*) dont un montant de 35.256.000 € qui est susceptible d'être partagé avec d'autres administrations (Communes, Administration des Ponts & Chaussées, etc.) en ce qui concerne la suppression de PN ainsi que les travaux en relation avec des ouvrages d'art et l'aménagement de voirie.

1.3. Renouveau et modernisation des installations fixes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et Rodange

1.3.1. Considérations générales

La gare de Pétange constitue avec la gare adjacente de Rodange un noeud ferroviaire important, aussi bien du point de vue exploitation que du point de vue infrastructure ferroviaire.

Les installations fixes des gares de Pétange et Rodange ainsi que les voies encadrantes ne correspondent plus aux exigences de trafic actuel et futur et se trouvent dans un état de vétusté très avancé.

Afin de parer à cette situation, ce projet d'envergure a été mis en oeuvre qui touche tant à l'infrastructure, le contrôle commande et à l'exploitation ferroviaire subséquente.

1.3.2. Envergure du projet

Cette partie du projet comprend:

- l'aménagement d'un nouveau plan de voie en gare de Pétange et de Rodange;
- la centralisation des dessertes des équipements fixes en un seul poste directeur;
- la modernisation de l'ensemble des installations fixes;
- l'aménagement de compteurs d'essieux et d'un système de sécurité pour la commande et la signalisation des écrans.

L'aménagement d'un nouveau plan de voie en gare de Pétange, la modernisation de l'ensemble des installations fixes et l'aménagement de compteurs d'essieux et d'un système de sécurité pour la commande et la signalisation des écrans ont été réalisés. Le nouveau Poste Directeur a été mis en service le 10 septembre 2000. La démolition des anciennes installations ainsi que les travaux de finissage sont actuellement en cours.

En ce qui concerne l'aménagement d'un nouveau plan de voie en gare de Rodange, il y a lieu de retenir que les installations ferroviaires en gare de Rodange ont été partiellement renouvelées dans les voies principales pendant les années 1995-1997. Vu qu'un poste de signalisation était situé topographiquement dans les entrevoies du côté de Pétange, un renouvellement de ces installations fixes des voies secondaires n'était possible qu'après la mise en service du nouveau poste de signalisation centralisé de Pétange/Rodange.

Pour ce qui est de l'aménagement d'une gare routière à Rodange, sollicité par le Ministère des Transports depuis 1995, l'état du dossier est actuellement tel que l'Administration Communale de Pétange a entre-temps délivré l'autorisation à bâtir, de sorte qu'à présent le dossier pourra avancer.

Ce projet aboutit à la situation définitive en Gare de Rodange et comprend:

- le renouvellement d'appareils de voie de conception moderne en matériel S54;
- le prolongement des longueurs utiles de différentes voies par le déplacement de plusieurs liaisons d'appareils de voie existantes après la démolition du poste de signalisation existant;
- les modifications des installations de signalisation, de télécommunication et de traction électrique dues au changement du tracé des voies et d'appareils de voie.

La dépense d'investissement afférente est estimée au total à 25.819.276 € (à la valeur 554,26 de l'indice semestriel des prix de la construction).

Ce coût se subdivise comme suit:

montants hors TVA en €

	<i>corps de métiers</i>	<i>Réalisé au 15.7.02^(*)</i> <i>Gare de Pétange</i> <i>(situation définitive)</i> <i>et Gare de Rodange</i> <i>(situation provisoire)</i>	<i>Reste à réaliser^(**)</i> <i>Gare de Rodange</i> <i>(situation définitive)</i>
I	Voie		
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	513.514	2.650.000
	b. matières CFL	- 283.331	12.500
	c. prestations CFL	151.831	437.500
	total Voie	382.014	3.100.000
II	Signalisation et Télécommunication		
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	10.005.893	1.514.279
	b. matières CFL	- 14.028	80.000
	c. prestations CFL	1.486.588	550.000
	total Signalisation et Télécommunication	11.478.453	2.144.279
III	Caténaires		
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	440.193	2.800.000
	b. matières CFL	- 76.424	250.000
	c. prestations CFL	511.670	850.000
	total Caténaires	875.439	3.900.000
IV	Travaux de Génie Civil		
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	1.656.045	1.000.000
	b. matières CFL	3.975	50.000
	c. prestations CFL	367.117	200.000
	total Travaux de Génie Civil	2.027.137	1.250.000
V	Réserve et imprévus	644.705	17.249
Total		15.407.748	10.411.528
Sous-total général		25.819.276	

(*) (**) Remarque: Les montants de la partie déjà réalisée (*), sans l'estimation de la réserve et des imprévus (rubrique V), émanent du système de comptabilité SAP des CFL (projet F.96002; voir extraits en annexe 1b), tandis que les montants de la partie restant à être réalisée (**) se basent sur les devis se trouvant en annexe 1b.

La dépense d'investissement pour la réalisation du projet „Mise à double voie intégrale de la ligne de Luxembourg à Pétange et renouvellement et modernisation des installations fixes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et Rodange“ est donc estimée dans sa totalité à 319.920.000 € (à la valeur 554,26 de l'indice semestriel des prix de la construction).

	294.100.724
	<u>25.819.276</u>
Total général	319.920.000 €

*

2. PROJET 7°

Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg

2.1. Considérations préliminaires

Le projet sous examen fait également partie de la série des grands investissements ferroviaires qui a été approuvée par la loi du 24 juillet 2000 modifiant celle du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Dans le contexte des difficultés que pose l'exécution de la loi du 24 juillet 2000 à la suite de la sous-estimation du devis de certains projets et de la nécessité de réexaminer la consistance d'autres projets, le Ministre des Transports avait informé le Gouvernement dès le 3 décembre 2001 et les Commissions compétentes de la Chambre des Députés (Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports et Commission du Contrôle de l'Exécution du Budget) dès le 8 janvier 2002 de l'avis de la Commission de l'Infrastructure Ferroviaire attirant l'attention sur plusieurs défaillances de taille du projet qui en rend l'exécution impossible dans les conditions indiquées dans le cadre de la loi précitée du 24 juillet 2000.

Dans son avis du 1er février 2002, la Commission de l'Infrastructure Ferroviaire a finalement proposé l'abandon du projet No 7° dans la version autorisée par la loi du 24 juillet 2000 et proposé d'inviter les CFL à définir un projet de rechange à soumettre à une nouvelle approbation par le législateur. La Commission de l'Infrastructure Ferroviaire a notamment suggéré l'établissement par les CFL d'un argumentaire qui justifie la consistance et le site d'implantation du nouveau projet près de la gare de Luxembourg, tout en dégageant des terrains à la suite du transfert des activités en cause.

Dans un second avis de la Commission de l'Infrastructure Ferroviaire daté au 17 avril 2002, les critères à respecter par le projet de rechange fixés en accord avec les CFL ont été inventoriés en détail:

„Lors de sa réunion du 1er mars 2002 la Commission de l'Infrastructure Ferroviaire a examiné le dossier sous objet.

Les CFL avaient présenté une première proposition de projet en vue de la construction d'un centre de maintenance et de remisage lors de la réunion du 18 septembre 2001 à la Commission de l'Infrastructure Ferroviaire. Or, ce projet n'avait pas tenu compte de l'aspect des acquisitions foncières.

Les CFL ont adressé en date du 26 novembre 2001 un courrier à Monsieur le Ministre des Transports basé sur les conclusions retenues lors de la réunion susmentionnée proposant une nouvelle répartition des coûts à supporter respectivement par le budget des CFL et les crédits du Fonds du Rail.

Lors de sa séance du 13 décembre 2001, le Conseil de Gouvernement a demandé aux CFL d'examiner dans quelle mesure les activités de maintenance et de remisage du Centre projeté pourraient être effectuées à un autre endroit que le site retenu au Dernier Sol, au regard du projet de construction d'un nouveau Lycée Technique pour Professions de Santé dans les alentours du nouveau centre de maintenance et de remisage projeté.

Lors de la réunion du 9 janvier 2002 entre la Commission et les CFL, ceux-ci ont plaidé pour le maintien du centre de maintenance et de remisage en Gare de Luxembourg pour des raisons éminentes d'organisation du service. En vue de tenir compte des observations faites par le Conseil de Gouvernement lors de sa séance du 13 décembre 2001, la Commission et les CFL sont tombés d'accord pour analyser les possibilités de transférer certaines fonctions du centre projeté aux ateliers de Pétange, de ne pas inclure un dépôt d'autobus dans le centre et de réduire la surface utilisée pour la construction du centre de maintenance et de remisage tout en déplaçant le projet en vue de libérer l'espace requis du côté du site prévu pour le projet de l'établissement scolaire précité.

La Commission constate que les propositions formulées par les CFL dans leur courrier réf: MA/L-CRM 01/2002 du 5 février 2002 sont conformes aux conclusions retenues lors de la réunion du 9 janvier 2002 et propose d'inviter les CFL à établir un nouveau projet sur base de son avis du 1er février 2002.

Elle estime qu'il y a lieu d'insister vis-à-vis des CFL sur l'urgence de ce projet dans le but de libérer les ateliers existant dans les meilleurs délais en vue de dégager des possibilités pour l'agrandissement éventuel des quais et voies en Gare de Luxembourg du côté de Bonnevoie.“

Dans le projet de loi No 4942 déposé le 18 avril 2002, le projet initial approuvé par la loi du 24 juillet 2000 a été maintenu sur le relevé de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 en attendant l'approbation du projet de rechange. Les frais occasionnés par les travaux de préparation et les études ont été imputés au crédit autorisé par la loi du 24 juillet 2000.

Entre-temps, les CFL ont procédé à une analyse circonstanciée de la consistance du projet No 7° intitulé „Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en gare de Luxembourg“ e.a. par rapport aux nouvelles données de la stratégie „mobilité.lu“ et en vue de tenir compte des critiques de la Commission de l'Infrastructure Ferroviaire à l'endroit du projet initial. Les conclusions ont révélé que des changements fondamentaux aux paramètres initiaux du projet s'imposent. Le crédit de 24.789.352 € autorisé par la loi du 24 juillet 2000 s'avère largement insuffisant par rapport aux nouvelles estimations.

2.2. Historique

En 1992, les CFL avaient entamé l'étude d'un projet pour un nouvel établissement regroupant en une entité et en un site les fonctions des anciens Dépôt de Luxembourg (remisage, petit nettoyage et ravitaillement du matériel à voyageurs CFL et étranger, grand nettoyage et entretien courant du matériel de traction et à voyageurs CFL, gestion du personnel de conduite sur rail), Ateliers de Luxembourg (grand entretien du matériel de traction et à voyageurs CFL) et Garage CFL (remisage, nettoyage et entretien du matériel routier CFL, gestion du personnel de conduite sur route).

En 1994 l'étude du projet fut suspendue, entre autres parce que l'étude „Luxtraffic“ faisait pressentir une modification en profondeur de la composition du parc de matériel à voyageurs du service intérieur.

L'évolution depuis lors a été marquée par un besoin croissant de matériel roulant à voyageurs pour le service national pour faire face à l'augmentation du nombre de clients et pour remplacer l'ancien matériel ne répondant plus aux attentes de la clientèle.

Outre le matériel de traction et à voyageurs des CFL, il a également été tenu compte du matériel ferroviaire de réseaux étrangers devant être remisé, nettoyé et ravitaillé à Luxembourg, y compris le futur TGV Est.

Dans sa séance du 12 juillet 1999 le Conseil d'Administration des CFL s'est prononcé pour la réalisation d'un nouveau Centre de Remisage et de Maintenance (CRM).

En date du 4 octobre 1999, les CFL ont reçu le rapport final de l'étude de conception et d'implantation confiée au consultant Transurb Consult.

Par la loi du 24 juillet 2000 un crédit de 24.789.352 € a été autorisé pour la réalisation du projet „Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg“. Ce montant représente la contribution du Fonds du Rail au projet de réalisation d'un nouveau centre de remisage et de maintenance poursuivi par les CFL dans l'optique de pouvoir abandonner les ateliers actuels de Luxembourg par le regroupement des activités du dépôt de Luxembourg (remisage et entretien courant du matériel ferroviaire CFL et étranger ainsi que la gestion du personnel de conduite sur rail) et celles des ateliers de Luxembourg (grand entretien du matériel ferroviaire CFL) sur un seul site.

Les décisions intervenues en 2001 ayant pour but un modal split 25/75 en faveur du transport public entraîneront une augmentation sensible du futur parc de matériel voyageurs pour le besoin du transport intérieur et régional transfrontalier et conduisent à une redéfinition complète des paramètres initiaux du projet et à une révision des conditions d'implantation afférentes.

Une réévaluation technique et financière du projet a montré que la dépense d'investissement initiale de 24.789.352 € à charge du Fonds du Rail et énoncée dans la loi du 24 juillet 2000 pour le projet No 7° „Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg“ s'avère largement sous-estimée.

2.3. Envergure du projet

Dans le cadre général de la réalisation d'un projet d'investissement de grande envergure, intitulé „Création d'un centre de remisage et de maintenance“ en vue de pouvoir regrouper les activités du dépôt des CFL (Remisage et entretien courant du matériel ferroviaire et gestion du personnel de conduite) et des ateliers CFL actuels (grand entretien du matériel ferroviaire) sur un seul site à Luxembourg-Ville dans la gare de triage à Howald (voir le plan cadastral annexe 2/I et le plan d'aménagement annexe 2/II) et

d'abandonner le site des Ateliers CFL à Luxembourg-Gare, il est proposé de réaliser ce projet d'investissement à charge du Fonds du Rail intitulé: „Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg“ en remplacement du projet No 7 énoncé dans la loi du 24 juillet 2000.

Uniquement la partie des investissements inhérente au projet, qui relève de l'infrastructure ferroviaire, fait l'objet du projet de loi sous examen.

La conception du projet tient compte d'une augmentation sensible du futur parc de matériel voyageurs pour le besoin du transport intérieur et régional transfrontalier notamment dans le cadre du concept stratégique „mobilité.lu“ et de la perspective de la mise en service de trains-trams.

Les conditions d'exploitation du centre de remisage et de maintenance se caractérisent par un trafic mixte de véhicules ferroviaires classiques (locomotives, autorails, automotrices, voitures voyageurs, TGV) et du matériel train-tram. L'accès aux installations sera garanti de façon non discriminatoire à des opérateurs tiers.

Le projet global représenté sur le plan d'aménagement (annexe 2/II) comporte les éléments suivants:

- A. Les faisceaux de remisage pour le stationnement des véhicules ferroviaires et les modifications connexes en Gare de Luxembourg;
- B. Le hall de nettoyage pour le nettoyage intérieur des véhicules et le lavage extérieur des carrosseries;
- C. Les installations de préparation des engins ferroviaires:
 - C1 Une station pour le stockage et le ravitaillement de gasoil pour véhicules ferroviaires;
 - C2 Une station pour le stockage et le ravitaillement de sable antipatinage pour véhicules ferroviaires;
- D. Les acquisitions de terrains;
- E. Un bâtiment de service;
- F. Les faisceaux de voie d'accès au centre de réparation rapide et à l'atelier;
- G. Un Centre de Réparation Rapide, un petit atelier pour les petites réparations aux véhicules ferroviaires;
- H. Un atelier pour les grandes réparations et révisions nécessitant un temps d'immobilisation important.

Du point de vue financier, le projet comporte 2 volets, à savoir la partie concernant les investissements du Fonds du Rail et celle concernant les investissements des CFL (annexe 2/II).

Seulement les éléments énumérés sous les points A. à D. font l'objet du présent projet de loi en vue d'être financés par le Fonds du Rail. Les éléments énumérés sous E. à H. seront financés par les CFL. Ils sont indiqués uniquement à titre d'information.

Dans le cadre des conditions d'implantation afférentes, le projet tiendra compte:

- des récentes évolutions pour la détermination de la consistance du parc de matériel voyageurs;
- de l'opportunité de transférer partiellement des activités de maintenance programmées pour être réalisées dans le cadre du centre de maintenance vers un autre site;
- du besoin en terrains requis pour la construction du nouveau Lycée Technique des Professions de Santé à Luxembourg-Bonnevoie à proximité immédiate du site retenu pour le centre de remisage et de maintenance.

Sur le plan technique le projet a été complété par les éléments suivants:

- La nécessité du renforcement de l'infrastructure du tunnel de la pénétrante du Sud de la Ville de Luxembourg passant en dessous du site des futurs faisceaux de remisage et devant supporter un remblai pour réaliser une plate-forme parfaitement à niveau indispensable à la sécurité du remisage du matériel roulant ferroviaire;
- Les terrassements suite aux contraintes découlant de la stabilité de l'ouvrage routier précité;
- L'installation d'une signalisation moderne (itinéraires enclenchés) adaptée à la densité élevée du trafic, surtout pendant les heures de pointe, vers les faisceaux de remisage et à l'intérieur de ceux-ci pour garantir une sécurité d'exploitation de haut niveau surtout en vue d'une utilisation des faisceaux de remisage par des exploitants tiers et dans les conditions d'une circulation mixte entre des engins ferroviaires classiques et du matériel léger train-tram;
- La surveillance et la coordination de la sécurité du chantier, la coordination de contrôle de la qualité ainsi que les frais d'études en général.

Le montant du projet global se chiffre à 151,62 mio €. Le coût imputable au Fonds du Rail se chiffre à 102,57 mio €. La partie à assumer par les CFL représente 49,05 mio €.

Le crédit nécessaire de 102.570.000 € comprend les éléments suivants (annexe 2/II):

- des faisceaux de voie de remisage;
- un hall de nettoyage;
- des aires de préparation des locomotives;
- l’acquisition des terrains requis.

2.3.1. Les faisceaux de voie de remisage

Les faisceaux de voie de remisage sont destinés au stationnement d’engins ferroviaires et à la préparation des engins avant leur reprise du service.

La conception tient compte d’un trafic mixte entre les trains classiques et trains-trams. Elle prévoit également l’accessibilité des faisceaux à d’autres opérateurs ferroviaires. Par conséquent les conditions de circulation à l’intérieur des faisceaux exigent un niveau de sécurité sans compromis. L’installation d’un réseau de télécommunication et la commande à distance des aiguilles et de la signalisation est donc indispensable.

Toutes les voies sont équipées de caténaires afin d’obtenir une exploitation et une accessibilité flexible, adaptées à tous les types d’engins.

Les installations comprennent:

- les voies;
- les caténaires;
- les aiguilles et la signalisation télécommandées;
- le réseau de télécommunication;
- les pistes et quais d’accès équipés d’éclairage entre les voies;
- le ravitaillement en eau;
- l’installation d’air comprimé pour les essais des freins;
- l’installation pour le préchauffage des voitures;
- le renforcement du tunnel de la pénétrante sud;
- les modifications connexes en Gare de Luxembourg;
- le bâtiment pour les besoins du gestionnaire du réseau.

La dépense pour cette partie est estimée à 79.947.000 €.

Ce coût se subdivise comme suit:

	<i>corps de métiers</i>	<i>montants hors TVA en €</i>
I	Voie	
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	26.260.000
	b. matières CFL	32.000
	c. prestations CFL	1.208.000
	total Voie	27.500.000
II	Signalisation et Télécommunication	
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	26.283.000
	b. matières CFL	783.000
	c. prestations CFL	2.534.000
	total Signalisation et Télécommunication	29.600.000

	<i>corps de métiers</i>	<i>montants hors TVA en €</i>
III	Caténaires	
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	5.930.000
	b. matières CFL	600.000
	c. prestations CFL	1.970.000
	total Caténaires	8.500.000
IV	Travaux de Génie Civil	
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	13.244.000
	b. matières CFL	435.000
	c. prestations CFL	668.000
	total Travaux de Génie Civil	14.347.000
	Total Faisceaux de remisage	79.947.000

2.3.2. Le hall de nettoyage

Les opérations de nettoyages du matériel ferroviaire se partagent en deux parties dont le nettoyage extérieur des carrosseries et le nettoyage des espaces intérieurs des véhicules, accessibles aux personnes. Le hall et les installations techniques de lavage sont conçus pour le nettoyage des trains classiques, TGV et train-tram.

Les installations comprennent:

- un hall en charpente métallique;
- une voie équipée d'une installation automatique type car-wash pour le lavage des carrosseries;
- deux voies équipées pour le nettoyage intérieur des véhicules ferroviaires;
- une cabine fermée pour le dégrassage des bogies de locomotives;
- des installations pour le traitement et le recyclage des eaux;
- un système d'aspiration fixe;
- des locaux techniques;
- des locaux sanitaires.

La dépense pour cette partie est estimée à 10.199.000 €.

Ce coût se subdivise comme suit:

	<i>corps de métiers</i>	<i>montants hors TVA en €</i>
I	Travaux de Génie Civil et Technique	
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	10.199.000
	b. matières CFL	0
	c. prestations CFL	0
	total Travaux de Génie Civil	10.199.000
	Total Hall de nettoyage	10.199.000

2.3.3. Les aires de préparation des locomotives (ravitaillement des engins en gasoil et sable)

Les aires de préparation des locomotives sont prévues pour le stockage et le ravitaillement des locomotives en gasoil et en sable antipatinage.

Les deux installations sont accessibles à tous les types d'engins et à tous les autres opérateurs nationaux et internationaux. Un système informatique d'identification des engins et des opérateurs est prévu pour gérer la facturation des matières consommables ravitaillées.

*2.3.3.1. Station de stockage et de ravitaillement du gasoil
pour véhicules ferroviaires*

L'installation comprend:

- une aire de dépotage pour les livraisons de gasoil par wagon citerne ou camion citerne;
- une station de réservoirs aériens destinés au stockage de gasoil pour engins ferroviaires;
- une station de ravitaillement des engins ferroviaires en gasoil;
- un système informatique de gestion du ravitaillement et de la facturation.

La dépense pour cette partie est estimée à 1.961.000 €.

*2.3.3.2. Station de stockage et de ravitaillement de sable antipatinage
pour véhicules ferroviaires*

L'installation comprend:

- une aire de dépotage pour les livraisons de sable par wagon-citerne ou camion-citerne;
- une station de stockage de sable pour engins ferroviaires;
- une station de ravitaillement des engins ferroviaires en sable;
- un système informatique de gestion du ravitaillement et de la facturation.

La dépense pour cette partie est estimée à 800.000 €.

L'estimation totale pour la réalisation de la partie C. se chiffre à 2.761.000 €.

Ce coût se subdivise comme suit:

	<i>corps de métiers</i>	<i>montants hors TVA en €</i>
I	Travaux de Génie Civil et Technique	
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	2.761.000
	b. matières CFL	0
	c. prestations CFL	0
	total Travaux de Génie Civil	2.761.000
Total Aires de préparation de locomotives		2.761.000

2.3.4. L'acquisition de terrains

Les droits de propriété actuels entre les terrains appartenant aux CFL et ceux appartenant au Fonds du Rail ne sont plus conformes avec la disposition future des unités fonctionnelles du centre de remisage et de maintenance.

Le Fonds du Rail devra procéder à une acquisition de terrains appartenant actuellement aux CFL (annexe 2/III).

La dépense afférente est estimée à 9.662.000 €.

2.3.5. Récapitulation

Le coût total du projet d'investissement à charge du Fonds du Rail s'élève à 102.570.000 € suivant les devis se trouvant en annexe 2/VI.

Ce coût se subdivise comme suit:

	<i>corps de métiers</i>	<i>montants hors TVA en €</i>
I	Voie a. prestations et matériel externes (entreprises privées) b. matières CFL c. prestations CFL total Voie	 26.260.000 32.000 1.208.000 27.500.000
II	Signalisation et Télécommunication a. prestations et matériel externes (entreprises privées) b. matières CFL c. prestations CFL total Signalisation et Télécommunication	 26.283.000 783.000 2.534.000 29.600.000
III	Caténaires a. prestations et matériel externes (entreprises privées) b. matières CFL c. prestations CFL total Caténaires	 5.930.000 600.000 1.970.000 8.500.000
IV	Travaux de Génie Civil et Technique a. prestations et matériel externes (entreprises privées) b. matières CFL c. prestations CFL total Travaux de Génie Civil	 26.204.000 435.000 668.000 27.307.000
V	Acquisition terrains	9.662.000
VI	arrondi	1.000
	Total général	102.570.000

Les montants indiqués ont été évalués sur base de l'indice semestriel des prix de la construction de 554,26.

2.4. Le Planning du projet

La réalisation du projet est subdivisée en 2 phases. (annexe 2/IV)

La première phase comporte les éléments suivants:

- l'acquisition des terrains;
- les faisceaux de remisage R2 et R3;
- le hall de nettoyage;
- la station de stockage et de ravitaillement du gasoil pour véhicules ferroviaires;
- la station de stockage et de ravitaillement de sable antipatinage pour véhicules ferroviaires;
- le petit atelier pour réparations courantes (à charge des CFL).

Pour cette première phase, le planning prévoit le début des travaux de réalisation en 2003 et la mise en service des installations à partir de 2005.

La deuxième phase comporte les éléments suivants:

- les faisceaux de remisage R1 et R4;
- le bâtiment de service;
- le grand atelier pour révisions et grandes réparations (à charge des CFL).

Pour cette deuxième phase, le planning prévoit le début des travaux de réalisation à partir de 2005 et la mise en service des installations à partir de 2008.

A remarquer qu'en fonction des résultats obtenus lors des analyses de la contamination du sol, prévu par la procédure de cessation des activités dans le cadre de la procédure commodo-incommodo, des changements concernant la réorganisation des travaux et le planning peuvent encore avoir lieu.

Une compilation des rapports d'étude du consultant Transurb Consult se trouve en annexe 2/V.

*

3. PROJET 16°

Ligne de Luxembourg à Wasserbillig Mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermühl) et Sandweiler

Il s'agit du Module K2 identifié dans le cadre de la stratégie „mobilité.lu“, élaborée par le Ministère des Transports avec le concours des CFL.

3.1. Considérations générales

L'extension actuelle du tronçon de ligne à voie unique vers Sandweiler, entre le Viaduc de Pulvermühl et la gare de Sandweiler, permettra de mettre à disposition les capacités nécessaires pour réaliser la connexion train-tram Findel/Kirchberg laquelle entraîne une augmentation de la circulation des trains à cet endroit du réseau ferroviaire.

Les études de conception de ce projet tiennent compte du raccordement ferroviaire du Findel et du Kirchberg (module K1 de la stratégie „mobilité.lu“).

3.2. Envergure du projet

Le projet sera réalisé en trois étapes, à savoir:

a) Les travaux préparatifs.

Ces travaux comporteront notamment la confection de pistes et de nouveaux accès, ayant pour objet de garantir le degré de sécurité réglementaire sur ce tronçon de ligne. Cette mise en sécurité est particulièrement importante préalablement à la réalisation des travaux de mise à double voie.

Une opportunité favorable à la réalisation de ces travaux se présente lors de la remise en état du viaduc de Pulvermühl prévu en 2003, comportant un barrage du tronçon Luxembourg-Oetrange.

b) Les travaux de mise à double voie proprement dits.

Une description du projet élaboré par les CFL en collaboration avec le bureau d'études LUX-CONSULT se trouve en annexe 3 (mémoire de présentation).

c) Variantes pour suppression des passages à niveau, rue des Pommiers.

La dépense d'investissement afférente (y compris les études techniques) est estimée au total à 110.833.000 € (à la valeur 554,26 de l'indice semestriel des prix de la construction) suivant les devis se trouvant en annexe 3.

Ce coût se subdivise comme suit:

	<i>corps de métiers</i>	<i>montants hors TVA en €</i>
I	Voie	
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	15.000.000
	b. matières CFL	30.000
	c. prestations CFL	3.970.000
	total Voie	19.000.000

	<i>corps de métiers</i>	<i>montants hors TVA en €</i>
II	Signalisation et Télécommunication	
	II. 1. Signalisation	
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	8.200.000
	b. matières CFL	600.000
	c. prestations CFL	900.000
	s/total Signalisation	9.700.000
	II. 2. Télécommunication	
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	510.000
	b. matières CFL	50.000
	c. prestations CFL	540.000
	s/total Télécommunication	1.100.000
	total Signalisation et Télécommunication	10.800.000
III	Caténaires	
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	6.000.000
	b. matières CFL	1.000.000
	c. prestations CFL	3.000.000
	total Caténaires	10.000.000
IV	Travaux de Génie Civil	
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	43.250.000
	b. matières CFL	0
	c. prestations CFL	14.275.000
	total Travaux de Génie Civil	57.525.000
V	Etudes techniques (10% de 97.325.000) et pour arrondir	9.733.000
VI	Acquisition terrains (y compris finitions et clôtures)	3.775.000
	Total général	110.833.000

*

4. PROJET 17°

Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Modernisation des installations de signalisation et de télécommunication des postes de Wecker, Roodt, Oetrangle et Sandweiler-Contern

4.1. Considérations générales

Le présent projet a pour objet la modernisation des installations de sécurité et de télécommunications des postes de signalisation de Wecker, Roodt, Oetrangle et Sandweiler-Contern. Il s'agit en fait d'une mesure d'entretien constructif sans modification de la configuration de la ligne ferroviaire.

En effet, les postes de signalisation datent de respectivement 1959 et 1961 et l'installation de télétransmissions mise en service en 1972 a également atteint sa limite d'âge et ne répond plus aux besoins d'une exploitation ferroviaire moderne.

Par ailleurs, la fourniture de matériel de rechange n'est plus garantie pour les installations de signalisation, de télétransmissions ou de télécommunications. En outre, la technique des postes actuels ne permet de suivre des modifications aux plans des voies que moyennant des méthodes coûteuses et des fabrications spéciales.

4.2. Envergure du projet

Il est proposé de remplacer les installations de signalisation et de télétransmissions par l'aménagement de postes de signalisation informatisés décentralisés à Wecker, Roodt, Oetrange et Sandweiler-Contern et de réaliser la desserte centrale à partir du nouveau Poste Directeur de Wasserbillig en ce qui concerne les postes de Wecker, Roodt et Oetrange, respectivement à partir du Poste Directeur de Luxembourg en ce qui concerne le poste de Sandweiler-Contern. Cette modernisation permettra de réduire l'effectif du personnel de desserte de six unités.

Les quatre nouveaux postes seront équipés d'une installation de télécommunications de technique moderne permettant également la connexion au futur poste de contrôle centralisé (PCC) du réseau ferré luxembourgeois.

La dépense d'investissement afférente est estimée au total à 25.606.000 € (à la valeur 554,26 de l'indice semestriel des prix de la construction) suivant les devis se trouvant en annexe 4.

Ce coût se subdivise comme suit:

	<i>corps de métiers</i>	<i>montants hors TVA en €</i>
I	Voie	
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	0
	b. matières CFL	0
	c. prestations CFL	287.500
	total Voie	287.500
II	Signalisation et Télécommunication	
	II. 1. Signalisation	
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	17.331.000
	b. matières CFL	100.000
	c. prestations CFL	3.260.000
	s/total Signalisation	20.691.000
	II. 2. Télécommunication	
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	920.900
	b. matières CFL	428.600
	c. prestations CFL	850.000
	s/total Télécommunication	2.199.500
	total Signalisation et Télécommunication	22.890.500
III	Travaux de Génie Civil	
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	100.000
	b. matières CFL	0
	c. prestations CFL	0
	total Travaux de Génie Civil	100.000
IV	Etudes, réserve et imprévus (10%)	2.328.000
	Total général	25.606.000

*

5. PROJET 18°
Réseau ferroviaire luxembourgeois
Aménagement d'un réseau radio numérique intégrée
ERTMS/GSM-R (partie infrastructure)

5.1. Considérations générales

Ce projet a pour objet la réalisation d'un réseau de radio numérique intégrée ERTMS/GSM-R sur l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise. Le nouveau système de radio mobile intégrera les communications vocales ainsi que les transmissions de données ferroviaires. Sa normalisation au niveau européen garantira l'interopérabilité technique avec les gestionnaires d'infrastructure et les opérateurs ferroviaires conformément aux directives européennes 96/48/CE et 2001/16/CE.

5.2. Envergure du projet

Grâce à sa plate-forme intégrée et standardisée cette radio numérique permettra à court terme de remplacer les systèmes analogiques de radiocommunication ferroviaire suivants:

a) la radio sol-train dénommée R.S.T.

La radio sol-train est une installation de télécommunication qui a pour objet l'amélioration de la sécurité et des conditions de l'exploitation ferroviaire. Elle sert à l'échange de messages en relation avec l'exploitation technique ou à l'information des voyageurs dans les trains.

Les utilisateurs principaux sont les conducteurs d'engins moteurs ferroviaires, les chefs de circulation et les opérateurs des centraux R.S.T.

Le mode d'exploitation standard du système R.S.T. se caractérise par:

- l'appel sélectif des trains sur base du numéro du train;
- la transmission de messages codés de et vers les trains;
- des communications verbales en duplex.

En cas de danger le système permet de lancer des appels prioritaires, à savoir:

- l'appel d'alerte adressé par le conducteur du train au central R.S.T.
- l'appel général envoyé par le central R.S.T. à tous les trains de sa circonscription.

A part l'exploitation normale et l'utilisation en cas de danger, le système permet d'effectuer des annonces dans les trains à partir du central R.S.T. ou de la cabine de conduite à l'attention des voyageurs ou du personnel d'accompagnement des trains.

Le système, utilisé dans un autre mode d'exploitation (semi-duplex), permet en outre d'établir des liaisons entre les centraux R.S.T. SNCF et des engins moteurs CFL circulant en interpénétration.

Le système R.S.T. utilisé en mode simplex peut établir des liaisons radio directes locales (limitées géographiquement) dans la bande de fréquence 0,7 m et peut ainsi se substituer aux équipements radio mobiles.

Le système R.S.T. datant de 1985, est arrivé à limite d'âge et une partie du matériel de maintenance n'est plus disponible.

b) la radio pour les services de manoeuvre (bande de fréquence 0,7 m) limitée aux gares équipées d'un réseau radio.

Elle est utilisée principalement pour transmettre des messages vocaux concernant les mouvements ferroviaires de manoeuvre à l'intérieur d'une gare, d'un dépôt ou d'un atelier.

c) la radio pour les services de maintenance (bande de fréquence 2 m) utilisée sur le réseau entier.

Elle sert à échanger des messages vocaux lors de travaux d'entretien et de maintenance.

La dépense d'investissement afférente est estimée au total à 25.115.000 € (à la valeur 554,26 de l'indice semestriel des prix de la construction) suivant les devis se trouvant en annexe 5.

Ce coût se subdivise comme suit:

	<i>corps de métiers</i>	<i>montants hors TVA en €</i>
I	Télécommunication	
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	16.950.300
	b. matières CFL	545.000
	c. prestations CFL	1.885.000
	total Télécommunication	19.380.300
II	Travaux de Génie Civil	
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	2.671.565
	b. matières CFL	0
	c. prestations CFL	780.000
	total Travaux de Génie Civil	3.451.565
III	Etudes et réserve	2.283.135
Total général		25.115.000

*

6. PROJET 19°

Ligne du Nord. Renouvellement d'installations de voie sur plusieurs tronçons de ligne

6.1. Considérations générales

Ce projet vise le renouvellement d'installations de voie sur plusieurs tronçons de la ligne du Nord. Il s'agit en fait d'une mesure d'entretien constructif sans modification de la configuration de la ligne ferroviaire. Le renouvellement est justifié par l'âge et l'usure avancée du matériel de superstructure. Le dernier renouvellement des tronçons de ligne concernés a été effectué entre 1976 et 1979.

6.2. Envergure du projet

Il est proposé de réaliser le renouvellement d'installations de voie (superstructure) sur les tronçons de ligne suivants:

- entre Clervaux et Troisvierges/frontière sur une longueur de 8 km,
- entre Ettelbruck et Kautenbach sur une longueur de 15 km,
- entre Luxembourg et Heisdorf sur une longueur de 14 km,

ainsi que les travaux de génie civil connexes.

La dépense d'investissement afférente est estimée au total à 40.016.000 € (à la valeur 554,26 de l'indice semestriel des prix de la construction) suivant les devis se trouvant en annexe 6.

Ce coût se subdivise comme suit:

	<i>corps de métiers</i>	<i>montants hors TVA en €</i>
I	Voie	
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	29.000.000
	b. matières CFL	390.000
	c. prestations CFL	3.237.200
	total Voie	32.627.200

	<i>corps de métiers</i>	<i>montants hors TVA en €</i>
II	Signalisation et Télécommunication	
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	0
	b. matières CFL	150.000
	c. prestations CFL	1.200.000
	total Signalisation et Télécommunication	1.350.000
III	Caténaires	
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	0
	b. matières CFL	150.000
	c. prestations CFL	1.200.000
	total Caténaires	1.350.000
IV	Travaux de Génie Civil	
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	1.050.000
	b. matières CFL	0
	c. prestations CFL	0
	total Travaux de Génie Civil	1.050.000
V	Etudes, réserve et imprévus (10%)	3.638.800
	Total général	40.016.000

*

7. PROJET 20°

Tronçon de ligne Berchem/Nord-Oetrange et courbe de raccordement d'Alzingen Renouvellement complet d'installations de voie

7.1. Considérations générales

Le projet a pour objet le renouvellement complet d'installations de voie du tronçon de voie Berchem/Nord-Oetrange et de la courbe de raccordement d'Alzingen. Il s'agit en fait d'une mesure d'entretien constructif sans modification de la configuration de la ligne ferroviaire.

Le renouvellement est justifié par l'âge et l'usure avancée du matériel de superstructure. Le dernier renouvellement de ce tronçon de ligne a été effectué en 1974.

Il y a lieu de relever qu'il s'avère indiqué, pour des raisons d'exploitation et de sécurité, d'effectuer initialement ces travaux avant la réalisation du futur projet de grande envergure „Construction d'un nouveau viaduc ferroviaire à Pulvermühl“ (module K3 de la stratégie „mobilité.lu.“), remplaçant le projet initialement prévu sous le chiffre 7° du relevé des investissements décidés par la loi du 24 juillet 2000 dont le concept d'une mise à 3 voies du point a été abandonné dans la suite au profit de la construction d'un nouvel ouvrage d'art à 2 voies parallèle au viaduc existant.

7.2. Envergure du projet

Il est proposé de procéder au renouvellement des installations de voie (superstructure) lequel s'étend au total sur une longueur de 12 km et d'effectuer également les travaux de génie civil connexes.

La dépense d'investissement afférente est estimée au total à 12.752.000 € (à la valeur 554,26 de l'indice semestriel des prix de la construction) suivant les devis se trouvant en annexe 7.

Ce coût se subdivise comme suit:

	<i>corps de métiers</i>	<i>montants hors TVA en €</i>
I	Voie	
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	9.000.000
	b. matières CFL	130.000
	c. prestations CFL	762.400
	total Voie	9.892.400
II	Signalisation et Télécommunication	
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	0
	b. matières CFL	50.000
	c. prestations CFL	300.000
	total Signalisation et Télécommunication	350.000
III	Caténaires	
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	0
	b. matières CFL	50.000
	c. prestations CFL	300.000
	total Caténaires	350.000
IV	Travaux de Génie Civil	
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	1.000.000
	b. matières CFL	0
	c. prestations CFL	0
	total Travaux de Génie Civil	1.000.000
V	Etudes, réserve et imprévus (10%)	1.159.600
Total général		12.752.000

Service Central des Imprimés de l'Etat

5032/01

N° 5032¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2002-2003

PROJET DE LOI**modifiant la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion
de l'infrastructure ferroviaire**

* * *

AMENDEMENT GOUVERNEMENTAL

(31.12.2002)

TEXTE DE L'AMENDEMENT

Au paragraphe 3. de l'article unique du projet de loi le chiffre 16° est remplacé par le texte suivant:

„16° Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Mise à double voie du tronçon
de ligne entre Hamm (Pulvermühl) et Sandweiler

113.311.935 €“

*

JUSTIFICATION DE L'AMENDEMENT

L'amendement proposé prévoit d'augmenter la dépense d'investissement concernant le projet de mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermühl) et Sandweiler de 2.478.935 €.

Cette augmentation est devenue nécessaire pour tenir compte dans le cadre de la réalisation du projet en question de la reconstruction avec mise à double voie du passage inférieur situé au point kilométrique 5,474 de la ligne de Luxembourg à Wasserbillig (CR159 à Scheidhof). Le passage inférieur en question, qui date en effet de 1868, a atteint sa limite d'âge et présente de fortes dégradations.

La nouvelle construction comportera deux tabliers en poutrelles enrobées et de culées et murs en retour en béton. L'adaptation de la chaussée en amont et en aval de l'ouvrage sera réalisée et prise en charge par l'Administration des Ponts et Chaussées.

Le projet d'investissement en matière d'infrastructure ferroviaire à financer par le biais du Fonds du Rail, libellé „*Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Reconstruction avec mise à double voie du passage inférieur situé au point kilométrique 5,474*“ a été avisé favorablement par la Commission de l'Infrastructure Ferroviaire lors de la détermination du programme quinquennal 2001-2005 en matière d'infrastructure ferroviaire qui a noté que ce projet s'inscrit dans l'optique de la mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm et Sandweiler et du raccordement projeté du Kirchberg via Findel et Senningerberg à celle-ci. Cet avis a été approuvé par le Gouvernement en Conseil le 27 juillet 2001.

Aussi est-il proposé d'inclure les travaux de réfection et d'élargissement du pont dans le devis du projet de mise à double voie du tronçon Hamm (Pulvermühl) – Sandweiler plus amplement décrit dans l'exposé des motifs accompagnant le projet de loi initial.

L'enveloppe budgétaire relative au projet sera par conséquent portée de 110.833.000 € à 113.311.935 €.

*

AMENDEMENT

(nouvelle version codifiée) au

PROJET DE LOI**modifiant la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion
de l'infrastructure ferroviaire**

(document parlementaire 5032)

Article unique.– Le deuxième et le troisième alinéas du paragraphe 3. de l'article 10 modifié de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire sont modifiés et complétés comme suit:

1. Le chiffre 2° du deuxième alinéa du paragraphe 3. est remplacé par le texte suivant:

„2° Mise à double voie intégrale de la ligne de Pétange à Luxembourg et renouvellement et modernisation des installations fixes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et de Rodange.....	319.920.000 €“
---	----------------

2. Le chiffre 7° du deuxième alinéa du paragraphe 3. est remplacé par le texte suivant:

„7° Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en gare de Luxembourg.....	102.570.000 €“
--	----------------

3. Le deuxième alinéa du paragraphe 3. est complété par les chiffres 16°, 17°, 18°, 19° et 20° nouveaux, libellés comme suit:

„16° Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermühl) et Sandweiler	113.311.935 €
17° Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Modernisation des installations de signalisation et de télécommunication des postes de Wecker, Roodt, Oetrange et Sandweiler-Contern	25.606.000 €
18° Réseau ferroviaire luxembourgeois. Aménagement d'un réseau radio numérique intégrée ERTMS/GSM-R (partie infrastructure)	25.115.000 €
19° Ligne du Nord. Renouvellement d'installations de voie sur plusieurs tronçons de ligne	40.016.000 €
20° Tronçon de ligne Berchem/Nord-Oetrange et courbe de raccordement d'Alzingen. Renouvellement complet d'installations de voie.....	12.752.000 €“

4. Le troisième alinéa du paragraphe 3. est remplacé par le texte suivant:

„Les montants repris sous 1a°, 3°, 9°, 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. 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.“

*

EXPOSE DES MOTIFS

(nouvelle version codifiée)

Concerne: projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
(document parlementaire 5032)

La loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire règle la police et la gestion du réseau ferré national tout en confiant la gestion technique de ce réseau aux CFL, la responsabilité financière afférente étant assumée directement par l'Etat via le Fonds du Rail institué en vertu des articles 9 et 10 de la loi et le contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire conclu le 22 novembre 1999 entre l'Etat et les CFL.

Depuis l'entrée en vigueur de la loi du 24 juillet 2000 qui a autorisé une première série de projets d'infrastructure ferroviaire de grande envergure, l'article 10 précité comporte le relevé des projets et est régulièrement mis à jour au rythme de la réalisation du programme d'investissement arrêté entre le Gouvernement et les CFL en matière de maintenance, de sécurisation et d'extension de l'infrastructure ferroviaire.

Une première mise à jour du relevé retenu par la loi du 24 juillet 2000 est intervenue par un projet de loi approuvé le 22 mars 2002 par le Conseil de Gouvernement qui en avril 2002 a été déposé à la Chambre des Députés et soumis à l'avis du Conseil d'Etat.

Le nouveau projet de loi sous examen prévoit l'autorisation par le législateur, conformément à l'article 99 de la Constitution,

- des projets de mise à double voie intégrale
 - 1° de la ligne de chemin de fer Pétange-Luxembourg et
 - 2° de la section entre la bifurcation de Stadtgrund et Sandweiler de la ligne de Luxembourg à Wasserbillig
 (adaptation du projet sous 2° du relevé de l'article 10 et ajout du projet sous 16°);
- de la participation financière de l'Etat à la réalisation d'un nouveau centre de remisage et de maintenance au Dernier Sol à Luxembourg-Bonnevoie et du renouvellement des installations de voie de la section entre Berchem/Nord et Oetrange et de la courbe de raccordement d'Alzingen comme projets préliminaires à la réalisation de la stratégie „mobilité.lu“ (adaptation du projet sous 7° et ajout du projet sous 20°);
- des projets tenant au grand entretien et à la sécurisation du réseau ferré existant et concernant plus particulièrement la modernisation de la signalisation de la ligne Luxembourg-Wasserbillig, le renouvellement d'installations de voie sur plusieurs tronçons de la Ligne du Nord et l'aménagement d'un réseau radio numérique intégrée sur l'ensemble du réseau (ajout des projets sous 17°, 18° et 19°).

A ces fins il est proposé de compléter le deuxième et le nouveau troisième alinéas du paragraphe 3. de l'article 10 de la loi du 10 mai 1995 précitée en amendant les chiffres 2° et 7° et en ajoutant les chiffres 16° à 20°, d'une part, et en adaptant en conséquence le troisième alinéa qui indique l'indice semestriel des prix à la construction servant de référence pour déterminer la période d'application des hausses légales applicables aux montants maxima des enveloppes financières accordées par le législateur.

Le détail des projets soumis à l'approbation de la Chambre des Députés se présente comme suit:

*

1. PROJET 2°

Mise à double voie intégrale de la ligne de Pétange à Luxembourg et renouvellement et modernisation des installations fixes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et Rodange

1.1. Considérations préliminaires

En vertu de l'article 1er de la loi du 24 juillet 2000 le Gouvernement a été autorisé à réaliser 15 projets d'infrastructure ferroviaire énoncés au programme des investissements repris au paragraphe 3. de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995.

Parmi ces projets figure le projet 2° „Mise à double voie partielle des lignes de Pétange à Luxembourg et de Pétange à Rodange/frontière et renouvellement et modernisation des installations fixes de ces lignes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et Rodange“ avec une dépense d'investissement de 49.393.950 €/1.992.547.000.– Luf (à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction) qui se compose comme suit:

- 1ère partie: 23.574.674 € pour la mise à double voie partielle;
- 2ème partie: 25.819.276 € pour le renouvellement et la modernisation des installations fixes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et Rodange (part à réaliser à partir de 1999).

Comme le projet de mise à double voie intégrale de la ligne de Luxembourg à Pétange englobera par sa nature la 1ère partie du projet 2° énoncé dans la loi du 24 juillet 2000 et conformément à l'avis (réf.: AVIS/2002/078) de la Commission de l'Infrastructure Ferroviaire du 16 mai 2002, il est prévu de remplacer le projet 2° énoncé dans la loi du 24 juillet 2000 par le libellé suivant: „Mise à double voie intégrale de la ligne de Pétange à Luxembourg et renouvellement et modernisation des installations fixes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et Rodange.“

1.2. Mise à double voie intégrale de la ligne de Pétange à Luxembourg

Il s'agit du Module P de la stratégie „mobilité.lu“ qui a été mise au point par le Ministère des Transports en collaboration avec les CFL et dont le volet chemin de fer a été présenté à la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports de la Chambre des Députés le 24 janvier 2002.

1.2.1. Considérations générales

En vue d'une augmentation de l'offre de transport public par rail, une amélioration du transport ferroviaire public est envisagée pour les besoins transfrontaliers de Rodange/Athus/Longwy. La mise à double voie de la ligne de Pétange à Luxembourg, d'une longueur d'environ 16 km, permettra de raccorder les réseaux ferroviaires régionaux voisins belge et français au réseau ferroviaire luxembourgeois en garantissant des dessertes directes de qualité. L'intensification des cadences de circulation des trains sur la ligne de Pétange à Luxembourg, résultant de la mise à double voie de celle-ci, permettra d'accroître l'offre de transport pour les personnes frontalières en provenance des régions voisines belges et françaises, ainsi que pour les résidents luxembourgeois de cette région.

Il est également prévu de dévier une partie du trafic fret international de la ligne de Pétange-Esch/Alzette-Bettembourg arrivant à l'avenir par l'axe ferroviaire Athus/Meuse via Pétange et Luxembourg-Bettembourg et le réseau français attendant par un itinéraire alternatif raccordé à l'axe Athus-Meuse et passant par Mont-St-Martin-Longuyon-Conflans-Jarny.

Les Ministres des Transports du Royaume de Belgique, de la République Française et du Grand-Duché de Luxembourg ont confirmé dans le Memorandum of Understanding du 11 décembre 2000 leur engagement de concevoir l'acheminement du fret ferroviaire international entre le Sud de la Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg et la Lorraine dans l'esprit de coopération reflété par le protocole additionnel du 28 janvier 1997 modifiant la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché signée à Luxembourg le 17 avril 1946.

En tenant compte de l'évolution prévue des trafics de voyageurs et de marchandises ainsi que des adaptations projetées de l'infrastructure ferroviaire, les Ministres se sont engagés à agir de telle sorte que l'itinéraire principal puisse continuer à être utilisé prioritairement de façon à y maintenir un niveau de trafic fret équivalent aux volumes passant actuellement sur cet axe.

1.2.2. Envergure du projet

Les travaux pour l'élargissement du corps de la voie, permettant la réalisation de la mise à double voie intégrale de la ligne, sont comparables à ceux de la construction d'une nouvelle ligne. Ceci est dû à la situation topographique désavantageuse de certains tronçons de la ligne.

Le fait de devoir réaliser les travaux pour la mise à double voie de la ligne en maintenant le trafic ferroviaire augmente sensiblement l'envergure des mesures à adopter en matière de sécurité et les coûts de réalisation, au-delà des contraintes de réalisation d'une ligne complètement nouvelle.

Hormis l'analyse de la mise à double voie intégrale de la ligne, les différents aspects suivants font également partie des considérations:

- La suppression de passages à niveau existants et des mesures compensatoires afférentes sont analysées. La suppression du passage à niveau No 5 de Dippach est prévue dans le cadre de la réalisation d'un contournement routier.
- La ligne bénéficiera d'un nouveau concept d'exploitation. En vue d'en assurer une meilleure accessibilité, l'un ou l'autre arrêt peu fréquenté est censé être éventuellement remplacé par la réalisation d'une grande aire P&R à caractère régional à proximité de l'arrêt Dippach-Reckange. Celle-ci devra s'intégrer dans les parkings d'accueil formant la ceinture régionale périphérique avancée par rapport à la Ville de Luxembourg (cf. stratégie „mobilité.lu“).
- L'augmentation de la capacité de la ligne permettra finalement aux trains, faisant actuellement terminus à Pétange, d'être prolongés au-delà de la frontière belge jusqu'à Virton.

Afin de pouvoir démarrer les travaux sans retard, plusieurs phases de réalisations ont été définies, engendrant ainsi également des procédures d'autorisation plus adéquates.

Une description du projet (rapport de présentation comprenant les devis au sujet des travaux de voie et de génie civil ainsi que l'estimation sur l'acquisition de terrains) élaboré par les CFL en collaboration avec le bureau d'études LUXPLAN S.A. et les devis concernant les travaux de signalisation, télécommunication et caténaires se trouvent en annexe 1a.

La dépense d'investissement afférente (y compris les études techniques) est estimée à 294.100.724 € (à la valeur 554,26 de l'indice semestriel des prix de la construction) suivant les devis annexés (annexe 1a).

Ce coût se subdivise comme suit:

	<i>corps de métiers</i>	<i>montants hors TVA en €</i>
I	Voie a. prestations et matériel externes (entreprises privées) b. matières CFL c. prestations CFL total Voie	 36.709.060 0 11.249.000 47.958.060
II	Signalisation et Télécommunication II. 1. Signalisation a. prestations et matériel externes (entreprises privées) b. matières CFL c. prestations CFL <i>s/total Signalisation</i> II. 2. Télécommunication a. prestations matériel externes (entreprises privées) b. matières CFL c. prestations CFL <i>s/total Télécommunication</i> total Signalisation et Télécommunication	 16.000.000 175.000 2.800.000 18.975.000 2.376.000 62.000 812.000 3.250.000 22.225.000
III	Caténaires a. prestations et matériel externes (entreprises privées) b. matières CFL c. prestations CFL total Caténaires	 14.000.000 2.000.000 3.000.000 19.000.000
IV	Travaux de Génie Civil a. prestations et matériel externes (entreprises privées) b. matières CFL c. prestations CFL total Travaux de Génie Civil (*)	 133.383.900 0 41.382.000 174.765.900
V	Etudes (10%) et pour arrondir	26.395.764
VI	Acquisition terrains	3.756.000
	Sous-total général	294.100.724

(*) dont un montant de 35.256.000 € qui est susceptible d'être partagé avec d'autres administrations (Communes, Administration des Ponts & Chaussées, etc.) en ce qui concerne la suppression de PN ainsi que les travaux en relation avec des ouvrages d'art et l'aménagement de voirie.

1.3. Renouvellement et modernisation des installations fixes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et Rodange

1.3.1. Considérations générales

La gare de Pétange constitue avec la gare adjacente de Rodange un noeud ferroviaire important, aussi bien du point de vue exploitation que du point de vue infrastructure ferroviaire.

Les installations fixes des gares de Pétange et Rodange ainsi que les voies encadrantes ne correspondent plus aux exigences de trafic actuel et futur et se trouvent dans un état de vétusté très avancé.

Afin de parer à cette situation, ce projet d'envergure a été mis en oeuvre qui touche tant à l'infrastructure, le contrôle commande et à l'exploitation ferroviaire subséquente.

1.3.2. Envergure du projet

Cette partie du projet comprend:

- l'aménagement d'un nouveau plan de voie en gare de Pétange et de Rodange;
- la centralisation des dessertes des équipements fixes en un seul poste directeur;
- la modernisation de l'ensemble des installations fixes;
- l'aménagement de compteurs d'essieux et d'un système de sécurité pour la commande et la signalisation des écrans.

L'aménagement d'un nouveau plan de voie en gare de Pétange, la modernisation de l'ensemble des installations fixes et l'aménagement de compteurs d'essieux et d'un système de sécurité pour la commande et la signalisation des écrans ont été réalisés. Le nouveau Poste Directeur a été mis en service le 10 septembre 2000. La démolition des anciennes installations ainsi que les travaux de finissage sont actuellement en cours.

En ce qui concerne l'aménagement d'un nouveau plan de voie en gare de Rodange, il y a lieu de retenir que les installations ferroviaires en gare de Rodange ont été partiellement renouvelées dans les voies principales pendant les années 1995-1997. Vu qu'un poste de signalisation était situé topographiquement dans les entrevoies du côté de Pétange, un renouvellement de ces installations fixes des voies secondaires n'était possible qu'après la mise en service du nouveau poste de signalisation centralisé de Pétange/Rodange.

Pour ce qui est de l'aménagement d'une gare routière à Rodange, sollicité par le Ministère des Transports depuis 1995, l'état du dossier est actuellement tel que l'Administration Communale de Pétange a entre-temps délivré l'autorisation à bâtir, de sorte qu'à présent le dossier pourra avancer.

Ce projet aboutit à la situation définitive en Gare de Rodange et comprend:

- le renouvellement d'appareils de voie de conception moderne en matériel S54;
- le prolongement des longueurs utiles de différentes voies par le déplacement de plusieurs liaisons d'appareils de voie existantes après la démolition du poste de signalisation existant;
- les modifications des installations de signalisation, de télécommunication et de traction électrique dues au changement du tracé des voies et d'appareils de voie.

La dépense d'investissement afférente est estimée au total à 25.819.276 € (à la valeur 554,26 de l'indice semestriel des prix de la construction).

Ce coût se subdivise comme suit:

montants hors TVA en €

	<i>corps de métiers</i>	<i>Réalisé au 15.7.02^(*)</i> <i>Gare de Pétange</i> <i>(situation définitive)</i> <i>et Gare de Rodange</i> <i>(situation provisoire)</i>	<i>Reste à réaliser^(**)</i> <i>Gare de Rodange</i> <i>(situation définitive)</i>
I	Voie		
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	513.514	2.650.000
	b. matières CFL	- 283.331	12.500
	c. prestations CFL	151.831	437.500
	total Voie	382.014	3.100.000
II	Signalisation et Télécommunication		
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	10.005.893	1.514.279
	b. matières CFL	- 14.028	80.000
	c. prestations CFL	1.486.588	550.000
	total Signalisation et Télécommunication	11.478.453	2.144.279
III	Caténaires		
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	440.193	2.800.000
	b. matières CFL	- 76.424	250.000
	c. prestations CFL	511.670	850.000
	total Caténaires	875.439	3.900.000
IV	Travaux de Génie Civil		
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	1.656.045	1.000.000
	b. matières CFL	3.975	50.000
	c. prestations CFL	367.117	200.000
	total Travaux de Génie Civil	2.027.137	1.250.000
V	Réserve et imprévus	644.705	17.249
	Total	15.407.748	10.411.528
	Sous-total général	25.819.276	

(*) (**) Remarque: Les montants de la partie déjà réalisée (*), sans l'estimation de la réserve et des imprévus (rubrique V), émanent du système de comptabilité SAP des CFL (projet F.96002; voir extraits en annexe 1b), tandis que les montants de la partie restant à être réalisée (**) se basent sur les devis se trouvant en annexe 1b.

La dépense d'investissement pour la réalisation du projet „Mise à double voie intégrale de la ligne de Luxembourg à Pétange et renouvellement et modernisation des installations fixes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et Rodange“ est donc estimée dans sa totalité à 319.920.000 € (à la valeur 554,26 de l'indice semestriel des prix de la construction).

	294.100.724
	<u>25.819.276</u>
Total général	319.920.000 €

*

2. PROJET 7°

Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg

2.1. Considérations préliminaires

Le projet sous examen fait également partie de la série des grands investissements ferroviaires qui a été approuvée par la loi du 24 juillet 2000 modifiant celle du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Dans le contexte des difficultés que pose l'exécution de la loi du 24 juillet 2000 à la suite de la sous-estimation du devis de certains projets et de la nécessité de réexaminer la consistance d'autres projets, le Ministre des Transports avait informé le Gouvernement dès le 3 décembre 2001 et les Commissions compétentes de la Chambre des Députés (Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports et Commission du Contrôle de l'Exécution du Budget) dès le 8 janvier 2002 de l'avis de la Commission de l'Infrastructure Ferroviaire attirant l'attention sur plusieurs défaillances de taille du projet qui en rend l'exécution impossible dans les conditions indiquées dans le cadre de la loi précitée du 24 juillet 2000.

Dans son avis du 1er février 2002, la Commission de l'Infrastructure Ferroviaire a finalement proposé l'abandon du projet No 7° dans la version autorisée par la loi du 24 juillet 2000 et proposé d'inviter les CFL à définir un projet de rechange à soumettre à une nouvelle approbation par le législateur. La Commission de l'Infrastructure Ferroviaire a notamment suggéré l'établissement par les CFL d'un argumentaire qui justifie la consistance et le site d'implantation du nouveau projet près de la gare de Luxembourg, tout en dégageant des terrains à la suite du transfert des activités en cause.

Dans un second avis de la Commission de l'Infrastructure Ferroviaire daté au 17 avril 2002, les critères à respecter par le projet de rechange fixés en accord avec les CFL ont été inventoriés en détail:

„Lors de sa réunion du 1er mars 2002 la Commission de l'Infrastructure Ferroviaire a examiné le dossier sous objet.

Les CFL avaient présenté une première proposition de projet en vue de la construction d'un centre de maintenance et de remisage lors de la réunion du 18 septembre 2001 à la Commission de l'Infrastructure Ferroviaire. Or, ce projet n'avait pas tenu compte de l'aspect des acquisitions foncières.

Les CFL ont adressé en date du 26 novembre 2001 un courrier à Monsieur le Ministre des Transports basé sur les conclusions retenues lors de la réunion susmentionnée proposant une nouvelle répartition des coûts à supporter respectivement par le budget des CFL et les crédits du Fonds du Rail.

Lors de sa séance du 13 décembre 2001, le Conseil de Gouvernement a demandé aux CFL d'examiner dans quelle mesure les activités de maintenance et de remisage du Centre projeté pourraient être effectuées à un autre endroit que le site retenu au Dernier Sol, au regard du projet de construction d'un nouveau Lycée Technique pour Professions de Santé dans les alentours du nouveau centre de maintenance et de remisage projeté.

Lors de la réunion du 9 janvier 2002 entre la Commission et les CFL, ceux-ci ont plaidé pour le maintien du centre de maintenance et de remisage en Gare de Luxembourg pour des raisons éminentes d'organisation du service. En vue de tenir compte des observations faites par le Conseil de Gouvernement lors de sa séance du 13 décembre 2001, la Commission et les CFL sont tombés d'accord pour analyser les possibilités de transférer certaines fonctions du centre projeté aux ateliers de Pétange, de ne pas inclure un dépôt d'autobus dans le centre et de réduire la surface utilisée pour la construction du centre de maintenance et de remisage tout en déplaçant le projet en vue de libérer l'espace requis du côté du site prévu pour le projet de l'établissement scolaire précité.

La Commission constate que les propositions formulées par les CFL dans leur courrier réf: MA/L-CRM 01/2002 du 5 février 2002 sont conformes aux conclusions retenues lors de la réunion du 9 janvier 2002 et propose d'inviter les CFL à établir un nouveau projet sur base de son avis du 1er février 2002.

Elle estime qu'il y a lieu d'insister vis-à-vis des CFL sur l'urgence de ce projet dans le but de libérer les ateliers existant dans les meilleurs délais en vue de dégager des possibilités pour l'agrandissement éventuel des quais et voies en Gare de Luxembourg du côté de Bonnevoie.“

Dans le projet de loi No 4942 déposé le 18 avril 2002, le projet initial approuvé par la loi du 24 juillet 2000 a été maintenu sur le relevé de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 en attendant l'approbation du projet de rechange. Les frais occasionnés par les travaux de préparation et les études ont été imputés au crédit autorisé par la loi du 24 juillet 2000.

Entre-temps, les CFL ont procédé à une analyse circonstanciée de la consistance du projet No 7° intitulé „Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en gare de Luxembourg“ e.a. par rapport aux nouvelles données de la stratégie „mobilité.lu“ et en vue de tenir compte des critiques de la Commission de l'Infrastructure Ferroviaire à l'endroit du projet initial. Les conclusions ont révélé que des changements fondamentaux aux paramètres initiaux du projet s'imposent. Le crédit de 24.789.352 € autorisé par la loi du 24 juillet 2000 s'avère largement insuffisant par rapport aux nouvelles estimations.

2.2. Historique

En 1992, les CFL avaient entamé l'étude d'un projet pour un nouvel établissement regroupant en une entité et en un site les fonctions des anciens Dépôt de Luxembourg (remisage, petit nettoyage et ravitaillement du matériel à voyageurs CFL et étranger, grand nettoyage et entretien courant du matériel de traction et à voyageurs CFL, gestion du personnel de conduite sur rail), Ateliers de Luxembourg (grand entretien du matériel de traction et à voyageurs CFL) et Garage CFL (remisage, nettoyage et entretien du matériel routier CFL, gestion du personnel de conduite sur route).

En 1994 l'étude du projet fut suspendue, entre autres parce que l'étude „Luxtraffic“ faisait pressentir une modification en profondeur de la composition du parc de matériel à voyageurs du service intérieur.

L'évolution depuis lors a été marquée par un besoin croissant de matériel roulant à voyageurs pour le service national pour faire face à l'augmentation du nombre de clients et pour remplacer l'ancien matériel ne répondant plus aux attentes de la clientèle.

Outre le matériel de traction et à voyageurs des CFL, il a également été tenu compte du matériel ferroviaire de réseaux étrangers devant être remisé, nettoyé et ravitaillé à Luxembourg, y compris le futur TGV Est.

Dans sa séance du 12 juillet 1999 le Conseil d'Administration des CFL s'est prononcé pour la réalisation d'un nouveau Centre de Remisage et de Maintenance (CRM).

En date du 4 octobre 1999, les CFL ont reçu le rapport final de l'étude de conception et d'implantation confiée au consultant Transurb Consult.

Par la loi du 24 juillet 2000 un crédit de 24.789.352 € a été autorisé pour la réalisation du projet „Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg“. Ce montant représente la contribution du Fonds du Rail au projet de réalisation d'un nouveau centre de remisage et de maintenance poursuivi par les CFL dans l'optique de pouvoir abandonner les ateliers actuels de Luxembourg par le regroupement des activités du dépôt de Luxembourg (remisage et entretien courant du matériel ferroviaire CFL et étranger ainsi que la gestion du personnel de conduite sur rail) et celles des ateliers de Luxembourg (grand entretien du matériel ferroviaire CFL) sur un seul site.

Les décisions intervenues en 2001 ayant pour but un modal split 25/75 en faveur du transport public entraîneront une augmentation sensible du futur parc de matériel voyageurs pour le besoin du transport intérieur et régional transfrontalier et conduisent à une redéfinition complète des paramètres initiaux du projet et à une révision des conditions d'implantation afférentes.

Une réévaluation technique et financière du projet a montré que la dépense d'investissement initiale de 24.789.352 € à charge du Fonds du Rail et énoncée dans la loi du 24 juillet 2000 pour le projet No 7° „Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg“ s'avère largement sous-estimée.

2.3. Envergure du projet

Dans le cadre général de la réalisation d'un projet d'investissement de grande envergure, intitulé „Création d'un centre de remisage et de maintenance“ en vue de pouvoir regrouper les activités du dépôt des CFL (Remisage et entretien courant du matériel ferroviaire et gestion du personnel de conduite) et des ateliers CFL actuels (grand entretien du matériel ferroviaire) sur un seul site à Luxembourg-Ville dans la gare de triage à Howald (voir le plan cadastral annexe 2/I et le plan d'aménagement annexe 2/II) et d'abandonner le site des Ateliers CFL à Luxembourg-Gare, il est proposé de réaliser ce projet d'investis-

sement à charge du Fonds du Rail intitulé: „Création d’un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg“ en remplacement du projet No 7 énoncé dans la loi du 24 juillet 2000.

Uniquement la partie des investissements inhérente au projet, qui relève de l’infrastructure ferroviaire, fait l’objet du projet de loi sous examen.

La conception du projet tient compte d’une augmentation sensible du futur parc de matériel voyageurs pour le besoin du transport intérieur et régional transfrontalier notamment dans le cadre du concept stratégique „mobilité.lu“ et de la perspective de la mise en service de trains-trams.

Les conditions d’exploitation du centre de remisage et de maintenance se caractérisent par un trafic mixte de véhicules ferroviaires classiques (locomotives, autorails, automotrices, voitures voyageurs, TGV) et du matériel train-tram. L’accès aux installations sera garanti de façon non discriminatoire à des opérateurs tiers.

Le projet global représenté sur le plan d’aménagement (annexe 2/II) comporte les éléments suivants:

- A. Les faisceaux de remisage pour le stationnement des véhicules ferroviaires et les modifications connexes en Gare de Luxembourg;
- B. Le hall de nettoyage pour le nettoyage intérieur des véhicules et le lavage extérieur des carrosseries;
- C. Les installations de préparation des engins ferroviaires:
 - C1 Une station pour le stockage et le ravitaillement de gasoil pour véhicules ferroviaires;
 - C2 Une station pour le stockage et le ravitaillement de sable antipatinage pour véhicules ferroviaires;
- D. Les acquisitions de terrains;
- E. Un bâtiment de service;
- F. Les faisceaux de voie d’accès au centre de réparation rapide et à l’atelier;
- G. Un Centre de Réparation Rapide, un petit atelier pour les petites réparations aux véhicules ferroviaires;
- H. Un atelier pour les grandes réparations et révisions nécessitant un temps d’immobilisation important.

Du point de vue financier, le projet comporte 2 volets, à savoir la partie concernant les investissements du Fonds du Rail et celle concernant les investissements des CFL (annexe 2/II).

Seulement les éléments énumérés sous les points A. à D. font l’objet du présent projet de loi en vue d’être financés par le Fonds du Rail. Les éléments énumérés sous E. à H. seront financés par les CFL. Ils sont indiqués uniquement à titre d’information.

Dans le cadre des conditions d’implantation afférentes, le projet tiendra compte:

- des récentes évolutions pour la détermination de la consistance du parc de matériel voyageurs;
- de l’opportunité de transférer partiellement des activités de maintenance programmées pour être réalisées dans le cadre du centre de maintenance vers un autre site;
- du besoin en terrains requis pour la construction du nouveau Lycée Technique des Professions de Santé à Luxembourg-Bonnevoie à proximité immédiate du site retenu pour le centre de remisage et de maintenance.

Sur le plan technique le projet a été complété par les éléments suivants:

- La nécessité du renforcement de l’infrastructure du tunnel de la pénétrante du Sud de la Ville de Luxembourg passant en dessous du site des futurs faisceaux de remisage et devant supporter un remblai pour réaliser une plate-forme parfaitement à niveau indispensable à la sécurité du remisage du matériel roulant ferroviaire;
- Les terrassements suite aux contraintes découlant de la stabilité de l’ouvrage routier précité;
- L’installation d’une signalisation moderne (itinéraires enclenchés) adaptée à la densité élevée du trafic, surtout pendant les heures de pointe, vers les faisceaux de remisage et à l’intérieur de ceux-ci pour garantir une sécurité d’exploitation de haut niveau surtout en vue d’une utilisation des faisceaux de remisage par des exploitants tiers et dans les conditions d’une circulation mixte entre des engins ferroviaires classiques et du matériel léger train-tram;
- La surveillance et la coordination de la sécurité du chantier, la coordination de contrôle de la qualité ainsi que les frais d’études en général.

Le montant du projet global se chiffre à 151,62 mio €. Le coût imputable au Fonds du Rail se chiffre à 102,57 mio €. La partie à assumer par les CFL représente 49,05 mio €.

Le crédit nécessaire de 102.570.000 € comprend les éléments suivants (annexe 2/II):

- des faisceaux de voie de remisage;
- un hall de nettoyage;
- des aires de préparation des locomotives;
- l'acquisition des terrains requis.

2.3.1. Les faisceaux de voie de remisage

Les faisceaux de voie de remisage sont destinés au stationnement d'engins ferroviaires et à la préparation des engins avant leur reprise du service.

La conception tient compte d'un trafic mixte entre les trains classiques et trains-trams. Elle prévoit également l'accessibilité des faisceaux à d'autres opérateurs ferroviaires. Par conséquent les conditions de circulation à l'intérieur des faisceaux exigent un niveau de sécurité sans compromis. L'installation d'un réseau de télécommunication et la commande à distance des aiguilles et de la signalisation est donc indispensable.

Toutes les voies sont équipées de caténaires afin d'obtenir une exploitation et une accessibilité flexible, adaptées à tous les types d'engins.

Les installations comprennent:

- les voies;
- les caténaires;
- les aiguilles et la signalisation télécommandées;
- le réseau de télécommunication;
- les pistes et quais d'accès équipés d'éclairage entre les voies;
- le ravitaillement en eau;
- l'installation d'air comprimé pour les essais des freins;
- l'installation pour le préchauffage des voitures;
- le renforcement du tunnel de la pénétrante sud;
- les modifications connexes en Gare de Luxembourg;
- le bâtiment pour les besoins du gestionnaire du réseau.

La dépense pour cette partie est estimée à 79.947.000 €.

Ce coût se subdivise comme suit:

	<i>corps de métiers</i>	<i>montants hors TVA en €</i>
I	Voie a. prestations et matériel externes (entreprises privées) b. matières CFL c. prestations CFL total Voie	 26.260.000 32.000 1.208.000 27.500.000
II	Signalisation et Télécommunication a. prestations et matériel externes (entreprises privées) b. matières CFL c. prestations CFL total Signalisation et Télécommunication	 26.283.000 783.000 2.534.000 29.600.000
III	Caténaires a. prestations et matériel externes (entreprises privées) b. matières CFL c. prestations CFL total Caténaires	 5.930.000 600.000 1.970.000 8.500.000
IV	Travaux de Génie Civil a. prestations et matériel externes (entreprises privées) b. matières CFL c. prestations CFL total Travaux de Génie Civil	 13.244.000 435.000 668.000 14.347.000
Total Faisceaux de remisage		79.947.000

2.3.2. Le hall de nettoyage

Les opérations de nettoyages du matériel ferroviaire se partagent en deux parties dont le nettoyage extérieur des carrosseries et le nettoyage des espaces intérieurs des véhicules, accessibles aux personnes. Le hall et les installations techniques de lavage sont conçus pour le nettoyage des trains classiques, TGV et train-tram.

Les installations comprennent:

- un hall en charpente métallique;
- une voie équipée d'une installation automatique type car-wash pour le lavage des carrosseries;
- deux voies équipées pour le nettoyage intérieur des véhicules ferroviaires;
- une cabine fermée pour le décrassage des bogies de locomotives;
- des installations pour le traitement et le recyclage des eaux;
- un système d'aspiration fixe;
- des locaux techniques;
- des locaux sanitaires.

La dépense pour cette partie est estimée à 10.199.000 €.

Ce coût se subdivise comme suit:

	<i>corps de métiers</i>	<i>montants hors TVA en €</i>
I	Travaux de Génie Civil et Technique	
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	10.199.000
	b. matières CFL	0
	c. prestations CFL	0
	total Travaux de Génie Civil	10.199.000
	Total Hall de nettoyage	10.199.000

2.3.3. Les aires de préparation des locomotives (ravitaillement des engins en gasoil et sable)

Les aires de préparation des locomotives sont prévues pour le stockage et le ravitaillement des locomotives en gasoil et en sable antipatinage.

Les deux installations sont accessibles à tous les types d'engins et à tous les autres opérateurs nationaux et internationaux. Un système informatique d'identification des engins et des opérateurs est prévu pour gérer la facturation des matières consommables ravitaillées.

2.3.3.1. Station de stockage et de ravitaillement du gasoil pour véhicules ferroviaires

L'installation comprend:

- une aire de dépotage pour les livraisons de gasoil par wagon citerne ou camion citerne;
- une station de réservoirs aériens destinés au stockage de gasoil pour engins ferroviaires;
- une station de ravitaillement des engins ferroviaires en gasoil;
- un système informatique de gestion du ravitaillement et de la facturation.

La dépense pour cette partie est estimée à 1.961.000 €.

2.3.3.2. Station de stockage et de ravitaillement de sable antipatinage pour véhicules ferroviaires

L'installation comprend:

- une aire de dépotage pour les livraisons de sable par wagon-citerne ou camion-citerne;
- une station de stockage de sable pour engins ferroviaires;
- une station de ravitaillement des engins ferroviaires en sable;
- un système informatique de gestion du ravitaillement et de la facturation.

La dépense pour cette partie est estimée à 800.000 €.

L'estimation totale pour la réalisation de la partie C. se chiffre à 2.761.000 €.

Ce coût se subdivise comme suit:

	<i>corps de métiers</i>	<i>montants hors TVA en €</i>
I	Travaux de Génie Civil et Technique	
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	2.761.000
	b. matières CFL	0
	c. prestations CFL	0
	total Travaux de Génie Civil	2.761.000
	Total Aires de préparation de locomotives	2.761.000

2.3.4. L'acquisition de terrains

Les droits de propriété actuels entre les terrains appartenant aux CFL et ceux appartenant au Fonds du Rail ne sont plus conformes avec la disposition future des unités fonctionnelles du centre de remisage et de maintenance.

Le Fonds du Rail devra procéder à une acquisition de terrains appartenant actuellement aux CFL (annexe 2/III).

La dépense afférente est estimée à 9.662.000 €.

2.3.5. Récapitulation

Le coût total du projet d'investissement à charge du Fonds du Rail s'élève à 102.570.000 € suivant les devis se trouvant en annexe 2/VI.

Ce coût se subdivise comme suit:

	<i>corps de métiers</i>	<i>montants hors TVA en €</i>
I	Voie	
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	26.260.000
	b. matières CFL	32.000
	c. prestations CFL	1.208.000
	total Voie	27.500.000
II	Signalisation et Télécommunication	
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	26.283.000
	b. matières CFL	783.000
	c. prestations CFL	2.534.000
	total Signalisation et Télécommunication	29.600.000
III	Caténaires	
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	5.930.000
	b. matières CFL	600.000
	c. prestations CFL	1.970.000
	total Caténaires	8.500.000
IV	Travaux de Génie Civil et Technique	
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	26.204.000
	b. matières CFL	435.000
	c. prestations CFL	668.000
	total Travaux de Génie Civil	27.307.000
V	Acquisition terrains	9.662.000
VI	arrondi	1.000
	Total général	102.570.000

Les montants indiqués ont été évalués sur base de l'indice semestriel des prix de la construction de 554,26.

2.4. Le Planning du projet

La réalisation du projet est subdivisée en 2 phases. (annexe 2/IV)

La première phase comporte les éléments suivants:

- l'acquisition des terrains;

- les faisceaux de remisage R2 et R3;
- le hall de nettoyage;
- la station de stockage et de ravitaillement du gasoil pour véhicules ferroviaires;
- la station de stockage et de ravitaillement de sable antipatinage pour véhicules ferroviaires;
- le petit atelier pour réparations courantes (à charge des CFL).

Pour cette première phase, le planning prévoit le début des travaux de réalisation en 2003 et la mise en service des installations à partir de 2005.

La deuxième phase comporte les éléments suivants:

- les faisceaux de remisage R1 et R4;
- le bâtiment de service;
- le grand atelier pour révisions et grandes réparations (à charge des CFL).

Pour cette deuxième phase, le planning prévoit le début des travaux de réalisation à partir de 2005 et la mise en service des installations à partir de 2008.

A remarquer qu'en fonction des résultats obtenus lors des analyses de la contamination du sol, prévu par la procédure de cessation des activités dans le cadre de la procédure commodo-incommodo, des changements concernant la réorganisation des travaux et le planning peuvent encore avoir lieu.

Une compilation des rapports d'étude du consultant Transurb Consult se trouve en annexe 2/V.

*

3. PROJET 16°

Ligne de Luxembourg à Wasserbillig Mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermühl) et Sandweiler

Il s'agit du Module K2 identifié dans le cadre de la stratégie „mobilité.lu“, élaborée par le Ministère des Transports avec le concours des CFL.

3.1. Considérations générales

L'extension actuelle du tronçon de ligne à voie unique vers Sandweiler, entre le Viaduc de Pulvermühl et la gare de Sandweiler, permettra de mettre à disposition les capacités nécessaires pour réaliser la connexion train-tram Findel/Kirchberg laquelle entraîne une augmentation de la circulation des trains à cet endroit du réseau ferroviaire.

Les études de conception de ce projet tiennent compte du raccordement ferroviaire du Findel et du Kirchberg (module K1 de la stratégie „mobilité.lu“).

3.2. Envergure du projet

Le projet sera réalisé en trois étapes, à savoir:

a) Les travaux préparatifs.

- Ces travaux comporteront notamment la confection de pistes et de nouveaux accès, ayant pour objet de garantir le degré de sécurité réglementaire sur ce tronçon de ligne. Cette mise en sécurité est particulièrement importante préalablement à la réalisation des travaux de mise à double voie.
- Une opportunité favorable à la réalisation de ces travaux se présente lors de la remise en état du viaduc de Pulvermühl prévu en 2003, comportant un barrage du tronçon Luxembourg-Oetrange.
- *Ces travaux comporteront en outre la reconstruction avec mise à double voie du passage inférieur (Scheidhof) situé au point kilométrique 5,474 de la ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Le passage inférieur dénommé Scheidhof datant de 1868 a atteint sa limite d'âge et présente de fortes dégradations présentant notamment des risques pour la circulation routière.*

La nouvelle construction comportera deux tabliers en poutrelles enrobées et de culées et murs en retour en béton. L'adaptation de la chaussée en amont et en aval de l'ouvrage sera réalisée et prise en charge par l'Administration des Ponts et Chaussées.

b) Les travaux de mise à double voie proprement dits.

Une description du projet élaboré par les CFL en collaboration avec le bureau d'études LUX-CONSULT se trouve en annexe 3 (mémoire de présentation).

c) Variantes pour suppression des passages à niveau, rue des Pommiers.

La dépense d'investissement afférente (y compris les études techniques) est estimée au total à **113.311.935 €** (à la valeur 554,26 de l'indice semestriel des prix de la construction) suivant les devis se trouvant en annexe 3.

Ce coût se subdivise comme suit:

	<i>corps de métiers</i>	<i>montants hors TVA en €</i>
I	Voie	
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	15.000.000
	b. matières CFL	30.000
	c. prestations CFL	4.323.248
	total Voie	19.353.248
II	Signalisation et Télécommunication	
	II. 1. Signalisation	
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	8.200.000
	b. matières CFL	600.000
	c. prestations CFL	909.296
	s/total Signalisation	9.709.296
	II. 2. Télécommunication	
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	510.000
	b. matières CFL	50.000
	c. prestations CFL	540.000
	s/total Télécommunication	1.100.000
	total Signalisation et Télécommunication	10.809.296
III	Caténaires	
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	6.000.000
	b. matières CFL	1.000.000
	c. prestations CFL	3.009.296
	total Caténaires	10.009.296
IV	Travaux de Génie Civil	
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	45.357.095
	b. matières CFL	0
	c. prestations CFL	14.275.000
	total Travaux de Génie Civil	59.632.095
V	Etudes techniques (10% de 97.325.000) et pour arrondir	9.733.000
VI	Acquisition terrains (y compris finitions et clôtures)	3.775.000
	Total général	113.311.935

*

4. PROJET 17°

Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Modernisation des installations de signalisation et de télécommunication des postes de Wecker, Roodt, Oetrangle et Sandweiler-Contern

4.1. Considérations générales

Le présent projet a pour objet la modernisation des installations de sécurité et de télécommunications des postes de signalisation de Wecker, Roodt, Oetrangle et Sandweiler-Contern. Il s'agit en fait d'une mesure d'entretien constructif sans modification de la configuration de la ligne ferroviaire.

En effet, les postes de signalisation datent de respectivement 1959 et 1961 et l'installation de télétransmissions mise en service en 1972 a également atteint sa limite d'âge et ne répond plus aux besoins d'une exploitation ferroviaire moderne.

Par ailleurs, la fourniture de matériel de rechange n'est plus garantie pour les installations de signalisation, de télétransmissions ou de télécommunications. En outre, la technique des postes actuels ne permet de suivre des modifications aux plans des voies que moyennant des méthodes coûteuses et des fabrications spéciales.

4.2. Envergure du projet

Il est proposé de remplacer les installations de signalisation et de télétransmissions par l'aménagement de postes de signalisation informatisés décentralisés à Wecker, Roodt, Oetrangle et Sandweiler-Contern et de réaliser la desserte centrale à partir du nouveau Poste Directeur de Wasserbillig en ce qui concerne les postes de Wecker, Roodt et Oetrangle, respectivement à partir du Poste Directeur de Luxembourg en ce qui concerne le poste de Sandweiler-Contern. Cette modernisation permettra de réduire l'effectif du personnel de desserte de six unités.

Les quatre nouveaux postes seront équipés d'une installation de télécommunications de technique moderne permettant également la connexion au futur poste de contrôle centralisé (PCC) du réseau ferré luxembourgeois.

La dépense d'investissement afférente est estimée au total à 25.606.000 € (à la valeur 554,26 de l'indice semestriel des prix de la construction) suivant les devis se trouvant en annexe 4.

Ce coût se subdivise comme suit:

	<i>corps de métiers</i>	<i>montants hors TVA en €</i>
I	Voie a. prestations et matériel externes (entreprises privées) b. matières CFL c. prestations CFL total Voie	 0 0 287.500 287.500
II	Signalisation et Télécommunication II. 1. Signalisation a. prestations et matériel externes (entreprises privées) b. matières CFL c. prestations CFL <i>s/total Signalisation</i> II. 2. Télécommunication a. prestations et matériel externes (entreprises privées) b. matières CFL c. prestations CFL <i>s/total Télécommunication</i> total Signalisation et Télécommunication	 17.331.000 100.000 3.260.000 20.691.000 920.900 428.600 850.000 2.199.500 22.890.500
III	Travaux de Génie Civil a. prestations et matériel externes (entreprises privées) b. matières CFL c. prestations CFL total Travaux de Génie Civil	 100.000 0 0 100.000
IV	Etudes, réserve et imprévus (10%)	2.328.000
	Total général	25.606.000

*

5. PROJET 18°

Réseau ferroviaire luxembourgeois Aménagement d'un réseau radio numérique intégrée ERTMS/GSM-R (partie infrastructure)

5.1. Considérations générales

Ce projet a pour objet la réalisation d'un réseau de radio numérique intégrée ERTMS/GSM-R sur l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise. Le nouveau système de radio mobile intégrera les communications vocales ainsi que les transmissions de données ferroviaires. Sa normalisation au niveau européen garantira l'interopérabilité technique avec les gestionnaires d'infrastructure et les opérateurs ferroviaires conformément aux directives européennes 96/48/CE et 2001/16/CE.

5.2. Envergure du projet

Grâce à sa plate-forme intégrée et standardisée cette radio numérique permettra à court terme de remplacer les systèmes analogiques de radiocommunication ferroviaire suivants:

a) la radio sol-train dénommée R.S.T.

La radio sol-train est une installation de télécommunication qui a pour objet l'amélioration de la sécurité et des conditions de l'exploitation ferroviaire. Elle sert à l'échange de messages en relation avec l'exploitation technique ou à l'information des voyageurs dans les trains.

Les utilisateurs principaux sont les conducteurs d'engins moteurs ferroviaires, les chefs de circulation et les opérateurs des centraux R.S.T.

Le mode d'exploitation standard du système R.S.T. se caractérise par:

- l'appel sélectif des trains sur base du numéro du train;
- la transmission de messages codés de et vers les trains;
- des communications verbales en duplex.

En cas de danger le système permet de lancer des appels prioritaires, à savoir:

- l'appel d'alerte adressé par le conducteur du train au central R.S.T.
- l'appel général envoyé par le central R.S.T. à tous les trains de sa circonscription.

A part l'exploitation normale et l'utilisation en cas de danger, le système permet d'effectuer des annonces dans les trains à partir du central R.S.T. ou de la cabine de conduite à l'attention des voyageurs ou du personnel d'accompagnement des trains.

Le système, utilisé dans un autre mode d'exploitation (semi-duplex), permet en outre d'établir des liaisons entre les centraux R.S.T. SNCF et des engins moteurs CFL circulant en interpénétration.

Le système R.S.T. utilisé en mode simplex peut établir des liaisons radio directes locales (limitées géographiquement) dans la bande de fréquence 0,7 m et peut ainsi se substituer aux équipements radio mobiles.

Le système R.S.T. datant de 1985, est arrivé à limite d'âge et une partie du matériel de maintenance n'est plus disponible.

- b) la radio pour les services de manoeuvre (bande de fréquence 0,7 m) limitée aux gares équipées d'un réseau radio.

Elle est utilisée principalement pour transmettre des messages vocaux concernant les mouvements ferroviaires de manoeuvre à l'intérieur d'une gare, d'un dépôt ou d'un atelier.

- c) la radio pour les services de maintenance (bande de fréquence 2 m) utilisée sur le réseau entier.

Elle sert à échanger des messages vocaux lors de travaux d'entretien et de maintenance.

La dépense d'investissement afférente est estimée au total à 25.115.000 € (à la valeur 554,26 de l'indice semestriel des prix de la construction) suivant les devis se trouvant en annexe 5.

Ce coût se subdivise comme suit:

	<i>corps de métiers</i>	<i>montants hors TVA en €</i>
I	Télécommunication	
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	16.950.300
	b. matières CFL	545.000
	c. prestations CFL	1.885.000
	total Télécommunication	19.380.300
II	Travaux de Génie Civil	
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	2.671.565
	b. matières CFL	0
	c. prestations CFL	780.000
	total Travaux de Génie Civil	3.451.565
III	Etudes et réserve	2.283.135
Total général		25.115.000

*

6. PROJET 19°

Ligne du Nord. Renouvellement d'installations de voie sur plusieurs tronçons de ligne

6.1. Considérations générales

Ce projet vise le renouvellement d'installations de voie sur plusieurs tronçons de la ligne du Nord. Il s'agit en fait d'une mesure d'entretien constructif sans modification de la configuration de la ligne ferroviaire. Le renouvellement est justifié par l'âge et l'usure avancée du matériel de superstructure. Le dernier renouvellement des tronçons de ligne concernés a été effectué entre 1976 et 1979.

6.2. Envergure du projet

Il est proposé de réaliser le renouvellement d'installations de voie (superstructure) sur les tronçons de ligne suivants:

- entre Clervaux et Troisvierges/frontière sur une longueur de 8 km,
 - entre Ettelbruck et Kautenbach sur une longueur de 15 km,
 - entre Luxembourg et Heisdorf sur une longueur de 14 km,
- ainsi que les travaux de génie civil connexes.

La dépense d'investissement afférente est estimée au total à 40.016.000 € (à la valeur 554,26 de l'indice semestriel des prix de la construction) suivant les devis se trouvant en annexe 6.

Ce coût se subdivise comme suit:

	<i>corps de métiers</i>	<i>montants hors TVA en €</i>
I	Voie	
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	29.000.000
	b. matières CFL	390.000
	c. prestations CFL	3.237.200
	total Voie	32.627.200
II	Signalisation et Télécommunication	
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	0
	b. matières CFL	150.000
	c. prestations CFL	1.200.000
	total Signalisation et Télécommunication	1.350.000
III	Caténaires	
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	0
	b. matières CFL	150.000
	c. prestations CFL	1.200.000
	total Caténaires	1.350.000
IV	Travaux de Génie Civil	
	a. prestations et matériel externes (entreprises privées)	1.050.000
	b. matières CFL	0
	c. prestations CFL	0
	total Travaux de Génie Civil	1.050.000
V	Etudes, réserve et imprévus (10%)	3.638.800
	Total général	40.016.000

*

7. PROJET 20°

Tronçon de ligne Berchem/Nord-Oetrange et courbe de raccordement d'Alzingen Renouvellement complet d'installations de voie

7.1. Considérations générales

Le projet a pour objet le renouvellement complet d'installations de voie du tronçon de voie Berchem/Nord-Oetrange et de la courbe de raccordement d'Alzingen. Il s'agit en fait d'une mesure d'entretien constructif sans modification de la configuration de la ligne ferroviaire.

Le renouvellement est justifié par l'âge et l'usure avancée du matériel de superstructure. Le dernier renouvellement de ce tronçon de ligne a été effectué en 1974.

Il y a lieu de relever qu'il s'avère indiqué, pour des raisons d'exploitation et de sécurité, d'effectuer initialement ces travaux avant la réalisation du futur projet de grande envergure „Construction d'un nouveau viaduc ferroviaire à Pulvermühl“ (module K3 de la stratégie „mobilité.lu.“), remplaçant le projet initialement prévu sous le chiffre 7° du relevé des investissements décidés par la loi du 24 juillet 2000 dont le concept d'une mise à 3 voies du point a été abandonné dans la suite au profit de la construction d'un nouvel ouvrage d'art à 2 voies parallèle au viaduc existant.

7.2. Envergure du projet

Il est proposé de procéder au renouvellement des installations de voie (superstructure) lequel s'étend au total sur une longueur de 12 km et d'effectuer également les travaux de génie civil connexes.

La dépense d'investissement afférente est estimée au total à 12.752.000 € (à la valeur 554,26 de l'indice semestriel des prix de la construction) suivant les devis se trouvant en annexe 7.

Ce coût se subdivise comme suit:

	<i>corps de métiers</i>	<i>montants hors TVA en €</i>
I	Voie a. prestations et matériel externes (entreprises privées) b. matières CFL c. prestations CFL total Voie	 9.000.000 130.000 762.400 9.892.400
II	Signalisation et Télécommunication a. prestations et matériel externes (entreprises privées) b. matières CFL c. prestations CFL total Signalisation et Télécommunication	 0 50.000 300.000 350.000
III	Caténaires a. prestations et matériel externes (entreprises privées) b. matières CFL c. prestations CFL total Caténaires	 0 50.000 300.000 350.000
IV	Travaux de Génie Civil a. prestations et matériel externes (entreprises privées) b. matières CFL c. prestations CFL total Travaux de Génie Civil	 1.000.000 0 0 1.000.000
V	Etudes, réserve et imprévus (10%)	1.159.600
	Total général	12.752.000

Service Central des Imprimés de l'Etat

4942/02, 5032/02

N^{os} 4942²
5032²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2002-2003

PROJET DE LOI

modifiant la loi du 10 mai 1995
relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

PROJET DE LOI

modifiant la loi du 10 mai 1995
relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(28.1.2003)

Par dépêche du 10 avril 2002, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a saisi le Conseil d'Etat pour avis du projet de loi modifiant la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (*doc. parl. No 4942*). Le projet de loi, élaboré par le ministre des Transports, était accompagné d'un exposé des motifs et d'une série de commentaires relatifs aux différents projets d'infrastructure à réaliser et plus particulièrement des calculs de devis détaillés (ci-après: projet A).

Par dépêche du 23 septembre 2002, le Conseil d'Etat a encore été saisi d'un autre projet de loi portant modification de la même loi modifiée du 10 mai 1995 (*doc. parl. No 5032*), élaboré par le même ministre et accompagné d'un exposé des motifs et d'un commentaire des articles (ci-après: projet B).

Enfin, par dépêches respectivement datées du 30 et du 31 décembre 2002, le Premier Ministre a transmis des amendements respectivement au projet de loi figurant au document parlementaire No 4942 et à celui figurant au document parlementaire No 5032.

Le Conseil d'Etat ignore si l'avis des chambres professionnelles et plus particulièrement de la Chambre de commerce ont été demandés. Toujours est-il que contrairement aux modifications apportées précédemment à la loi sur l'infrastructure ferroviaire, aucun avis d'une chambre professionnelle n'était parvenu au Conseil d'Etat au moment de l'émission du présent avis.

Le Conseil d'Etat ne comprend pas les raisons qui ont amené les auteurs à présenter en l'espace de quelques mois deux projets de loi différents ayant chacun pour objet la modification du même article d'une même loi. Il comprend encore moins les raisons qui ont amené les auteurs à proposer des amendements aux deux textes à un moment où aucun organe consultatif ne s'est encore prononcé sur les projets de loi proprement dits.

En vue d'une clarification du débat et d'une simplification de l'analyse, le Conseil d'Etat propose de regrouper dans un seul et même projet de loi les différentes propositions résultant des deux projets soumis à son appréciation compte tenu des amendements respectifs versés en cause.

Toujours est-il que le Conseil d'Etat s'interroge si la stratégie des autorités compétentes en matière d'infrastructure ferroviaire est bien établie à l'heure actuelle. Les nombreux changements apportés en un laps de temps relativement bref aux différents grands projets d'infrastructure ferroviaire à réaliser ne témoignent pas, d'après le Conseil d'Etat, d'une vue d'ensemble conséquente en la matière.

Quant à la forme, le Conseil d'Etat se doit de rappeler ses regrets déjà exprimés dans le cadre de son avis du 26 octobre 1999 sur le projet de loi (4563) qui allait devenir la loi du 24 juillet 2000, regrets

consistant dans le fait de regrouper plusieurs projets d'investissement de grande envergure dans un seul et même projet de loi ce qui, tout en n'étant pas directement contraire à l'exigence de l'article 99 de la Constitution, en trahit cependant l'esprit en ce que la méthode choisie enlève en fait à la Chambre des députés son droit de se prononcer individuellement sur chacun des projets visés. Comme, à l'évidence, tous les projets prévus ne sauraient être réalisés en même temps, il eût été préférable de faire autoriser les principaux d'entre eux par des lois individuelles et spéciales.

Le Conseil d'Etat se trouve conforté dans cette approche devant la multitude de modifications qui lui sont actuellement présentées. L'élaboration d'un projet de loi distinct pour chacun des projets d'infrastructure aurait certainement le grand avantage de permettre un meilleur suivi de chaque dossier, notamment au regard de l'évolution de son coût de réalisation. Cette méthode faciliterait très largement la mission de surveillance de la Chambre des députés en matière de grands travaux dans l'esprit de l'article 99 de la Constitution.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Les deux projets de loi et leurs amendements apportent plusieurs modifications à la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Le projet A prévoit plus particulièrement le remplacement du deuxième alinéa du paragraphe 3 de l'article 10 de la loi aux fins de demander l'autorisation du législateur requise en vertu de l'article 99 de la Constitution pour quinze projets d'investissement de grande envergure en matière d'infrastructure ferroviaire.

Examen des projets A et B et de leurs amendements

Le Conseil d'Etat constate que sur les quinze projets énumérés au projet A, treize ont déjà été introduits dans la loi à l'occasion de la loi modificative du 24 juillet 2000. Un projet introduit en 2002 a été abandonné depuis. Il s'agit de la modernisation et du renouvellement de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. L'abandon de ce projet est motivé d'une manière assez lapidaire par l'intention des autorités belges de moderniser la ligne Bruxelles-Luxembourg, de sorte qu'un nouveau projet de la section luxembourgeoise de cette ligne devra être élaboré. Les auteurs du projet sous avis annoncent à cet effet un projet de loi spécial qui serait en voie d'élaboration. D'un point de vue de légistique, il échet de formellement supprimer ledit projet de la liste des projets d'infrastructure et non pas, comme le proposent les auteurs, de le maintenir dans l'énumération comme numéro 13° avec la seule mention: „projet abandonné“

Un seul dossier est nouveau dans la liste du projet A. Il s'agit de la modernisation et de la sécurisation de l'infrastructure ferroviaire de l'antenne de Kautenbach à Wiltz pour lequel un coût estimatif de 31.463.086 euros est prévu.

Un autre projet, à savoir le projet concernant la remise en état du viaduc „Pulvermühl“, est modifié dans le sens de l'abandon de l'élargissement à trois voies à la suite de la décision du Gouvernement de créer une nouvelle liaison ferroviaire à Kirchberg via Findel nécessitant la construction d'un nouveau pont à deux voies parallèle au viaduc existant. Les travaux prévus au viaduc actuel se limiteront dès lors à des ouvrages de mise en sécurité ayant pour effet de réduire le coût d'à peu près la moitié du coût initialement prévu. Les crédits inscrits pour cette réalisation sont dès lors ramenés de 1.000.000.000 LUF (24.789.352 euros) à 13.000.000 euros dans le cadre du projet A pour être réévalués à 15.917.755 euros par amendement.

Le projet B, outre les adaptations de coûts dont il est question ci-après, introduit cinq nouveaux projets d'infrastructure qui ne figuraient pas encore dans la loi de 2000 et qui nécessitent l'approbation de la Chambre des députés en application de l'article 99 de la Constitution. Ces projets concernent la mise à double voie de la ligne de Luxembourg à Wasserbillig entre Hamm et Sandweiler (projet 16°); sur la même ligne, la modernisation des installations de signalisation des postes de Wecker, Roodt, Oetrange et Sandweiler-Contern (projet 17°), l'aménagement d'un réseau radio numérique (projet 18°), le renouvellement de l'installation de voie en plusieurs endroits de la ligne du Nord (projet 19°) ainsi que le renouvellement intégral de l'installation de voie sur le tronçon de ligne Berchem/Nord-Oetrange et de la courbe de raccordement d'Alzingen (projet 20°).

Quatre projets qui figurent déjà dans la loi modificative de 2000 subissent en application du projet A des hausses de prix non négligeables. Ainsi, le projet 1b° (aménagement d'une troisième voie dans le triangle de Fentange de la ligne de Zoufftgen à Luxembourg) passe d'un coût de 13,53 millions euros à 27,50 millions euros. Le réaménagement du poste directeur de Wasserbillig (projet 4°) augmente de 20,53 millions euros à 23,87 millions euros. Les travaux sur les lignes de Noertzange à Rumelange et de Tétange à Langengrund (projet 5°) sont réévalués de 7,99 millions euros à 9,44 millions euros. Enfin le coût du projet 6° (modernisation et renouvellement des installations fixes en gare d'Esch-sur-Alzette) est plus que doublé en passant de quelque 12,25 millions euros à 25,15 millions.

Le projet B porte encore réévaluation de l'enveloppe financière de deux autres postes qui figuraient déjà dans la loi de 2000, à savoir le projet 2° (mise en double voie de la ligne de Pétange à Luxembourg) dont le coût estimé à 49,39 millions euros passe à 319,92 millions euros, et le projet portant création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en gare de Luxembourg (projet 7°) passe de 24,79 millions euros à 102,57 millions euros.

Le Conseil d'Etat ne peut que s'étonner de ces augmentations de coûts très conséquentes sur une période de temps relativement courte par rapport aux calculs inscrits dans la loi de 2000. Il regrette aussi que les explications très succinctes fournies par les auteurs ne sont pas toujours des plus convaincantes. Il exprime le souhait que les chiffres actuellement avancés sont plus réalistes que les estimations précédentes de sorte qu'il n'aura pas à aviser à brève échéance un nouveau projet de loi appelé à redresser les carences des présentes estimations.

Le Conseil d'Etat constate encore que sept projets de travaux, à savoir les projets 1a°, 3°, 9°, 10°, 11°, 12° et 14° ne subissent aucune modification par rapport au libellé et à l'évaluation tels qu'ils figurent à la loi modificative de 2000, sauf que les montants exprimés à l'époque en francs luxembourgeois sont maintenant convertis en euros. Cette démarche est superfétatoire: en application de l'article 1er de la loi du 1er août 2001 relative au basculement en euro le 1er janvier 2002 et modifiant certaines dispositions législatives, les montants monétaires exprimés en francs au 31 décembre 2001 sont automatiquement convertis en euros. La seule raison valable pour maintenir lesdits projets dans le cadre du présent projet de loi pourrait consister à revoir légèrement les montants exprimés en euros dans le sens d'un arrondissement vers le haut ou vers le bas en vue d'obtenir des chiffres ronds au niveau des mille euros, procédé auquel le Conseil d'Etat pourrait se rallier.

Sous réserve des observations qu'il a formulées ci-dessus et sans vouloir se prononcer individuellement sur le bien-fondé de la réalisation de chacun des projets visés par les deux projets de loi et les amendements successifs y apportés, et à défaut d'être suivi dans sa recommandation principale de procéder par un projet de loi individuel pour chacun des grands projets d'infrastructure ferroviaire, le Conseil d'Etat est en mesure de se rallier aux deux projets de loi quant au fond, à la condition que leurs dispositions soient regroupées dans une seule et même loi.

*

EXAMEN DE L'ARTICLE UNIQUE

Conformément à ses développements dans le cadre des considérations générales, le Conseil d'Etat propose de libeller l'article unique comme suit:

„**Article unique.** Le deuxième et le troisième alinéas du paragraphe 3 de l'article 10 modifié de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire sont modifiés et complétés comme suit:

„Les dépenses d'investissement concernant ces projets ne peuvent pas dépasser les montants ci-après indiqués, sans préjudice des hausses légales à intervenir jusqu'à l'achèvement des travaux:

1a° Ligne de Zoufftgen à Luxembourg (renouvellement complet des voies existantes entre Bettembourg/frontière et Luxembourg)	12.518.623 €
1b° Ligne de Zoufftgen à Luxembourg (aménagement d'une 3e voie dans le triangle de Fentange, augmentation de la capacité de ligne par l'optimisation des blocks de section, intégration du poste de Berchem dans le poste directeur de Luxembourg)	27.500.000 €

2° Mise à double voie intégrale de la ligne de Pétange à Luxembourg et renouvellement et modernisation des installations fixes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et de Rodange	319.920.000 €
3° Renouvellement complet de voie et des infrastructures de la ligne de Luxembourg à Gouvy, dite „Ligne du Nord“, en particulier de la section de voie Walferdange-Lorentzweiler et augmentation de la capacité de ligne	14.497.656 €
4° Renouvellement de voie, d'appareils de voie et du poste directeur en gare de Wasserbillig	23.867.189 €
5° Renouvellement et modernisation des installations fixes des lignes de Noertzange à Rumelange et de Tétange à Langengrund, en particulier dans les secteurs des gares	9.441.223 €
6° Gare Esch-sur-Alzette (modernisation et renouvellement des installations fixes, situation définitive)	25.161.193 €
7° Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg	102.570.000 €
8° Remise en état du viaduc „Pulvermühl“ en gare de Luxembourg	15.917.755 €
9° Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau	24.665.406 €
10° Aménagement de nouveaux quais pour voyageurs	9.915.741 €
11° Alimentation du réseau ferré luxembourgeois en énergie électrique de traction dans l'optique du trafic au début du 21e siècle	35.101.996 €
12° Renouvellement et suppression de passages à niveau sur l'ensemble du réseau	12.345.098 €
13° –	
14° Renouvellement de voie et d'appareils de voie, aménagement de nouvelles voies et de nouveaux appareils de voie tertiaires et aménagement de supports spéciaux antigrassage dans les aiguilles des appareils de voie	8.676.273 €
15° Modernisation et sécurisation de l'infrastructure ferroviaire de l'antenne de Kautenbach à Wiltz	31.463.086 €
16° Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermühl) et Sandweiler	113.311.935 €
17° Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Modernisation des installations de signalisation et de télécommunication des postes de Wecker, Roodt, Oetrange et Sandweiler-Contern	25.606.000 €
18° Réseau ferroviaire luxembourgeois. Aménagement d'un réseau radio numérique intégrée ERTMS/GSM-R (partie infrastructure)	25.115.000 €
19° Ligne du Nord. Renouvellement d'installations de voie sur plusieurs tronçons de ligne	4.016.000 €
20° Tronçon de ligne Berchem/Nord-Oetrange et courbe de raccordement d'Alzingen. Renouvellement complet d'installations de voie	12.752.000 €

Les montants repris sous 1a°, 3°, 9°, 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. 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.“ “

Ainsi délibéré en séance plénière, le 28 janvier 2003.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Marcel SAUBER

4942/03, 5032/03

**N^{OS} 4942³
5032³**

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2002-2003

PROJET DE LOI

**modifiant la loi du 10 mai 1995
relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

* * *

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE L'ECONOMIE, DE L'ENERGIE,
DES POSTES ET DES TRANSPORTS**

(8.5.2003)

La Commission se compose de: M. John SCHUMMER, Président-Rapporteur; M. François BAUSCH, Mme Mady DELVAUX-STEHRÉS, Mme Agny DURDU, M. Gusty GRAAS, M. Fernand GREISEN, M. Norbert HAUPERT, M. Ady JUNG, M. Marco SCHANK, M. Nicolas STROTZ et M. Marc ZANUSSI, Membres.

*

ANTECEDENTS

En date du 18 avril 2002 le projet de loi 4942 modifiant la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire a été déposé à la Chambre des Députés. Le Conseil d'Etat a été saisi de ce projet de loi en date du 10 avril 2002.

Par la suite le projet de loi 5032 portant modification de la même loi modifiée du 10 mai 1995 a été déposé en date du 8 octobre 2002 à la Chambre des Députés. Le projet de loi a été transmis au Conseil d'Etat en date du 23 septembre 2002.

Par dépêches respectivement datées du 30 et du 31 décembre 2002, le Conseil d'Etat a été saisi d'amendements gouvernementaux respectivement au projet de loi figurant au document parlementaire No 4942 et à celui figurant au document parlementaire No 5032.

Le 28 janvier 2003, le Conseil d'Etat a émis son avis sur les deux projets de loi susmentionnés.

La Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports a désigné son Président M. John Schummer comme Rapporteur des deux projets de loi sous rubrique. Elle a procédé à l'examen du texte des projets de loi et de l'avis du Conseil d'Etat dans sa réunion du 18 mars 2003.

Etant donné que le Conseil d'Etat a traité les deux projets de loi sous rubrique dans un seul avis, la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports se propose d'en faire de même dans son rapport.

Le présent rapport a été adopté dans la réunion du 8 mai 2003.

*

LES PROJETS RELATIFS A LA GESTION DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

Le projet de loi 4942

Avec la loi du 24 juillet 2000 modifiant celle du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, une première série de projets tendant à assurer la maintenance ainsi que l'amélioration de la sécurité et la qualité du réseau ferroviaire national a été approuvée par la Chambre des Députés.

Afin de juger en connaissance de cause des besoins en infrastructures ferroviaires pour les années à venir il a été décidé de procéder à un premier bilan concernant l'état d'exécution de la loi du 24 juillet 2000. Ainsi, la Commission de l'Infrastructure Ferroviaire, qui a été créée au sein du Ministère des Transports pour assurer pour compte du Gouvernement le suivi du Fonds du Rail, a été chargée de procéder à cet inventaire en automne 2001.

L'avis émis en date du 23 novembre 2003 par ladite Commission mettait en évidence un certain nombre de difficultés qui se sont manifestées depuis le vote de la loi du 24 juillet 2000. Cet avis relevait notamment les problèmes ayant surgi au niveau du calcul du coût des projets qui sont liés à la mise en compte des hausses légales et de la sous-évaluation de projets par les CFL. Aussi a-t-on décidé à l'époque d'abandonner le projet relatif à la modernisation et au renouvellement de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen.

Par ailleurs, le présent projet de loi prévoit de modifier le projet concernant la remise en état du viaduc de „Pulvermühl“. L'élargissement à trois voies est abandonné au bénéfice de la création d'une nouvelle liaison ferroviaire à Kirchberg via Findel nécessitant la construction d'un nouveau pont à deux voies parallèle au viaduc existant. Le nouveau viaduc ferroviaire fait partie des travaux prévus dans le cadre du module K3 de la stratégie „mobilité.lu“.

Dans un autre avis, rendu également en date du 23 novembre 2003, la Commission de l'Infrastructure Ferroviaire soulève plus particulièrement la nécessité d'une approbation légale, suivant les termes de la loi du 11 juin 1999 portant exécution de l'article 99 de la Constitution, des investissements concernant la modernisation et la sécurisation de l'antenne ferroviaire entre Kautenbach et Wiltz. Une réévaluation des travaux à effectuer qui a entraîné par effet de ricochet une augmentation des coûts a démontré que ces derniers se chiffraient dorénavant à quelque 31,5 millions d'euros.

En tout état de cause, la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports se félicite que le Ministre des Transports ait, après avoir informé le Gouvernement en conseil des avis de la Commission de l'Infrastructure Ferroviaire, pris l'initiative d'en informer les Commissions du Contrôle de l'exécution budgétaire et la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports à leur tour.

La Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports adhère également à l'invitation à l'encontre des CFL qui consiste, comme l'exposé des motifs du présent projet de loi le souligne:

„ ... d'une part, à créer au sein de l'entreprise les conditions utiles pour assurer à l'avenir une exécution conforme de leurs obligations légales et à préparer une réévaluation des devis sous-estimés tout en expliquant les raisons de l'insuffisance des crédits pour certains projets ainsi que de l'abandon d'autres projets dont la réalisation s'avère impossible dans les conditions de 2000.“

Pour ce qui est du détail des différents projets, la Commission se permet de renvoyer le lecteur aux différents commentaires dans le projet de loi sous rubrique.

Elle se permet cependant d'attirer l'attention de la Chambre sur le projet No 13 de la loi précitée du 24 juillet 2000 qui au vœu des auteurs du projet de loi sous examen est censé être abandonné dans les termes retenus en 2000.

Au vu du mutisme belge des dernières années au sujet des travaux à programmer sur le tronçon contigu de la ligne en territoire belge il ne semble pas possible de mettre en exécution le projet de renouvellement et de modernisation de la ligne de chemin de fer de Luxembourg à Kleinbettingen selon les vues initiales. La Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports comprend dès lors la volonté de remettre sur le métier le projet technique à un moment où l'identité de vues aura pu se faire entre les autorités belges et luxembourgeoises sur le niveau de qualité à donner aux investissements à prévoir de part et d'autre de la frontière.

Tout en se déclarant d'accord avec l'abandon momentané de cet investissement, elle estime toutefois que ce projet devra bénéficier d'une toute première priorité dès qu'un consensus aura pu être trouvé sur la consistance d'un investissement commun permettant d'améliorer les relations ferroviaires entre Bruxelles et Luxembourg et leur prolongation vers Strasbourg. Elle note à cet égard qu'une vue commune a pu être dégagée sur la question alors que la Belgique et le Luxembourg ont introduit auprès de la Commission européenne un projet commun destiné à figurer sur la liste des projets prioritaires en matière de réseaux transeuropéens des transports et visant précisément une réduction substantielle du temps de parcours sur l'axe en question.

La Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports estime qu'il y aura avantage à mettre rapidement en œuvre l'accord trouvé dès que les conditions politiques le permettent et quitte à envisager une participation financière du Grand-Duché aux investissements à prévoir en territoire belge.

Le projet de loi 5032

Les changements apportés par le deuxième des deux projets de loi sous examen à la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire concernent pour l'essentiel des projets qui doivent être considérés dans le droit fil de la stratégie „mobilité.lu“, présentée le 24 janvier 2002 à la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports par le Ministre des Transports.

Alors que la loi du 24 juillet 2000 prévoyait la mise à double voie partielle des lignes de Pétange à Luxembourg et de Pétange à Rodange/frontière, il est envisagé avec le projet de loi revu de procéder à la mise à double voie intégrale de cette ligne. Avec cette mesure le Module P de la stratégie „mobilité.lu“ est réalisé en raccordant les réseaux ferroviaires régionaux voisins belges et français au réseau ferroviaire luxembourgeois et en garantissant des dessertes directes de qualité. Ainsi, on aura la possibilité d'accroître l'offre de transport pour les personnes en provenance des régions limitrophes étant donné que la mise à double voie de la ligne permet une intensification des cadences de circulation des trains sur cette dernière.

Le projet de loi sous rubrique prévoit la mise à double voie du tronçon de la ligne entre Hamm (Pulvermühl) et Sandweiler sous le point 16 nouveau de l'article 10 modifié de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Ce projet s'inscrit dans le cadre du Module K2 de la stratégie „mobilité.lu“ qui doit permettre de mettre à disposition les capacités nécessaires pour réaliser la connexion train-tram Findel/Kirchberg.

Le projet relatif à la création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg fait état d'une refonte complète suite aux avis de la Commission de l'Infrastructure Ferroviaire que l'on aura évoqués ci-dessus et à celui datant du 1er février 2002. En effet, la Commission de l'Infrastructure Ferroviaire a proposé dans ce dernier avis l'abandon du projet No 7 tel qu'autorisé par la loi du 24 juillet 2000 au profit d'un projet de rechange à élaborer par les CFL.

Dans le projet de loi 4942 le projet initial approuvé par la loi du 24 juillet 2000 a été maintenu en attendant l'approbation du projet de rechange.

L'analyse circonstanciée des CFL de la consistance du projet relatif à la création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg tenant compte des nouveaux paramètres introduits par la stratégie „mobilité.lu“ et des critiques de la Commission de l'Infrastructure Ferroviaire a abouti à des changements fondamentaux par rapport au projet initial. Ainsi, l'on constate que le crédit autorisé par la loi du 24 juillet 2000 s'avère être largement insuffisant par rapport aux nouvelles estimations. En effet, le crédit prévu pour ce projet se chiffre maintenant à 102,57 millions euros au lieu de 24,79 millions d'euros.

En outre, le présent projet de loi a pour objet d'inscrire un point 17 nouveau à l'article 10 modifié de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Le projet dont il est question permettra de moderniser des installations de sécurité et de télécommunications des postes de signalisation de Wecker, Roodt, Oetrange et Sandweiler-Contern.

Le projet 18 nouveau inscrit sous l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 a pour objet la réalisation d'un réseau de radio numérique intégrée ERTMS/GSM-R sur l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise, projet essentiel pour la sécurité de circulation des trains et par ailleurs précurseur sur le plan de l'harmonisation des techniques ferroviaires à l'échelon communautaire.

L'âge et l'usure avancée du matériel de superstructure sur la ligne du Nord rendent nécessaire le renouvellement d'installations de voie sur plusieurs tronçons de cette ligne. En effet, le dernier renouvellement des tronçons de ligne concernés a été effectué entre 1976 et 1979. Voilà pourquoi ce projet est inscrit sous le point 19 nouveau de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995.

Le renouvellement complet d'installations de voie du tronçon de voie Berchem/Nord-Oetrange et de la courbe d'Alzingen prévu par un point 20 nouveau ne constitue non seulement une mesure d'entretien constructif mais doit également être considéré à la lumière du projet relatif à la construction d'un nouveau viaduc ferroviaire à Pulvermühl. Pour des raisons d'exploitation et de sécurité il s'avère en effet indiqué de réaliser ces travaux avant d'entamer la réalisation du nouveau viaduc.

*

AVIS DU CONSEIL D'ETAT ET CONCLUSION

Dans son avis, le Conseil d'Etat a proposé de regrouper dans un seul et même texte les dispositions relatives aux deux projets de loi sous avis. La Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports se rallie à l'avis du Conseil d'Etat.

Le texte coordonné qui est joint au présent rapport en tient dès lors compte en reprenant la proposition de texte du Conseil d'Etat.

*

TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu des considérations qui précèdent, la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous rubrique dans la teneur qui suit:

*

PROJET DE LOI

modifiant la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Article unique. Le deuxième et le troisième alinéas du paragraphe 3 de l'article 10 modifié de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire sont modifiés et complétés comme suit:

„Les dépenses d'investissement concernant ces projets ne peuvent pas dépasser les montants ci-après indiqués, sans préjudice des hausses légales à intervenir jusqu'à l'achèvement des travaux:

1a° Ligne de Zoufftgen à Luxembourg (renouvellement complet des voies existantes entre Bettembourg/frontière et Luxembourg)	12.518.623 €
1b° Ligne de Zoufftgen à Luxembourg (aménagement d'une 3e voie dans le triangle de Fentange, augmentation de la capacité de ligne par l'optimisation des blocks de section, intégration du poste de Berchem dans le poste directeur de Luxembourg)	27.500.000 €
2° Mise à double voie intégrale de la ligne de Pétange à Luxembourg et renouvellement et modernisation des installations fixes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et de Rodange	319.920.000 €
3° Renouvellement complet de voie et des infrastructures de la ligne de Luxembourg à Gouvy, dite „Ligne du Nord“, en particulier de la section de voie Walferdange-Lorentzweiler et augmentation de la capacité de ligne .	14.497.656 €
4° Renouvellement de voie, d'appareils de voie et du poste directeur en gare de Wasserbillig	23.867.189 €

5° Renouveau et modernisation des installations fixes des lignes de Noertzange à Rumelange et de Tétange à Langengrund, en particulier dans les secteurs des gares.....	9.441.223 €
6° Gare Esch-sur-Alzette (modernisation et renouvellement des installations fixes, situation définitive).....	25.161.193 €
7° Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg.....	102.570.000 €
8° Remise en état du viaduc „Pulvermühl“ en gare de Luxembourg.....	15.917.755 €
9° Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau.....	24.665.406 €
10° Aménagement de nouveaux quais pour voyageurs.....	9.915.741 €
11° Alimentation du réseau ferré luxembourgeois en énergie électrique de traction dans l'optique du trafic au début du 21e siècle.....	35.101.996 €
12° Renouveau et suppression de passages à niveau sur l'ensemble du réseau.....	12.345.098 €
13° –	
14° Renouveau de voie et d'appareils de voie, aménagement de nouvelles voies et de nouveaux appareils de voie tertiaires et aménagement de supports spéciaux antigraissage dans les aiguilles des appareils de voie....	8.676.273 €
15° Modernisation et sécurisation de l'infrastructure ferroviaire de l'antenne de Kautenbach à Wiltz.....	31.463.086 €
16° Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermühl) et Sandweiler.....	113.311.935 €
17° Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Modernisation des installations de signalisation et de télécommunication des postes de Wecker, Roodt, Oetrange et Sandweiler-Contern.....	25.606.000 €
18° Réseau ferroviaire luxembourgeois. Aménagement d'un réseau radio numérique intégrée ERTMS/GSM-R (partie infrastructure).....	25.115.000 €
19° Ligne du Nord. Renouveau d'installations de voie sur plusieurs tronçons de ligne.....	40.016.000 €
20° Tronçon de ligne Berchem/Nord-Oetrange et courbe de raccordement d'Alzingen. Renouveau complet d'installations de voie.....	12.752.000 €

Les montants repris sous 1a°, 3°, 9°, 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. 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. Ces montants sont hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA).“

Luxembourg, le 8 mai 2003

Le Président-Rapporteur,
John SCHUMMER

Service Central des Imprimés de l'Etat

4942/04, 5032/04

N^{OS} 4942⁴
5032⁴

CHAMBRE DES DEPUTES
Session ordinaire 2002-2003

PROJET DE LOI

modifiant la loi du 10 mai 1995
relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

* * *

DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL
PAR LE CONSEIL D'ETAT
(3.6.2003)

Le Conseil d'Etat,

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 16 mai 2003 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI
modifiant la loi du 10 mai 1995
relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 14 mai 2003 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'Etat en sa séance du 28 janvier 2003;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique du 3 juin 2003.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Pierre MORES

Service Central des Imprimés de l'Etat

4942,5032

MEMORIAL

Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL

Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 84

20 juin 2003

Sommaire

GESTION DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

Loi du 3 juin 2003 modifiant la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire page 1596

Loi du 3 juin 2003 modifiant la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 14 mai 2003 et celle du Conseil d'Etat du 3 juin 2003 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Article unique. Le deuxième et le troisième alinéa du paragraphe 3. de l'article 10 modifié de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire sont modifiés et complétés comme suit:

«Les dépenses d'investissement concernant ces projets ne peuvent pas dépasser les montants ci-après indiqués, sans préjudice des hausses légales à intervenir jusqu'à l'achèvement des travaux:

1a°	Ligne de Zoufftgen à Luxembourg (renouvellement complet des voies existantes entre Bettembourg/frontière et Luxembourg)	12.518.623 €
1b°	Ligne de Zoufftgen à Luxembourg (aménagement d'une 3 ^e voie dans le triangle de Fentange, augmentation de la capacité de ligne par l'optimisation des blocks de section, intégration du poste de Berchem dans le poste directeur de Luxembourg)	27.500.000 €
2°	Mise à double voie intégrale de la ligne de Pétange à Luxembourg et renouvellement et modernisation des installations fixes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et de Rodange	319.920.000 €
3°	Renouvellement complet de voie et des infrastructures de la ligne de Luxembourg à Gouvy, dite "Ligne du Nord", en particulier de la section de voie Walferdange - Lorentzweiler et augmentation de la capacité de ligne	14.497.656 €
4°	Renouvellement de voie, d'appareils de voie et du poste directeur en gare de Wasserbillig	23.867.189 €
5°	Renouvellement et modernisation des installations fixes des lignes de Noertzange à Rumelange et de Tétange à Langengrund, en particulier dans les secteurs des gares	9.441.223 €
6°	Gare Esch-sur-Alzette (modernisation et renouvellement des installations fixes, situation définitive)	25.161.193 €
7°	Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg	102.570.000 €
8°	Remise en état du viaduc "Pulvermuehle" en gare de Luxembourg	15.917.755 €
9°	Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau	24.665.406 €
10°	Aménagement de nouveaux quais pour voyageurs	9.915.741 €
11°	Alimentation du réseau ferré luxembourgeois en énergie électrique de traction dans l'optique du trafic au début de 21 ^e siècle	35.101.996 €
12°	Renouvellement et suppression de passages à niveau sur l'ensemble du réseau	12.345.098 €
13°	Modernisation et renouvellement de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen	/
14°	Renouvellement de voie et d'appareils de voie, aménagement de nouvelles voies et de nouveaux appareils de voie tertiaires et aménagement de supports spéciaux antigraissage dans les aiguilles des appareils de voie	8.676.273 €
15°	Modernisation et sécurisation de l'infrastructure ferroviaire de l'antenne de Kautenbach à Wiltz	31.463.086 €
16°	Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermühle) et Sandweiler	113.311.935 €
17°	Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Modernisation des installations de signalisation et de télécommunication des postes de Wecker, Roodt, Oetrange et Sandweiler-Contern	25.606.000 €
18°	Réseau ferroviaire luxembourgeois. Aménagement d'un réseau radio numérique intégrée ERTMS/GSM-R (partie infrastructure)	25.115.000 €
19°	Ligne du Nord. Renouvellement d'installations de voie sur plusieurs tronçons de ligne	40.016.000 €
20°	Tronçon de ligne Berchem/Nord-Oetrange et courbe de raccordement d'Alzingen. Renouvellement complet d'installations de voie	12.752.000 €

Les montants repris sous 1a°, 3°, 9°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} 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 1^{er} octobre 2001. 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. Ces montants sont hors taxes sur la valeur ajoutée (TVA).»

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

Le Ministre des Transports,

Henri Grethen

Le Ministre du Trésor et du Budget,

Luc Frieden

St. Julians, le 3 juin 2003.

Henri

Doc. parl. 5032; sess. ord. 2002-2003