



---

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# Dossier consolidé

Projet de loi 6346

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

Date de dépôt : 21-10-2011

Date de l'avis du Conseil d'État : 25-04-2012

Auteur(s) : Monsieur Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

## Liste des documents

<b>Date</b>	<b>Description</b>	<b>Nom du document</b>	<b>Page</b>
21-10-2011	Déposé	6346/00	<u>3</u>
25-04-2012	Avis du Conseil d'Etat (24.4.2012)	6346/01, 6347/01, 6348/01, 6349/01, 6351/01	<u>24</u>
02-05-2012	Commission du Développement durable Procès verbal ( 41 ) de la reunion du 2 mai 2012	41	<u>29</u>
11-01-2012	Commission du Développement durable Procès verbal ( 18 ) de la reunion du 11 janvier 2012	18	<u>37</u>
01-12-2011	Commission du Développement durable Procès verbal ( 12 ) de la reunion du 1 décembre 2011	12	<u>53</u>

6346/00

## N° 6346

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

**PROJET DE LOI**

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

\* \* \*

*(Dépôt: le 21.10.2011)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (13.10.2011) .....	1
2) Texte du projet de loi .....	2
3) Exposé des motifs .....	2
4) Commentaire de l'article unique .....	9
5) Fiche financière .....	9
6) Avis de la Commission d'Analyse des projets d'Infrastructure Ferroviaire .....	11
7) Texte coordonné de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire .....	12

\*

**ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT**

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

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

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

Palais de Luxembourg, le 13 octobre 2011

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*

Claude WISELER

HENRI

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

**Article unique.**– 1. Le deuxième et le troisième alinéa du paragraphe 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire sont modifiés et complétés comme suit:

Le deuxième alinéa du paragraphe 3 est modifié comme suit:

„16°	Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermuehle) et Sandweiler	215.000.000 €“
------	--	----------------

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

„Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 17°, 18°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1er octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1er avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1er octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 23°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Celui repris sous 16° correspond à la valeur 685,44 de cet indice au 1er octobre 2010. 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 reprise sous rubrique et le contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire conclu le 7 mai 2009 entre l'Etat et les CFL et approuvé par règlement grand-ducal du 6 novembre 2009.

Depuis l'entrée en vigueur de la loi du 24 juillet 2000 qui a autorisé une première série de 14 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.

Jusqu'à présent, 7 mises à jour du relevé ont été retenues par le législateur:

- loi du 3 juin 2003 autorisant
  - 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°);
  - 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 et la sécurisation de l'antenne ferroviaire entre Kautenbach et Wiltz, 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 15°, 17°, 18° et 19°);

- loi du 18 décembre 2003 autorisant le raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel, d'une part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg-Gouvy, dite Ligne du Nord, et, d'autre part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg-Wasserbillig (ajout du projet 21°);
- loi du 18 avril 2004 autorisant la construction d'une antenne ferroviaire Belval-Usines-Belvaux-Mairie (ajout du projet 22°);
- loi du 18 avril 2004 autorisant la construction d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie Nord de la Gare de Luxembourg, le raccordement d'une des deux voies par un tunnel nouveau à voie unique et le réaménagement général de la tête Nord de la Gare de Luxembourg (ajout du projet 23°);
- loi du 6 juin 2009 autorisant la reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 0,858 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen (Rue d'Alsace) (ajout du projet 24°);
- loi du 6 mai 2010 autorisant l'installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois (modification du projet 9°);
- loi du 17 décembre 2010 autorisant l'aménagement de la phase 1 de la gare périphérique de Howald (ajout du projet 25°).

Le nouveau projet de loi sous examen prévoit l'autorisation par le législateur, conformément à l'article 99 de la Constitution, d'une augmentation de crédit du projet d'investissement 16°, qui se présente comme suit:

16°	Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermuehle) et Sandweiler (augmentation de crédit)	215.000.000 €
-----	---	---------------

Dans cet ordre d'idées, il est proposé de compléter le deuxième et le troisième alinéas du paragraphe 3. de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée en amendant l'enveloppe financière relative au projet 16°, 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, d'autre part.

<b>16°</b>	<b>Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermuehle) et Sandweiler (augmentation de crédit)</b>	<b>215.000.000 €</b>
------------	--	----------------------

La loi du 3 juin 2003 a autorisé le Gouvernement à réaliser les projets d'infrastructure ferroviaire formulés dans le programme des investissements et repris au paragraphe 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Ainsi la loi du 3 juin 2003 énonce sous la position 16 le projet suivant:

„16° Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermuehle) et Sandweiler ..... 113.311.935 €“

Le montant indiqué s'entend hors taxes sur la valeur ajoutée (TVA) et correspond à la valeur 554,26 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2001.

## 1. Objet du projet

Il s'agit du Module K2 identifié dans le cadre de la stratégie „mobilité.lu“.

Le tronçon de ligne vers Sandweiler-Contern, entre le Viaduc de Pulvermühle et la gare de Sandweiler-Contern est actuellement à voie unique et présente des restrictions de capacité dans l'exploitation des trains nationaux et internationaux donnant un accès performant vers le réseau de la DB et au-delà.

Il est donc prévu de mettre ce tronçon à double voie. Cette extension permettra de mettre à disposition les capacités nécessaires pour faire face aux exigences qualitatives par rapport aux services voyageurs, et plus particulièrement à l'intensification de la circulation ferroviaire dans le cadre du Rheinland-Pfalz-Takt.

Le projet est réalisé en plusieurs étapes, à savoir:

- a) Les travaux préparatifs, qui comprennent:

- 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.
  - 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 des 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.
- c) Suppression du passage à niveau à Cents.

## **2. Situation actuelle**

- a) Les travaux préparatifs:
- Les travaux d'entretien et de confortement de tranchées rocheuses en vue de la praticabilité des pistes et indispensables pour garantir la sécurité sur ce tronçon de ligne ont été réalisés.
- La reconstruction du Passage Inférieur situé au point kilométrique 5,474 (Scheidhof) de la ligne de Luxembourg à Wasserbillig est achevée.
- b) Les travaux de mise à double voie proprement dits, et
- c) La suppression du passage à niveau à Cents:
- Les études relatives
- à la mise à double voie du tronçon de ligne situé entre les points kilométriques 1,400 (Pulvermühl) et 7,600 (Sandweiler-Contern) de la ligne de Luxembourg à Wasserbillig;
  - à la suppression de passages à niveau;
- ont été poursuivies.

## **3. Réévaluation du projet**

Au cours de l'avancement des études d'avant-projet détaillé (APD), il s'est avéré qu'au vu notamment:

- de la géologie complexe du site;
  - du nombre important de points fixes à respecter, tels que proximité de parcelles privées, d'infrastructures routières, d'installations techniques de l'aéroport, cimetière de Hamm et cimetière Américain, bassin de rétention de la Ville de Luxembourg etc.;
  - des difficultés liées aux travaux de terrassement dans les tranchées rocheuses et des mesures de protection des riverains à respecter;
  - des difficultés d'accès aux zones de travail;
  - de l'augmentation intervenue au niveau du coût d'un grand nombre de produits et matériaux;
- les crédits approuvés sont largement insuffisants.

D'emblée, il est à préciser que l'approbation législative du projet en question a été donnée sur base d'une étude de faisabilité et d'un devis très sommaire, étant donné que la nouvelle procédure en matière de préparation et de présentation de nouveaux projets d'infrastructure, laquelle prévoit que la Chambre des Députés se prononce deux fois au sujet d'un projet d'envergure (1ère fois au stade avant-projet sommaire; 2e fois au stade avant-projet détaillé), n'était pas encore mise en application.

L'augmentation du coût estimé de différentes positions du devis (voir tableau ci-dessous) est principalement due aux faits suivants:

### ***Position I. – Voie***

Le projet tel qu'approuvé par la loi du 3 juin 2003 prévoyait uniquement la mise à double voie du tronçon entre les points kilométriques 1,400 (Viaduc Pulvermuehle) et 7,600 (Sandweiler-Contern) de

la ligne de Luxembourg à Wasserbillig, c'est-à-dire l'adjonction d'une seconde voie longeant la voie existante.

En ce qui concerne cette nouvelle voie, il est projeté de mettre en place une superstructure avec traverses en béton et ballast en pierres naturelles. Ceci permet d'augmenter la durée de vie du corps de la voie et de réduire les coûts d'entretien à long terme.

Toutefois, compte tenu du fait que la voie existante, datant de 1995, atteindra l'âge de plus de 20 ans au moment de la réalisation du chantier de mise à double voie et compte tenu des expériences faites lors du chantier de mise à double voie de la ligne de Pétange à Luxembourg, il s'avère opportun de procéder en même temps au renouvellement complet de la voie existante avec sa plate-forme.

En effet, le chantier de mise à double voie aura un impact considérable sur la voie existante et entraînera de maintes modifications de celle-ci. Une adaptation et un renouvellement de la voie existante s'impose d'un côté aux points des liaisons d'appareils de voie, des passages à niveau et des quais à voyageurs afin de porter les deux voies (nouvelle et existante) dans un même plan, et de l'autre côté aux endroits des déplacements de la voie existante suite au nouveau tracé.

Pour les raisons suivantes, il s'avère peu judicieux de réaliser la mise à double voie du tronçon en question sans procéder à un renouvellement complet de la voie existante en même temps:

- Une fois que les deux voies du tronçon de ligne seront mises en exploitation, il s'avérera difficile du point de vue exploitation ferroviaire de retourner à un régime à voie unique pour réaliser les travaux de renouvellement, alors que ces travaux peuvent être exécutés aisément pendant les périodes de barrage complet de la ligne au cours du chantier de mise à double voie.
- Ne pas procéder au renouvellement de la voie existante signifie que deux plates-formes différentes au niveau composition des sols et au niveau comportement au contact de l'eau se toucheront, ce qui causera des travaux d'entretien plus importants en vue de garantir la stabilité de la voie existante.
- En réalisant les travaux de renouvellement et les travaux de mise à double voie simultanément, les frais relatifs à une nouvelle installation de chantier et à un nouvel aménagement des accès sont économisés. De plus, la mise en œuvre d'une superstructure avec traverses en béton et ballast en pierres naturelles sur une nouvelle plate-forme drainante augmentera la durée de vie du corps de la voie et réduira les coûts d'entretien courant.

L'augmentation du coût estimé de la position I est due au renouvellement de la voie existante avec sa plate-forme sur les 6 km du chantier de mise à double voie.

### ***Position II.2. – Télécommunications***

Le projet initial qui se basait sur une étude de faisabilité, ne prévoyait que la pose de nouveaux câbles de télécommunications.

Toutefois, l'avant-projet détaillé prévoit la reconstruction complète des arrêts de Cents et de Sandweiler (voir également position IV) ce qui entraîne la mise en place des équipements d'information des clients ainsi que les équipements de sécurisation tels que les systèmes de vidéo-surveillance, de téléaffichage, haut-parleurs etc. sur les nouveaux quais à voyageurs.

Ces installations impliquent l'augmentation du coût estimé de la position II.2.

### ***Position III. – Caténaires***

Bien que le taux horaire ainsi que les prix du matériel aient augmenté, le nouveau coût estimé de la position III ne varie guère par rapport au projet initial.

Vu que l'organisation du chantier permet le barrage complet du tronçon de ligne, le nombre des heures prestées par les agents CFL diminuera. Le nouveau devis en tient compte.

De plus, l'envergure du chantier „caténaires“ s'est montrée moins importante. Ainsi la nouvelle estimation tient compte du fait que 2 liaisons prévues dans l'étude de faisabilité ont été supprimées et que moins de kilomètres d'installations de traction électrique sont à réaliser.



#### *Position IV. – Génie civil*

La différence entre les montants indiqués au devis initial, qui se base sur une étude de faisabilité, et ceux du nouveau devis d'avant-projet détaillé (APD) de 2010 est notamment due au fait que:

- pour l'arrêt de Cents, le projet initial prévoyait uniquement l'ajout d'un deuxième quai (montant projet initial: 2,39 Mio €). Le projet APD de 2010 (montant réévaluation: 5,465 Mio €) prévoit une reconstruction complète de l'arrêt, tenant compte:
  - de l'application de la nouvelle loi concernant l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR) des lieux ouverts au public (nécessité de construire un souterrain avec accès adaptés);
  - de la présence d'un nouveau bassin de rétention construit aux abords de la ligne (nécessité de déplacer l'arrêt vers l'Est);
  - du choix porté sur un seul quai médian permettant un meilleur accès des voyageurs;
  - de l'application des nouvelles normes de qualité offerte aux voyageurs (couverture du quai, équipement technique et mobilier urbain de qualité);
- pour l'arrêt de Sandweiler, aucune intervention n'était prévue sur cette infrastructure lors du projet initial (études de faisabilité). Le projet APD (montant réévaluation: 6,18 Mio €) prévoit cependant:
  - une reconstruction complète avec déplacement de l'arrêt, conformément aux résultats d'une étude de flux réalisée pour cet arrêt. Sont à la base des conclusions de cette étude, les nouvelles zones industrielles en projet ou déjà réalisées aux abords du CR reliant Sandweiler à Contern et les nouvelles lignes d'autobus circulant sur cet axe routier et pour lesquelles une interconnexion route-rail a été sollicitée par les communes et le Département des Transports du MDDI;
  - l'application de la nouvelle loi concernant l'accessibilité aux PMR (nécessité de construire un souterrain avec accès adaptés);
  - l'application des nouvelles normes de qualité offerte aux voyageurs (parking P+R, abris sur quais, équipement technique et mobilier urbain de qualité);
- pour le passage supérieur (PS) situé au point kilométrique (PK) 1,673 (rue Fort Dumoulin), le projet initial prévoyait uniquement un élargissement du pont (montant projet initial: 0,3 Mio €). Le projet APD de 2010 (montant réévaluation: 1,265 Mio €) prévoit une reconstruction complète de l'ouvrage suite aux résultats de l'investigation en profondeur du pont existant qui a fait apparaître l'impossibilité de réaliser un élargissement en raison de sa structure particulière;
- pour le passage supérieur (PS) situé au point kilométrique (PK) 3,840 (RN2), le projet initial prévoyait uniquement quelques travaux d'entretien (montant projet initial: 75.000.– €) sur ce pont. Le projet APD de 2010 (montant réévaluation: 2,795 Mio €) prévoit une reconstruction complète de l'ouvrage en raison:
  - de l'augmentation de l'ouverture libre pour permettre la pose des deux nouvelles voies principales et des voies projetées du futur raccordement ferroviaire vers l'aéroport et le plateau du Kirchberg;
  - de l'augmentation de la hauteur libre afin de tenir compte de l'espace nécessaire pour la circulation en toute sécurité (espace par rapport aux installations caténares) du nouveau matériel ferroviaire deux niveaux;
  - du projet de l'Administration des Ponts et Chaussées qui prévoit la construction de by-pass routiers sur cet ouvrage;
- pour le passage supérieur (PS) situé au point kilométrique (PK) 7,050 (CR reliant Sandweiler à Contern), le projet initial prévoyait uniquement quelques travaux d'entretien (montant projet initial: 75.000.– €) sur ce pont. Le projet APD de 2010 (montant réévaluation: 2,183 Mio €) prévoit une reconstruction complète de l'ouvrage en raison:
  - de l'augmentation de l'ouverture libre pour permettre la pose des deux nouvelles voies principales et des quais du futur arrêt de Sandweiler;
  - de l'augmentation de la hauteur libre afin de tenir compte de l'espace nécessaire pour permettre la circulation en toute sécurité (espace par rapport aux installations caténares) du nouveau matériel ferroviaire deux niveaux;
  - du projet de l'Administration des Ponts et Chaussées qui prévoit l'aménagement d'un axe routier à deux fois deux voies sur cet ouvrage;

- pour le passage supérieur (PS) situé au point kilométrique (PK) 7,800 (chemin rural reliant Sandweiler à Contern), le projet initial prévoyait uniquement des adaptations mineures (montant projet initial: 175.000.- €) sur ce pont. Le projet APD de 2010 (montant réévaluation: 2,5 Mio €) prévoit une reconstruction complète de l'ouvrage en raison:
  - de l'augmentation de la hauteur libre afin de tenir compte de l'espace nécessaire pour la circulation en toute sécurité (espace par rapport aux installations caténaïres) du nouveau matériel ferroviaire deux niveaux;
  - de l'augmentation de l'ouverture libre pour permettre un éventuel prolongement de la mise à double voie vers Oetrange;
- pour le projet initial, les frais pour l'installation de chantier du projet étaient estimés à 1,79 Mio €. Dans le cadre de l'APD ces frais ont été actualisés (4,0 Mio €) en tenant compte:
  - des impositions liées aux nouvelles lois applicables pour ce type de projet (respect des normes environnementales, possibilités limitées pour la création d'accès et de zones de chantier etc.);
  - des difficultés d'accès en raison de la présence d'infrastructures sensibles dans l'emprise du projet (installations techniques de l'aéroport, cimetière de Hamm et cimetière Américain, bassin de rétention de la Ville de Luxembourg etc.);
  - des mesures de protection à mettre en œuvre en phase chantier par rapport aux riverains (bruit, poussière etc.);
- pour les terrassements hors tranchées rocheuses, les frais y relatifs étaient estimés lors du projet initial à 4,1 Mio €. Sur base des résultats de la campagne de reconnaissance géotechnique menée en phase APD, ce montant a dû être réactualisé (10 Mio €) afin de tenir compte notamment des mesures d'amélioration de la portance médiocre des sols en place;
- dans le projet initial, aucune mesure de confortement n'était prévue dans les tranchées rocheuses après travaux. Les reconnaissances géologiques menées en phase APD ont cependant fait apparaître une géologie complexe du site et donc la nécessité de prévoir des mesures de stabilisation de la roche remaniée (coût 2010: 13,45 Mio €);
- pour l'assainissement du projet, les frais estimés lors du projet initial s'élevaient à 1,96 Mio €. En phase APD, ces coûts ont dû être réévalués à 4,9 Mio € en raison:
  - de l'état de dégradation avancé des infrastructures en place;
  - des conditions imposées par les administrations concernées dans le cadre du raccordement des réseaux aux exutoires existants (construction de bassins de rétention, remplacement de conduites sous-dimensionnées appartenant à des tiers etc.);
- pour le cheminement des câbles le long de la ligne, les frais y relatifs avaient été estimés à 260.000.- € lors du projet initial. A l'époque, il était prévu d'utiliser les infrastructures existantes et de prévoir uniquement quelques adaptations. En phase APD, il a été retenu, au vu des sections disponibles insuffisantes, de remplacer ces infrastructures dans leur totalité et même de les compléter par un certain nombre de traversées sous voies ceci afin de tenir compte de l'accroissement permanent des réseaux câblés à mettre en service;
- le projet APD tient compte des frais supplémentaires (2,96 Mio €) pour la construction éventuelle d'une solution tunnel à hauteur de la tranchée rocheuse du Fetschenhof. Cette solution tunnel n'avait pas été prise en compte dans l'estimatif de l'étude de faisabilité du projet initial.

#### ***Position V. – Etudes***

Dans le cadre de l'étude de faisabilité, sur base de laquelle le devis initial a été établi, le coût relatif aux études à réaliser a été estimé en gros.

Entre-temps les études et les coûts afférents ont pu être définis et estimés plus précisément.

#### ***Position VI. – Acquisitions terrains***

Pour cette position la même remarque est valable que pour la position précédente.

Les frais relatifs aux acquisitions de terrains ont été estimés en gros lors de l'étude de faisabilité. L'avant-projet détaillé a permis de définir plus précisément les terrains à acquérir ainsi que les frais y relatifs.

**Position VII. – Mesures compensatoires**

Cette position a été ajoutée au devis. Les frais estimés relatifs aux mesures compensatoires étaient inclus dans la position IV Génie Civil lors de l'établissement du devis initial.

Le coût des mesures compensatoires avait été estimé lors de l'étude de faisabilité à 800.000.– €. Au vu des expériences récoltées dans le cadre d'autres projets (notamment le projet de la mise à double voie de la ligne de Pétange à Luxembourg), ces frais ont été réévalués à la hausse en phase APD (7 Mio €).

Après réévaluation, les coûts du projet se chiffrent à **215.000.000 €** et se présentent comme suit:

*Montants hors TVA indiqués en €:*

	<i>Corps de métier</i>	<i>Loi du 3 juin 2003 indice 554,26 octobre 2001</i>	<i>Montants approuvés et adaptés à l'indice 685,44 octobre 2010</i>	<i>Réévaluation indice 685,44 octobre 2010</i>
<b>I.</b>	<b>Voie</b>			
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	15.000.000,00 €	18.513.993,02 €	21.253.000,00 €
	b. matières CFL	30.000,00 €	37.027,99 €	253.000,00 €
	c. prestations CFL	4.323.248,00 €	5.336.038,89 €	5.313.000,00 €
	<b>Total Voie</b>	<b>19.353.248,00 €</b>	<b>23.887.059,90 €</b>	<b>26.819.000,00 €</b>
<b>II.</b>	<b>Signalisation et Télécommunications</b>			
<b>II.1.</b>	<b>Signalisation</b>			
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	8 200.000,00 €	10.120.982,85 €	9.615.000,00 €
	b. matières CFL	600 000,00 €	740.559,72 €	1.468.000,00 €
	c. prestations CFL	909.296,00 €	1.122.302,62 €	1.771.000,00 €
	<b>Total Signalisation</b>	<b>9.709.296,00 €</b>	<b>11.983.845,19 €</b>	<b>12.854.000,00 €</b>
<b>II.2.</b>	<b>Télécommunications</b>			
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	510.000,00 €	629.475,76 €	3.795.000,00 €
	b. matières CFL	50.000,00 €	61.713,31 €	203.000,00 €
	c. prestations CFL	540.000,00 €	666.503,75 €	1.518.000,00 €
	<b>Total Télécommunications</b>	<b>1.100.000,00 €</b>	<b>1.357.692,82 €</b>	<b>5.516.000,00 €</b>
	<b>Total Signalisation et Télécommunications</b>	<b>10.809.296,00 €</b>	<b>13.341.538,01 €</b>	<b>18.370.000,00 €</b>
<b>III.</b>	<b>Caténaires</b>			
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	6.000.000,00 €	7.405.161,32€	7.590.000,00 €
	b. matières CFL	1.000.000,00 €	1.234.234,06 €	1.012.000,00 €
	c. prestations CFL	3.009.296,00 €	3.714.060,85 €	4.048.000,00 €
	<b>Total Caténaires</b>	<b>10.009.296,00 €</b>	<b>12.353.456,23 €</b>	<b>12.650.000,00 €</b>
<b>IV.</b>	<b>Travaux de génie civil</b>			
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	45.357.095,00 €	55.703.469,22 €	96.537.000,00 €
	b. matières CFL	0,00 €	0,00 €	10.000,00 €
	c. prestations CFL	14.275.000,00 €	17.604 351,11 €	23.872.000,00 €
	<b>Total Travaux de génie civil</b>	<b>59.632.095,00 €</b>	<b>73.307.820,33 €</b>	<b>120.419.000,00 €</b>
<b>V.</b>	<b>Etudes</b>	<b>9.733.000,00 €</b>	<b>11.974.043,53 €</b>	<b>7.058.000,00 €</b>

	<i>Corps de métier</i>	<i>Loi du 3 juin 2003 indice 554,26 octobre 2001</i>	<i>Montants approuvés et adaptés à l'indice 685,44 octobre 2010</i>	<i>Réévaluation indice 685,44 octobre 2010</i>
<b>VI.</b>	<b>Acquisitions terrains</b>	<b>3.775.000,00 €</b>	<b>4.631.127,70 €</b>	<b>2.181.000,00 €</b>
<b>VII.</b>	<b>Mesures compensatoires (*)</b>	–	–	<b>7.000.000,00 €</b>
<b>VIII.</b>	<b>Imprévus et pour arrondir</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>20.503.000,00 €</b>
	<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>113.311.935,00 €</b>	<b>139.495.045,70 €</b>	<b>215.000.000,00 €</b>

(\*) Lors de l'établissement du devis initial les coûts relatifs aux mesures compensatoires étaient inclus dans la position IV.– Travaux de génie civil.

\*

## COMMENTAIRE DE L'ARTICLE UNIQUE

Conformément à la pratique antérieure de regrouper dans un relevé l'ensemble de tous les projets ferroviaires de grande envergure dont le coût de réalisation dépasse le seuil légal de 40 millions €, il est proposé de modifier le paragraphe 3. de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée par l'inscription de l'augmentation de crédit du projet relatif à la mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermuehle) et Sandweiler (projet 16°).

En vue de pouvoir mettre en compte les hausses légales, il y a en outre lieu de faire correspondre le montant de l'enveloppe financière précitée à la valeur de l'indice des prix à la construction, soit la valeur de 685,44 de l'indice du 1er octobre 2010.

Il convient d'inscrire cette précision au troisième alinéa du paragraphe 3. dudit article 10.

L'évaluation financière du projet No 16 se situe au coût de 215.000.000 euros au niveau de l'indice des prix à la construction valable au 1er octobre 2010 (indice 685,44).

\*

## FICHE FINANCIERE

Le projet de loi sous examen prévoit l'autorisation par le législateur, conformément à l'article 99 de la Constitution, d'une augmentation de crédit du projet d'investissement 16°, qui se présente comme suit :

16°	Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermuehle) et Sandweiler (augmentation de crédit)	215.000.000 €
-----	---	---------------

Le projet de loi sous examen prévoit l'autorisation par le législateur, conformément à l'article 99 de la Constitution, d'une augmentation de crédit pour la mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermuehle) et Sandweiler (adaptation du projet sous 16° du relevé de l'article 10).

Le projet en question tel qu'il a été approuvé par la loi du 3 juin 2003 a dû être réévalué du point de vue technique et financier pour diverses raisons, avec certains volets du projet menant à une diminution des investissements et d'autres volets engendrant une augmentation des investissements.

En dernière analyse, cette actualisation de l'ensemble des éléments fait ressortir une hausse du coût total final avancé de sorte que les crédits approuvés s'avèrent insuffisants.

L'évaluation des coûts du projet se présente actuellement comme suit:

Montants hors TVA indiqués en €:

	Corps de métier	Loi du 3 juin 2003 indice 554,26 octobre 2001	Montants approuvés et adaptés à l'indice 685,44 octobre 2010	Réévaluation indice 685,44 octobre 2010
<b>I.</b>	<b>Voie</b>			
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	15.000.000,00 €	18.513.993,02 €	21.253.000,00 €
	b. matières CFL	30.000,00 €	37.027,99 €	253.000,00 €
	c. prestations CFL	4.323.248,00 €	5.336.038,89 €	5.313.000,00 €
	<b>Total Voie</b>	<b>19.353.248,00 €</b>	<b>23.887.059,90 €</b>	<b>26.819.000,00 €</b>
<b>II.</b>	<b>Signalisation et Télécommunications</b>			
<b>II.1.</b>	<b>Signalisation</b>			
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	8 200.000,00 €	10.120.982,85 €	9.615.000,00 €
	b. matières CFL	600 000,00 €	740.559,72 €	1.468.000,00 €
	c. prestations CFL	909.296,00 €	1.122.302,62 €	1.771.000,00 €
	<b>Total Signalisation</b>	<b>9.709.296,00 €</b>	<b>11.983.845,19 €</b>	<b>12.854.000,00 €</b>
<b>II.2.</b>	<b>Télécommunications</b>			
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	510.000,00 €	629.475,76 €	3.795.000,00 €
	b. matières CFL	50.000,00 €	61.713,31 €	203.000,00 €
	c. prestations CFL	540.000,00 €	666.503,75 €	1.518.000,00 €
	Total Télécommunications	1.100.000,00 €	1.357.692,82 €	5.516.000,00 €
	<b>Total Signalisation et Télécommunications</b>	<b>10.809.296,00 €</b>	<b>13.341.538,01 €</b>	<b>18.370.000,00 €</b>
<b>III.</b>	<b>Caténaires</b>			
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	6.000.000,00 €	7.405.161,32 €	7.590.000,00 €
	b. matières CFL	1.000.000,00 €	1.234.234,06 €	1.012.000,00 €
	c. prestations CFL	3.009.296,00 €	3.714.060,85 €	4.048.000,00 €
	<b>Total Caténaires</b>	<b>10.009.296,00 €</b>	<b>12.353.456,23 €</b>	<b>12.650.000,00 €</b>
<b>IV.</b>	<b>Travaux de génie civil</b>			
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	45.357.095,00 €	55.703.469,22 €	96.537.000,00 €
	b. matières CFL	0,00 €	0,00 €	10.000,00 €
	c. prestations CFL	14.275.000,00 €	17.604 351,11 €	23.872.000,00 €
	<b>Total Travaux de génie civil</b>	<b>59.632.095,00 €</b>	<b>73.307.820,33 €</b>	<b>120.419.000,00 €</b>
<b>V.</b>	<b>Etudes</b>	<b>9.733.000,00 €</b>	<b>11.974.043,53 €</b>	<b>7.058.000,00 €</b>
<b>VI.</b>	<b>Acquisitions terrains</b>	<b>3.775.000,00 €</b>	<b>4.631.127,70 €</b>	<b>2.181.000,00 €</b>
<b>VII.</b>	<b>Mesures compensatoires (*)</b>	–	–	<b>7.000.000,00 €</b>
<b>VIII.</b>	<b>Imprévus et pour arrondir</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>20.503.000,00 €</b>
	<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>113.311.935,00 €</b>	<b>139.495.045,70 €</b>	<b>215.000.000,00 €</b>

(\*) Lors de l'établissement du devis initial les coûts relatifs aux mesures compensatoires étaient inclus dans la position IV.– Travaux de génie civil.

\*

## AVIS DE LA COMMISSION D'ANALYSE DES PROJETS D'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

**Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Mise à double voie du  
tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermühle) et Sandweiler.  
Projet No 16, augmentation de crédit**

*Présences:*

Mme Félicie Weycker, MDDI  
Mme Michèle Steichen, IGF  
M. Guy Besch, MDDI  
M. Jeannot Poeker, MDDI  
M. René Biwer, APC  
M. Jean-Marie Franziskus, CFL  
M. Jean-Jacques Olinger, CFL

Dans le cadre de la nouvelle procédure à suivre en matière de préparation et de présentation de nouveaux projets d'infrastructure ferroviaire nécessitant l'approbation du législateur, les CFL ont transmis par leur courrier, réf.: CF/A 27365-69225 du 8 octobre 2010, au Ministre du Développement durable et des Infrastructures un dossier relatif à une demande d'augmentation de crédit. Il s'agit du projet numéro 16; ligne de Luxembourg à Wasserbillig, mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermühle) et Sandweiler; approuvé par la loi du 3 juin 2003 modifiant la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire autorisant un budget de 113.311.935.– correspondant à la valeur 554,26 de cet indice au 1er octobre 2001.

Lors de sa réunion du 29 mars 2011 la Commission d'Analyse des projets d'Infrastructure Ferroviaire a examiné le dossier sous objet.

Suivant les explications des CFL, le coût estimé du projet a substantiellement augmenté au cours de l'avancement des études et une demande d'augmentation de crédit du projet s'est avérée nécessaire.

En effet, au cours de l'avancement des études d'avant-projet détaillé (APD), il s'est avéré qu'au vu notamment de la géologie complexe du site, du nombre important de points fixes à respecter, tels que proximité de parcelles privées, d'infrastructures routières, d'installations techniques de l'aéroport, cimetière de Hamm et cimetière Américain, bassin de rétention de la Ville de Luxembourg etc., des difficultés liées aux travaux de terrassement dans les tranchées rocheuses et des mesures de protection des riverains à respecter, des difficultés d'accès aux zones de travail, de l'augmentation intervenue au niveau du coût d'un grand nombre de produits et matériaux, les crédits approuvés sont largement insuffisants.

En outre, l'on précise que l'approbation de la loi du 3 juin 2003 précitée a été donnée sur base d'une étude de faisabilité et d'un devis très sommaire alors que la nouvelle procédure en matière de préparation et de présentation de nouveaux projets d'infrastructure, laquelle prévoit que la Chambre des Députés se prononce deux fois au sujet d'un projet d'envergure (1ère fois au stade avant-projet sommaire; 2e fois au stade avant-projet détaillé), n'était pas encore mise en application.

Au vu des explications détaillées fournies oralement lors de la séance du 29 mars 2011 et par écrit en date du 16 mai 2011 par le représentant des CFL, la Commission n'a pas d'objection quant à l'augmentation de crédit demandée qui s'élèvera dorénavant à 215.000.000.– euros (indice 685,44 d'octobre 2010) et propose à Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures de soumettre l'avant-projet de loi au Gouvernement en conseil en vue d'approbation et de le déposer par la suite à la Chambre des Députés.

*Pour la Commission d'Analyse des projets  
d'Infrastructure Ferroviaire,*

*Le Président,*  
Félicie WEYCKER

*Le Secrétaire,*  
Jean-Jacques OLINGER

\*

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

**I. Les principes de gestion du réseau ferré**

**Art. 1er.** Le réseau ferré luxembourgeois est conçu pour répondre aux besoins globaux de l'aménagement du territoire, du développement de l'économie et de la mobilité de la population.

Ses raccordements avec les chemins de fer des pays voisins contribueront à son insertion appropriée dans les réseaux de transport transeuropéens et à une desserte ferroviaire adéquate de la région transfrontalière.

**Art. 2.** (*Loi du 24 juillet 2006*) Par réseau ferré il faut entendre l'infrastructure ferroviaire telle qu'elle est définie par la directive modifiée du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires (91/440/CEE).

L'infrastructure ferroviaire se compose des éléments suivants, pour autant qu'ils font partie des voies principales et des voies de service, à l'exception de celles situées à l'intérieur des ateliers de réparation du matériel et des dépôts ou garages d'engins de traction, ainsi que des embranchements particuliers:

- Terrains;
- Corps et plate-forme de la voie, notamment remblais, tranchées, drains, rigoles, fossés maçonnés, aqueducs, murs de revêtement, plantations de protection des talus, etc.;
- quais à voyageurs et à marchandises;
- accotements et pistes;
- murs de clôture, haies vives, palissades;
- bandes protectrices contre le feu;
- dispositifs pour le réchauffage des appareils de voie;
- écrans pare-neige;
- Ouvrages d'art:
  - ponts, ponceaux et autres passages supérieurs, tunnels, tranchées couvertes et autres passages inférieurs;
  - murs de soutènement et ouvrages de protection contre les avalanches, les chutes de pierres, etc.;
- Passages à niveau, y compris les installations destinées à assurer la sécurité de la circulation routière;
- Superstructure, notamment:
  - rails, rails à gorge et contre-rails;
  - traverses et longrines, petit matériel d'assemblage, ballast, y compris gravillon et sable;
  - appareils de voie;
  - plaques tournantes et chariots transbordeurs (à l'exception de ceux exclusivement réservés aux engins de traction);
- Chaussées des cours à voyageurs et à marchandises, y compris les accès par route;
- Installations de sécurité, de signalisation et de télécommunication de pleine voie, de gare et de triage, y compris installations de production, de transformation et de distribution de courant électrique pour le service de la signalisation et des télécommunications;
  - bâtiments affectés auxdites installations;
  - freins de voie;
- Installations d'éclairage destinées à assurer la circulation des véhicules et la sécurité de cette circulation;
- Installations de transformation et de transport de courant électrique pour la traction des trains; sous-stations, lignes d'alimentation entre les sous-stations et les fils de contact, caténaires et supports; troisième rail avec supports;
- Bâtiments affectés au service des infrastructures.

Les éléments composant l'infrastructure ferroviaire pourront être complétés ou modifiés par règlement grand-ducal.

**Art. 3.** A partir de l'entrée en vigueur de la présente loi l'Etat a la pleine propriété du réseau ferré.  
(Loi du 28 mars 1997)

L'Etat et les CFL procéderont jusqu'au 1er juillet 1997 aux écritures cadastrales afférentes qui seront reprises dans un règlement grand-ducal énumérant les propriétés domaniales concernées.<sup>1</sup>

**Art. 4.** L'Etat pourvoit à la remise en état, à la modernisation et à l'entretien du réseau ferré ainsi qu'aux raccordements ferroviaires internationaux.

Il décide de la construction de lignes nouvelles ainsi que de l'extension et de la suppression de lignes existantes.

Il a la charge de la police du réseau ferré. Cette mission comporte notamment l'obligation d'assurer les conditions de sécurité de l'exploitation ferroviaire, de sûreté des personnes et des biens et de conservation et de viabilité du réseau ferré.

Les prescriptions y relatives seront fixées par règlement grand-ducal.

**Art. 5.** La remise en état, la modernisation et l'extension du réseau ferré, la suppression de lignes ainsi que l'adaptation et le développement des raccordements ferroviaires internationaux sont réalisés sous l'autorité du membre du Gouvernement ayant dans ses attributions les chemins de fer, ci-après désigné par le terme „le ministre“, avec le concours tant des services administratifs et techniques de l'Etat que du gestionnaire de l'infrastructure.

Le ministre peut s'assurer, avec l'accord du Conseil de Gouvernement, tous autres concours nécessaires à la réalisation du programme d'investissement ferroviaire et des raccordements ferroviaires transfrontaliers. Il peut notamment engager, par contrat à durée déterminée, du personnel expert en la matière dont un expert administrateur chargé de la coordination. Les frais y relatifs sont supportés à parts égales par les deux Fonds institués en vertu des articles 10 et 13.

**Art. 6.** La gestion du réseau ferré est confiée à la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois, en abrégé CFL, ci-après dénommée le gestionnaire de l'infrastructure.

Les modalités de mise en oeuvre de cette mission sont réglées par voie de contrat entre l'Etat et les CFL à approuver par règlement grand-ducal.

**Art. 7.** Toute construction de ligne nouvelle et toute modification du tracé d'une ligne existante requérant le déplacement de l'assiette sont subordonnées à l'élaboration préalable d'une étude de l'impact sur l'environnement naturel et l'environnement humain.

**Art. 8.** (abrogé par la loi du 24 juillet 2006)

## II. L'institution d'un Fonds du Rail

**Art. 9.** Les projets de remise en état, de modernisation et d'extension du réseau ferré ou de suppression de lignes sont repris dans un programme d'investissement quinquennal établi par le ministre avec le concours du gestionnaire de l'infrastructure et soumis préalablement à son exécution à l'approbation du Gouvernement en Conseil.

Sur proposition du ministre une mise à jour du programme sera faite tous les ans par le Gouvernement.

(Loi du 24 juillet 2000)<sup>2</sup>

**Art. 10.** Il est institué un fonds spécial, dénommé „Fonds du Rail“.

1. Sont imputés sur le Fonds du Rail:

1 La loi du 28 mars 1997 remplace le texte suivant: „L'Etat et les CFL procéderont dans les 12 mois suivant l'entrée en vigueur de la présente loi aux écritures cadastrales afférentes qui seront reprises dans un règlement grand-ducal énumérant les propriétés domaniales concernées.“  
2 La loi du 24 juillet 2000 remplace le texte de la loi du 10 mai 1995: „Il est institué un fonds spécial, dénommé „Fonds du Rail“. Les dépenses occasionnées par la réalisation du programme d'investissement, y compris les acquisitions immobilières requises à cet effet, sont imputées sur le Fonds du Rail. Le Ministre ordonnance les dépenses à charge de ce Fonds.“



- les dépenses occasionnées par la réalisation du programme d'investissement;
- les dépenses relatives aux acquisitions immobilières requises dans l'intérêt de la réalisation du programme d'investissement;
- les dépenses relatives à la gestion courante de l'infrastructure comprenant notamment les frais d'entretien du réseau ferré luxembourgeois ainsi que les dépenses relatives à la régulation du trafic ferroviaire sur ledit réseau (*loi du 24 juillet 2006*);
- les frais d'experts et d'études relatifs à la réalisation du programme d'investissement ainsi que les frais d'études et de surveillance de la gestion de l'infrastructure ferroviaire;
- les dépenses relatives aux acquisitions d'infrastructures et d'installations ferroviaires existantes qui ne font pas partie du réseau ferré national (*loi du 18 décembre 2006*);
- les frais de fonctionnement du régulateur du marché ferroviaire (*loi du 3 août 2010*).

Le Ministre ordonnance les dépenses à charge de ce Fonds.

2. Le Gouvernement est autorisé à réaliser les projets d'infrastructure ferroviaire énoncés au programme des investissements repris au paragraphe 3. et concernant la remise en état, la modernisation et l'extension du réseau ferré ainsi que la suppression de lignes.

Les projets en question comprennent les études préparatoires et définitives, l'acquisition des terrains et des immeubles bâtis, la construction, le parachèvement et l'équipement des voies, installations de voies et ouvrages d'art, les raccordements à l'infrastructure existante ainsi que le rétablissement des communications interrompues.

3. Le Gouvernement est autorisé à imputer à charge des crédits de ce fonds spécial les dépenses concernant la réalisation des projets énumérés ci-après et qui dépassent le montant prévu par la législation portant exécution de l'article 99, troisième et quatrième phrases de la Constitution.

Les dépenses d'investissement concernant ces projets ne peuvent pas dépasser les montants ci-après indiqués, sans préjudice des hausses légales de prix pouvant 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°	( <i>Loi du 3 juin 2003</i> ) Ligne Zoufftgen-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 € <sup>3</sup>
2°	Mise à double voie intégrale de la ligne de Pétange à Luxembourg et renouvellement et modernisation des installations fixes de ces lignes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et de Rodange	319.920.000 € <sup>4</sup>
3°	( <i>Loi du 24 juillet 2000</i> ) 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°	( <i>Loi du 3 juin 2003</i> ) Renouvellement de voie, d'appareils de voie et du poste directeur en gare de Wasserbillig	23.867.189 € <sup>5</sup>
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 € <sup>6</sup>
6°	Gare Esch-sur-Alzette (modernisation et renouvellement des installations fixes, situation définitive)	25.161.193 € <sup>7</sup>

5 Loi du 24 juillet 2000: 828.500.000 LUF/20.537.978,53 €

6 Loi du 24 juillet 2000: 322.684.000 LUF/7.999.127,42 €

7 Loi du 24 juillet 2000: 894.000.000 LUF/22.161.681,11 €

7°	Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg	102.570.000 € <sup>8</sup>
8°	Remise en état du viaduc „Pulvermuehle“ en gare de Luxembourg	15.917.755 € <sup>9</sup>
9°	(Loi du 6 mai 2010) Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois	37.269.864,25 €
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°	(Loi du 3 juin 2003) Modernisation et renouvellement de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen	/ <sup>10</sup>
14°	(Loi du 24 juillet 2000) 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°	(Loi du 3 juin 2003) Modernisation et sécurisation de l'infrastructure ferroviaire de l'antenne de Kautenbach à Wiltz	31.463.086 €
16°	<b>(avant-projet de loi) Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermühle) et Sandweiler</b>	<b>215.000.000 €</b>
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°	<b>(avant-projet de loi) Réseau ferré luxembourgeois. Aménagement d'un réseau radio numérique intégrée ERTMS/GSM-R (partie infrastructure)</b>	<b>51.100.000 €</b>
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 €
21°	(Loi du 18 décembre 2003) Raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel, d'une part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg-Gouvy, dite Ligne du Nord, et, d'autre part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg-Wasserbillig	389.680.000 €
22°	(Loi du 18 avril 2004) Construction d'une antenne ferroviaire Belval-Usines-Belvaux-Mairie	95.450.000 €
23°	Construction d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie Nord de la Gare de Luxembourg, raccordement d'une des deux voies par un tunnel nouveau à voie unique et réaménagement général de la tête Nord de la Gare de Luxembourg	180.700.000 €
24°	(Loi du 5 juin 2009) Gare de Luxembourg. Reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 0,858 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen (Rue d'Alsace)	19.250.000 €
25°	(Loi du 17 décembre 2010) Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase I	42.878.500 €

8 Loi du 24 juillet 2000: 1.000.000.000 LUF/24.789.352,48 €

9 Loi du 24 juillet 2000: Mise à trois voies du viaduc de „Pulvermuehle“ en gare de Luxembourg: 1.000.000.000 LUF/24.789.352,48 €

10 Loi du 24 juillet 2000: 900.000.000 LUF/22.310.417,23 €

26°	<i>(avant-projet de loi)</i> Ligne du Nord. Renouvellement complet de différents tronçons de voie avec amélioration de la plate-forme en vue de la mise en oeuvre de traverses en béton	96.200.000 €
27°	<i>(avant-projet de loi)</i> Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase I: Renouvellement des Postes Directeurs sur la situation actuelle	42.000.000 €
28°	<i>(avant-projet de loi)</i> Gare de Differdange. Modernisation et renouvellement des installations fixes	51.000.000 €

*(cinq avant-projets de loi)*

„Ces montants s’entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l’indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 17°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1er octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1er avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1er octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 23°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Ceux repris sous 16°, 18°, 26°, 27° et 28° correspondent à la valeur 685,44 de cet indice au 1er octobre 2010. 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.“

*(Loi du 24 juillet 2006)*

4. Par dérogation à l’article 12 b) de la loi du 30 juin 2003 sur les marchés publics, la durée des contrats et marchés relatifs aux travaux, fournitures et services à exécuter en vertu de la présente loi peut excéder dix exercices, y non compris celui au cours duquel ils ont été conclus.

*(Loi du 24 juillet 2000)*

**Art. 11.** Le Fonds du Rail est alimenté:

- par des dotations budgétaires;
- par des emprunts; *(loi du 19 décembre 2003)*
- par le produit de la vente d’immeubles appartenant au domaine foncier et bâti du réseau ferré et rendus disponibles après la réalisation du programme d’investissement;
- par le produit des redevances d’utilisation prévues à l’article 8;
- par les revenus provenant notamment de la location d’immeubles faisant partie du domaine foncier et bâti du réseau ferré;
- par les subventions de l’Union Européenne allouées à des projets inscrits au programme d’investissement.

Les sommes dont question aux tirets deux à six sont portées directement en recette au Fonds.<sup>11</sup>

### III. Les raccordements ferroviaires internationaux

**Art. 12.** La participation à la réalisation de projets ferroviaires situés en dehors du territoire national, lorsque ces projets contribuent au maintien et au développement des raccordements ferroviaires du Grand-Duché de Luxembourg avec ses pays voisins et à l’insertion du réseau ferré luxembourgeois dans les réseaux de transport transeuropéens doit être autorisée par une loi spéciale.

**Art. 13.** Les dépenses engendrées par ces participations sont à charge d’un fonds spécial, dénommé Fonds des Raccordements Ferroviaires Internationaux.

<sup>11</sup> La loi du 24 juillet 2000 a remplacé le texte de la loi du 10 mai 1995: „Le Fonds du Rail est alimenté:

- par des dotations budgétaires;
- par le produit de la vente d’immeubles au domaine foncier et bâti du réseau ferré et rendus disponibles après la réalisation du programme d’investissement;
- par les subventions de l’Union Européenne allouées à des projets inscrits au programme d’investissement.

Les sommes dont question aux deuxième et troisième tirets sont portées directement en recette au Fonds.“

Le ministre ordonnance les dépenses à charge à ce Fonds.

**Art. 14.** Le Fonds des Raccordements Ferroviaires Internationaux est alimenté:

- par des dotations budgétaires;
- par les subventions de l'Union Européenne allouées au Grand-Duché de Luxembourg en vue de promouvoir la réalisation des raccordements visés à l'article 12;
- par les rémunérations des participations de l'Etat dans des entités étrangères ou internationales qui sont, le cas échéant, chargées de la réalisation des projets prévus à l'article 12;
- par des emprunts. (*loi du 23 décembre 2005*)

Les sommes dont question aux deuxième, troisième et quatrième tirets sont portées directement en recette au Fonds.

#### IV. Les missions du gestionnaire de l'infrastructure

**Art. 15.** La gestion du réseau ferré comporte la charge de la conception, de la planification technique et financière, de l'adjudication et de la réalisation des travaux de renouvellement, de la maintenance de la totalité des voies et installations fixes du réseau ferré, dans la mesure où celles-ci sont nécessaires pour assurer la circulation des trains et la sécurité de cette circulation. Cette gestion inclut par ailleurs l'administration centrale et locale de la circulation des trains qui comprend notamment la planification, le suivi, l'expédition et la réception, le dispatching et les systèmes de communication et d'information.

(*Loi du 24 juillet 2006*)

Les mêmes modalités valent dans le cadre de projets d'extension du réseau ou de suppression des lignes dont la réalisation technique est confiée au gestionnaire. Celui-ci est notamment tenu de présenter au ministre un plan de renforcement des capacités, s'il est informé de problèmes de saturation sur un axe déterminé par l'organisme de répartition prévu par la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

Pour l'exécution des travaux lui incombant, le gestionnaire de l'infrastructure est investi de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Etat en matière de travaux publics. Toutefois, il demeure soumis à toutes les obligations qui dérivent, pour l'Etat, de ces lois et règlements.

(*Loi du 24 juillet 2000*)

**Art. 16.** Les opérations immobilières qui sont réalisées dans l'intérêt de la mise en oeuvre du programme dont question aux paragraphes 2. et 3. de l'article 10 sont reconnues d'utilité publique.

Le plan des parcelles à exproprier et la liste des propriétaires concernés sont approuvés par règlement grand-ducal, le Conseil d'Etat entendu en son avis. Pour le surplus les dispositions de la loi du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique sont d'application; lorsque la réalisation d'un projet reconnu d'utilité publique relève du programme des investissements prévu à l'article 10, les mesures préparatoires relatives à l'expropriation sont diligentées par le ministre qui assume les attributions dont question aux articles 11, 12, 13, 15, 19 et 22 de la loi du 15 mai 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.<sup>12</sup>

<sup>12</sup> La loi du 28 mars 1997 a remplacé le texte de la loi du 10 mai 1995: „Sous condition de respecter les maxima de la loi du 31 août 1989 portant exécution de l'article 99, troisième et quatrième phrases de la Constitution, le gestionnaire peut, dans le cadre des délégations prévues par l'article 6, procéder au nom et pour compte de l'Etat aux acquisitions, aliénations et échanges d'immeubles nécessaires à la gestion du réseau ferré. Les actes relatifs à ces opérations immobilières sont sujets à approbation par le ministre. Ces opérations font l'objet d'actes relatifs à recevoir par l'administration de l'Enregistrement et des Domaines.

Les opérations immobilières qui sont réalisées par le gestionnaire, et qui concernent le réseau ferré proprement dit, sont reconnues d'utilité publique.

Les parties sont dispensées de recourir à la vente publique dans les cas visés par la loi du 12 juin 1816 qui détermine les formalités à observer à l'égard de la vente d'immeubles appartenant à des mineurs, à des successions acceptées sous bénéfice d'inventaire, etc., loi qui reste applicable pour le surplus.“

La loi du 24 juillet 2000 remplace celle du 28 mars 1997: „Les opérations immobilières qui concernent le réseau ferré proprement dit, sont reconnues d'utilité publique.“

**Art. 17.** Le gestionnaire de l'infrastructure a l'obligation d'entretenir constamment le réseau ferré et toutes ses dépendances dans un état tel que les besoins du trafic et la circulation des trains sont assurés dans des conditions de sécurité et de commodité appropriées.

Toutefois, cette obligation est limitée en cas de réduction du trafic, aux exigences du service réduit maintenu et en cas de suspension ou de suppression du trafic ferroviaire sur une ligne ou une section de ligne en ce qui concerne le gros oeuvre de l'infrastructure, aux mesures nécessaires pour assurer la sécurité publique et le respect des droits des tiers. Dans cette hypothèse le gestionnaire peut être autorisé par le ministre à supprimer les installations ferroviaires rendues inutiles par les transformations ainsi apportées à l'exploitation.

**Art. 18.** Dans les limites de la mission lui dévolue en vertu de l'article 6 le gestionnaire de l'infrastructure est responsable tant envers l'Etat qu'envers les particuliers, et notamment envers les entreprises ferroviaires qui empruntent le réseau ferré luxembourgeois, du dommage causé soit par son propre fait, sa faute, sa négligence ou son imprudence, soit par le fait des personnes dont il doit répondre ou des choses qu'il a sous sa garde.

Les dispositions qui précèdent ne préjudicient pas à l'application des dispositions internationales sur la responsabilité en matière de gestion de l'infrastructure ferroviaire.

**Art. 19.** Le gestionnaire réalise et entretient les embranchements particuliers conformément aux modalités fixées dans le contrat de gestion à conclure selon l'article 6.

Les conditions de la réalisation, de l'entretien et de l'usage de ces embranchements particuliers sont convenues entre le gestionnaire et l'embranché.

*(Loi du 24 juillet 2000)*

**Art. 20.** Le gestionnaire de l'infrastructure effectue les paiements correspondant aux engagements financiers et recouvre les recettes relevant des missions lui confiées dans le cadre de la présente loi.

Conformément aux modalités fixées par le contrat de gestion prévu à l'article 6 l'Etat rémunère les prestations effectuées par le gestionnaire à charge des crédits du Fonds du Rail et le gestionnaire verse au profit du Fonds du Rail les recettes dont le recouvrement lui a été confié.

Les comptes des CFL relatifs à la gestion du réseau ferroviaire sont tenus d'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale et de façon à permettre la tenue et la publication de comptes de profit et pertes séparés et de bilans financiers annuels séparés décrivant les actifs et les passifs, d'une part, pour les activités relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et, d'autre part, pour les autres activités dont notamment celle relative à la fourniture de services de transports. Les aides publiques versées à l'une de ces catégories d'activités ne peuvent pas être transférées à l'autre; cette interdiction doit être reflétée par les comptes y relatifs.<sup>13</sup>

Le gestionnaire veillera par ailleurs, en ce qui concerne la gestion du réseau ferré, à séparer les produits et les charges se rapportant aux investissements, à l'entretien et à la régulation du trafic.<sup>14</sup>

<sup>13</sup> La loi du 28 mars 1997 a remplacé le texte de la loi du 10 mai 1995: „Les comptes des CFL relatifs à la gestion du réseau ferré sont tenus d'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale et de façon à ce que ces comptes soient nettement séparés de ceux relatifs à d'autres activités du gestionnaire, et qu'il n'y ait de transfert d'aides possible entre ces deux catégories de comptes.“

<sup>14</sup> La loi du 24 juillet 2000 remplace l'article 20 de la loi du 10 mai 1995 qui était: „Le gestionnaire de l'infrastructure effectue les paiements correspondant aux engagements financiers pris dans le cadre des missions lui confiées. Ses prestations lui sont rémunérées par l'Etat, déduction faite des recettes qui proviennent des redevances d'utilisation perçues sur les entreprises ferroviaires qui empruntent le réseau ferré, et des rétributions résultant, le cas échéant, d'autres actes effectués en exécution des missions prévues dans le contrat de gestion de l'article 6. Le règlement de cette rémunération a lieu d'après les modalités de ce contrat de gestion.“

Les comptes des CFL relatifs à la gestion ferroviaire sont tenus d'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale et de façon à ce que ces comptes soient nettement séparés de ceux relatifs à d'autres activités du gestionnaire, et qu'il n'y ait pas de transfert d'aides possible entre ces deux catégories de comptes.“

**Art. 21.** Sont abrogés l'article 49 et l'article 50, à l'exception de son dernier alinéa, de la loi du 23 décembre 1994 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1995.

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

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6346/01, 6347/01, 6348/01, 6349/01,  
6351/01



**N<sup>os</sup> 6346<sup>1</sup>**

**6347<sup>1</sup>**

**6348<sup>1</sup>**

**6349<sup>1</sup>**

**6351<sup>1</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2011-2012

---

**PROJET DE LOI**

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

**PROJET DE LOI**

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

**PROJET DE LOI**

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

**PROJET DE LOI**

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

**PROJET DE LOI**

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

\* \* \*

**AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

(24.4.2012)

Par dépêche en date du 13 octobre 2011, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat les projets de loi sous rubrique.

Aux textes des projets de loi, élaborés par le ministre du Développement durable et des Infrastructures, étaient joints à chaque fois un exposé des motifs, un commentaire de l'article unique, une fiche d'évaluation d'impact, une fiche financière, l'avis de la Commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire ainsi qu'un texte coordonné.

\*

**CONSIDERATIONS GENERALES**

En date du 13 octobre 2011, le ministre du Développement durable et des Infrastructures a déposé cinq projets de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Deux projets de loi proposent une augmentation des dépenses prévues actuellement, à savoir celui relatif au dédoublement de la voie ferrée entre Hamm et Sandweiler (doc. parl. n° 6346) et celui relatif à l'aménagement d'un réseau radio numérique intégrée ERTMS/GSM-R (partie infrastructure) (doc. parl. n° 6347), tandis que les trois autres prévoient des nouveaux projets, à savoir sur la ligne du Nord le renouvellement complet de différents tronçons de voie avec amélioration de la plate-forme en vue de la mise en œuvre de traverses en béton (doc. parl. n° 6348), sur la ligne Luxembourg-Kleinbettingen la modernisation de la ligne (doc. parl. n° 6349) et comme troisième nouveauté la modernisation et le renouvellement des installations fixes de la gare de Differdange (doc. parl. n° 6351).

\*

Le projet de loi n° 6346 prévoit une augmentation de crédit pour la mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm et Sandweiler sur la ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Le principe de ces travaux fut inscrit dans la loi du 3 juin 1993 ayant modifié la loi du 10 mai 1995 précitée. Or, le montant prévu à l'époque pour lesdits travaux s'élevait à 113.311.935 euros hors taxes sur la valeur ajoutée et correspondait à la valeur 554,26 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2001. La charge actuellement prévue s'élève à la somme de 215.000.000 euros correspondant au niveau de l'indice des prix de la construction valable au 1er octobre 2010 (indice 685,44).

Aux termes des informations fournies dans l'exposé des motifs et approuvées d'ores et déjà par la Commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire, le Conseil d'Etat admet que les dépenses actuellement prévues correspondent aux besoins financiers réels du projet envisagé. Cependant, il estime qu'à l'avenir il serait plus judicieux d'élaborer des devis circonstanciés des travaux à réaliser et de faire débiter les travaux d'exécution dans les meilleurs délais à partir de leur approbation par les autorités compétentes, pour éviter que sur un laps de dix ans, les dépenses à faire doivent être doublées.

La même recommandation s'impose d'ailleurs pour les quatre autres projets de loi faisant l'objet du présent avis.

Le projet de loi n° 6347 prévoit l'augmentation de la dépense relative à l'aménagement d'un réseau radio numérique intégrée ERTMS/GSM-R sur le réseau ferré luxembourgeois et introduite par la loi du 3 juin 2003 ayant modifié la loi du 10 mai 1995 précitée. Tout comme pour le projet de loi précédent (doc. parl. n° 6346), un doublement des dépenses initialement retenues est actuellement prévu. En effet, la loi de 2003 tablait sur la somme de 25.115.000 euros pour les travaux envisagés, tandis que le projet sous avis porte sur le montant de 51.100.000 euros.

Le projet de loi n° 6348 prévoit un nouveau projet à inscrire dans la loi modifiée du 10 mai 1995, à savoir sur la ligne du Nord le renouvellement complet de différents tronçons de voie avec une amélioration de la plate-forme en vue de la mise en œuvre de traverses en béton. Aux termes des informations fournies dans le projet de loi, le montant des dépenses de l'ordre de 96.200.000 euros semble adéquat, à condition que les travaux envisagés soient exécutés dans les meilleurs délais à partir de l'adoption du présent projet de loi. Selon l'exposé des motifs, les travaux seront échelonnés entre les années 2012 et 2020. Le secteur privé sera sollicité pour réaliser les quatre cinquièmes des travaux et

fournitures requis, correspondant à une dépense de 76.905.000 euros, alors que les CFL ne pourront assurer des travaux que pour un montant de 16.592.000 euros.

Le projet de loi n° 6349 prévoit un nouveau projet à inscrire dans la loi modifiée du 10 mai 1995, à savoir la modernisation de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen comportant dans une première phase le renouvellement des postes directeurs. Aux termes des informations fournies dans le projet de loi, le montant des dépenses de l'ordre de 42.000.000 euros semble adéquat, à condition que les travaux envisagés soient exécutés dans les meilleurs délais à partir de l'adoption du présent projet de loi. Selon l'exposé des motifs, les travaux devraient être réalisés en 2012 parallèlement aux travaux d'installation du réseau radio numérique intégré. Des travaux de l'ordre de 32.547.000 euros devront être réalisés par le secteur privé tandis que les CFL assumeront des travaux pour un montant de 9.453.000 euros.

Le projet de loi n° 6351 prévoit également un nouveau projet à inscrire dans la loi modifiée du 10 mai 1995, à savoir la modernisation et le renouvellement des installations fixes de la Gare de Differdange. Aux termes des informations fournies dans le projet de loi, le montant des dépenses de l'ordre de 51.000.000 euros semble adéquat, à condition que les travaux envisagés soient exécutés dans les meilleurs délais à partir de l'adoption du présent projet de loi. L'exposé des motifs ne précise pas le calendrier des travaux. Des travaux de l'ordre de 32.353.000 euros seront assurés, d'une part, par le secteur privé, tandis que les CFL seront responsables des travaux requis correspondant à un montant de 9.883.000 euros, d'autre part.

\*

### EXAMEN DES ARTICLES

Le texte de l'article unique de chacun des projets de loi sous avis appelle les observations suivantes de la part du Conseil d'Etat.

D'un point formel, il y a lieu de constater que les cinq projets de loi introduits proposent tous la modification de l'alinéa 2 du paragraphe 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, soit en modifiant les lignes de crédit y prévues, soit en y ajoutant les nouveaux projets ci-avant décrits et la modification de l'alinéa 3 dudit paragraphe 3, qui est modifié différemment par chaque projet de loi (cf. plus particulièrement les troisième et septième phrases, et la valeur indiciaire des montants repris aux différents points). Quel sera en définitive le libellé qui sera donné audit alinéa 3 au moment de l'entrée en vigueur des cinq versions de texte projetées à cet effet?

Le Conseil d'Etat estime que les cinq projets de loi devront être réunis dans un seul projet, divisé en six articles. Les différents projets d'investissement (points 16°, 18°, 26° à 28°) sont à reprendre chacun sous un article distinct, et l'article final comportera le libellé nouveau de l'alinéa 3 du paragraphe 3 de l'article 10 de la loi précitée du 10 mai 1995.

Le fait de regrouper plusieurs projets d'investissement de grande envergure dans un seul et même projet de loi sous différents articles n'enlèvera pas à la Chambre des députés le droit de se prononcer individuellement sur chacun des projets visés alors qu'il lui est loisible de procéder au vote article par article du projet de loi.

D'après le Conseil d'Etat, le projet de loi prendra dès lors la forme et la teneur suivante:

\*

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

**Art. 1er.** A l'alinéa 2 du paragraphe 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, le point 16 est modifié comme suit:

„16° (...).“

**Art. 2.** A l'alinéa 2 du paragraphe 3 de l'article 10 de la même loi, le point 18 est modifié comme suit:

„18° (...).“

**Art. 3.** A l'alinéa 2 du paragraphe 3 de l'article 10 de la même loi est complété par un point 26 libellé comme suit:

„26° (...).“

**Art. 4.** A l'alinéa 2 du paragraphe 3 de l'article 10 de la même loi est complété par un point 27 libellé comme suit:

„27° (...).“

**Art. 5.** A l'alinéa 2 du paragraphe 3 de l'article 10 de la même loi est complété par un point 28 libellé comme suit:

„28° (...).“

**Art. 6.** L'alinéa 3 du paragraphe 3 de l'article 10 de la même loi est remplacé par le texte suivant:

„Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 17°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1er octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1er avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1er octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 23°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Ceux repris sous 16°, 18°, 26°, 27° et 28° correspondent à la valeur 685,44 de cet indice au 1er octobre 2010. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ces montants sont adaptés semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.“

Ainsi délibéré en séance plénière, le 24 avril 2012.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Pour le Président,*  
*La Vice-Présidente,*  
Viviane ECKER



## CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2011-2012

---

RM/vg

### Commission du Développement durable

#### Procès-verbal de la réunion du 02 mai 2012 (16h00)

##### ORDRE DU JOUR :

1. 6346 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
  - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
  - Examen de l'avis du Conseil d'Etat
  - Adoption éventuelle d'un projet de rapport
2. 6347 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
  - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
  - Examen de l'avis du Conseil d'Etat
  - Adoption éventuelle d'un projet de rapport
3. 6348 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
  - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
  - Examen de l'avis du Conseil d'Etat
  - Adoption éventuelle d'un projet de rapport
4. 6349 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
  - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
  - Examen de l'avis du Conseil d'Etat
  - Adoption éventuelle d'un projet de rapport
5. 6351 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
  - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
  - Examen de l'avis du Conseil d'Etat
  - Adoption éventuelle d'un projet de rapport
6. Echange de vues concernant l'amélioration des liaisons ferroviaires entre la Belgique et le Luxembourg : Projet EuroCapRail (demande du groupe *déi gréng*)
7. COM (2012) 93 : Proposition de DECISION DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL relative aux règles comptables et aux plans d'action concernant les émissions et les absorptions de gaz à effet de serre résultant des activités liées à

l'utilisation des terres, au changement d'affectation des terres et à la foresterie

*Le dossier précité relève du contrôle du principe de subsidiarité. Le délai de contrôle de la subsidiarité a débuté le 13 mars 2012 et prendra fin le 8 mai 2012.*

COM (2012) 94 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN, AU CONSEIL, AU COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN ET AU COMITE DES REGIONS - Prise en compte de l'utilisation des terres, du changement d'affectation des terres et de la foresterie (UTCATF) dans les engagements de l'Union en matière de changement climatique

8. Divers

\*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Georges Engel, Mme Marie-Josée Frank, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer,

M. Charles Goerens, Membre du Parlement européen,

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

M. Claude Franck, M. Jeannot Poeker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

M. Jean-Marie Franziskus, M. Henri Werdel, de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL),

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Lydia Mutsch, M. Marc Spautz

\*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

\*

1. **6346** **Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**
2. **6347** **Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**
3. **6348** **Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**
4. **6349** **Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

**5. 6351 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

Les membres de la Commission examinent l'avis du Conseil d'Etat du 24 avril 2012 relatif aux cinq projets de loi sous rubrique.

Le texte de l'article unique de chacun des projets de loi sous rubrique appelle les observations suivantes de la part du Conseil d'Etat :

D'un point formel, il constate que les cinq projets de loi proposent tous la modification de l'alinéa 2 du paragraphe 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, soit en modifiant les lignes de crédit y prévues, soit en y ajoutant de nouveaux projets et la modification de l'alinéa 3 dudit paragraphe 3, qui est modifié différemment par chaque projet de loi. Dans ce contexte, la Haute Corporation se demande quel sera en définitive le libellé qui sera donné audit alinéa 3 au moment de l'entrée en vigueur des cinq versions de texte.

Le Conseil d'Etat estime que les cinq projets de loi devront être réunis dans un seul projet, divisé en six articles, les différents projets d'investissement étant repris chacun sous un article distinct, et l'article final comportant le libellé nouveau de l'alinéa 3 du paragraphe 3 de l'article 10 de la loi précitée du 10 mai 1995.

D'après le Conseil d'Etat, le projet de loi prendra dès lors la forme et la teneur suivante :

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

**Art. 1er.** *A l'alinéa 2 du paragraphe 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, le point 16 est modifié comme suit:*

„16°	<i>Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermuehle) et Sandweiler</i>	<i>215.000.000 €</i>
------	---	----------------------

**Art. 2.** *A l'alinéa 2 du paragraphe 3 de l'article 10 de la même loi, le point 18 est modifié comme suit:*

„18°	<i>Réseau ferré luxembourgeois. Aménagement d'un réseau radio numérique intégrée ERTMS/GSM-R (partie infrastructure)</i>	<i>51.100.000 €</i>
------	--	---------------------

**Art. 3.** *L'alinéa 2 du paragraphe 3 de l'article 10 de la même loi est complété par un point 26 libellé comme suit:*

„26°	<i>Ligne du Nord. Renouvellement complet de différents tronçons de voie avec amélioration de la plate-forme en vue de la mise en œuvre de traverses en béton</i>	<i>96.200.000 €</i>
------	--	---------------------

**Art. 4.** *L'alinéa 2 du paragraphe 3 de l'article 10 de la même loi est complété par un point 27 libellé comme suit:*

„27°	<i>Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne.</i>	<i>42.000.000 €</i>
------	---	---------------------



	<i>Phase 1: Renouvellement des Postes Directeurs sur la situation actuelle</i>	
--	--	--

**Art. 5.** L'alinéa 2 du paragraphe 3 de l'article 10 de la même loi est complété par un point 28 libellé comme suit:

„28°	<i>Gare de Differdange. Modernisation et renouvellement des installations fixes</i>	<i>51.000.000 €</i>
------	---	---------------------

**Art. 6.** L'alinéa 3 du paragraphe 3 de l'article 10 de la même loi est remplacé par le texte suivant:

*« Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 17°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1er octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1er avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1er octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 23°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Ceux repris sous 16°, 18°, 26°, 27° et 28° correspondent à la valeur 685,44 de cet indice au 1er octobre 2010. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ces montants sont adaptés semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité. »*

Au regard de cet avis, Monsieur le Rapporteur a établi :

- d'une part, cinq projets de rapport individuels pour le cas où la Commission déciderait de ne pas suivre la suggestion du Conseil d'Etat,
- d'autre part, un projet de rapport unique pour le cas où la Commission déciderait de suivre la suggestion du Conseil d'Etat et de réunir les cinq projets de loi en un seul projet.

Après un bref échange de vues, la Commission du Développement durable décide de retenir la seconde option et de réunir les cinq projets de loi en un seul projet qui portera le numéro de document parlementaire 6430. Les membres de la Commission constatent cependant l'incohérence du Conseil d'Etat qui a, dans des avis antérieurs, critiqué le fait de réunir plusieurs grands projets d'infrastructure en un seul texte de loi.

Le projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de consulter le document parlementaire 6430<sup>1</sup>, est ensuite adopté à l'unanimité des membres présents.

**6. Echange de vues concernant l'amélioration des liaisons ferroviaires entre la Belgique et le Luxembourg : Projet EuroCapRail**

Ce point n'a pas été abordé.

**7. COM (2012) 93 : Proposition de DECISION DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL relative aux règles comptables et aux plans d'action concernant les émissions et les absorptions de gaz à effet de serre résultant des activités liées à l'utilisation des terres, au changement d'affectation des terres et à la foresterie**

**COM (2012) 94 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN, AU CONSEIL, AU COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN ET AU COMITE DES REGIONS - Prise en compte de l'utilisation des terres, du changement d'affectation des terres et de la foresterie (UTCATF) dans les engagements de l'Union en matière de changement climatique**

Un représentant du Ministère présente les deux documents sous rubrique qui sont, d'une part, une proposition de décision relative aux règles comptables et aux plans d'action concernant les émissions et les absorptions de gaz à effet de serre résultant des activités liées à l'utilisation des terres, au changement d'affectation des terres et à la foresterie (secteur UTCATF ou LULUCF en anglais pour *Land use, land-use change and forestry*) et, d'autre part, une communication donnant un aperçu de la manière dont le secteur pourrait être progressivement pris en compte dans la politique climatique de l'UE au moyen d'une approche par étapes.

Avec l'adoption, le 12 mars dernier, de la proposition sur la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre, la Commission européenne a fait un premier pas vers la prise en compte des émissions et des absorptions des secteurs de l'agriculture et de la foresterie dans la politique de l'UE relative à la lutte contre le changement climatique.

Ce faisant, la Commission européenne transpose en droit communautaire une décision adoptée en décembre dernier à Durban par les parties au protocole de Kyoto sur la réduction des émissions de GES. Longtemps laissée en suspens au niveau international en raison des difficultés à définir une méthode de comptabilisation, la prise en compte des émissions et/ou captures de gaz à effet de serre par le secteur UTCATF a finalement été intégrée dans les outils à mettre en place au titre du protocole de Kyoto pour évaluer les émissions totales des parties et une méthodologie a été définie lors de la conférence mondiale sur le climat de Durban.

Après l'industrie et les transports aériens, l'agriculture est donc désormais invitée à contribuer aux efforts de réduction des émissions de GES. Selon les données disponibles, les secteurs agricoles et forestiers de l'UE sont des « puits à GES » nets dans une proportion pratiquement équivalente au total des émissions de l'Union. Si les émissions et les retraits (captures) de GES résultant du secteur UTCATF ne sont pas pris en compte dans l'objectif de 20 % de réduction des émissions que s'est fixé l'UE à l'horizon 2020, elles le sont, en revanche, dans l'objectif global de réduction imposé à l'UE au titre de l'article 3 du protocole de Kyoto.

La communication portant sur la prise en compte de l'UTCATF dans les engagements de l'Union en matière de changement climatique envisage une approche progressive : premièrement, il convient d'établir des cadres propres à garantir une comptabilisation et une surveillance rigoureuses. Deuxièmement, dès lors qu'un cadre comptable rigoureux et harmonisé aura été mis en place, il sera possible d'envisager d'inscrire formellement le secteur dans l'engagement pris par l'UE en matière de lutte contre le changement climatique.

La décision proposée établit des règles comptables applicables aux émissions et aux absorptions de GES des secteurs de la foresterie et de l'agriculture, qui sont les deux derniers grands secteurs ne disposant pas de règles communes à l'échelle de l'UE. Le projet de décision couvre les émissions de dioxyde de carbone, de méthane et d'oxyde d'azote.

Les forêts et les terres agricoles couvrent plus des trois quarts du territoire de l'Union européenne et renferment naturellement d'importants stocks de carbone dont elles empêchent

la libération dans l'atmosphère, d'où leur importance pour la lutte contre le changement climatique. En augmentant la capacité de « piégeage » du carbone de 10%, il serait possible de compenser les émissions atmosphériques annuelles de 10 millions de voitures.

Pourtant, les efforts déployés par les agriculteurs et les propriétaires de forêts et leurs bonnes pratiques visant à préserver le carbone stocké dans les forêts et les sols n'ont jusqu'à présent pas été reconnus à leur juste valeur. Il est vrai que la collecte de données fiables concernant les forêts et les sols pose de nombreux problèmes, auxquels s'ajoute l'absence de règles communes pour la comptabilisation des émissions et absorptions. La Convention-Cadre des Nations unies sur les changements climatiques ayant adopté en décembre 2011 une décision relative aux règles comptables révisées pour les sols et les forêts, l'UE est à présent déterminée à remédier aux insuffisances des règles comptables communes dans sa politique en matière de climat. Cela permettra notamment de rétribuer les agriculteurs pour leur contribution à la lutte contre le changement climatique, dans le cadre de la politique agricole commune.

La proposition de décision ne contient pas d'engagement relatif à des objectifs nationaux de réduction des émissions pour ces secteurs. De tels objectifs pourraient être définis ultérieurement, lorsque la fiabilité des règles comptables aura été démontrée.

La proposition de décision prévoit l'obligation pour chaque Etat membre d'adopter des plans d'action exposant la manière dont ils renforceront les absorptions de carbone et diminueront les émissions de GES dans les forêts et les sols de l'Union européenne. Suite à une question afférente, il est précisé que le contenu des plans d'action UTCATF est défini à l'annexe IV de la proposition de décision. Cette dernière énumère en effet les mesures pouvant être incluses dans lesdits plans. Citons par exemple :

- des mesures concernant la gestion des terres cultivées, consistant notamment à améliorer les pratiques agronomiques par la sélection de meilleures variétés de plantes agricoles ou encore à développer la rotation des cultures et éviter ou limiter le recours à la jachère nue,
- des mesures concernant la gestion et l'amélioration des pâturages, consistant notamment à empêcher la conversion des prairies en terres cultivées ou encore à améliorer la gestion des pâturages par des modifications de l'intensité et des périodes de pâturages,
- des mesures destinées à améliorer la gestion des sols organiques agricoles et consistant notamment à encourager des pratiques agricoles durables pour les zones humides,
- des mesures concernant les activités de foresterie et consistant notamment à prévenir le déboisement, à boiser et reboiser ou encore à stimuler la production dans les forêts existantes.

Suite à la présentation de ces deux documents, les membres de la commission parlementaire s'interrogent sur l'éventuelle violation du principe de subsidiarité dans le chef du document COM (2012) 93. Dans ce contexte, ils sont informés du fait que plusieurs Etats membres ont d'ores et déjà exprimé des doutes sur les points suivants :

- le fait que la Commission européenne modifie certains des éléments retenus à Durban, tout particulièrement la définition de la notion de « forêt » et la méthodologie utilisée, notamment en relation avec la fréquence de comptabilisation et le niveau de prise en compte des perturbations naturelles. Ces Etats membres ont exprimé un souci de cohérence avec le cadre international et craignent l'introduction d'un système parallèle et, partant, de charges administratives supplémentaires ;

- le fait que la Commission européenne introduise une comptabilisation obligatoire en dehors d'objectifs et qu'elle requière l'adoption de plans d'action nationaux. Ces Etats membres remettent en cause l'opportunité et la plus-value d'une telle démarche, de même que le lien avec d'autres instruments et politiques, telle que la PAC ;
- le fait que la Commission européenne introduise une date butoir rapprochée (2013) pour la mise en œuvre desdits plans. Ces Etats membres remettent en cause la faisabilité d'une telle démarche ;
- le fait général que la Commission européenne envisage le recours à des actes délégués, par exemple pour ce qui est de la fixation d'une nouvelle période comptable et des niveaux de référence.

Les membres de la commission parlementaire partagent ces interrogations et expriment une position sceptique vis-à-vis de cette proposition de décision. Ils renoncent cependant à la rédaction d'un avis motivé, étant donné que le principe de subsidiarité ne semble pas violé *stricto sensu*. A la lumière des discussions qui auront lieu lors du prochain Conseil « Environnement », les membres de la Commission n'excluent pas pour autant la rédaction d'un avis politique.

## **8.            Divers**

Les prochaines réunions de la Commission auront lieu les 16 et 21 mai 2012.

La Commission demande à être informée du sort que le Gouvernement entend réserver au projet de loi n°5990 portant création des communautés urbaines.

Luxembourg, le 8 mai 2012

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden



## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

---

RM/vg

### Commission du Développement durable

#### Procès-verbal de la réunion du 11 janvier 2012 (10h30)

##### ORDRE DU JOUR :

1. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 14 décembre 2011
2. 6346 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire  
- Rapporteur : Monsieur Marc Spautz  
- Présentation du projet de loi
3. 6347 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire  
- Rapporteur : Monsieur Marc Spautz  
- Présentation du projet de loi
4. 6348 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire  
- Rapporteur : Monsieur Marc Spautz  
- Présentation du projet de loi
5. 6349 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire  
- Rapporteur : Monsieur Marc Spautz  
- Présentation du projet de loi
6. 6351 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire  
- Rapporteur : Monsieur Marc Spautz  
- Présentation du projet de loi
7. 6286 Projet de loi modifiant la loi du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie  
- Rapporteur : Monsieur Marc Spautz  
- Examen de l'avis du Conseil d'Etat

8. Continuation de la présentation des projets du Fonds du Rail soumis à l'approbation de la Chambre des Députés depuis 2006

\*

Présents : M. François Bausch, M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich, Mme Marie-Josée Frank, M. Paul Helming, Mme Josée Lorsché, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer, M. Marc Spautz,

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

M. Alain Disiviscour, Mme Josiane Pauly, M. Jeannot Poeker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

M. Jean-Marie Franziskus, M. Henri Werdel, de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL),

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

\*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

\*

### **1. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 14 décembre 2011**

Le projet de procès-verbal de la réunion du 14 décembre 2011 est adopté.

### **2. 6346 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

Monsieur le Rapporteur, ainsi que les responsables de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, présentent le projet de loi sous rubrique, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

En bref, le projet de loi a pour objet de modifier l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Cet article 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.

Conformément à l'article 99 de la Constitution, le projet de loi 6346 prévoit l'autorisation par le législateur d'une augmentation de crédit du projet d'investissement 16° libellé comme suit : Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermühle) et Sandweiler.

Le coût initial estimé du projet, qui a fait l'objet de la loi du 3 juin 2003, était de 113.311.935 euros. Cette position est adaptée par le projet sous rubrique qui porte ce montant à 215.000.000 euros, ce qui équivaut à une augmentation de quelque 102.000.000 euros.

A la demande d'un membre de la commission parlementaire, les responsables de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois énumèrent les différentes raisons expliquant que les crédits approuvés en 2003 se sont avérés largement insuffisants. L'augmentation du coût estimé de différentes positions du devis est principalement due aux faits suivants :

- la géologie complexe du site ;
- le nombre important de points fixes à respecter ;
- les difficultés liées aux travaux de terrassement dans les tranchées rocheuses et des mesures de protection des riverains à respecter ;
- les difficultés d'accès aux zones de travail ;
- l'augmentation intervenue au niveau du coût d'un grand nombre de produits et matériaux (le montant de 2003 se basait sur l'indice semestriel des prix de la construction au 1<sup>er</sup> octobre 2001).

Monsieur le Ministre précise, dans ce contexte, que l'approbation législative du 3 juin 2003 a été donnée sur base d'une étude de faisabilité et d'un devis très sommaire, étant donné que la nouvelle procédure en matière de préparation et de présentation de nouveaux projets d'infrastructure, qui prévoit que la Chambre des Députés se prononce deux fois au sujet d'un projet d'envergure (une première fois au stade de l'avant-projet sommaire puis une deuxième fois au stade de l'avant-projet détaillé), n'était alors pas encore d'application. La nouvelle pratique implique que les projets sont dorénavant déposés beaucoup plus tard dans la procédure de planification afin que la marge d'erreur soit plus réduite.

Suite à plusieurs questions afférentes, il est en outre souligné que :

- lors de l'étude de faisabilité, le coût des mesures compensatoires avait été estimé à 800.000 euros. Au vu des expériences récoltées dans le cadre d'autres projets, ces frais ont été réévalués à la hausse au stade de l'avant-projet détaillé et atteignent désormais 7.000.000 euros. Il est rappelé que le respect de la procédure dite 97/11 nécessite d'effectuer une évaluation des incidences sur l'environnement de certains projets publics et privés d'infrastructures de transport avant autorisation, afin de mesurer clairement leur impact sur l'environnement naturel et humain ;
- la mise à double voie du tronçon de ligne vers Sandweiler-Contern, entre le Viaduc de Pulvermühle et la gare de Sandweiler-Contern, qui est actuellement à voie unique et présente des restrictions de capacité dans l'exploitation des trains nationaux et internationaux donnant un accès performant vers le réseau de la Deutsche Bahn et au-delà, permettra de mettre à disposition les capacités nécessaires pour faire face aux exigences qualitatives par rapport aux services voyageurs, et plus particulièrement à l'intensification de la circulation ferroviaire dans le cadre du réseau « Rheinland-Pfalz-Takt ».

### **3. 6347 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

Monsieur le Rapporteur, ainsi que les responsables de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, présentent le projet de loi sous rubrique, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.



En bref, le projet de loi a pour objet de modifier l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Cet article 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.

Conformément à l'article 99 de la Constitution, le projet de loi 6347 prévoit l'autorisation par le législateur d'une augmentation de crédit du projet d'investissement 18° libellé comme suit : Réseau ferré luxembourgeois. Aménagement d'un réseau radio numérique intégrée ERTMS/GSM-R (partie infrastructure).

Le coût initial estimé du projet, qui a fait l'objet de la loi du 3 juin 2003, était de 25.115.000 euros. Cette position est adaptée par le projet de loi sous rubrique qui porte ce montant à 51.100.000 euros.

Le projet en question a pour objet la réalisation d'un réseau de radio ferroviaire numérique intégrée ERTMS/GSM-R. Ce 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 limitrophes et les opérateurs ferroviaires. La mise en place de l'infrastructure GSM-R du réseau ferré luxembourgeois comprend les étapes suivantes :

- planification de la couverture et de la performance du réseau GSM-R en fonction des besoins de tous les utilisateurs de cette infrastructure intégrée ;
- préparation et/ou mise en place des locaux devant abriter les équipements centraux de commutation ainsi que ceux pour la conduite du réseau des stations de base ;
- préparation des sites pour ces dernières, notamment par la mise en place des pylônes d'antenne et la mise à disposition des raccordements en énergie électrique et de transmission de données ;
- fourniture, montage et mise en service des équipements GSM-R centraux et déportés proprement dits.

Suite à une question afférente, les responsables de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois effectuent une mise à jour de la situation du projet par rapport à la situation décrite dans l'exposé des motifs du projet de loi au 1<sup>er</sup> avril 2011 :

- sur un total de 85 sites projetés, les travaux d'étude géotechnique et de forage de reconnaissance du sol de fondation sont achevés pour 52 sites et en cours pour 10 sites ;
- sur les 85 sites à réaliser, 61 autorisations de construire ont été délivrées par les administrations communales et 9 demandes ont été introduites ;
- quant aux autorisations de construire en zone verte, 36 ont été délivrées par le Département Environnement du Ministère du Développement durable et des Infrastructures ;
- 29 pylônes en béton ont été érigés et pour 3 autres le montage est en cours.

#### **4. 6348 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

Monsieur le Rapporteur, ainsi que les responsables de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, présentent le projet de loi sous rubrique, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

En bref, le projet de loi 6348 se propose de compléter l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire par un point 26° permettant à l'Etat via le Fonds du rail de financer, pour un montant de 96.200.000 euros, le renouvellement et la modernisation des installations de voie de différents tronçons de la ligne ferroviaire de Luxembourg vers Troisvierges/frontière dite « Ligne du Nord », comprenant également l'exécution de travaux de génie civil pour l'amélioration de la plateforme.

Monsieur le Ministre indique que les installations concernées font partie de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise. Il s'agit plus précisément des tronçons suivants :

- Tronçon Lorentzweiler-Mersch
- Tronçon Cruchten-Ettelbruck/Bürden
- Tronçon Wilwerwiltz-Clervaux

Il est prévu de réaliser les travaux suivants :

- le renouvellement de la voie courante, sur une longueur totale de quelque 47 km,
- la modernisation des différents composants, comprenant notamment la mise en œuvre de traverses en béton monobloc avec fixation élastique des rails nécessitant moins d'entretien courant que la voie actuelle,
- le renforcement du profil des rails,
- le remplacement du ballast en matériel de haut-fourneau par du ballast en pierre naturelle,
- des travaux de génie civil en vue de l'amélioration, d'une part, de la stabilité de la plateforme pour permettre la pose de traverses en béton et, d'autre part, de l'évacuation des eaux superficielles pour garantir l'assainissement correct du corps de la voie.

Ces travaux devraient s'étendre jusqu'en 2020.

De la discussion plus générale subséquente à la présentation du projet de loi sous rubrique, il convient de retenir ce qui suit :

- le Ministère prévoit de faire réaliser une planification à l'échelle nationale de tous les parkings-relais déjà existants, ainsi que des parking-relais qu'il conviendra de construire dans un avenir proche, notamment le long de la future Route du Nord aux endroits de jonction avec les gares ferroviaires. Ce réseau ne pourra cependant fonctionner de manière optimale que lorsque l'arrêt « Pont Rouge » sera opérationnel ;
- suite à une intervention évoquant les problèmes d'engorgement des parkings dans les environs de Remich, Monsieur le Ministre fait savoir qu'il est en pourparlers avec les autorités allemandes afin de prévoir des solutions à cette problématique. Est également évoquée dans le contexte la mise en place du SMOT (Schéma de mobilité transfrontalière) ;
- d'une manière générale, les lignes de bus en provenance des trois pays frontaliers et à destination de notre capitale connaissent un grand succès et Monsieur le Ministre est d'avis que le nombre de ces lignes devrait être augmenté. Ceci nécessite cependant une organisation commune avec les autorités des autres pays, notamment au niveau de la tarification. Dans ce contexte, il faut savoir que des accords de tarification ont été passés avec la Rhénanie- Palatinat, avec la Sarre et avec la France (tarifs EUREGIO).

## **5. 6349 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

Monsieur le Rapporteur, ainsi que les responsables de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, présentent le projet de loi sous rubrique, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

En bref, le projet de loi 6349 se propose de compléter l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire par un point 27° permettant à l'Etat via le Fonds du rail de financer, pour un montant de 42.000.000 euros, l'exécution de travaux d'infrastructures en vue du renouvellement et de la modernisation des installations de signalisation sur la ligne ferroviaire Luxembourg-Kleinbettingen (Phase 1). Il s'agit plus précisément du renouvellement des Postes Directeurs de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen.

La réalisation du projet s'avère nécessaire pour les raisons suivantes :

- augmentation de la sécurité de l'exploitation ferroviaire sur la ligne Luxembourg-Kleinbettingen ;
- maintien de l'exploitation de la ligne ferroviaire Luxembourg-Kleinbettingen tout en préparant la modernisation de la ligne dans le cadre du projet EUROCAPRAIL ;
- préparation de la ligne Luxembourg-Kleinbettingen à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

Outre le renouvellement des Postes Directeurs sur la situation actuelle, ce projet s'accompagnera des modifications suivantes pour augmenter la sécurité en relation avec l'exploitation de la ligne en question :

- implantation des signaux fixes à droite dans le sens de circulation de la voie à laquelle ils s'adressent ou au-dessus de cette voie afin de réaliser une homogénéisation du réseau ferré luxembourgeois ;
- augmentation de la distance de couverture des points dangereux permanents ;
- amélioration de la visibilité des signaux fixes lumineux à partir du poste de conduite du conducteur d'engin moteur ;
- réalisation d'itinéraires de manœuvre supplémentaires à la situation actuelle et nécessaires pour effectuer la desserte du chantier lors de la réalisation de la modernisation de la ligne Luxembourg-Kleinbettingen dans le cadre du projet EUROCAPRAIL.

Monsieur le Ministre précise encore que le planning relatif au déploiement du système de contrôle de vitesse européen ERTMS/ETCS sur le réseau ferré luxembourgeois prévoit la mise en service du dernier lot, à savoir la ligne ferroviaire Luxembourg-Kleinbettingen, au cours de l'année 2012. Le Luxembourg sera alors le seul pays de l'UE à avoir équipé la totalité de son réseau de ce système de sécurité.

## **6. 6351 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

Monsieur le Rapporteur, ainsi que les responsables de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, présentent le projet de loi sous rubrique, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

En bref, le projet de loi 6351 se propose de compléter l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire par un point 28° permettant à l'Etat via le Fonds du rail de financer, pour un montant de 51.000.000 euros, la modernisation et le renouvellement des installations fixes en Gare de Differdange. Les travaux concernent plus précisément :

- la modernisation des installations de sécurité et de télécommunications du poste de signalisation de Differdange. Il est prévu d'aménager un poste de signalisation informatisé décentralisé à Differdange et de réaliser la desserte centrale à partir du Poste Directeur de Pétange. Le nouveau poste sera équipé d'une installation de télécommunication de technique moderne permettant également la connexion au futur poste de contrôle centralisé du réseau ferré luxembourgeois ;
- le renouvellement des installations de voie et de la plateforme, qui se justifie par l'âge et l'usure avancés du matériel de la superstructure ;
- la modernisation des installations de traction électrique de cette gare, qui se justifie par la vétusté des poutres de portiques rigides et souples, par l'usure avancée des fils, câbles et du matériel de suspension, par le type d'équipement caténaire de technologie ancienne ainsi que par la nécessité de perfectionner les installations d'alimentation et de rendre plus flexible l'exploitation de celles-ci.

Suite à l'exposé des représentants gouvernementaux et à une question afférente, il est précisé qu'un parking sera construit à proximité de la Gare de Differdange. Ce parking sera divisé en deux unités distinctes : la première sera un parking-relais destiné aux usagers des transports en commun et géré par le Fonds du Rail ; la seconde sera un parking qui sera commercialisé par la Ville de Differdange.

**7. 6286 Projet de loi modifiant la loi du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie**

Suite aux amendements parlementaires adoptés par la Commission du Développement durable lors de sa réunion du 19 juillet 2011, le Conseil d'Etat a rendu son avis complémentaire en date du 16 décembre 2011.

Pour rappel, dans son avis du 5 juillet 2011, le Conseil d'Etat avait émis deux oppositions formelles :

- la première opposition formelle exigeait une modification des points 1°, 2° et 4° de l'article 1er dans la mesure où, d'après l'article 99 de la Constitution « aucune charge grevant le budget de l'Etat pour plus d'un exercice ne peut être établie que par une loi spéciale ». Pour tenir compte de l'opposition du Conseil d'Etat, la commission parlementaire a proposé de ne pas inscrire de montant précis dans le texte, notamment

afin de garder une certaine flexibilité. Dans la foulée, elle a proposé de revenir au libellé des articles 1er, 2 et 5 du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la formation initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement. Le texte proposé par la Commission précise que l'Etat prend en charge l'intégralité des coûts engendrés par l'organisation et la gestion des cours de la formation initiale, les frais de la formation continue n'étant à charge de l'Etat que pour un tiers, les deux autres tiers étant pris en charge par l'employeur. L'Etat rembourse donc à la société chargée de l'exploitation du centre de formation les coûts occasionnés par la dispense desdites formations aux candidats. Le Conseil d'Etat est d'accord avec cette façon de voir et approuve les modifications quant au fond apportées par la Commission du Développement durable. Toutefois, il note que le terme « Centre agréé » apparaît pour la première fois dans les amendements. Comme par ailleurs l'alinéa introductif de l'article 3 de la loi de 2009 retient le terme « centre » pour désigner la société d'exploitation, le Conseil d'Etat recommande de faire abstraction de l'adjectif « agréé » afin de rester en ligne avec le libellé de cet alinéa. La commission parlementaire décide de faire sienne cette proposition.

- la deuxième opposition formelle du Conseil d'Etat concernait certaines dispositions contenues à l'article 2 point 6° où il est prévu de limiter la validité de l'agrément à une durée de cinq ans. Le Conseil d'Etat s'était interrogé sur la conformité de cette disposition avec l'article 11, paragraphe 1er de la directive « Services » et il avait demandé des justifications supplémentaires, à défaut desquelles il se verrait dans l'impossibilité d'accorder la dispense du deuxième vote constitutionnel. La Commission a fourni ces justifications en se fondant sur une raison impérieuse d'intérêt général, sous la forme du renforcement de la sécurité routière. En effet, selon la Commission, la notion de raison impérieuse d'intérêt général à laquelle se réfèrent certaines dispositions de la directive « Services » couvre certaines justifications dont la sécurité routière, ce qui est corroboré par la jurisprudence de la Cour de Justice de l'Union européenne. Le Conseil d'Etat prend acte de cet argumentaire et est prêt à accorder la dispense du second vote constitutionnel.

Monsieur le Rapporteur est chargé de préparer son projet de rapport, lequel sera adopté au cours de la réunion du 18 janvier prochain.

## **8. Continuation de la présentation des projets du Fonds du Rail soumis à l'approbation de la Chambre des Députés depuis 2006**

Les membres de la Commission du Développement durable avaient entamé l'examen des projets du Fonds du Rail soumis à l'approbation de la Chambre des Députés depuis 2006, dans le cadre du débat d'orientation sur les grands projets d'infrastructure (document parlementaire 6331). Pour plus de détails, il est prié de se référer au procès-verbal n°52 de la réunion du 28 septembre 2011.

Les représentants de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois poursuivent la présentation de ces projets. Pour les détails de cette présentation, il est prié de se reporter au document repris en annexe du présent procès-verbal.

Luxembourg, le 18 janvier 2012

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden

ANNEXE : Suivi des projets du Fonds du Rail soumis à l'approbation de la Chambre des Députés depuis 2006

**Légende:**

nouveau projet proposé
changement concept
procédure 97/11 en cours
procédures d'approbation achevées; projet à entamer ou en cours de réalisation

Grands projets d'infrastructure ferroviaire  
ACCORDS DE PRINCIPE prononcés par la Chambre des Députés

<u>Motion</u>	<u>Projet</u>	<u>Montant estimé</u>	<u>Motion du</u>	<u>Source</u>	<u>Etat d'avancement</u>
38	Gare de Bettembourg. Renouvellement et modernisation des installations de signalisation et de télécommunications.	p.m.		Age et usure des installations en service: postes directeurs actuels datant de 1978 et 1982. Intégration ligne Bettembourg-Dudelange-Usines et nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg dans Poste Directeur Bettembourg.	Nouveau projet proposé en juin 2011. Études APS en cours.
37	Raccordement ferroviaire Kirchberg. Nouvel arrêt "Pont Rouge".	100 000 000 €		Raccordement du Kirchberg par l'aménagement d'un nouvel arrêt aux abords du Pont G-D Charlotte.	Nouveau projet proposé en juin 2011. Concept général en cours.
36	Création d'un point d'échange à Hollerich	25 342 000 €		Nouveau concept d'exploitation	Nouveau projet proposé en juin 2011. Concept général en cours. Changement concept suite crise économique. (voir motions 2 et 3)
35	Modernisation de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. 2e phase: Renouvellement des installations de traction électrique.	36 420 000 €		Renouvellement et modernisation des installations de traction électrique datant de 1956/57.	Nouveau projet proposé en juin 2011. Études APS en cours. Changement planning Eurocaprail suite crise économique. (voir motion 12)
34	Point d'arrêt Differdange. Mise en conformité des quais à voyageurs, du souterrains avec escaliers et ascenseurs.	16 000 000 €		Réaménagement de l'entrée de la Ville de Differdange. Mise en conformité de l'arrêt existant.	Nouveau projet proposé en juin 2011. Études APS en cours.



Motion	Projet	Montant estimé	Motion du	Source	Etat d'avancement
33	Modernisation de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. 1ère phase: Renouvellement des postes directeurs sur la situation actuelle.	41 500 000 €	21/10/2010	Renouvellement et modernisation des installations de signalisation datant des années 1970.	- Dossier APD transmis au MDDI en date du 08.10.2010. - Analyse par CA IF en date du 29.03.2011. - Infos suppl. transmises le 12.05.2011.  Projet d'exécution en cours. Réalisation dès vote loi afférente. (voir motion 12)
32	Ligne du Nord. Renouvellement complet de différents tronçons de voie avec amélioration de la plate-forme en vue de la mise en œuvre de traverses en béton.	85 000 000 €	19/11/2009	Renouvellement du matériel de superstructure. Age et usure avancés des installations en service.	- Dossier APD transmis au MDDI en date du 08.10.2010. - Analyse par CA IF en date du 29.03.2011. - Infos suppl. transmises le 12.05.2011.
31	Suppression des passages à niveau N°13 et N°14 à Oberkorn.	p.m.	23/10/2008	Augmentation du trafic ferroviaire et des temps de fermeture. Enclavement de quartiers d'habitation.	APD en cours. Phase 1: suppr. PN14 + modernisation arrêt; réalisation 2012 Phase 2: suppression PN13.
30	Gestion centralisée nationale des installations de génie technique.	p.m.	23/10/2008	Surveillance à distance des multiples installations de génie technique. Interface avec les services d'urgence et de l'ordre public.	Concept général en cours.
29	Installation d'un système de suivi et de régulation de la circulation des trains en temps réel.	p.m.	23/10/2008	Augmentation de la fluidité du trafic ferroviaire par des mesures dispositives préventives.	Coût estimé: 8 900 000 €. Projet d'exécution en cours. Début travaux prévu pour sept. 2011.
28	Construction d'une sous-station 225kV / 2x25kV à Flebour.	11 000 000 €	23/10/2008	Stratégie globale de fiabilisation et d'augmentation de capacité électrique du réseau ferré luxembourgeois.	Concept général finalisé.
27	Réaménagement des alentours de la gare d'Ettelbruck.	p.m.	23/10/2008	Réaménagement du bâtiment voyageurs. Création d'une gare routière. Adjonction d'un deuxième souterrain pour voyageurs.	Concept d'ensemble P&Ch + CFL avalisé par acteurs politiques; Partie P&Ch pour motion octobre 2010; APD et projet de loi pour 2012.
26	Port de Mertert. Modernisation et extension des installations fixes.	p.m.	23/10/2008	Renouvellement des installations de voie. Adjonction de voies supplémentaires. Renouvellement des installations de signalisation et du poste directeur.	APS achevé.

Motion	Projet	Montant estimé	Motion du	Source	Etat d'avancement
25	Gare Belval-Usines. Modernisation et renouvellement complets des installations fixes.	p.m.	23/10/2008	Age et usure avancés des installations en service.	Concept général en cours.
24	Suppression du passage à niveau N°4a à Bettembourg.	p.m.	23/10/2008	Remplacement du passage à niveau existant par un passage supérieur routier enjambant les voies ferrées	Coût estimé: 9 000 000 € Procédure d'adjudication achevée. Réalisation dès achèvement procédures emprises.
23	Triage de Bettembourg/Dudelange. Modernisation et renouvellement complets des installations fixes.	p.m.	23/10/2008	Augmentation du trafic. Age et usure avancés des installations en service.	<b>Remplacement du projet "Extension débranchement et réception" accordé en 2007 par ce projet.</b> Etudes APD en cours. (voir motion 20)
22	Gare de Bettembourg. Modernisation et renouvellement des infrastructures ferroviaires. (sauf Modul B3 - modification des installations fixes en Gare de Bettembourg, entrée Nord)	p.m.	23/10/2008	Augmentation du trafic. Age et usure avancés des installations en service.	Dossier APD et projet de loi pour 2013.
21	Bettembourg-Dudelange: Un nouveau terminal intermodal et un nouveau terminal d'autoroute ferroviaire.	p.m.	24/10/2007	Estimation préliminaire.	<b>APS achevé fin 2010, Procédure 97/11 lancée -&gt; décision du Gouvernement en attente Etudes APD à la suite.</b>
20	Triage Bettembourg/Dudelange. Extension des faisceaux de débranchement et de réception.	16 000 000 €	24/10/2007	Programme pluriannuel 2007-2016	<b>Remplacement de ce projet par le projet "modernisation complète" accordé en 2008.</b> (voir motion 23)
19	Suppression du passage à niveau N°20b à Lorentzweiler (participation Fonds du Rail).	4 888 292 €	24/10/2007	Dossier d'avant-projet établi par les P&Ch datant d'octobre 2004. Montant total: 9 089 745 €. Participation Fonds du Rail: 50% (indice 588,92)	APS clôturé; Pilotage assumé par P&Ch; Part budgétaire P&Ch en souffrance.
18	Suppression du passage à niveau N°18 à Heisdorf (participation Fonds du Rail).	5 371 703 €	24/10/2007	Dossier d'avant-projet établi par les P&Ch datant d'août 2005. Montant total: 9 313 616 €. Estimation frais CFL: 1 000 000 €. Participation Fonds du Rail: 50% (indice 608,08)	APS clôturé; Pilotage assumé par P&Ch; Procédures d'emprises en suspens.
17	Suppression des passages à niveau N° 91, 91a et 92 à Schifflange (participation Fonds du Rail).	7 254 000 €	24/10/2007	Concept global visant la suppression des passages à niveau PN91, PN91a et PN92 à Schifflange. Dossier de synthèse du 02.05.2007. Montant total: 16 120 000 €. Participation Fonds du Rail: 45%	APS clôturé; Pilotage assumé par P&Ch; Difficultés emprises + remembrement; Inscrit au plan pluriannuel FR 2013.

Motion	Projet	Montant estimé	Motion du	Source	Etat d'avancement
16	Aménagement d'une voie d'évitement à Michelau.		19/12/2006	Montant approuvé 11 452 681 €	Approuvé par la loi du 24.07.2000 (Projet 3) Projet en instance.
15	Ligne du Nord. Reconstruction d'un pont-rivière PK 46,930 (Ettelbruck).		19/11/2009	Montant approuvé 16 800 000 €	Projet approuvé par motion du 19.11.2009 Travaux en cours. Achèvement mi-2011.
14	Gare de Luxembourg. Reconstruction d'un passage supérieur (rue d'Alsace).		19/12/2006	Montant approuvé 19 250 000 €	Approuvé par la loi du 05.06.2009 (Projet 24) Travaux en cours. Achèvement prévu pour début 2012.
13	Gare de Differdange. Renouvellement et modernisation des installations fixes.	50 000 000 €	19/12/2006	Age et usure avancés des installations en service: - le poste de signalisation date de 1952 - les installations de voie de la ligne principale datent de 1988; - les installations des voies accessoires datent de 1954 à 1961 - les installations de traction électrique datent de 1962.	- Dossier APD transmis au MDDI en date du 08.10.2010. - Analyse par CA IF en date du 29.03.2011. - Infos suppl. transmises le 12.05.2011
12	Optimisation ligne Kleinbettingen (Modernisation et renouvellement des infrastructures de la ligne et redressement des courbes dans le cadre du projet Eurocaprail).	85 000 000 €	19/12/2006	Estimation CFL indice des prix de la construction 618,55 du 01/10/2005	<b>Changement</b> suite crise économique: Projet scindé en 3 phases (Postes Directeurs, caténaires, génie civil + voie). Phase 1: Accord de principe prononcé en date du 22.09.2010. (voir motion 33) Phase 2: Nouveau projet proposé (voir nouveau projet 35)
11	Tunnel de raccordement en direction d'Obercorn.	75 000 000 €	19/12/2006	Strategiepapier mobilité.lu 24/01/2002 - Bauindex 554,26 vom 01/10/2001	APS finalisé; projet reporté.
10	Gare périphérique de Kirchberg (LUXEXPO).	p.m.	19/12/2006	Etude de faisabilité suite aux conclusions du groupe de travail "Extension du réseau ferré en Ville de Luxembourg"	Concours d'architecte achevé; projet reporté.
9	Extension du réseau ferré dans la Ville de Luxembourg (tram léger).	121 940 000 €	19/12/2006	Dossier "Extension du réseau ferré dans la Ville de Luxembourg" de mars 2006 - Bauindex 618,55 von Oktober 2005	GIE LUXTRAM
	Réaménagement de la Gare de Luxembourg avec les têtes Sud et Ouest (sans les projets 3 et 6).	475 880 000 €	19/12/2006	Hauptbahnhof Luxemburg inklusive Peripheriebahnhöfe Howald und Cessingen - Technischer Abschlußbericht vom 12/09/2005 - Bauindex 608,08 vom 01/04/2005	Relancement des études en vue: - de l'abandon du projet train-tram, - de l'abandon de la nouvelle ligne L-Es, - du nouveau concept d'exploitation.

<u>Motion</u>	<u>Projet</u>	<u>Montant estimé</u>	<u>Motion du</u>	<u>Source</u>	<u>Etat d'avancement</u>
7	Installation d'un nouveau Poste Directeur pour la Gare de Luxembourg.	27 045 800 €	19/12/2006	Hauptbahnhof Luxemburg inklusive Peripheriebahnhöfe Howald und Cessingen - Technischer Abschlußbericht vom 12/09/2005 - Bauindex 608,08 vom 01/04/2005	Concept général en voie de développement. Etude de faisabilité en cours.
6	Modifications au niveau de la Gare centrale nécessaires dans le cadre des projets 4 et 5 (y compris les infrastructures ferroviaires dans la Gare de Howald.	203 300 000 €	19/12/2006	APS d'août 2006 - Bauindex 625,70 vom 01/04/2006	Relancement des études en vue: - de l'abandon du projet train-tram, - de l'abandon de la nouvelle ligne L-Es, - du nouveau concept d'exploitation.
5	Gare périphérique de Howald (espace public).		19/12/2006	montant approuvé 42 878 500 €	Aménagement phase 1: approuvé par la loi du 17.12.2010 (Projet 25) Début des travaux prévu pour 2013.
4	Nouvelle ligne ferroviaire à deux voies entre Luxembourg et Bettembourg.	383 300 000 €	19/12/2006	APS d'août 2006 - Bauindex 625,70 vom 01/04/2006	Procédure 97/11 en cours. Décision du Gouvernement en Conseil en attente.
3	Modification au niveau de la Gare centrale nécessaires dans le cadre des projets 1 et 2 (y compris les infrastructures ferroviaires dans la Gare de Cessange).	232 783 520 €	19/12/2006	Hauptbahnhof Luxemburg inklusive Peripheriebahnhöfe Howald und Cessingen - Technischer Abschlußbericht vom 12/09/2005 - Bauindex 608,08 vom 01/04/2005	Suite crise économique remplacement à court terme de ce projet par le nouveau projet "Création d'un point d'échange à Hollerich".  (voir nouveau projet proposé 36)
2	Gare périphérique de Cessange (espace public).	25 000 000 €	19/12/2006	Strategiepapier mobilität.lu 24/01/2002 - Bauindex 554,26 vom 01/10/2001	Suite crise économique remplacement à court terme de ce projet par le nouveau projet "Création d'un point d'échange à Hollerich".  (voir nouveau projet proposé 36)
1	Nouvelle ligne ferroviaire à deux voies entre Luxembourg et Esch-sur-Alzette.	481 653 200 €	19/12/2006	APS de novembre 2003 - Bauindex 579,98 vom 01/10/2003	En suspens.

12

## CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2011-2012

---

RM/vg

### Commission du Développement durable

#### Procès-verbal de la réunion du 01 décembre 2011

##### ORDRE DU JOUR :

1. 6346 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire  
- Désignation d'un rapporteur
2. 6347 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire  
- Désignation d'un rapporteur
3. 6348 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire  
- Désignation d'un rapporteur
4. 6349 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire  
- Désignation d'un rapporteur
5. 6351 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire  
- Désignation d'un rapporteur
6. 6354 Projet de loi portant exécution du règlement (UE) No 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers  
- Désignation d'un rapporteur
7. 6356 Projet de loi relatif à la construction du Bâtiment Laboratoires, de la Halle d'Essais Ingénieurs et de l'équipement de la deuxième Centrale de production de froid à Belval  
- Désignation d'un rapporteur
8. 6357 Projet de loi relatif à la transformation et à l'extension du Lycée Hubert Clement à Esch-sur-Alzette  
- Désignation d'un rapporteur

9. 6359 Projet de loi portant
  1. création d'un pacte climat avec les communes
  2. modification de la loi modifiée du 31 mai 1999 portant institution d'un fonds pour la protection de l'environnement- Désignation d'un rapporteur
10. 6367 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre le bruit  
- Désignation d'un rapporteur
11. 6368 Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n°1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires  
- Désignation d'un rapporteur
12. COM (2011) 571 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN, AU CONSEIL, AU COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN ET AU COMITE DES REGIONS - Feuille de route pour une Europe efficace dans l'utilisation des ressources.  
- Examen du document
13. COM (2011) 624 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN ET AU CONSEIL - PROGRES ACCOMPLIS DANS LA REALISATION DES OBJECTIFS ASSIGNES AU TITRE DU PROTOCOLE DE KYOTO (en application de l'article 5 de la décision n° 280/2004/CE du Parlement européen et du Conseil relative à un mécanisme pour surveiller les émissions de gaz à effet de serre dans la Communauté et mettre en œuvre le protocole de Kyoto)  
- Examen du document
14. COM (2011) 649 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN ET AU CONSEIL - RAPPORT ANNUEL 2010 CONCERNANT LA MISE EN OEUVRE DU REGLEMENT (CE) N° 300/2008 RELATIF A L'INSTAURATION DE REGLES COMMUNES DANS LE DOMAINE DE LA SURETE DE L'AVIATION CIVILE  
- Examen du document
15. COM(2011) 650 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL relatif aux orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport  
- Examen du document
16. COM(2011) 659 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL modifiant la décision n° 1639/2006/CE établissant un programme-cadre pour l'innovation et la compétitivité (2007-2013) et le règlement (CE) n° 680/2007 déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie  
- Examen du document
17. COM(2011) 676 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN, AU CONSEIL, A LA COUR DE JUSTICE DE L'UNION EUROPEENNE, A LA COUR DES COMPTES, A LA BANQUE EUROPEENNE

D'INVESTISSEMENT, AU COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN ET AU COMITE DES REGIONS - Des infrastructures européennes intégrées pour stimuler la croissance  
- Examen du document

18. COM(2011) 670 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPEEN établissant un système de gestion de la sécurité aérienne pour l'Europe  
- Examen du document
19. COM (2011) 688 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL relatif à la sécurisation des activités de prospection, d'exploration et de production pétrolières et gazières en mer  
- Examen du document
20. Divers

\*

Présents : M. François Bausch, M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. Paul Helming, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer, M. Marc Spautz,

M. Claude Frank, M. Sam Weissen, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. Serge Urbany

\*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

\*

**1. 6346 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

Monsieur Marc Spautz est désigné Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

**2. 6347 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

Monsieur Marc Spautz est désigné Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

**3. 6348 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**



Monsieur Marc Spautz est désigné Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

**4. 6349 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

Monsieur Marc Spautz est désigné Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

**5. 6351 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

Monsieur Marc Spautz est désigné Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

**6. 6354 Projet de loi portant exécution du règlement (UE) No 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO2 des véhicules légers**

Madame Marie-Josée Frank est désignée Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

**7. 6356 Projet de loi relatif à la construction du Bâtiment Laboratoires, de la Halle d'Essais Ingénieurs et de l'équipement de la deuxième Centrale de production de froid à Belval**

Madame Marie-Josée Frank est désignée Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

**8. 6357 Projet de loi relatif à la transformation et à l'extension du Lycée Hubert Clement à Esch-sur-Alzette**

Monsieur Marc Spautz est désigné Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

**9. 6359 Projet de loi portant  
**1. création d'un pacte climat avec les communes**  
**2. modification de la loi modifiée du 31 mai 1999 portant institution d'un fonds pour la protection de l'environnement****

Monsieur Marcel Oberweis est désigné Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

**10. 6367 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte**

## contre le bruit

Monsieur Marc Spautz est désigné Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

### **11. 6368 Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n°1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires**

Monsieur Marc Spautz est désigné Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

### **12. COM (2011) 571 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN, AU CONSEIL, AU COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN ET AU COMITE DES REGIONS - Feuille de route pour une Europe efficace dans l'utilisation des ressources.**

Le document sous rubrique est une feuille de route recensant les secteurs économiques les plus consommateurs de ressources et proposant des instruments et des indicateurs pour guider les actions à entreprendre en Europe et dans le monde. Il s'agit d'un programme en faveur de la compétitivité et de la croissance axé sur l'utilisation de moins de ressources lors de la production et de la consommation de biens et sur la création d'entreprises et d'emplois dans des secteurs d'activité tels que le recyclage, la conception plus intelligente de produits, la recherche de matériaux de substitution et l'éco-ingénierie.

Les mesures proposées visent à transformer la production et la consommation en incitant les investisseurs à promouvoir l'innovation écologique, à stimuler l'éco-conception et l'éco-étiquetage et à encourager les organismes publics à faire des dépenses plus écologiques. Les gouvernements sont invités à alléger la fiscalité sur le travail en taxant la pollution et la consommation des ressources et à prévoir de nouvelles mesures d'incitation pour encourager les consommateurs à se tourner vers des produits plus économes en ressources. La feuille de route recommande également une adaptation des prix afin qu'ils reflètent les coûts réels de l'utilisation des ressources, en particulier sur l'environnement et la santé.

La feuille de route tend à remédier au problème de la mauvaise utilisation des ressources dans les secteurs responsables de la plus grande partie des dégâts environnementaux, à savoir les secteurs de l'alimentation, de la construction et de la mobilité, dont les effets combinés représentent entre 70 et 80 % de l'ensemble des incidences environnementales. Elle souligne également l'importance d'une gestion plus efficace des ressources naturelles dont dépend notre économie. Les pressions exercées sur des ressources telles que la biodiversité, le sol et le climat ne cessent de croître et l'incapacité de réaliser les objectifs existants pourrait se révéler désastreuse à plus long terme.

La feuille de route constitue un premier pas vers la définition d'un cadre d'action cohérent qui couvre les différents secteurs et domaines. Elle a pour objectif d'offrir une perspective stable pour la transformation de l'économie. Aux fins de sa mise en œuvre, la Commission élaborera des propositions d'action et des propositions législatives.

La feuille de route met également l'accent sur la nécessité de progresser et de mesurer les progrès. Des indicateurs fiables et facilement compréhensibles sont nécessaires pour

donner des signaux et mesurer les progrès accomplis. Deux niveaux d'indicateurs sont formulés :

- un indicateur clé provisoire, intitulé « productivité des ressources », en vue d'améliorer la performance économique, tout en réduisant la pression sur les ressources naturelles ;
- une série d'indicateurs complémentaires sur les ressources naturelles essentielles, telles que l'eau, les terres, les matières premières et le carbone, qui serviront à évaluer la consommation globale de ces ressources au sein de l'UE.

Le prochain Conseil « Environnement » adoptera des conclusions sur cette feuille de route.

**13. COM (2011) 624 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN ET AU CONSEIL - PROGRES ACCOMPLIS DANS LA REALISATION DES OBJECTIFS ASSIGNES AU TITRE DU PROTOCOLE DE KYOTO (en application de l'article 5 de la décision n° 280/2004/CE du Parlement européen et du Conseil relative à un mécanisme pour surveiller les émissions de gaz à effet de serre dans la Communauté et mettre en œuvre le protocole de Kyoto)**

Le document sous rubrique est un rapport de la Commission au sujet des progrès accomplis dans la réalisation des objectifs assignés au titre du Protocole de Kyoto.

Dans l'ensemble, les estimations indiquent que l'UE-15 est sur la bonne voie pour atteindre l'objectif de réduction de 8% des émissions totales de gaz à effet de serre (GES), qui lui a été assigné au titre de Kyoto pour la période 2008-2012. Cet objectif serait même susceptible d'être dépassé.

En 2009, les émissions totales de GES de l'UE-27 ont été inférieures de 17,4 % par rapport au niveau de 1990. Les émissions ont diminué de 7,1 % par rapport à 2008 alors que, pendant la même période, le produit intérieur brut a chuté en raison de la récession économique.

Par ailleurs, selon des données encore provisoires, les émissions de GES de l'UE-15 et de l'UE-27 ont varié de 2,3% en 2010 par rapport à 2009. D'après ces estimations, les émissions de l'UE-15 sont inférieures de 10,7% à celles de l'année de référence. Les émissions de l'UE-27 pour 2010 sont inférieures d'environ 15,5% par rapport à 1990. Entre 1990 et 2010, le PIB a varié de 39% pour l'UE-15 et de 41% pour l'UE-27, et d'environ 1,8% entre 2009 et 2010.

D'après les données d'inventaire les plus récentes (2009), les émissions totales de GES dans l'UE-15 ont baissé pour la sixième année consécutive et se sont établies à un niveau inférieur de 12,7% par rapport au niveau de l'année de référence. Alors que, depuis 1990, l'économie de l'UE-15, en termes de PIB, a connu une croissance considérable (près de 37%), ses émissions de GES ont diminué. Les émissions ont donc diminué dans l'UE-15 et l'UE-27 en dépit d'une croissance économique marquée. Cela indique qu'une dissociation entre l'augmentation des émissions de GES et la croissance du PIB a eu lieu.

En 2009, les émissions de GES de l'UE-15 ont diminué de façon significative (6,9% par rapport à 2008). Ce chiffre est nettement supérieur au recul d'environ 4% enregistré par le PIB dans l'UE-15 en raison de la récession économique. Cela prouve que la crise économique qui a frappé l'Union n'a pas entravé la transition de l'économie européenne vers une économie à faible intensité de carbone.

L'évolution globale des émissions de GES dans les Etats membres est fortement influencée par les deux plus grands émetteurs, l'Allemagne et le Royaume-Uni, qui représentent à eux deux environ un tiers des émissions totales de GES de l'UE-27. L'évolution favorable en Allemagne (- 26,3% sur période 1990-2009) est principalement due aux améliorations constantes du rendement des centrales électriques et thermiques, à l'utilisation accrue des énergies renouvelables et de la cogénération, ainsi qu'aux investissements importants en faveur de la restructuration économique des cinq nouveaux Länder après la réunification. La réduction des émissions de GES au Royaume-Uni (- 27% sur la période 1990-2009) est imputable principalement à la libéralisation des marchés de l'énergie qui a entraîné l'abandon du charbon et du pétrole au profit du gaz pour la production d'électricité, ainsi qu'aux mesures de réduction des émissions de protoxyde d'azote dans la production d'acide adipique.

En 2009, cinq Etats membres ont enregistré des émissions de GES supérieures à celles de l'année de référence, tandis que dans les vingt autres Etats membres, les émissions étaient inférieures aux niveaux de référence.

En 2009, les émissions par habitant dans l'UE-27 ont été de 9,2 tonnes équivalent CO<sub>2</sub>. Dans l'UE-15, elles ont été légèrement plus élevées, à savoir 9,4 tonnes en moyenne par habitant. Les émissions présentent de grandes disparités selon les Etats membres, allant de 4,7 tonnes (Lettonie) à 23,7 (Luxembourg).

**14. COM (2011) 649 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN ET AU CONSEIL - RAPPORT ANNUEL 2010 CONCERNANT LA MISE EN OEUVRE DU REGLEMENT (CE) N° 300/2008 RELATIF A L'INSTAURATION DE REGLES COMMUNES DANS LE DOMAINE DE LA SURETE DE L'AVIATION CIVILE**

Le document sous rubrique est un rapport annuel de la Commission européenne relatif à la sûreté de l'aviation civile.

La Commission y conclut que, dans l'ensemble, un degré élevé de sûreté continue d'être assuré dans l'UE, mais les inspections ont révélé certaines lacunes.

Les défaillances relevées concernant le respect des exigences en matière d'inspection du personnel et des passagers et le traitement et l'inspection du fret étaient souvent dues à des facteurs humains. D'autres défauts de conformité ont été trouvés concernant les patrouilles aéroportuaires, l'évaluation des risques et l'inspection des approvisionnements de bord et des fournitures destinées aux aéroports.

Les recommandations de mesures correctives formulées par la Commission ont, dans l'ensemble, fait l'objet d'un suivi satisfaisant, mais les conclusions des inspecteurs confirment l'importance d'un régime d'inspection rigoureux pour l'UE et d'un contrôle de qualité suffisant à l'échelon des Etats membres. La Commission énonce qu'elle continuera à mettre tout en œuvre pour que toutes les dispositions juridiques soient pleinement et correctement mises en œuvre, en entamant s'il y a lieu des procédures formelles d'infraction.

Les incidents concernant la cargaison yéménite et les colis piégés à destination de l'UE d'octobre 2010 sont venus rappeler que l'aviation civile continue d'être la cible d'attaques utilisant des moyens nouveaux, auxquelles il faut répondre par des mesures de protection adaptées et définies en fonction du risque. Comme prévu dans le plan d'action pour la sûreté du fret aérien, la Commission a étendu son action dans ce domaine.

- 15. COM (2011) 650 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL relatif aux orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport**
- 16. COM (2011) 659 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL modifiant la décision n° 1639/2006/CE établissant un programme-cadre pour l'innovation et la compétitivité (2007-2013) et le règlement (CE) n° 680/2007 déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie**
- 17. COM (2011) 676 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN, AU CONSEIL, A LA COUR DE JUSTICE DE L'UNION EUROPEENNE, A LA COUR DES COMPTES, A LA BANQUE EUROPEENNE D'INVESTISSEMENT, AU COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN ET AU COMITE DES REGIONS - Des infrastructures européennes intégrées pour stimuler la croissance**

Ces trois documents sont examinés simultanément, car faisant tous trois partie du paquet législatif « interconnexion ».

La série de propositions pour l'interconnexion de l'Europe met en œuvre les engagements pris par la Commission européenne dans les propositions du cadre financier pluriannuel. Cette série de propositions prévoit :

- une communication intitulée « Des infrastructures européennes intégrées pour stimuler la croissance »,
- une communication sur l'initiative relative aux emprunts obligataires pour le financement de projets dans le cadre d'Europe 2020,
- une communication sur le cadre pour la prochaine génération d'instruments financiers innovants,
- une proposition de règlement établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, (document COM (2011) 665),
- une proposition de règlement sur les orientations pour le réseau transeuropéen de transport,
- une proposition de règlement sur les orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes,
- une proposition de règlement sur les orientations pour les réseaux de télécommunications européens.

Le paquet interconnexion prévoit une enveloppe de 50 milliards d'euros pour des investissements destinés à améliorer les réseaux européens dans le domaine des transports, de l'énergie et de la technologie numérique. Pour faciliter le financement du mécanisme pour l'interconnexion en Europe, la Commission a également adopté le mandat de l'initiative relative aux emprunts obligataires pour le financement de projets dans le cadre d'Europe 2020, qui sera l'un des instruments de partage des risques sur lesquels le mécanisme pourra compter pour inciter des fonds privés à investir dans les projets. La phase pilote débutera dès l'an prochain.

Pour ce qui est de l'interconnexion dans le domaine des transports, domaine qui intéresse plus particulièrement la Commission du Développement durable, le mécanisme prévoit un investissement de 31,7 milliards d'euros pour la modernisation de l'infrastructure de transport

en Europe. Cela inclut 10 milliards d'euros du Fonds de cohésion qui sont réservés pour des projets dans le domaine des transports dans les pays de la cohésion, les 21,7 milliards d'euros restants étant mis à la disposition de tous les Etats membres pour des investissements dans l'infrastructure de transport. L'idée consiste à améliorer les liaisons entre les différentes parties de l'UE, afin de faciliter les échanges de marchandises et la circulation des personnes entre les pays.

Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe met l'accent sur des modes de transport moins polluants ; il élargira également le choix offert aux consommateurs quant à la manière dont ils souhaitent voyager.

En Europe, les systèmes de transport se sont traditionnellement développés selon des axes nationaux. L'UE a un rôle crucial à jouer pour assurer la coordination entre les Etats membres lors de la planification, de la gestion et du financement de projets transfrontaliers. Il est essentiel de disposer d'un réseau performant pour assurer le bon fonctionnement du marché unique et stimuler la compétitivité. La Commission a proposé la création de corridors afin de couvrir les projets transfrontaliers les plus importants. Selon les estimations, une enveloppe de 500 milliards d'euros sera nécessaire d'ici à 2020 pour réaliser un réseau européen digne de ce nom.

Le nouveau réseau central RTE-T s'appuiera sur un large réseau, au niveau régional et national. Ce dernier sera largement financé par les Etats membres, avec des possibilités de financement au niveau régional et européen, notamment au moyen d'instruments financiers innovants.

Une enveloppe de 31,7 milliards d'euros est allouée aux infrastructures de transport pour la période de financement 2014-2020 au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe. Cette enveloppe est destinée à encourager les Etats membres à investir davantage afin de mettre en place les interconnexions et liaisons transfrontalières difficiles, qui risqueraient autrement de ne jamais voir le jour. L'objectif est d'achever ce réseau central d'ici 2030. Les 31,7 milliards d'euros seront utilisés pour soutenir :

- des projets prioritaires de développement du réseau central, le long des dix corridors du réseau. Un petit nombre de projets à forte valeur ajoutée européenne, portant sur d'autres sections du réseau, pourront ainsi être financés ;
- le financement de projets horizontaux liés aux technologies de l'information, comme SESAR (la dimension technologique du système de gestion du trafic aérien dans le cadre du Ciel unique européen) et ERTMS (le système européen de gestion du trafic ferroviaire), qui doit être utilisé dans l'ensemble des principaux corridors de transport. Il s'agit d'une priorité particulière, car le nouveau réseau central innove aussi en renforçant les exigences de convergence des systèmes de transports, et donc d'investissement pour satisfaire aux principales normes européennes en vigueur (par exemple en ce qui concerne les systèmes communs de signalisation ferroviaire).

Du bref échange de vues subséquent à la présentation du document sous rubrique, il peut être retenu ce qui suit :

- le Luxembourg est très bien intégré dans le réseau, eu égard notamment à sa situation géographique centrale. Il est en outre parfaitement intégré au réseau rapide ;
- le paquet « interconnexion » était une priorité de la présidence polonaise, mais il s'agit d'un dossier compliqué et politiquement délicat qui ne sera vraisemblablement pas finalisé avant 2012 ;

- les documents COM (2011) 650 et COM (2011) 659 relèvent du contrôle du principe de subsidiarité. La commission parlementaire conclut que ces documents ne comportent pas d'élément qui risquerait de violer le principe de subsidiarité et le droit d'agir du Luxembourg. Elle soutient totalement l'approche de la Commission européenne.

**18. COM (2011) 670 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPEEN établissant un système de gestion de la sécurité aérienne pour l'Europe**

La communication sous rubrique note que le système actuellement en place en Europe pour assurer la sécurité des transports aériens se fonde principalement sur le respect d'une série de règles, sous la supervision de l'Agence européenne de la sécurité aérienne et de chaque autorité nationale de l'aviation. Ces règles ont été élaborées après des années d'expérience, en tirant les leçons d'enquêtes approfondies et indépendantes sur les accidents et les incidents aériens. Ce système réactif s'est avéré efficace puisqu'il a débouché sur un bilan pour la sécurité aérienne en Europe non seulement excellent mais aussi en constante amélioration au cours des dernières décennies. Cependant, le respect de la réglementation ne suffit plus pour assurer la sécurité à mesure que le transport aérien se complexifie et que l'on découvre les limites des capacités humaines et l'impact des processus organisationnels.

La Commission constate que l'Union européenne doit s'atteler davantage au traitement systémique des risques liés à la sécurité aérienne et créer un système de gestion de la sécurité. Le système de gestion de la sécurité est un système proactif qui décèle les dangers qui menacent l'activité, évalue les risques inhérents à ces dangers et prend des mesures pour ramener ces risques à un niveau acceptable. Il procède ensuite à des vérifications pour confirmer l'efficacité de ces mesures. Le système fonctionne en continu pour que les nouveaux dangers et risques soient rapidement détectés et que les mesures soient appropriées ou révisées lorsqu'elles s'avèrent inefficaces.

Un tel système proactif à l'échelon européen devrait viser à soutenir les efforts des Etats membres et non à les remplacer. Il ne s'agit pas de déplacer la responsabilité des mesures à prendre, mais de coopérer plus étroitement pour parvenir à de meilleurs résultats. Ce système doit apporter une valeur ajoutée aux initiatives de sécurité des Etats membres en rassemblant des informations paneuropéennes pour faciliter la mise en évidence des risques affectant la sécurité aérienne partout en Europe. Il doit permettre de partager des informations et de faciliter la prise de mesures concertées. A cette fin, il dépendra évidemment de l'aide et des contributions des Etats membres et du secteur de l'aviation. C'est en s'inscrivant dans une approche collaborative que le fonctionnement des systèmes de gestion de la sécurité à l'échelon des Etats membres et de l'industrie bénéficiera aux Européens. Les récents événements autour des éruptions volcaniques en Europe ont démontré la valeur du travail en collaboration et de l'échange d'informations et de contributions de toutes parts pour parvenir à aborder de manière commune ce nouveau risque majeur pour la sécurité.

**19. COM (2011) 688 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL relatif à la sécurisation des activités de prospection, d'exploration et de production pétrolières et gazières en mer**

La proposition de règlement sous rubrique part du constat que la probabilité de survenance d'un accident grave sur une installation pétrolière ou gazière en mer dans les eaux européennes demeure à un niveau inacceptable. Un régime strict en matière de sécurité doit

permettre de ramener ce risque au minimum absolu. Les dommages occasionnés à l'environnement et aux économies littorales peuvent être nettement réduits si un plan d'intervention d'urgence efficace est mis en place d'avance. C'est pourquoi la Commission européenne propose un nouveau texte législatif visant à assurer que, partout dans l'UE, les activités de production pétrolières et gazières en mer respectent les normes les plus élevées au monde en matière de sécurité, de santé et d'environnement.

La proposition de règlement établit des règles claires qui concernent l'ensemble du cycle de vie des activités d'exploration et de production de pétrole ou de gaz, de la conception d'une installation à son démantèlement. Sous le contrôle des autorités de réglementation nationales, les entreprises européennes devront évaluer régulièrement les normes de sécurité applicables aux opérations en mer, et les améliorer. Cette nouvelle approche permettra d'améliorer sans cesse l'évaluation européenne des risques, par la prise en considération des nouvelles technologies et des nouveaux risques. Des obligations visant la prévention et l'intervention efficace en cas d'accident majeur sont instaurées dans ce cadre :

- les autorités compétentes des Etats membres devront s'assurer qu'elles accordent des concessions pour explorer et produire du pétrole et du gaz dans les eaux de l'UE uniquement aux exploitants qui disposent des capacités techniques et financières nécessaires pour contrôler la sécurité de leurs activités en mer et veiller à la protection de l'environnement ;
- les solutions techniques présentées par l'exploitant et qui sont critiques pour la sécurité de l'installation doivent être vérifiées par un tiers indépendant avant la mise en exploitation de l'installation, puis de façon périodique ;
- avant le début de l'exploration ou de la production, les entreprises devront élaborer, pour leur installation en mer, un rapport sur les dangers majeurs qui contiendra une évaluation des risques et un plan d'intervention d'urgence. Ces rapports seront soumis au feu vert des autorités nationales ;
- des autorités nationales compétentes indépendantes responsables de la sécurité des installations vérifieront les dispositions en matière de sécurité, de protection de l'environnement et de préparation aux situations d'urgence appliquées aux plateformes et aux opérations qui y sont menées. Si un exploitant ne respecte pas les normes minimales, l'autorité compétente l'y contraindra ou lui imposera des sanctions. En dernier recours, l'exploitant en infraction devra mettre fin à ses opérations de forage ou de production ;
- des informations comparables seront mises à la disposition de la population. Elles concerneront les niveaux de performance des entreprises ainsi que les activités des autorités nationales compétentes. Elles seront publiées sur les sites Internet des parties concernées ;
- les entreprises prépareront des plans d'intervention d'urgence sur la base de l'évaluation des risques réalisée pour leurs plateformes. Elles s'assureront de disposer des ressources nécessaires pour mettre ces plans en œuvre le cas échéant. Par ailleurs, les Etats membres tiendront pleinement compte de ces plans lorsqu'ils élaboreront des plans d'urgence nationaux. Les plans seront testés périodiquement par l'industrie et les autorités nationales ;
- les compagnies pétrolières et gazières seront pleinement responsables des dommages environnementaux occasionnés aux espèces marines et aux habitats naturels protégés. Pour les dommages causés aux eaux, la zone géographique concernée sera étendue pour couvrir toutes les eaux marines de l'UE (jusqu'à environ 370 km de la côte) et les



parties du plateau continental qui sont sous la juridiction d'un Etat membre côtier. A noter que le cadre législatif actuel de l'UE limite la responsabilité environnementale à la mer territoriale (environ 22 km depuis la côte) ;

- la Commission collaborera avec ses partenaires au niveau international pour promouvoir la mise en œuvre des normes de sécurité les plus strictes dans le monde entier ;
- les inspecteurs *offshore* des Etats membres travailleront ensemble pour assurer le partage des bonnes pratiques et contribuer à l'élaboration et à l'amélioration des normes de sécurité.

Parallèlement à cette proposition législative, la Commission propose que l'UE adhère au protocole *offshore* de la convention de Barcelone, qui vise la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant des activités d'exploration et d'exploitation.

Le dossier sous rubrique relève du contrôle du principe de subsidiarité. La commission parlementaire conclut que le document ne comporte pas d'élément qui risquerait de violer le principe de subsidiarité et le droit d'agir du Luxembourg.

## **20.        Divers**

Le prochain Conseil « Transports » aura lieu le 12 décembre prochain. A l'ordre du jour de ce Conseil figurent notamment :

- la proposition de directive établissant un espace ferroviaire unique européen (Refonte). Monsieur le Ministre interviendra sur ce point pour exprimer son désaccord avec l'approche retenue dans cette proposition ;
- la proposition de règlement modifiant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (tachygraphe) et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil.

Le prochain Conseil « Environnement » aura quant à lui lieu le 19 décembre 2011. A l'ordre du jour de ce Conseil figurent notamment les points suivants :

- adoption de conclusions relatives à la stratégie de l'UE pour la biodiversité à l'horizon 2020 ;
- adoption de conclusions relatives à la feuille de route pour une Europe efficace dans l'utilisation des ressources ;
- échange de vues à propos des résultats de la 17<sup>ème</sup> session de la Conférence des parties à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques, tenue à Durban, du 28 novembre au 9 décembre 2011.

La prochaine réunion de la Commission du Développement durable aura lieu le 7 décembre prochain.

Luxembourg, le 8 décembre 2011

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden