



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 6601

Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II: Réélectrification de la ligne)

Date de dépôt : 06-08-2013

Date de l'avis du Conseil d'État : 13-11-2013

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

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
27-03-2014	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
06-08-2013	Déposé	6601/00	<u>5</u>
13-11-2013	Avis du Conseil d'Etat (22.10.2013)	6601/01	<u>26</u>
12-03-2014	Rapport de commission(s) : Commission du Développement durable Rapporteur(s) :	6601/02	<u>29</u>
19-03-2014	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°11 Une demande de dispense du second vote a été introduite	6601	<u>36</u>
26-03-2014	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (26-03-2014) Evacué par dispense du second vote (26-03-2014)	6601/03	<u>39</u>
12-03-2014	Commission du Développement durable Procès verbal (09) de la reunion du 12 mars 2014	09	<u>42</u>
26-02-2014	Commission du Développement durable Procès verbal (08) de la reunion du 26 février 2014	08	<u>49</u>
10-02-2014	Commission du Développement durable Procès verbal (06) de la reunion du 10 février 2014	06	<u>94</u>
13-05-2014	Publié au Mémorial A n°80 en page 1306	6601	<u>116</u>

Résumé

6601 : résumé

Le projet de loi 6601 a pour but de compléter l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire par un point 30 permettant à l'Etat, via le Fonds du rail, de financer la deuxième phase de la modernisation de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen.

Outre les travaux de réélectrification de la ligne, le projet prévoit la reconstruction d'un ouvrage d'art situé près du point d'arrêt « Mamer-Lycée » pour un montant de 3.350.000 euros, le rehaussement d'un ouvrage d'art situé à l'entrée de la gare de Kleinbettingen pour un montant de 950.000 euros, et la reconstruction d'un pont routier au centre de Mamer pour un montant de 7.100.000 euros. Le montant total de la dépense comprenant l'électrification ainsi que les aménagements précités s'élève à 60.800.000 euros.

L'autorisation du législateur pour procéder à ces travaux est requise en vertu de l'article 99 de la Constitution, étant donné que le montant de la dépense d'investissement en question dépasse le seuil de 40 millions d'euros prévu à cet effet par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat.

6601/00

N° 6601

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

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

* * *

*(Dépôt: le 6.8.2013)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (18.7.2013).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs.....	2
4) Plan.....	8
5) Fiche financière.....	9
6) Avis de la Commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire.....	11
7) Texte coordonné.....	13

*

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 18 juillet 2013

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

Claude WISELER

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

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

1. Le deuxième alinéa du paragraphe 3 est complété comme suit:

„30°	Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II: Réélectrification de la ligne.....	60.800.000 €
------	--	--------------

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

„Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 16°, 17°, 18°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1er octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1er avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1er octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 23°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Celui repris sous 28° correspond à la valeur 685,44 de cet indice au 1er octobre 2010. Ceux sous 29° et 30° correspondent à la valeur 725,05 de cet indice au 1er octobre 2012. 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 ligne de Luxembourg à Kleinbettingen d'une longueur de 18,765 kilomètres relie la Ville de Luxembourg à la région Ouest du Grand-Duché de Luxembourg et se raccorde près de Sterpenich/frontière à la ligne 162 Namur-Sterpenich du réseau belge. Cette ligne fait partie du projet „EuroCap-Rail“ visant l'amélioration de la relation Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg. Elle est aussi d'une grande importance pour les navetteurs belges en provenance de la Province de Luxembourg.

La ligne de Luxembourg à Kleinbettingen est constituée d'une double voie banalisée et est actuellement électrifiée en courant continu 3 kV. Chaque jour, environ 50 trains nationaux et 100 trains internationaux transportant environ 10.000 voyageurs empruntent cette ligne ferroviaire.

Dans le cadre du fret ferroviaire, la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen constitue la route alternative du corridor 2 Rotterdam-Anvers-Bettembourg-Bâle/Lyon.



Les travaux de renouvellement et de modernisation de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen se font en trois phases:

- première phase: renouvellement des postes directeurs;
- deuxième phase: réélectrification de la ligne et reconstruction d'ouvrages d'art et
- troisième phase: renouvellement et modernisation de la plate-forme, des ouvrages d'art et des quais.

Le dossier sous examen consiste dans la réalisation de la deuxième phase, soit la réélectrification de la ligne.

Le projet comprend:

- la réélectrification de la ligne proprement dite;
- la reconstruction d'un ouvrage d'art situé près du point d'arrêt „Mamer-Lycée“;
- la reconstruction d'un pont routier au centre de Mamer et
- le rehaussement d'un ouvrage d'art situé à l'entrée de la gare de Kleinbettingen.

1. La réélectrification de la ligne

Initialement, il avait été prévu de réélectrifier la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen à l'aide d'une caténaire bi-mode qui peut être alimentée en courant continu 3 kV ou en courant alternatif 25 kV 50 Hz. Au vu de l'intention d'Infrabel de réélectrifier le tronçon de ligne entre Namur et Sterpenich/frontière en courant alternatif 25 kV 50 Hz, il a été retenu de renoncer à une caténaire bi-mode et de réélectrifier directement la ligne en courant alternatif 25 kV 50 Hz.

La réélectrification de la ligne en courant alternatif permet à la gare de Luxembourg d'éliminer tout problème causé par l'existence de deux systèmes électriques différents sur le réseau ferré luxembourgeois, étant donné que toutes les autres lignes électrifiées luxembourgeoises sont déjà électrifiées en courant alternatif 25 kV 50 Hz.



Caténaire 2 AC 25 kV 50 Hz (projet)

Même si cette façon de procéder a permis de renoncer à la construction d'une nouvelle sous-station de traction électrique nécessaire pour alimenter la ligne avec du courant continu 3 kV, il y a lieu de dire que la ligne sera dotée de deux postes à autotransformateurs à Merl et à Kleinbettingen/frontière, qui eux seront alimentés par la sous-station de traction électrique de Berchem.

Néanmoins, la réélectrification de ladite ligne en courant alternatif 25 kV 50 Hz nécessite le rehaussement de certains ponts afin d'augmenter la distance entre la caténaire et le tablier.

Le volet „réélectrification de la ligne“ comprend:

- le renouvellement des caniveaux à câbles le long de la ligne, y compris la mise en place du câble de terre enterré;

- la réalisation des fondations caténaires;
- le remplacement des supports caténaires;
- le remplacement de la caténaire en courant continu 3 kV par une caténaire type V 200 STI en courant alternatif 25 kV 50 Hz avec feder négatif;
- le remplacement des appareils d'interruption;
- l'aménagement d'un poste de répartition à Hollerich;
- l'aménagement de deux postes à autotransformateurs à Merl et à Kleinbettingen;
- l'aménagement d'un poste de comptage pour les échanges d'énergie à la frontière belgo-luxembourgeoise;
- l'adaptation du circuit de retour de traction électrique;
- l'adaptation du circuit de protection et
- la mise en place de câbles d'alimentation de Berchem à Luxembourg afin de garantir l'alimentation de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen à partir de la sous-station de traction électrique de Berchem.

Ce volet est estimé à un montant de 49.400.000 euros.

2. La reconstruction d'un ouvrage d'art situé près du point d'arrêt „Mamer-Lycée“

Cet ouvrage d'art est situé sur le point kilométrique 8,913 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen près du point d'arrêt „Mamer-Lycée“. Suite à l'avis de la Commission d'analyse du 11 mars 2013, la Commune de Mamer a répondu que cet ouvrage d'art est à reconstruire et ne peut pas être supprimé sans remplacement. Le pont qui porte un chemin rural sera reconstruit au même endroit que l'ouvrage existant.

Ce volet est estimé à un montant de 3.350.000 euros.



ouvrage d'art situé au point kilométrique 8,913 à Mamer-Lycée

3. La reconstruction d'un pont routier au centre de Mamer

Cet ouvrage d'art est situé au point kilométrique 9,984 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen près de la gare de Mamer. Etant donné que ce pont ne peut pas être reconstruit à un autre endroit au vu de sa situation centrale à l'intérieur de la localité de Mamer, cet ouvrage d'art sera aussi reconstruit au même endroit. Afin d'atteindre une distance suffisante entre la caténaire et le tablier du pont et étant

donné que le pont ne peut pas être rehaussé de manière significative pour ne pas créer une bosse à l'intérieur de la localité, les voies ferrées seront aussi abaissées à cet endroit.

Ce volet est estimé à un montant de 7.100.000 euros.



pont routier situé au point kilométrique 9,984 au centre de Mamer près de la gare

4. Le rehaussement d'un ouvrage d'art situé à l'entrée de la gare de Kleinbettingen

Cet ouvrage d'art est situé au point kilométrique 17,030 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen à l'entrée de la gare de Kleinbettingen. Afin d'atteindre une distance suffisante entre la nouvelle caténaire et le tablier, il est prévu de rehausser provisoirement cet ouvrage d'art. Il sera reconstruit dans une prochaine étape dans le cadre de la modification du plan des voies en gare de Kleinbettingen.

Ce volet est estimé à un montant de 950.000 euros.

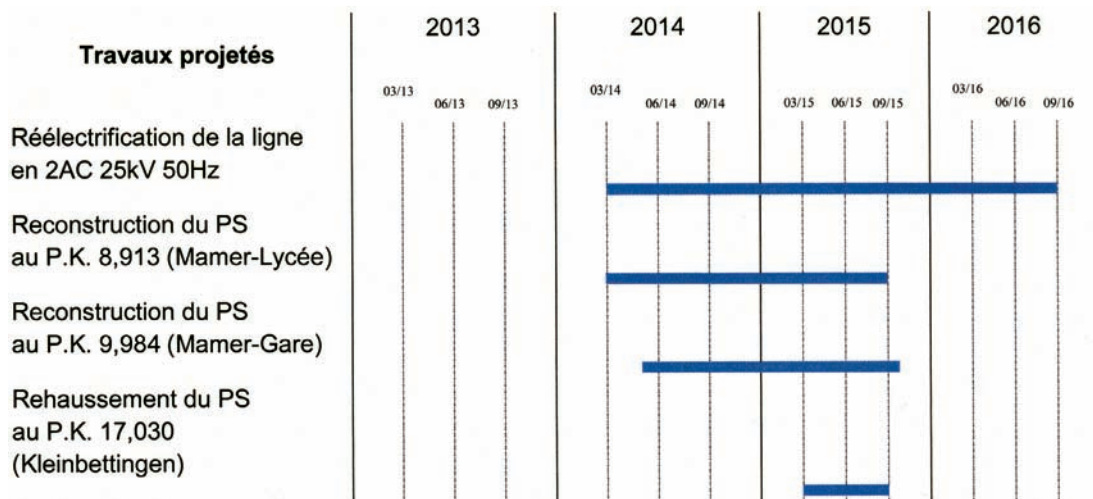


ouvrage d'art situé au point kilométrique 17,030 à Kleinbettingen

Il s'ensuit que le projet global est estimé à un montant de 60.800.000 euros.

5. Planning des travaux

Le planning global prévisionnel des travaux est esquisé ci-dessous:



*

6. Evaluation des coûts

<i>Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Phase 2.</i>		
A. Réélectrification de la ligne en 2AC 25 kV 50 Hz		
A.I	Caténaires	
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	23.800.000,00 €
	b. matières CFL	2.500.000,00 €
	c. prestations CFL	7.200.000,00 €
	Total Caténaires	33.500.000,00 €
A.II	Génie civil	
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	11.250.000,00 €
	b. matières CFL	0,00 €
	c. prestations CFL	1.000.000,00 €
	Total Génie civil	12.250.000,00 €
A.III	Etudes	2.500.000,00 €
A.IV	Divers et imprévus	1.150.000,00 €
	Total A	49.400.000,00 €
B. Reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 8,913		
B.I	Caténaires	
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	0,00 €
	b. matières CFL	0,00 €
	c. prestations CFL	48.000,00 €
	Total Caténaires	48.000,00 €

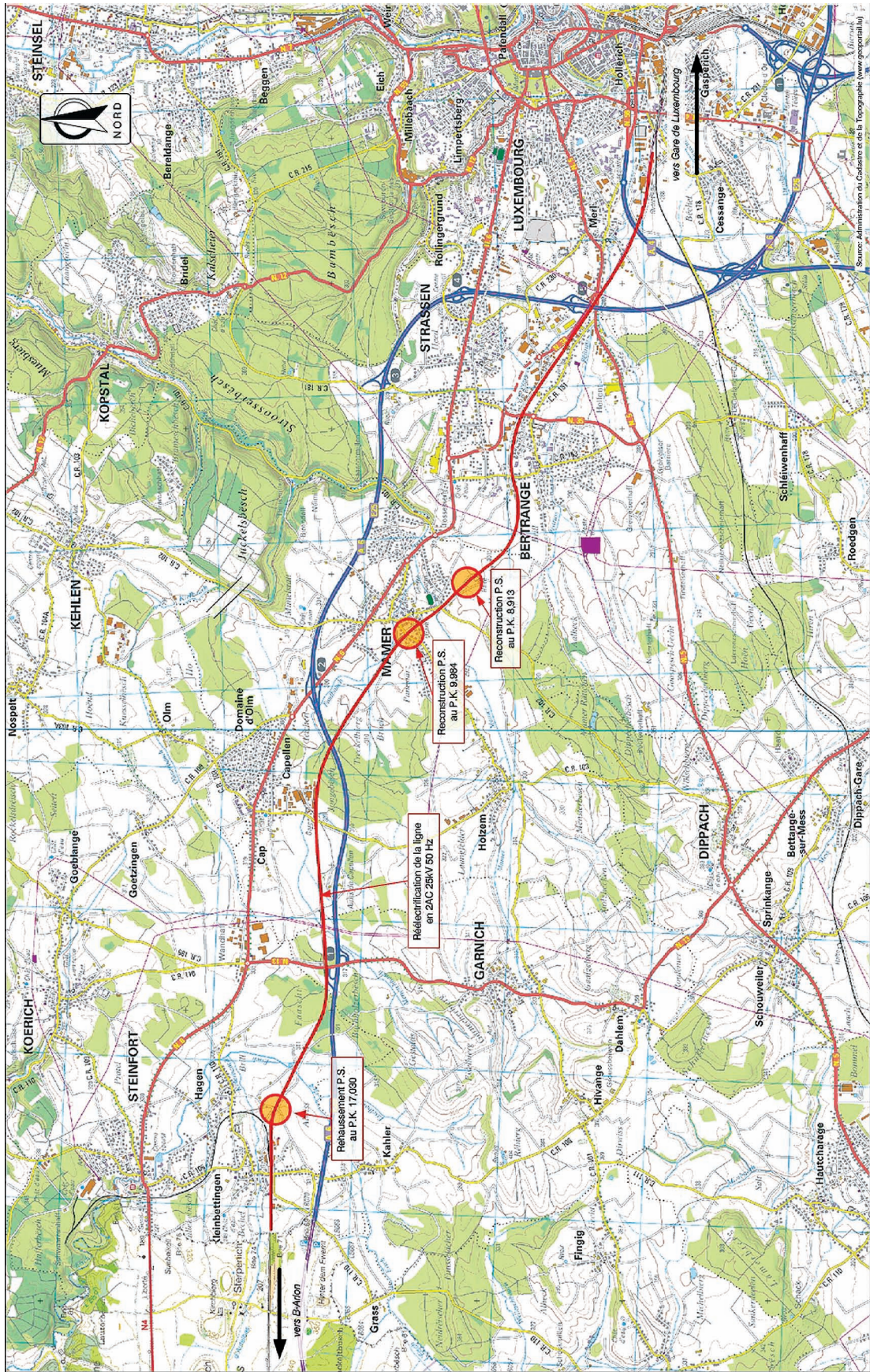
<i>Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Phase 2.</i>		
B.II	Génie civil	
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	2.710.000,00 €
	b. matières CFL	0,00 €
	c. prestations CFL	52.000,00 €
	Total Génie civil	2.762.000,00 €
B.III	Etudes	200.000,00 €
B.IV	Divers et imprévus	340.000,00 €
	Total B	3.350.000,00 €
<i>C. Reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 9,984</i>		
C.I	Voie	
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	550.000,00 €
	b. matières CFL	10.000,00 €
	c. prestations CFL	16.500,00 €
	Total Voie	576.500,00 €
C.II	Caténaires	
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	0,00 €
	b. matières CFL	0,00 €
	c. prestations CFL	53.500,00 €
	Total Caténaires	53.500,00 €
C.III	Génie civil	
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	5.515.000,00 €
	b. matières CFL	0,00 €
	c. prestations CFL	120.000,00 €
	Total Génie civil	5.635.000,00 €
C.IV	Etudes	200.000,00 €
C.V	Divers et imprévus	635.000,00 €
	Total C	7.100.000,00 €
<i>D. Rehaussement du passage supérieur situé au point kilométrique 17,030 à Kleinbettingen</i>		
D.I	Génie civil	
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	811.050,00 €
	b. matières CFL	0,00 €
	c. prestations CFL	48.750,00 €
	Total Génie civil	859.800,00 €
D.II	Divers et imprévus	90.200,00 €
	Total D	950.000,00 €
TOTAL GENERAL		60.800.000,00 €

*

PLAN

Ligne Luxembourg-Kleinbettingen Phase 2 Vue globale des travaux

Localisation



FICHE FINANCIERE

Le projet de loi sous examen prévoit l'autorisation par le législateur, conformément à l'article 99 de la Constitution, d'un nouveau projet d'investissement 30°, qui se présente comme suit:

30°	Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II: Réélectrification de la ligne.....	60.800.000 €
-----	--	--------------

Le projet de loi sous examen prévoit l'autorisation par le législateur, conformément à l'article 99 de la Constitution, de la modernisation et du renouvellement des installations fixes (ajout d'un projet).

A côté de la réélectrification proprement dite de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen, le projet prévoit la reconstruction d'un ouvrage d'art à Mamer-Lycée, la reconstruction d'un pont routier à Mamer et le rehaussement d'un ouvrage d'art à Kleinbettingen.

La Commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire a émis un avis favorable lors de sa réunion du 12 juillet 2013.

Le coût de l'avant-projet détaillé se chiffre à 60.800.000,00 € et se subdivise comme suit:

Montants hors TVA indiqués en €:

	<i>Corps de métier</i>	<i>Coûts estimés indice 725,05 octobre 2012</i>
A	Réélectrification de la ligne	49.400.000 €
B	Reconstruction de l'ouvrage d'art à Mamer-Lycée	3.350.000 €
C	Reconstruction d'un pont routier à Mamer	7.100.000 €
D	Rehaussement d'un ouvrage d'art à Kleinbettingen	950.000 €
	TOTAL GENERAL	60.800.000 €

Les montants indiqués s'entendent hors taxes sur la valeur ajoutée (TVA) et correspondent à la valeur 725,05 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2012.

<i>Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Phase 2.</i>		
A. Réélectrification de la ligne en 2AC 25 kV 50 Hz		
A.I	Caténaires	
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	23.800.000,00 €
	b. matières CFL	2.500.000,00 €
	c. prestations CFL	7.200.000,00 €
	Total Caténaires	33.500.000,00 €
A.II	Génie civil	
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	11.250.000,00 €
	b. matières CFL	0,00 €
	c. prestations CFL	1.000.000,00 €
	Total Génie civil	12.250.000,00 €
A.III	Etudes	2.500.000,00 €
A.IV	Divers et imprévus	1.150.000,00 €
	Total A	49.400.000,00 €

<i>Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Phase 2.</i>		
B. Reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 8,913		
B.I	Caténaires	
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	0,00 €
	b. matières CFL	0,00 €
	c. prestations CFL	48.000,00 €
	Total Caténaires	48.000,00 €
B.II	Génie civil	
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	2.710.000,00 €
	b. matières CFL	0,00 €
	c. prestations CFL	52.000,00 €
	Total Génie civil	2.762.000,00 €
B.III	Etudes	200.000,00 €
B.IV	Divers et imprévus	340.000,00 €
	Total B	3.350.000,00 €
C. Reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 9,984		
C.I	Voie	
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	550.000,00 €
	b. matières CFL	10.000,00 €
	c. prestations CFL	16.500,00 €
	Total Voie	576.500,00 €
C.II	Caténaires	
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	0,00 €
	b. matières CFL	0,00 €
	c. prestations CFL	53.500,00 €
	Total Caténaires	53.500,00 €
C.III	Génie civil	
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	5.515.000,00 €
	b. matières CFL	0,00 €
	c. prestations CFL	120.000,00 €
	Total Génie civil	5.635.000,00 €
C.IV	Etudes	200.000,00 €
C.V	Divers et imprévus	635.000,00 €
	Total C	7.100.000,00 €
D. Rehaussement du passage supérieur situé au point kilométrique 17,030 à Kleinbettingen		
D.I	Génie civil	
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	811.050,00 €
	b. matières CFL	0,00 €
	c. prestations CFL	48.750,00 €
	Total Génie civil	859.800,00 €
D.II	Divers et imprévus	90.200,00 €
	Total D	950.000,00 €
TOTAL GENERAL		60.800.000,00 €

*

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

(14.6.2013)

Les travaux de renouvellement et de modernisation de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen dans le cadre du projet „EuroCap-Rail“, visant l'amélioration de la relation Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg, se font du côté luxembourgeois en trois phases:

- première phase: renouvellement des postes directeurs;
- deuxième phase: réélectrification de la ligne et
- troisième phase: renouvellement et modernisation de la plate-forme, des ouvrages d'art et des quais.

Le dossier sous examen concerne la réalisation de la deuxième phase, soit la réélectrification de la ligne.

Le projet comprend:

- la réélectrification de la ligne proprement dite;
- la reconstruction d'un ouvrage d'art situé près du point d'arrêt „Mamer-Lycée“;
- la reconstruction d'un ouvrage d'art situé près de la gare de Mamer et
- le rehaussement d'un ouvrage d'art situé à l'entrée de la gare de Kleinbettingen.

1. La réélectrification de la ligne

Initialement, il a été prévu de réélectrifier la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen à l'aide d'une caténaire bi-mode qui peut être alimentée en courant continu 3 kV ou en courant alternatif 25 kV 50 Hz. Au vu de l'intention d'Infrabel de réélectrifier le tronçon de ligne entre Namur et Sterpenich/frontière en courant alternatif 25 kV 50 Hz, il a été retenu de renoncer à une caténaire bi-mode et de réélectrifier directement la ligne en courant alternatif 25 kV 50 Hz. Cette façon de procéder permet à la gare de Luxembourg d'éliminer tout problème causé par l'existence de deux systèmes électriques différents sur le réseau ferré luxembourgeois, étant donné que toutes les autres lignes électrifiées luxembourgeoises sont déjà électrifiées en courant alternatif 25 kV 50 Hz.

Même si cette façon de procéder a permis de renoncer à la construction d'une nouvelle sous-station de traction électrique nécessaire pour alimenter la ligne avec du courant continu 3 kV, il y a lieu de dire que la ligne sera dotée de deux postes à autotransformateurs à Merl et à Kleinbettingen/frontière, qui seront alimentés par la sous-station de traction électrique de Berchem.

Néanmoins, la réélectrification de ladite ligne en courant alternatif 25 kV 50 Hz nécessite le rehaussement de certains ponts afin d'augmenter la distance entre la caténaire et le tablier.

Le volet „réélectrification de la ligne“ comprend:

- le renouvellement des caniveaux à câbles le long de la ligne, y compris la mise en place du câble de terre enterré;
- la réalisation des fondations caténaires;
- le remplacement des supports caténaires;
- le remplacement de la caténaire en courant continu 3 kV par une caténaire type V 200 STI en courant alternatif 25 kV 50 Hz avec feder négatif;
- le remplacement des appareils d'interruption;
- l'aménagement d'un poste de répartition à Hollerich;
- l'aménagement de deux postes à autotransformateurs à Merl et à Kleinbettingen;
- l'aménagement d'un poste de comptage pour les échanges d'énergie à la frontière belgo-luxembourgeoise;
- l'adaptation du circuit de retour de traction électrique;
- l'adaptation du circuit de protection et
- la mise en place de câbles d'alimentation de Berchem à Luxembourg afin de garantir l'alimentation de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen à partir de la sous-station de traction électrique de Berchem.

Ce volet est estimé à un montant de 49.400.000 euros.

2. La reconstruction d'un ouvrage d'art situé près du point d'arrêt „Mamer-Lycée“

Cet ouvrage d'art est situé sur le point kilométrique 8,913 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen près du point d'arrêt „Mamer-Lycée“. Suite à l'avis de la Commission d'analyse du 11 mars 2013, la Commune de Mamer a répondu que cet ouvrage d'art est à reconstruire et ne peut pas être supprimé sans remplacement. Le pont qui porte un chemin rural sera reconstruit au même endroit que l'ouvrage existant.

Ce volet est estimé à un montant de 3.350.000 euros.

3. La reconstruction d'un ouvrage d'art situé près de la gare de Mamer

Cet ouvrage d'art est situé au point kilométrique 9,984 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen près de la gare de Mamer. Etant donné que ce pont ne peut pas être reconstruit à un autre endroit au vu de sa situation centrale à l'intérieur de la localité de Mamer, cet ouvrage d'art sera aussi reconstruit au même endroit. Afin d'atteindre une distance suffisante entre la caténaire et le tablier du pont et étant donné que le pont ne peut pas être rehaussé de manière significative pour ne pas créer une bosse à l'intérieur de la localité, les voies ferrées seront aussi abaissées à cet endroit.

Ce volet est estimé à un montant de 7.100.000 euros.

4. Le rehaussement d'un ouvrage d'art situé à l'entrée de la gare de Kleinbettingen

Cet ouvrage d'art est situé au point kilométrique 17,030 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen à l'entrée de la gare de Kleinbettingen. Afin d'atteindre une distance suffisante entre la nouvelle caténaire et le tablier, il est prévu de rehausser provisoirement cet ouvrage d'art. Il sera reconstruit dans une prochaine étape dans le cadre de la modification du plan des voies en gare de Kleinbettingen.

Ce volet est estimé à un montant de 950.000 euros.

Il s'ensuit que le projet global est estimé à un montant de 60.800.000 euros.

Lors de ses réunions des 19 février et 12 juillet 2013, la Commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire a examiné le dossier sous objet. La Commission d'analyse propose à Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures de transmettre le dossier pour approbation au Conseil de Gouvernement.

*Pour la Commission d'analyse des
projets d'infrastructure ferroviaire,
Félicie WEYCKER
Présidente*

*

TEXTE COORDONNE

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;

– Bâtiment 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.¹

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 œuvre 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.

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.“

(Loi du 24 juillet 2000)²

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

1. Sont imputés sur le Fonds du Rail:

- 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°	(Loi du 3 juin 2003) 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 € ³
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 € ⁴
3°	(Loi du 24 juillet 2000) 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°	(Loi du 3 juin 2003) Renouvellement de voie, d’appareils de voie et du poste directeur en gare de Wasserbillig	23.867.189 €

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.“

3 Loi du 20 juillet 2000: 546.000.000 LUF/13.534.986,45 €

4 Loi du 24 juillet 2000: Mise à double voie partielle des lignes de Pétange à Luxembourg et de Pétange à Rodange/frontière et renouvellement et modernisation des installations fixes de ces lignes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et Rodange: 1.992.547.000 LUF/49.393.949,91 €

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

5°	Renouvellement et modernisation des installations fixes des lignes de Noertzange à Rumelange et de Tétange à Langengrund, en particulier dans les secteurs des gares	9.441.223 € ⁶
6°	Gare Esch-sur-Alzette (modernisation et renouvellement des installations fixes, situation définitive)	25.161.193 € ⁷
7°	Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg	102.570.000 € ⁸
8°	Remise en état du viaduc „Pulvermuehle“ en gare de Luxembourg	15.917.755 € ⁹
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	/ ¹⁰
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 antigrassage 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°	(Loi du 19 juin 2012) Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermühle) et Sandweiler	215.000.000 €
17°	Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Modernisation des installations de signalisation et de télécommunication des postes de Wecker, Roodt, Oetrange et Sandweiler-Contern	25.606.000 €
18°	(Loi du 19 juin 2012) Réseau ferré luxembourgeois. Aménagement d'un réseau numérique intégrée ERTMS/GSM-R (partie infrastructure)	51.100.000 €
19°	Ligne du Nord. Renouvellement d'installations de voie sur plusieurs tronçons de ligne	40.016.000 €
20°	Tronçon de ligne Berchem/Nord-Oetrange et courbe de raccordement d'Alzingen. Renouvellement complet d'installations de voie	12.752.000 €
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 €

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 €

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 €

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 €
26°	(Loi du 19 juin 2012) 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°	(Loi du 19 juin 2012) Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase I: Renouvellement des Postes Directeurs sur la situation actuelle	42.000.000 €
28°	(Loi du 19 juin 2012) Gare de Differdange. Modernisation et renouvellement des installations fixes	51.000.000 €
29°	(projet de loi en cours de procédure) Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase I: travaux préparatoires	182.000.000 €
30°	(projet de loi) Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II: Réélectrification de la ligne	60.800.000 €

„Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 16°, 17°, 18°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1er octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1er avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1er octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 23°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Celui repris sous 28° correspond à la valeur 685,44 de cet indice au 1er octobre 2010. Ceux sous 29° et 30° correspondent à la valeur 725,05 de cet indice au 1er octobre 2012. 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.¹¹

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.

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

¹¹ 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.“

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.¹²

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

¹² 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'utilités 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.“

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.¹³

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.¹⁴

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.

13 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.“

14 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.“

6601/01

N° 6601¹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session extraordinaire 2013

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

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(22.10.2013)

Par dépêche du 17 juillet 2013, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures. Le projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire de l'article unique, d'une fiche d'évaluation d'impact, d'un texte coordonné de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, d'une fiche financière et de l'avis de la Commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire.

*

Le projet de loi sous avis a pour objet de modifier l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion ferroviaire en y ajoutant à titre de projet d'investissement à charge du Fonds du rail la réélectrification de la ligne de chemin de fer de Luxembourg à Kleinbettingen.

Ce trajet de 18 km reliant la gare de Luxembourg à la ligne 162 Namur-Sterpenich du réseau belge joue un rôle essentiel pour le Luxembourg en matière de transport de personnes alors qu'il fait partie du projet „EuroCapRail“ visant l'amélioration de la relation Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg, et en matière de transport de fret alors qu'il s'insère dans l'itinéraire alternatif du corridor 2 Rotterdam-Anvers-Bettembourg-Bâle/Lyon.

Suivant l'exposé des motifs, les travaux de réélectrification de la ligne ont dû être modifiés suite à l'intention des autorités belges d'électrifier leur ligne ferroviaire entre Namur et Sterpenich-frontière en courant alternatif 25 kV 50 Hz. Côté luxembourgeois, il a dès lors été décidé de renoncer à une installation électrique bi-mode qui aurait prévu à la fois le système du courant continu 3 kV et celui du courant alternatif 25 kV 50 Hz. Cette option, qui *a priori* simplifie les installations d'électrification de la ligne, exige cependant la reconstruction d'un ouvrage d'art situé près du point d'arrêt „Mamer-Lycée“ pour un montant de 3.350.000 euros, le rehaussement d'un ouvrage d'art situé à l'entrée de la gare de Kleinbettingen pour un montant de 950.000 euros, et la reconstruction d'un pont routier au centre de Mamer pour un montant de 7.100.000 euros. Le montant total de la dépense comprenant l'électrification ainsi que les aménagements précités se chiffre à 60.800.000 euros, correspondant à la valeur 725,05 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2012.

L'autorisation du législateur pour procéder aux travaux de réélectrification de la ligne de chemin de fer de Luxembourg à Kleinbettingen est requise en vertu de l'article 99 de la Constitution, vu que le montant de la dépense d'investissement en question dépasse le seuil de 40 millions d'euros prévu à cet effet par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat.

Les travaux pour la reconstruction des différents ouvrages sont prévus pour 2014 et 2015, les travaux de réélectrification devraient commencer au deuxième trimestre de 2014 et se terminer au troisième trimestre de 2016.

L'exposé des motifs est muet quant aux perturbations qui risqueront d'apparaître pour les utilisateurs au quotidien. On ne peut qu'espérer que les travaux avanceront selon le calendrier escompté, et que

l'information au public, des côtés luxembourgeois et belge, sera améliorée, sinon d'aucuns perdront le goût des transports publics. Faut-il rappeler à cet égard le règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires quant aux indemnités dues par les gestionnaires du rail en cas de retards accrus aux voyageurs.

*

En ce qui concerne l'intitulé du projet de loi, il se recommanderait de le préciser par l'ajout:

„(Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II: Réélectrification de la ligne)“.

Le Conseil d'Etat n'a pas d'observation à formuler quant au libellé de l'article unique du projet de loi sous avis.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 22 octobre 2013.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Victor GILLEN

6601/02

N° 6601²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session extraordinaire 2013-2014

PROJET DE LOI

modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II: Réélectrification de la ligne)

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(12.3.2014)

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

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 6 août 2013 par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le Conseil d'Etat a émis son avis le 22 octobre 2013.

Le 10 février 2014, la Commission du Développement durable a désigné M. Roger Negri comme rapporteur du projet de loi.

Le 26 février 2014, la Commission a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'Etat.

Elle a examiné et adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 12 mars 2014.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES ET OBJET DU PROJET DE LOI

La ligne de Luxembourg à Kleinbettingen, d'une longueur de 18,765 kilomètres, relie la Ville de Luxembourg à la région Ouest du Grand-Duché de Luxembourg et se raccorde près de Sterpenich/frontière à la ligne 162 Namur-Sterpenich du réseau belge. Cette ligne fait partie du projet „EuroCap-Rail“ visant l'amélioration de la relation Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg. Elle est aussi d'une grande importance pour les navetteurs belges en provenance de la Province de Luxembourg.

La ligne de Luxembourg à Kleinbettingen est constituée d'une double voie banalisée et est actuellement électrifiée en courant continu 3 kV. Chaque jour, environ 50 trains nationaux et 100 trains internationaux transportant environ 10.000 voyageurs empruntent cette ligne ferroviaire.

Dans le cadre du fret ferroviaire, la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen constitue la route alternative du corridor 2 Rotterdam-Anvers-Bettembourg-Bâle/Lyon.

Les travaux de renouvellement et de modernisation de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen se font en trois phases:

- première phase: renouvellement des postes directeurs;
- deuxième phase: réélectrification de la ligne et reconstruction d'ouvrages d'art et
- troisième phase: renouvellement et modernisation de la plate-forme, des ouvrages d'art et des quais.

Le dossier sous examen consiste dans la réalisation de la deuxième phase, soit la réélectrification de la ligne.

Le projet comprend:

- la réélectrification de la ligne proprement dite;
- la reconstruction d'un ouvrage d'art situé près du point d'arrêt „Mamer-Lycée“;
- la reconstruction d'un pont routier au centre de Mamer et
- le rehaussement d'un ouvrage d'art situé à l'entrée de la gare de Kleinbettingen.

1. La réélectrification de la ligne

Initialement, il avait été prévu de réélectrifier la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen à l'aide d'une caténaire bi-mode qui peut être alimentée en courant continu 3 kV ou en courant alternatif 25 kV 50 Hz. Au vu de l'intention d'Infrabel de réélectrifier le tronçon de ligne entre Namur et Sterpenich/frontière en courant alternatif 25 kV 50 Hz, il a été retenu de renoncer à une caténaire bi-mode et de réélectrifier directement la ligne en courant alternatif 25 kV 50 Hz.

La réélectrification de la ligne en courant alternatif permet à la gare de Luxembourg d'éliminer tout problème causé par l'existence de deux systèmes électriques différents sur le réseau ferré luxembourgeois, étant donné que toutes les autres lignes électrifiées luxembourgeoises sont déjà électrifiées en courant alternatif 25 kV 50 Hz.

Même si cette façon de procéder a permis de renoncer à la construction d'une nouvelle sous-station de traction électrique nécessaire pour alimenter la ligne avec du courant continu 3 kV, il y a lieu de dire que la ligne sera dotée de deux postes à autotransformateurs à Merl et à Kleinbettingen/frontière, qui eux seront alimentés par la sous-station de traction électrique de Berchem.

Néanmoins, la réélectrification de ladite ligne en courant alternatif 25 kV 50 Hz nécessite le rehaussement de certains ponts afin d'augmenter la distance entre la caténaire et le tablier.

Le volet „réélectrification de la ligne“ comprend:

- le renouvellement des caniveaux à câbles le long de la ligne, y compris la mise en place du câble de terre enterré;
- la réalisation des fondations caténares;
- le remplacement des supports caténares;
- le remplacement de la caténaire en courant continu 3 kV par une caténaire type V 200 STI en courant alternatif 25 kV 50 Hz avec feeder négatif;
- le remplacement des appareils d'interruption;
- l'aménagement d'un poste de répartition à Hollerich;
- l'aménagement de deux postes à autotransformateurs à Merl et à Kleinbettingen;
- l'aménagement d'un poste de comptage pour les échanges d'énergie à la frontière belgo-luxembourgeoise;
- l'adaptation du circuit de retour de traction électrique;
- l'adaptation du circuit de protection et
- la mise en place de câbles d'alimentation de Berchem à Luxembourg afin de garantir l'alimentation de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen à partir de la sous-station de traction électrique de Berchem.

Ce volet est estimé à un montant de 49.400.000 euros.

2. La reconstruction d'un ouvrage d'art situé près du point d'arrêt „Mamer-Lycée“

Cet ouvrage d'art est situé sur le point kilométrique 8,913 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen près du point d'arrêt „Mamer-Lycée“. Suite à l'avis de la Commission d'analyse du 11 mars 2013, la Commune de Mamer a répondu que cet ouvrage d'art est à reconstruire et ne peut pas être supprimé sans remplacement. Le pont qui porte un chemin rural sera reconstruit au même endroit que l'ouvrage existant.

Ce volet est estimé à un montant de 3.350.000 euros.

3. La reconstruction d'un pont routier au centre de Mamer

Cet ouvrage d'art est situé au point kilométrique 9,984 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen près de la gare de Mamer. Etant donné que ce pont ne peut pas être reconstruit à un autre endroit au vu de sa situation centrale à l'intérieur de la localité de Mamer, cet ouvrage d'art sera aussi reconstruit au même endroit. Afin d'atteindre une distance suffisante entre la caténaire et le tablier du pont et étant donné que le pont ne peut pas être rehaussé de manière significative pour ne pas créer une bosse à l'intérieur de la localité, les voies ferrées seront aussi abaissées à cet endroit.

Ce volet est estimé à un montant de 7.100.000 euros.

4. Le rehaussement d'un ouvrage d'art situé à l'entrée de la gare de Kleinbettingen

Cet ouvrage d'art est situé au point kilométrique 17,030 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen à l'entrée de la gare de Kleinbettingen. Afin d'atteindre une distance suffisante entre la nouvelle caténaire et le tablier, il est prévu de rehausser provisoirement cet ouvrage d'art. Il sera reconstruit dans une prochaine étape dans le cadre de la modification du plan des voies en gare de Kleinbettingen.

Ce volet est estimé à un montant de 950.000 euros.

Il s'ensuit que le projet global est estimé à un montant de 60.800.000 euros.

*

III. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis du 22 octobre 2013, le Conseil d'Etat regrette que l'exposé des motifs soit muet quant aux perturbations qui risqueront d'apparaître pour les utilisateurs au quotidien. Dans ce contexte, le Conseil d'Etat exprime son espoir que les travaux avanceront selon le calendrier escompté, et que l'information au public, des côtés luxembourgeois et belge, sera améliorée, sinon d'aucuns perdront le goût des transports publics. Le Conseil d'Etat rappelle à cet égard le règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires quant aux indemnités dues par les gestionnaires du rail en cas de retards accrus aux voyageurs.

*

IV. COMMENTAIRE DE L'ARTICLE UNIQUE ET TRAVAUX EN COMMISSION

Dans son avis du 22 octobre 2013, le Conseil d'Etat recommande de préciser l'intitulé du projet de loi par l'ajout:

(Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II: Réélectrification de la ligne).

La Commission du Développement durable fait sienne cette proposition.

Le Conseil d'Etat n'a pas d'observation à formuler quant au libellé de l'article unique du projet de loi, qui se lit comme suit:

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

1. *Le deuxième alinéa du paragraphe 3 est complété comme suit:*

„30°	<i>Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II: Réélectrification de la ligne.....</i>	60.800.000 €“
------	--	---------------

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

„Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la

construction au 1er avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 16°, 17°, 18°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1er octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1er avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1er octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 23°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Celui repris sous 28° correspond à la valeur 685,44 de cet indice au 1er octobre 2010. Ceux sous 29° et 30° correspondent à la valeur 725,05 de cet indice au 1er octobre 2012. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.

*

Au cours de l'examen du projet de loi, la Commission du Développement durable a procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir les points suivants:

- dans son avis précité, le Conseil d'Etat regrette que l'exposé des motifs soit muet quant aux perturbations qui risqueront d'apparaître, lors des travaux susmentionnés, pour les utilisateurs au quotidien. Dans ce contexte, il est précisé que les travaux préparatoires se feront pendant la nuit, ce qui engendrera une perturbation moindre, voire nulle, pour les usagers. Ces travaux seront, par ailleurs, sans impact négatif pour les riverains, car ils seront peu bruyants. Il faut également savoir que la ligne entre Luxembourg et Kleinbettingen sera complètement fermée pendant 3 semaines de fin août à mi-septembre 2015, puis pendant 8 semaines de mi-juillet à mi-septembre 2016. Ce calendrier a été choisi afin de profiter de l'afflux moindre dû aux vacances estivales. Pendant ces périodes, des autobus de substitution seront mis en place entre Luxembourg-ville et Arlon;
- plusieurs intervenants approuvent la remarque du Conseil d'Etat selon laquelle l'information au public doit être améliorée à l'occasion de travaux de cette envergure. Si Monsieur le Ministre acquiesce quant à l'importance de l'information au public, il est également demandeur de collaborer avec les responsables politiques des communes concernées en la matière. En outre, il donne à considérer qu'il est essentiel, mais très compliqué, d'identifier le bon moment pour l'organisation de ce type de réunion d'information. En effet, si la réunion est tenue à un stade trop précoce, tous les détails concernant les travaux ne sont pas encore connus et de nombreuses questions resteront sans réponse. *A contrario*, une fois que tous les détails sont connus, le chantier débute et le public a l'impression de ne pas avoir été prévenu en temps voulu;
- ce trajet reliant la gare de Luxembourg à la ligne Namur-Sterpenich du réseau belge joue un rôle essentiel pour le Luxembourg en matière de transport de personnes, car il fait partie du projet EuroCapRail. Il joue également un rôle important en matière de transport de fret, car il s'insère dans l'itinéraire alternatif du corridor 2 Rotterdam-Anvers-Bettembourg-Bâle/Lyon;
- les travaux de réélectrification de la ligne ont été modifiés suite à l'intention des autorités belges d'électrifier leur ligne ferroviaire entre Namur et Sterpenich-frontière en courant alternatif 25 kV 50 Hz. Côté luxembourgeois, il a dès lors été possible de renoncer à une installation électrique bimode qui aurait prévu à la fois le système du courant continu 3 kV et celui du courant alternatif 25 kV 50 Hz. Dans ce contexte et suite à une question afférente, il est précisé qu'Infrabel est actuellement en train de procéder aux travaux de réélectrification du tronçon Sterpenich-frontière jusqu'au sud de Namur;
- il est rappelé qu'en 2010, le Gouvernement a pris la décision de réaliser le projet EuroCapRail en trois phases. Si les travaux de la phase 1 sont encore en cours, le projet de loi sous rubrique permettra la réalisation de la phase 2. Quant à la phase 3, elle concerne les travaux de génie civil, le réaménagement des points d'arrêts (accessibilité des personnes à mobilité réduite), le redressement des courbes et la suppression des passages à niveaux. Ce sera la phase la plus onéreuse et il n'est pas exclu qu'elle soit elle-même subdivisée en sous-phases;
- les travaux que le projet de loi sous rubrique autorisera n'ont pas pour objet de relever la vitesse sur ce tronçon. Actuellement, la vitesse autorisée est de 130 km/h. Par le biais de travaux de génie civil compliqués et onéreux, il serait possible de la porter à 160 km/h entre Mamer et la frontière belge. Il faut cependant savoir que le gain en temps serait d'environ une minute et que ce type de travaux se justifierait donc seulement si le même type de travaux était entrepris du côté belge;
- dans le contexte du projet de loi sous rubrique, la construction de murs antibruit n'est pas comprise. En effet, le cadastre acoustique, à réaliser suivant la transposition de la directive 2002/49/CE par la

loi du 2 août 2006 modifiant la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre le bruit, a été effectué sous la tutelle de l'Administration de l'environnement en concertation avec les services des CFL. Lorsque le plan d'action afférent aura été publié, il sera alors possible de budgétiser les mesures antibruit qui s'avèreraient nécessaires sur cette ligne.

*

V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission de l'Environnement recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous rubrique dans la teneur qui suit:

*

PROJET DE LOI

modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II: Réélectrification de la ligne)

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

1. Le deuxième alinéa du paragraphe 3 est complété comme suit:

„30°	Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II: Réélectrification de la ligne.....	60.800.000 €“
------	--	---------------

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

„Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 16°, 17°, 18°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1er octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1er avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1er octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 23°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Celui repris sous 28° correspond à la valeur 685,44 de cet indice au 1er octobre 2010. Ceux sous 29° et 30° correspondent à la valeur 725,05 de cet indice au 1er octobre 2012. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.“

Luxembourg, le 12 mars 2014

Le Rapporteur,
Roger NEGRI

La Présidente,
Josée LORSCHÉ

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6601

Bulletin de Vote (Vote Public)

Page 1/2

Date: 19/03/2014 18:33:53
 Scrutin: 8
 Vote: PL 6601 Gest. infra. ferroviaire
 Description: Projet de loi 6601

Président: M. Di Bartolomeo Mars
 Secrétaire A: M. Frieseisen Claude
 Secrétaire B: Mme Barra Isabelle

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	55	0	0	55
Procuration:	5	0	0	5
Total:	58	0	0	60

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
déi gréng					
M. Adam Claude	Oui	(Mme Loschetter Vivia)	M. Kox Henri	Oui	
Mme Lorsché Josée	Oui		Mme Loschetter Viviane	Oui	
M. Traversini Roberto	Oui		Mme Wickler Christiane	Oui	

CSV

Mme Adehm Diane	Oui		Mme Andrich-Duval Sylv	Oui	
Mme Arendt Nancy	Oui		M. Eicher Emile	Oui	
M. Eischen Félix	Oui		M. Frieden Luc	Oui	(M. Oberweis Marcel)
M. Gloden Léon	Oui		M. Halsdorf Jean-Marie	Oui	
Mme Hansen Martine	Oui		Mme Hetto-Gaasch Franç	Oui	(Mme Arendt Nancy)
M. Juncker Jean-Claude	Oui	(M. Mosar Laurent)	M. Kaes Aly	Oui	
M. Lies Marc	Oui		M. Meyers Paul-Henri	Oui	
Mme Modert Octavie	Oui		M. Mosar Laurent	Oui	
M. Oberweis Marcel	Oui		M. Roth Gilles	Oui	
M. Schank Marco	Oui		M. Spautz Marc	Oui	
M. Wilmes Serge	Oui		M. Wiseler Claude	Oui	
M. Wolter Michel	Oui				

LSAP

M. Angel Marc	Oui		M. Arndt Fränk	Oui	
M. Bodry Alex	Oui		Mme Bofferding Taina	Oui	
Mme Burton Tess	Oui		M. Cruchten Yves	Oui	
Mme Dall'Agnol Claudia	Oui		M. Di Bartolomeo Mars	Oui	
M. Engel Georges	Oui		M. Fayot Franz	Oui	
M. Haagen Claude	Oui		Mme Hemmen Cécile	Oui	
M. Negri Roger	Oui				

DP

M. Arendt Guy	Oui		Mme Beissel Simone	Oui	
M. Berger Eugène	Oui		Mme Brasseur Anne	Oui	
M. Delles Lex	Oui		Mme Elvinger Joëlle	Oui	
M. Graas Gusty	Oui		M. Hahn Max	Oui	
M. Hansen Marc	Oui		M. Krieps Alexander	Oui	
M. Mertens Edy	Oui		Mme Polfer Lydie	Oui	

M. Baum Gollis Oui

ADR

M. Gibéryen Gast	Oui		M. Kartheiser Fernand	Oui	
M. Reding Roy	Oui				

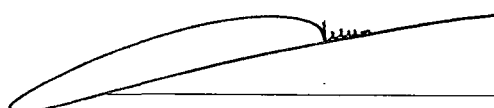
déi Lénk

M. Turpel Justin	Oui		M. Jeremy Serge	Oui	(M. Turpel)
------------------	-----	--	-----------------	-----	-------------

Le Président:



Le Secrétaire général:



Bulletin de Vote (Vote Public)

Page 2/2

Date: 19/03/2014 18:33:53	Président: M. Di Bartolomeo Mars
Scrutin: 8	Secrétaire A: M. Frieseisen Claude
Vote: PL 6601 Gest. infra. ferroviaire	Secrétaire B: Mme Barra Isabelle
Description: Projet de loi 6601	

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	54 55	0	0	55 54
Procuration:	4 5	0	0	5 4
Total:	58 60	0	0	60 58

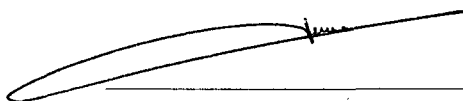
n'ont pas participé au vote:

Nom du député	Nom du député
M. Baum Gilles	DP
M. Urbany Serge	déi Lénk

Le Président:



Le Secrétaire général:



6601/03

N° 6601³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session extraordinaire 2013-2014

PROJET DE LOI

modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II: Réélectrification de la ligne)

* * *

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(25.3.2014)

Le Conseil d'Etat,

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 21 mars 2014 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II: Réélectrification de la ligne)

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 19 mars 2014 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'Etat en sa séance du 22 octobre 2013;

se déclare d'accord

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

Ainsi décidé en séance publique du 25 mars 2014.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Pour le Président,
La Vice-Présidente,
Viviane ECKER

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

09



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 12 mars 2014

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 26 février 2014
2. 6652 Débat sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat
 - Rapportrice : Madame Josée Lorsché
 - Présentation et adoption d'un projet de papier de discussion
 - Elaboration d'un projet de motion
3. 6579 Projet de loi
 - 1) portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins
 - a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et
 - b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de « paperless vignette » dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, fait à Bruxelles, le 21 octobre 2010 ;
 - 2) transposant la directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures ;
 - 3) modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994
 - Rapporteur: Monsieur Gilles Baum
 - Présentation et adoption du projet de rapport
4. 6601 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II: Réélectrification de la ligne)
 - Rapporteur : Monsieur Roger Negri
 - Présentation et adoption d'un projet de rapport
5. Examen des documents européens suivants :

- Documents soumis au contrôle du principe de subsidiarité

COM (2013) 922 : Proposition de règlement du Conseil portant création de l'entreprise commune Shift2Rail

Le délai de huit semaines a déjà pris fin.

COM (2014) 28 : Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant les règlements (CE) n°715/2007 et (CE) n°595/2009 en ce qui concerne la réduction des émissions polluantes des véhicules routiers

Le délai de huit semaines a débuté le 3 février 2014 et prend fin le 31 mars 2014.

- Documents non soumis au contrôle du principe de subsidiarité

COM (2013) 739 : Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social et au Comité des régions - Programme de travail de la Commission pour l'année 2014

COM (2013) 913 : Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social et au Comité des régions - Ensemble vers une mobilité urbaine compétitive et économe en ressources

6. Divers

*

Présents : Mme Sylvie Andrich-Duval, M. Gilles Baum, Mme Tess Burton (remplaçant M. Georges Engel), M. Yves Cruchten, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marco Schank, Mme Christiane Wickler, M. Serge Wilmes

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

M. Jean Leyder, de l'Administration des bâtiments publics

M. Roland Fox, de l'Administration des ponts et chaussées

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 26 février 2014

Le projet de procès-verbal de la réunion du 26 février 2014 est approuvé.

2. 6652 Débat sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat

Madame la Présidente-Rapportrice présente le projet de papier de discussion sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat. Pour le détail de ce papier de discussion, il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

Ce document est adopté à la majorité des membres présents, le groupe parlementaire CSV s'abstenant. Un représentant du groupe CSV motive cette abstention par le fait que le projet de construction d'infrastructures communes pour les lycées d'Ettelbruck est étroitement lié à la réflexion que le Gouvernement est actuellement en train de mener en ce qui concerne le site sur lequel sera construit le nouveau Lycée technique agricole.

Madame la Présidente-Rapportrice signale qu'elle déposera un projet de motion à l'occasion des débats en séance publique. Elle fait distribuer une ébauche de ce projet de motion sur support papier.

La Commission propose le modèle n°1 pour les débats en séance plénière.

3. 6579 Projet de loi

1) portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de « paperless vignette » dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, fait à Bruxelles, le 21 octobre 2010 ;

2) transposant la directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures ;

3) modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994

Monsieur le Rapporteur présente son projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire 6579⁴.

Cette présentation ne soulève pas de questions de la part de la Commission et le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents.

La Commission propose le modèle de base pour les débats en séance plénière.

4. 6601 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen.

Modernisation de la ligne. Phase II: Réélectrification de la ligne)

Monsieur le Rapporteur présente son projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire 6601².

Cette présentation ne soulève pas de questions de la part de la Commission et le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents.

La Commission propose le modèle de base pour les débats en séance plénière.

5. Examen des documents européens suivants :

COM (2013) 922 : Proposition de règlement du Conseil portant création de l'entreprise commune *Shift2Rail*

COM (2014) 28 : Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant les règlements (CE) n°715/2007 et (CE) n°595/2009 en ce qui concerne la réduction des émissions polluantes des véhicules routiers

COM (2013) 739 : Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social et au Comité des régions - Programme de travail de la Commission pour l'année 2014

COM (2013) 913 : Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social et au Comité des régions - Ensemble vers une mobilité urbaine compétitive et économe en ressources

Le document COM (2013) 922 est une proposition de règlement portant création de l'entreprise commune *Shift2Rail*.

En effet, eu égard aux objectifs ambitieux que l'UE s'est fixée dans les domaines du changement climatique, de l'utilisation de l'énergie et de la protection de l'environnement, le secteur ferroviaire sera appelé à absorber, au cours des prochaines décennies, une part plus importante de la demande de transport. Or, le réseau ferroviaire éprouve toujours des difficultés à contester la prédominance du transport routier. Malgré des subventions publiques considérables et des investissements de grande ampleur dans les infrastructures et les produits de haute technologie, la part modale du fret ferroviaire a même diminué au cours des dix dernières années, tandis que la part de marché du transport ferroviaire de voyageurs est restée constante.

L'objectif général est d'harmoniser davantage les efforts de l'UE en matière de Recherche & Innovation (R&I) dans le domaine ferroviaire pour soutenir l'achèvement de l'espace ferroviaire unique européen, tout en accélérant l'adoption par le marché de solutions innovantes, de manière à renforcer la compétitivité du secteur ferroviaire européen tant par rapport à d'autres modes de transport que par rapport à la concurrence étrangère.

Plus précisément, l'initiative sous rubrique vise à :

- favoriser des investissements ciblés, coordonnés et de long terme pour les activités de R&I de l'Union européenne dans le domaine ferroviaire,

- accroître l'effet de levier du financement de la R&I dans le domaine ferroviaire par l'UE,
- établir des réseaux et des échanges de connaissances durables entre les diverses parties prenantes,
- atténuer les risques liés à l'innovation,
- améliorer la performance opérationnelle et le rapport coût-efficacité de la R&I dans le domaine ferroviaire.

En ce qui concerne le type de la structure créée pour mettre en œuvre les activités de R&I dans le domaine ferroviaire, la Commission propose la mise en place d'un PPP institutionnel (PPPi). Dans le cadre d'un PPPi, la coordination, la programmation et la mise en œuvre des activités de R&I relèveraient de la responsabilité d'une structure administrative unique et spécifique, garantissant une plus grande continuité et une moindre fragmentation des efforts de R&I. Grâce à l'élaboration d'une stratégie à long terme, en étroite coopération avec l'ensemble des acteurs du marché, les projets soutiendront la compétitivité du secteur ferroviaire, tandis que le rôle moteur de la Commission assurera l'harmonisation des programmes de R&I avec les objectifs de l'espace ferroviaire unique européen. La nature stable du PPPi, la définition de droits de propriété intellectuelle clairs et l'engagement ferme de l'UE seront des gages de confiance pour les partenaires publics et privés, suscitant ainsi des niveaux d'investissement plus élevés. L'engagement juridiquement contraignant, de la part de l'industrie, d'investir à hauteur des fonds versés par l'UE garantira un effet de levier direct d'au moins 30% plus élevé qu'avec les autres options. Étant donné que les conditions de participation pourraient être gérées d'une manière souple et transparente, le PPPi serait en mesure d'assurer une large participation des parties prenantes et une approche ciblée à l'égard des PME.

*

Le document COM (2014) 28 est une proposition de règlement modifiant les règlements (CE) n°715/2007 et (CE) n°595/2009 et ayant pour objet d'introduire dans ces deux règlements un certain nombre d'amendements concernant la réduction des émissions polluantes des véhicules routiers. Il met l'accent sur les domaines dans lesquels des défaillances du marché et de la réglementation empêchent d'aborder les grands défis dans le contexte de la qualité de l'air de l'UE. Plus précisément, la proposition de règlement poursuit les mesures suivantes :

- assurer que les nouveaux véhicules à moteur soient équipés de systèmes aidant le conducteur à adopter un style de conduite éco-efficace là où des économies potentielles de carburant ne sont pas entièrement exploitées ;
- éviter que les limites de NH3 adoptées pour tous les véhicules lourds ne fassent obstacle à l'adoption par le marché de certains véhicules à allumage commandé ;
- résoudre le problème lié à la nécessité d'une double certification coûteuse des émissions et éliminer ainsi des frais superflus de mise en conformité ;
- permettre à la Commission de proposer des limites d'émission à basse température actualisées au moyen d'actes délégués en cas de nécessité avérée ;
- permettre à la Commission de proposer une limite séparée pour les émissions de NO2 des véhicules légers en cas de nécessité avérée ;
- permettre à la Commission de proposer la déréglementation des émissions de méthane au moyen d'un acte délégué en cas de nécessité avérée et pour autant que les émissions de méthane soient incluses en tant qu'émissions d'équivalent CO2 en application du règlement sur les émissions de CO2 des véhicules à moteur.

*

Les documents COM (2013) 739 et COM (2013) 913 seront examinés au cours d'une prochaine réunion.

6. Divers

A la demande de Monsieur Marc Lies, une discussion relative à la réalisation des modules « Sud », « Nord » et « Centre » de la nouvelle route nationale N3 sera organisée au cours d'une prochaine réunion.

Le groupe politique *déi gréng* propose le retrait du rôle des affaires du débat d'orientation pour une vision de développement durable pour le Luxembourg.

Luxembourg, le 12 mars 2014

La secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché

08



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 26 février 2014

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 29 janvier 2014 et des 5 et 10 février 2014
2. 6579 Projet de loi
 - 1) portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins
 - a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et
 - b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de « paperless vignette » dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, signée à Bruxelles, le 21 octobre 2010 ;
 - 2) modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994 ;
 - 3) transposant la directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures
 - Rapporteur: Monsieur Gilles Baum
 - Présentation du projet de loi
 - Examen de l'avis du Conseil d'Etat
3. 6601 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
 - Rapporteur: Monsieur Roger Negri
 - Présentation du projet de loi
 - Examen de l'avis du Conseil d'Etat
4. Présentation du projet de construction du centre pénitentiaire "Uerschterhaff" à Sanem (demande du groupe politique chrétien-social - CSV du 30 janvier 2014)
5. Divers

*

Présents : M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, M. Georges Engel, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis (remplaçant Mme Sylvie Andrich-Duval), M. Marco Schank, M. Justin Turpel, M. Serge Wilmes

Mme Octavie Modert, observatrice

M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Alain Disiviscour, M. Jeannot Poeker, M. Guy Staus, M. Tom Weisgerber, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. Luc Dhamen, Mme Amandine Tockert, de l'Administration des bâtiments publics

M. Henri Werdel, de la Société nationale des Chemins de fer luxembourgeois

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 29 janvier 2014 et des 5 et 10 février 2014

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont approuvés.

2. 6579 Projet de loi

- 1) portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de « paperless vignette » dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, signée à Bruxelles, le 21 octobre 2010;**
- 2) modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994 ;**
- 3) transposant la directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE**

relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures

Le projet de loi 6579 a pour objet :

- d'approuver le protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds ;
- de transposer la directive 2011/76/UE du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures ;
- de modifier la loi modifiée du 24 février 1995 concernant la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds.

Le protocole précité vise notamment à actualiser l'Accord Eurovignette au fait que l'Allemagne a quitté le système de l'Eurovignette. Le protocole officialise par ailleurs l'„e-vignette“, c'est-à-dire l'Eurovignette électronique. Avec l'e-vignette il n'est plus nécessaire pour le transporteur ou son chauffeur de se déplacer physiquement dans un point de vente pour acquérir une vignette papier, ce qui constitue une simplification administrative majeure. Désormais, le droit d'usage peut être payé par Internet et les agents de contrôle des cinq pays membres du système Eurovignette peuvent contrôler en ligne si le droit d'usage est payé.

Depuis la signature du protocole précité, la directive 2011/76/UE a été adoptée. Il convient de tenir compte des modifications contenues dans cette directive et notamment de la nouvelle définition du „véhicule“. Le projet de loi sous rubrique a donc également pour objet d'apporter des modifications à la loi précitée du 24 février 1995 rendues nécessaires par l'obligation de transposer la directive 2011/76/UE et d'aligner aux nouvelles exigences européennes le droit national. Les paragraphes 6, 7 et 8 de l'article 2 du projet de loi introduisent en outre des modifications à la législation existante qui ne découlent pas directement ni du protocole à approuver ni de la directive à transposer, mais qui sont conditionnées par des considérations d'opportunité.

Examen des articles

Intitulé

Dans son avis du 24 septembre 2013, le Conseil d'Etat propose d'écrire au point 1 « fait à Bruxelles, le 21 octobre 2010 », en disposant le texte en sorte à ce qu'il fasse ressortir que l'expression vise le protocole en question. De plus, le Conseil d'Etat propose d'intervertir les points 2 et 3 en vue d'évoquer d'abord la transposition de la directive 2011/76/UE et ensuite seulement le texte normatif national à modifier. La commission parlementaire fait siennes ces suggestions, de telle sorte que l'intitulé du projet de loi se lira dorénavant comme suit :

Projet de loi

- 1) *portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins*
 - a) *de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et*
 - b) *de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système*

de « *paperless vignette* » dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage,

fait à Bruxelles, le 21 octobre 2010 ;

- 2) transposant la directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures ;
- 3) modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} a pour objet d'approuver le protocole du 21 octobre 2010 et, dans sa version initiale, se lit comme suit :

Art. 1er. Est approuvé le protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de « *paperless vignette* » dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, signée à Bruxelles, le 21 octobre 2010.

Le Conseil d'Etat répète ses observations relatives au point 1 de l'intitulé et notamment la formulation du bout de phrase *in fine* de ce point. La Commission décide de suivre le Conseil d'Etat et de rédiger comme suit l'article 1^{er} :

Art. 1^{er}. Est approuvé le protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de « *paperless vignette* » dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, fait à Bruxelles, le 21 octobre 2010.

Article 2

Cet article modifie la loi précitée du 24 février 1995 pour l'adapter, d'une part, au dernier protocole à l'Accord et, d'autre part, à la législation communautaire actuelle. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 2. La loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994 est modifiée comme suit :

1. A l'article 2, paragraphe 2, le troisième tiret est remplacé par le libellé suivant :

« « *véhicule* », un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules articulés prévu ou utilisé pour le transport par route de marchandises et d'une masse maximale autorisée de 12 tonnes ou plus. »

2. Les quatrième, cinquième et sixième tirets du même paragraphe sont remplacés par un nouveau quatrième tiret ayant le libellé suivant :

« véhicule de la catégorie « EURO 0 » ou encore « NON-EURO », « EURO I », « EURO II », « EURO III », « EURO IV », « EURO V », « VRE »: un véhicule conforme aux limites d'émission indiquées à l'annexe. »

3. A l'article 4, la référence « prévues par la directive 88/77/CEE modifiée » est supprimée.

4. A l'article 5, le paragraphe 1 est remplacé par la disposition suivante :

« (1) Le paiement du droit d'usage est constaté au moyen d'une inscription dans une base de données électronique centrale. Simultanément au paiement, le système délivre un reçu. Le paiement est valable pour le véhicule moteur y identifié notamment par son numéro d'immatriculation et pour la période pour laquelle le droit est acquitté. »

5. Au même article, le paragraphe 3 est remplacé par la disposition suivante :

« (3) Les agents chargés de l'exécution de la présente loi contrôlent l'acquiescement valable du droit d'usage pour un véhicule déterminé en consultant la base de données mentionnée au paragraphe 1.

En cas d'exemption du droit d'usage, tout conducteur d'un véhicule concerné est tenu d'exhiber sur réquisition des agents chargés de l'exécution de la présente loi l'attestation mentionnée au paragraphe 2. »

6. A l'article 7, alinéa 1, l'amende de 25 à 500 euros est remplacée par une amende de 250 à 5.000 euros.

7. A l'alinéa 2 du même article, la deuxième phrase est supprimée.

8. L'article 8 est complété in fine par un alinéa de la teneur suivante :

« Le droit d'immobilisation prévu à l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est étendu aux contraventions punies en conformité de l'article 7 de la présente loi si le chauffeur omet de payer l'avertissement taxé ou, à défaut, de régler la somme à consigner. »

9. Il est ajouté l'annexe suivante :

« ANNEXE

LIMITES D'ÉMISSIONS

I. Véhicule «EURO 0»

Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh	Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh	Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. Véhicules «EURO I»/«EURO II»

	Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh	Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh	Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh	Masse des particules (PT) g/kWh
Véhicule «EURO I»	4,9	1,23	9,0	0,4 ⁽¹⁾
Véhicule «EURO II»	4,0	1,1	7,0	0,15

⁽¹⁾ La valeur limite pour les émissions de particules est affectée d'un coefficient de 1,7 dans le cas des moteurs d'une puissance inférieure ou

égale à 85 kW.

3. Véhicules «EURO III»/«EURO IV»/«EURO V»/«VRE»

Les masses spécifiques du monoxyde de carbone, des hydrocarbures totaux, des oxydes d'azote et des particules, déterminées par essai ESC, et l'opacité des gaz d'échappement, déterminée par essai ERL, ne doivent pas dépasser les valeurs suivantes ⁽¹⁾ :

	Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh	Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh	Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh	Masse des particules (PT) g/kWh	Gaz d'échappement m ⁻¹
Véhicule «EURO III»	2,1	0,66	5,0	0,10 ⁽²⁾	0,8
Véhicule «EURO IV»	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Véhicule «EURO V»	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Véhicule «VRE»	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

⁽¹⁾ Un cycle d'essai est constitué d'une séquence de points d'essai, chaque point étant défini par une vitesse et un couple que le moteur doit respecter en modes stabilisés (essai ESC) ou dans des conditions de fonctionnement transitoires (essais ETC et ELR)

⁽²⁾ 0,13 pour les moteurs dont la cylindrée unitaire est inférieure à 0,7 dm³ et le régime nominal est supérieur à 3000 min⁻¹.

Le point 1 introduit une nouvelle définition pour le terme « véhicule ». Cette définition est reprise de la directive 2011/76/UE avec la différence que la MMA est de 12 tonnes au lieu de 3,5 tonnes dans la directive. Les pays membres du système Eurovignette ont en effet décidé de faire application de l'article 7, paragraphe 5, de la directive qui donne la possibilité de laisser la limite d'application du droit d'usage à une MMA de 12 tonnes pour des raisons notamment de frais administratifs trop élevés, mais aussi de problèmes de contrôles et de charges administratives. A noter que le Luxembourg a, tout comme les autres parties contractantes de l'accord de 1994, informé la Commission européenne de cette option, tout en communiquant à celle-ci les motifs de ce choix.

La différence par rapport à l'ancienne définition de la loi modifiée du 24 février 1995 est que la nouvelle définition vise tous les véhicules « prévus ou utilisés » pour le transport par route de marchandises, tandis que l'ancienne définition visait uniquement les véhicules « qui sont exclusivement destinés au transport de marchandises », c'est-à-dire « prévus » pour le transport de marchandises par route. Par l'utilisation de véhicules qui n'étaient pas destinés exclusivement au transport de marchandises, il était possible d'échapper à l'obligation de devoir payer le droit d'usage.

Le Conseil d'Etat soulève que la directive 2011/76/CE et le protocole du 21 octobre 2010 utilisent parfois d'autres expressions que celles normalement utilisées par la législation luxembourgeoise et propose une mise au diapason européen de la terminologie nationale. Les responsables gouvernementaux expliquent aux membres de la commission parlementaire que cette mise au diapason impliquerait des modifications tant aux textes formant le « Code de la Route » (loi modifiée du 14 février 1955 et arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955) qu'à un certain nombre d'autres règlements grand-ducaux, règlements ministériels, etc. ayant trait à la matière du Code de la Route. Outre les expressions relevées par le Conseil d'Etat, il existe probablement d'autres expressions

nationales différant plus ou moins d'expressions utilisées par la législation communautaire. Or, l'objet du présent projet de loi n'est pas la mise au diapason européen des expressions utilisées dans le domaine du Code de la Route. Dès lors, les membres de la Commission du Développement durable décident de ne pas suivre la proposition de la Haute Corporation et d'utiliser dans le présent projet de loi les expressions normalement utilisées au niveau national afin de maintenir une cohérence avec les textes luxembourgeois.

Les points 2 et 3 prévoient une nouvelle définition, reprenant la catégorisation des véhicules selon les normes EURO de la nouvelle annexe III^{ter} de la directive 1999/62/CE, introduite par l'annexe de la directive 2011/76/UE. Si le point 3 ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat, le point 2 engendre de sa part des interrogations quant aux sigles utilisés pour désigner les catégories de véhicules selon la pollution atmosphérique générée par leurs gaz d'émission. Ainsi, la Haute Corporation s'interroge sur :

- l'intérêt de dénommer la classe « EURO 0 », en plus « NON-EURO », contrairement à ce que prévoient les directives européennes. Cette dernière expression n'étant aujourd'hui effectivement plus utilisée, les membres de la Commission du Développement durable décident de la supprimer tel que le Conseil d'Etat le laisse sous-entendre ;
- les raisons pour lesquelles les auteurs du projet n'évoquent pas la classe « EURO VI », dont les normes techniques sont certes seulement obligatoires pour les véhicules mis en circulation à partir de 2018, mais néanmoins susceptibles d'être respectées par des véhicules construits bien avant. Les auteurs du projet de loi expliquent aux membres de la commission parlementaire que la classe « EURO VI » n'est pas reprise dans le texte, car elle ne figure pas dans l'annexe susmentionnée de la directive ;
- l'intérêt de l'abréviation « VRE » (véhicule plus respectueux de l'environnement). Cette catégorie de véhicules est proche de, mais pas identique, à la classe « EURO V ». Il convient donc de la maintenir dans le texte, notamment parce qu'elle est mentionnée dans l'annexe III^{ter} de la directive.

Les points 4 et 5 ont pour objet de modifier l'article 5 de la loi précitée du 24 février 1995 afin de tenir compte du fait que, suite à l'introduction de la vignette électronique, il n'est plus procédé à l'établissement de vignettes papier. Le nouveau paragraphe 1 de l'article 5 reflète la nouvelle procédure, tandis que le paragraphe 3 concerne le contrôle.

Le Conseil d'Etat constate que le point 4 est redondant par rapport au texte que l'article 5 du protocole entend conférer à l'article 9 de l'accord de 1994. Il estime qu'en vertu de la théorie moniste du droit qui voit dans l'ordre juridique un tout homogène, il est superfétatoire de reprendre dans une norme de droit interne des dispositions auxquelles le Luxembourg est lié sur le plan international. Dès lors le Conseil d'Etat propose les formulations suivantes pour les paragraphes 1 et 3 de l'article 5 de la loi modifiée du 24 février 1995 :

« (1) Le paiement du droit d'usage donne lieu à une inscription dans la base de données électronique centrale prévue à l'article 9 de l'Accord. » ;

*« (3) Le paiement du droit d'usage pour un véhicule déterminé est contrôlé par consultation de la base de données dont question au paragraphe 1^{er}.
En cas d'exemption ... »*

Les membres de la Commission décident de suivre les propositions du Conseil d'Etat.

Les points 6 et 7 prévoient de sanctionner les infractions aux dispositions de la loi du 24 février 1995 non plus comme contraventions, mais comme délits en remplaçant l'amende de

25 à 500 euros par une amende de 250 à 5000 euros. Cette innovation est motivée par le fait que les amendes actuellement appliquées ne sont plus dissuasives.

Tout en regrettant que les auteurs du projet de loi n'aient pas établi un tableau comparatif des amendes appliquées dans les autres Etats signataires de l'accord de 1994 en vue d'étayer leur point de vue, le Conseil d'Etat propose de correctionnaliser les peines en relevant le montant minimal de l'amende de 250 euros à 251 euros et en supprimant l'intégralité de l'alinéa 2 de l'article 7 de la loi du 24 février 1995 qui définit l'amende comme amende de police.

S'agissant d'une question d'opportunité et non de légalité, la Commission parlementaire décide de ne pas suivre le Conseil d'Etat sur ce point, mais de laisser le texte initialement proposé en l'état. En effet, même si l'article 26 du Code pénal dispose que l'amende de police est de 25 à 250 euros, il dispose également qu'une loi spéciale peut prévoir des montants inférieurs à 25 euros ou supérieurs à 250 euros. Le Conseil d'Etat le mentionne d'ailleurs lui-même dans son avis. A ce sujet, il convient de relever qu'il existe d'autres textes légaux que le seul article 7 de la loi du 14 février 1955 invoqué par le Conseil d'Etat, qui prévoient des amendes de police supérieures à 250 euros. Ainsi par exemple, cette même loi du 14 février 1955 dans son article 4*bis*, paragraphe 6 (500 euros), la loi du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994, sous sa forme actuelle (art. 7 : 500 euros), la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics (art. 24 : 500 euros), la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics (art. 8 : 500 euros) ou encore la loi du 12 juin 1965 sur les transports routiers (art. 9 : 500 euros), pour en rester au domaine routier.

Par ailleurs, une correctionnalisation des peines, telle que proposée par le Conseil d'Etat, aurait comme conséquence d'ajouter encore à la surcharge des tribunaux. Il convient donc de maintenir la classification des infractions comme contraventions (et par conséquent aussi l'avertissement taxé de 250 euros déjà actuellement en place). Le fait de devoir payer immédiatement lorsque l'infraction est constatée, a un grand effet dissuasif. Par contre, une sanction prononcée par un tribunal des mois, voire des années après le constat de l'infraction risque d'encourager les entreprises et chauffeurs de commettre des infractions, alors qu'il sera difficile de faire exécuter les sanctions à l'égard des entreprises et chauffeurs étrangers.

A titre d'information, l'on peut mentionner que la Belgique applique des amendes comprises entre 250 et 4.650 euros et les Pays-Bas des amendes administratives de 246 euros par infraction constatée avec un plafond de 4.920 euros. La nouvelle fourchette d'amendes s'aligne donc aux amendes en place dans les deux autres pays Benelux.

Dans le contexte de l'échange de vues relatif aux sanctions des infractions, la question de la responsabilité partagée entre l'employeur et le chauffeur est également évoquée. De l'avis d'un membre de la commission parlementaire, cette problématique devrait être clarifiée.

Le point 8 se propose de compléter l'article 8 de la loi de 1995 par un nouvel alinéa à ajouter *in fine* et donnant la possibilité aux agents de contrôle d'immobiliser les véhicules si le chauffeur ne paye ni l'avertissement taxé ni ne règle la somme à consigner.

Au regard de l'observation formulée à l'endroit du point 7, le Conseil d'Etat note que l'article 8 de la loi de 1995 n'a plus de raison d'être, abstraction faite du droit des fonctionnaires de la police et des douanes d'immobiliser une unité de transport pour compte de laquelle le droit d'usage n'aurait pas été acquitté. Aussi propose-t-il de rédiger comme suit le point 8 de l'article 2 :

8. L'article 8 est remplacé par le texte suivant :

« Art. 8. Indépendamment de l'action pénale les fonctionnaires relevant du cadre policier de la Police grand-ducale et les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises sont en droit d'immobiliser un véhicule sur la voie publique, soit en enlevant au conducteur les clés de contact, soit en procédant à l'immobilisation du véhicule au moyen d'un système mécanique, s'il est constaté que le droit d'usage prévu à l'article 2, paragraphe 1^{er}, n'a pas été payé et que le véhicule n'en est pas exempté en vertu de l'article 3. »

Etant donné que la commission parlementaire a décidé de laisser les points 6 et 7 en l'état, tel doit également être le cas pour le point 8.

Le point 9 prévoit d'ajouter une annexe à la loi de 1995. L'annexe 0 de la directive modifiée 1999/62/CE est reprise à des fins de transposition et pour compléter la définition proposée pour le nouvel quatrième tiret du paragraphe 2 de l'article 2. Le Conseil d'Etat propose de modifier comme suit la phrase introductive:

9. L'annexe suivante est ajoutée :

La Commission suit le Conseil d'Etat dans sa proposition.

En ce qui concerne le point 3 de l'annexe, le Conseil d'Etat renvoie aux observations relatives à la terminologie utilisée pour le dénombrement des différents types de véhicules en fonction de leurs émissions nocives. En effet, ces observations valent au même titre pour ledit point 3. Ici, la commission parlementaire rappelle ses observations énoncées sous l'article 2, point 2, ci-avant.

A la lumière de ce qui précède, l'article 2 du projet de loi se lira comme suit :

Art. 2. *La loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994 est modifiée comme suit :*

1. A l'article 2, paragraphe 2, le troisième tiret est remplacé par le libellé suivant :

« « véhicule », un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules articulés prévu ou utilisé pour le transport par route de marchandises et d'une masse maximale autorisée de 12 tonnes ou plus. »

2. Les quatrième, cinquième et sixième tirets du même paragraphe sont remplacés par un nouveau quatrième tiret ayant le libellé suivant :

« véhicule de la catégorie « EURO 0 » ~~ou encore « NON-EURO »~~, « EURO I », « EURO II », « EURO III », « EURO IV », « EURO V », « VRE » : un véhicule conforme aux limites d'émission indiquées à l'annexe. »

3. A l'article 4, la référence « prévues par la directive 88/77/CEE modifiée » est supprimée.

4. A l'article 5, le paragraphe 1 est remplacé par la disposition suivante :

« (1) Le paiement du droit d'usage donne lieu à une inscription dans la base de données électronique centrale prévue à l'article 9 de l'Accord. »

5. Au même article, le paragraphe 3 est remplacé par la disposition suivante :

« (3) Le paiement du droit d'usage pour un véhicule déterminé est contrôlé par consultation de la base de données dont question au paragraphe 1. »

En cas d'exemption du droit d'usage, tout conducteur d'un véhicule concerné est tenu d'exhiber sur réquisition des agents chargés de l'exécution de la présente loi l'attestation mentionnée au paragraphe 2. »

6. A l'article 7, alinéa 1, l'amende de 25 à 500 euros est remplacée par une amende de 250 à 5.000 euros.

7. A l'alinéa 2 du même article, la deuxième phrase est supprimée.

8. L'article 8 est complété in fine par un alinéa de la teneur suivante :

« Le droit d'immobilisation prévu à l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est étendu aux contraventions punies en conformité de l'article 7 de la présente loi si le chauffeur omet de payer l'avertissement taxé ou, à défaut, de régler la somme à consigner. »

9. L'annexe suivante est ajoutée :

« ANNEXE

LIMITES D'ÉMISSIONS

I. Véhicule «EURO 0»

Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh	Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh	Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. Véhicules «EURO I»/«EURO II»

	Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh	Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh	Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh	Masse des particules (PT) g/kWh
Véhicule «EURO I»	4,9	1,23	9,0	0,4 ⁽¹⁾
Véhicule «EURO II»	4,0	1,1	7,0	0,15

⁽¹⁾ La valeur limite pour les émissions de particules est affectée d'un coefficient de 1,7 dans le cas des moteurs d'une puissance inférieure ou égale à 85 kW.

3. Véhicules «EURO III»/«EURO IV»/«EURO V»/«VRE»

Les masses spécifiques du monoxyde de carbone, des hydrocarbures totaux, des oxydes d'azote et des particules, déterminées par essai ESC, et l'opacité des gaz d'échappement, déterminée par essai ERL, ne doivent pas dépasser les valeurs suivantes ⁽¹⁾ :

	Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh	Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh	Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh	Masse des particules (PT) g/kWh	Gaz d'échappement m ⁻¹

Véhicule «EURO III»	2,1	0,66	5,0	0,10 ⁽²⁾	0,8
Véhicule «EURO IV»	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Véhicule «EURO V»	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Véhicule «VRE»	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

⁽¹⁾ Un cycle d'essai est constitué d'une séquence de points d'essai, chaque point étant défini par une vitesse et un couple que le moteur doit respecter en modes stabilisés (essai ESC) ou dans des conditions de fonctionnement transitoires (essais ETC et ELR)

⁽²⁾ 0,13 pour les moteurs dont la cylindrée unitaire est inférieure à 0,7 dm³ et le régime nominal est supérieur à 3000 min⁻¹.

3. 6601 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Le projet de loi 6601 a pour but de compléter l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire par un point 30 permettant à l'Etat, via le Fonds du rail, de financer la deuxième phase de la modernisation de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen.

Outre les travaux de réélectrification de la ligne, le projet prévoit la reconstruction d'un ouvrage d'art situé près du point d'arrêt « Mamer-Lycée » pour un montant de 3.350.000 euros, le rehaussement d'un ouvrage d'art situé à l'entrée de la gare de Kleinbettingen pour un montant de 950.000 euros, et la reconstruction d'un pont routier au centre de Mamer pour un montant de 7.100.000 euros. Le montant total de la dépense comprenant l'électrification ainsi que les aménagements précités s'élève à 60.800.000 euros.

L'autorisation du législateur pour procéder à ces travaux est requise en vertu de l'article 99 de la Constitution, étant donné que le montant de la dépense d'investissement en question dépasse le seuil de 40 millions d'euros prévu à cet effet par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat.

Pour les détails du projet de loi, il est renvoyé au document parlementaire afférent ainsi qu'au document repris en annexe 1 du présent procès-verbal.

Examen de l'article unique du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat

Dans son avis du 22 octobre 2013, le Conseil d'Etat recommande de préciser l'intitulé du projet de loi par l'ajout :

(Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II: Réélectrification de la ligne).

La Commission du Développement durable fait sienne cette proposition.

Le Conseil d'Etat n'a pas d'observation à formuler quant au libellé de l'article unique du projet de loi, qui se lit comme suit :

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

1. Le deuxième alinéa du paragraphe 3 est complété comme suit :

« 30°	Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II : Réélectrification de la ligne.....	60.800.000 € »
-------	--	----------------

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

« Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 16°, 17°, 18°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1er octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1er avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1er octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 23°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Celui repris sous 28° correspond à la valeur 685,44 de cet indice au 1er octobre 2010. Ceux sous 29° et 30° correspondent à la valeur 725,05 de cet indice au 1er octobre 2012. 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. »

*

Il est en outre procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir les points suivants :

- dans son avis précité, le Conseil d'Etat regrette que l'exposé des motifs soit muet quant aux perturbations qui risqueront d'apparaître, lors des travaux susmentionnés, pour les utilisateurs au quotidien. Dans ce contexte, il est précisé que les travaux préparatoires se feront pendant la nuit, ce qui engendrera une perturbation moindre, voire nulle, pour les usagers. Ces travaux seront, par ailleurs, sans impact négatif pour les riverains, car ils seront peu bruyants. Il faut également savoir que la ligne entre Luxembourg et Kleinbettingen sera complètement fermée pendant 3 semaines de fin août à mi-septembre 2015, puis pendant 8 semaines de mi-juillet à mi-septembre 2016. Ce calendrier a été choisi afin de profiter de l'afflux moindre dû aux vacances estivales. Pendant ces périodes, des autobus de substitution seront mis en place entre Luxembourg-ville et Arlon ;
- plusieurs intervenants approuvent la remarque du Conseil d'Etat selon laquelle l'information au public doit être améliorée à l'occasion de travaux de cette envergure. Si Monsieur le Ministre acquiesce quant à l'importance de l'information au public, il est également demandeur de collaborer avec les responsables politiques des communes concernées en la matière. En outre, il donne à considérer qu'il est essentiel, mais très compliqué, d'identifier le bon moment pour l'organisation de ce type de réunion d'information. En effet, si la réunion est tenue à un stade trop précoce, tous les détails concernant les travaux ne sont pas encore connus et de nombreuses questions resteront sans réponse. *A contrario*, une fois que tous les détails sont connus, le chantier débute et le public a l'impression de ne pas avoir été prévenu en temps voulu ;
- ce trajet reliant la gare de Luxembourg à la ligne Namur-Sterpenich du réseau belge joue un rôle essentiel pour le Luxembourg en matière de transport de personnes, car il fait partie du projet EuroCapRail. Il joue également un rôle important en matière de transport de fret, car il s'insère dans l'itinéraire alternatif du corridor 2 Rotterdam-Anvers-Bettembourg-Bâle/Lyon ;
- les travaux de réélectrification de la ligne ont été modifiés suite à l'intention des autorités belges d'électrifier leur ligne ferroviaire entre Namur et Sterpenich-frontière en courant

alternatif 25 kV 50 Hz. Côté luxembourgeois, il a dès lors été possible de renoncer à une installation électrique bi-mode qui aurait prévu à la fois le système du courant continu 3 kV et celui du courant alternatif 25 kV 50 Hz. Dans ce contexte et suite à une question afférente, il est précisé qu'Infrabel est actuellement en train de procéder aux travaux de réélectrification du tronçon Sterpenich-frontière jusqu'au sud de Namur ;

- il est rappelé qu'en 2010, le Gouvernement a pris la décision de réaliser le projet EuroCapRail en trois phases. Si les travaux de la phase 1 sont encore en cours, le projet de loi sous rubrique permettra la réalisation de la phase 2. Quant à la phase 3, elle concerne les travaux de génie civil, le réaménagement des points d'arrêts (accessibilité des personnes à mobilité réduite), le redressement des courbes et la suppression des passages à niveaux. Ce sera la phase la plus onéreuse et il n'est pas exclu qu'elle soit elle-même subdivisée en sous-phases ;
- les travaux que le projet de loi sous rubrique autorisera n'ont pas pour objet de relever la vitesse sur ce tronçon. Actuellement, la vitesse autorisée est de 130 km/h. Par le biais de travaux de génie civil compliqués et onéreux, il serait possible de la porter à 160 km/h entre Mamer et la frontière belge. Il faut cependant savoir que le gain en temps serait d'environ une minute et que ce type de travaux ne se justifierait donc seulement si le même type de travaux était entrepris du côté belge ;
- l'Administration des ponts et chaussées a établi, de concert avec la Société nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois, un programme national de suppression des passages à niveaux, que Monsieur le Ministre viendra présenter aux membres de la Commission au cours d'une prochaine réunion ;
- dans le contexte du projet de loi sous rubrique, la construction de murs antibruit n'est pas comprise. En effet, le cadastre acoustique, à réaliser suivant la transposition de la directive 2002/49/CE par la loi du 2 août 2006 modifiant la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre le bruit, a été effectué sous la tutelle de l'Administration de l'environnement en concertation avec les services des CFL. Lorsque le plan d'action afférent aura été publié, il sera alors possible de budgétiser les mesures antibruit qui s'avèreraient nécessaires sur cette ligne.

4. Présentation du projet de construction du centre pénitentiaire "Uerschterhaff" à Sanem

Suite à la demande du groupe politique CSV du 30 janvier 2014, Monsieur le Ministre présente le projet de construction du centre pénitentiaire d'Uerschterhaff. A noter que le projet de loi y relatif a été déposé à la Chambre des Députés en date du 12 février 2014 (doc. parl. 6655).

Pour les détails exhaustifs de la présentation du projet de construction, il est renvoyé au document parlementaire afférent, ainsi qu'au document repris en annexe 2 du présent procès-verbal.

Le projet de loi 6655 sera analysé en détail au cours d'une prochaine réunion jointe avec la Commission juridique. Lors de cette réunion, sera notamment évoquée la question du nécessaire reclassement du terrain sur lequel sera construit le nouveau centre pénitentiaire, terrain actuellement situé en zone verte.

5. Divers

La sensibilité politique *déi Lénk* demande l'organisation prochaine d'une réunion relative au quatrième paquet ferroviaire.

Luxembourg, le 4 mars 2014

La secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché



Projet de loi n° 6601

Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II: Réélectrification de la ligne.

Historique



Mise en service de l'électrification de la ligne
Luxembourg–Kleinbettingen frontière
en date du 29 septembre 1956

Historique du projet

- 19 décembre 2006:
Accord de principe par voie de motion pour projet « Optimisation de la ligne Luxembourg – Kleinbettingen. Modernisation et renouvellement des infrastructures de la ligne et redressement des courbes. ».
- Début 2010:
Décision de réaliser le projet « EuroCap-Rail » en trois phases :
 - Phase 1 : Renouvellement des postes de signalisation.
 - Phase 2 : Modernisation aux installations de traction électrique.
 - Phase 3 : Travaux de voie et de génie civil.
- 13 octobre 2011:
Accord de principe par voie de motion pour la réalisation de la 2^e phase.
- 22 novembre 2012:
Accord pour projet modifié par voie de motion.

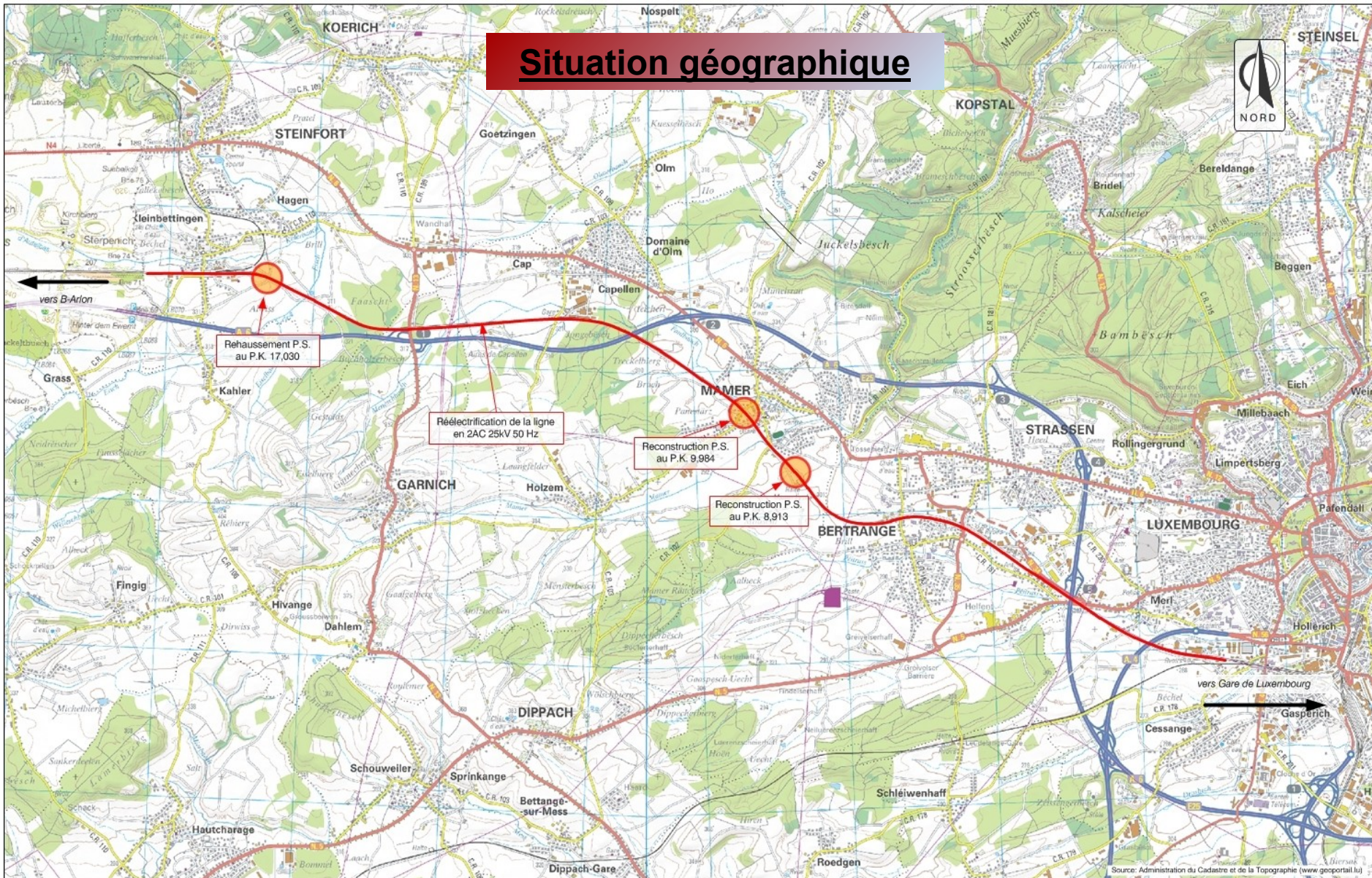
Informations sur la ligne

- Ligne à double voie
- Longueur: 18,765 km
- Vitesse max.: 130 km/h
- Electrification actuelle: 3 kV courant continu
- Nouveaux postes de signalisation: mise en service nov. 2014
- ETCS Level 1: mise en service novembre 2014
- Trafic voyageurs: 50 trains nationaux et 100 trains internationaux par jour
- Trafic fret: route alternative du Corridor 2. +/-13 trains de marchandises par jour

Objet du projet:

- Mise en place sur une longueur de 18,265 km d'une caténaire conforme aux spécifications techniques d'interopérabilité en vigueur et alimentée à une tension de 2AC 25kV 50 Hz;
- Augmentation de la distance d'isolement au droit de 3 passages supérieurs:
 - reconstruction complète du passage supérieur situé au point kilométrique 8,913 à Mamer-Lycée;
 - reconstruction complète du passage supérieur situé au point kilométrique 9,984 à Mamer-Gare;
 - rehaussement du passage supérieur situé au point kilométrique 17,030 à Kleinbettingen.

Situation géographique



Source: Administration du Cadastre et de la Topographie (www.geoportail.lu)

Passage supérieur situé au P.K. 8,913 à Mamer-Lycée



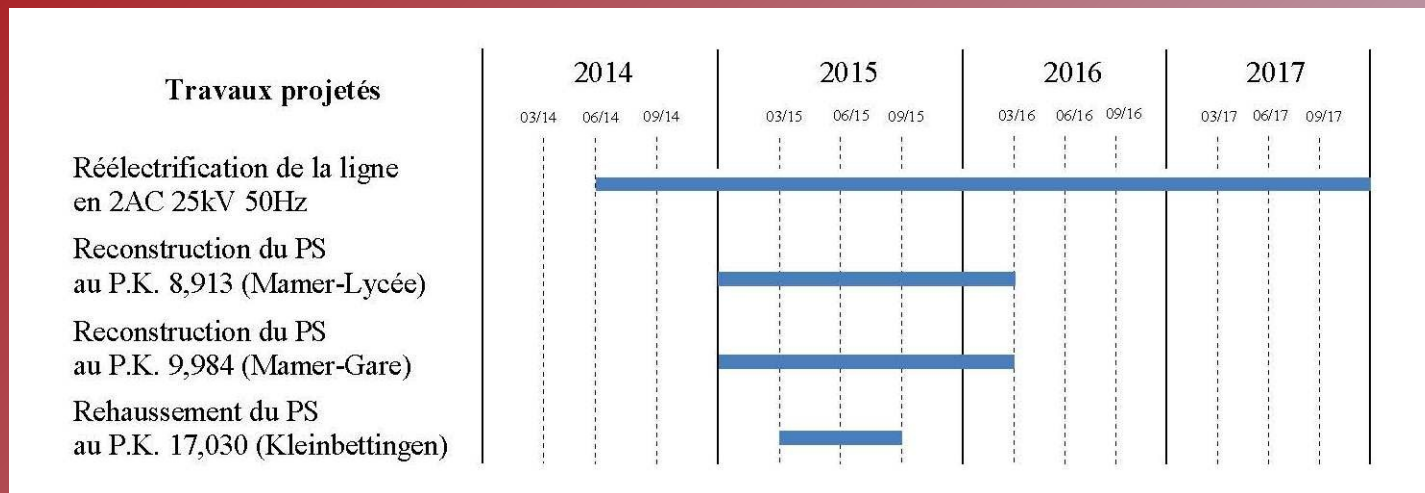
Passage supérieur situé au P.K. 9,984 à Mamer-Gare



Passage supérieur situé au P.K. 17,030 à Kleinbettingen



Planning des travaux



Estimation des coûts *

Réélectrification de la ligne en 2AC 25 kV 50 Hz:	49 400 000,00 €
Reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 8,913:	3 350 000,00 €
Reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 9,984:	7 100 000,00 €
Rehaussement du passage supérieur situé au point kilométrique 17,030 à Kleinbettingen:	<u>950 000,00 €</u>
TOTAL GENERAL:	60 800 000,00 €

* Les montants s'entendent hors TVA et correspondent à la valeur 725,05 de l'indice semestriel de la construction au 01 octobre 2012





MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES
Administration des bâtiments publics

Division des travaux neufs

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DES INFRASTRUCTURES
ADMINISTRATION DES BÂTIMENTS PUBLICS

PROJET DE LOI

RELATIF À LA CONSTRUCTION DU CENTRE PENITENTIAIRE D'UERSCHTERHAFF

26 FEVRIER 2014

UN NOUVEAU CENTRE PENITENTIAIRE

- Nécessité d'un nouveau bâtiment
 - augmentation de la population carcérale depuis une dizaine d'années au Luxembourg
 - surpeuplement carcéral dans les structures existantes
 - cohabitation actuelle entre des personnes détenues préventivement et celles exécutant une peine de prison
 - pas de traitement adéquat des détenus en vue d'une meilleure réinsertion sociale
 - sécurité y compris celle du personnel, ainsi qu'ordre et discipline insuffisamment garantis
- Principe de base du projet de construction
 - concept de sécurité performant
 - configuration des bâtiments pour une circulation efficace et adaptée
 - logement et séjour des détenus en unités autonomes
 - flexibilité des unités

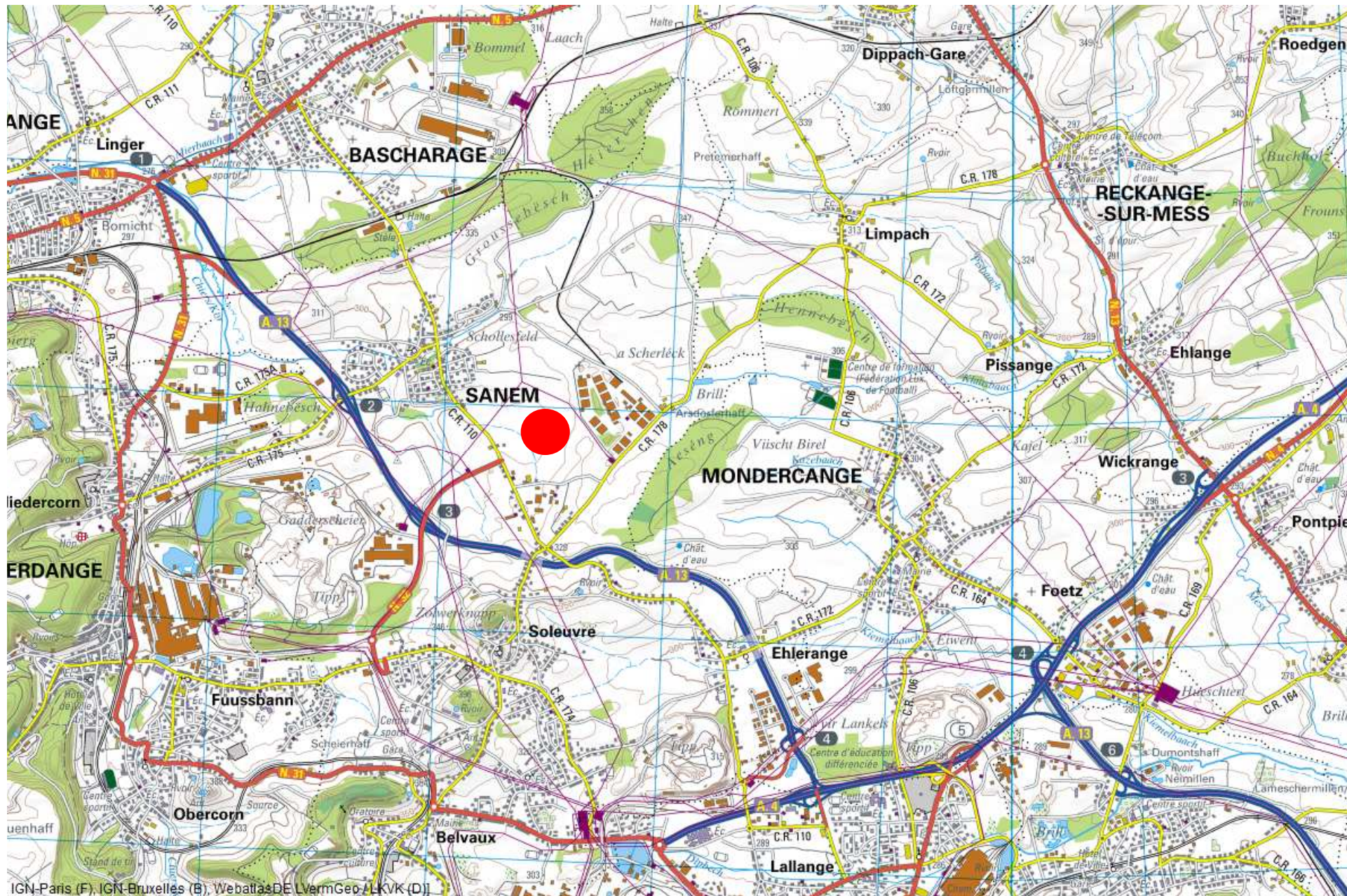
LE PROGRAMME DE CONSTRUCTION

Le programme de construction tient compte d'un fonctionnement 24h/24 et 7jours/7

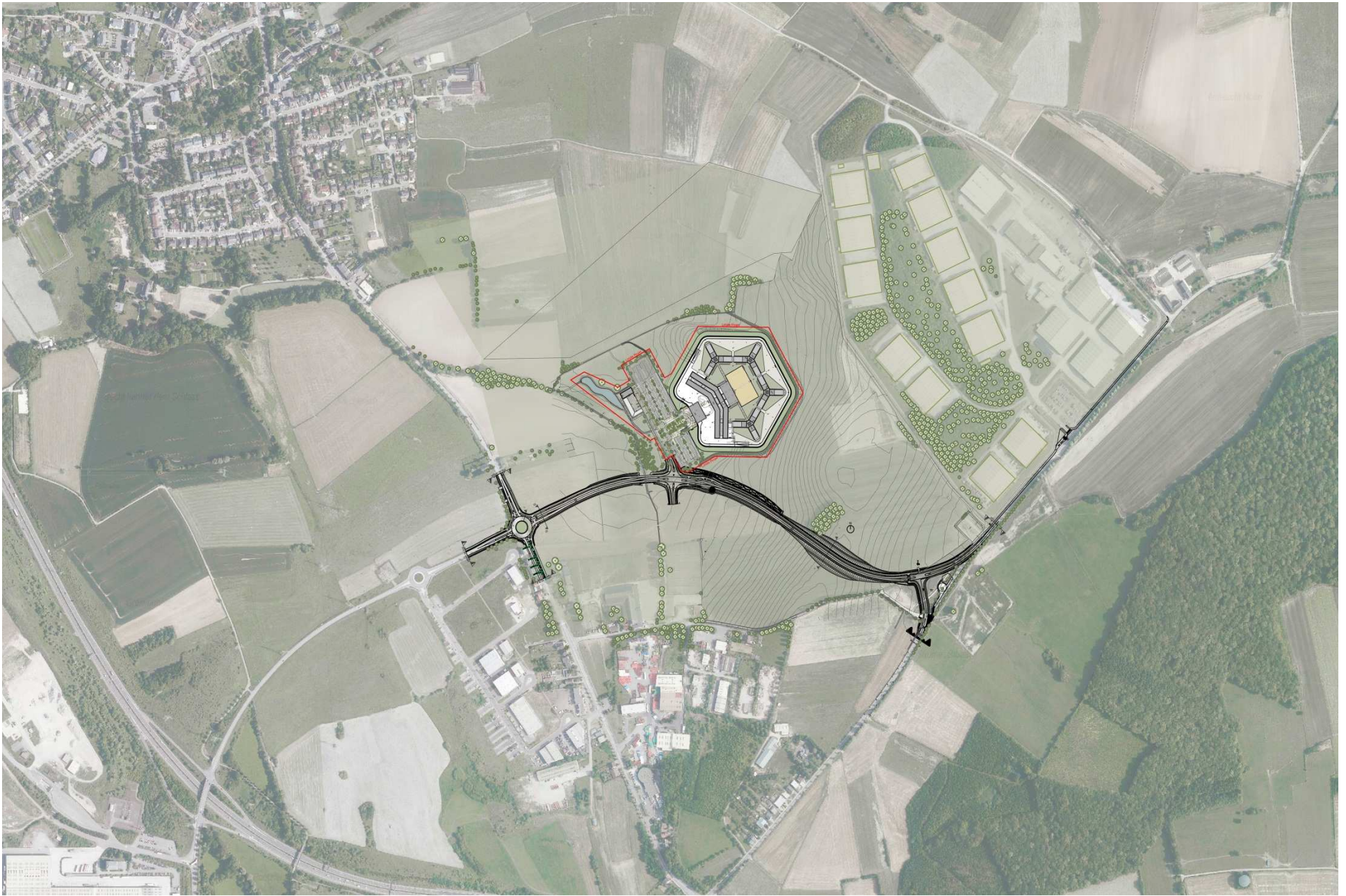
- Hébergement de 400 prévenus dans 4 pavillons comprenant 36 groupes d'habitations
- Zones communes pour:
 - formation et sport
 - service médical
 - locaux pour visites et parloirs
 - auditions par les juridictions d'instruction
 - administration
 - infrastructures (cuisine de production, ateliers de maintenance, déchetterie etc.)
- Institut de formation pénitentiaire pour personnes externes
- Bâtiment Police Grand-ducale (Unité de garde et de réserve mobile) situé à proximité directe avec une zone publique (accueil, guichet), des bureaux, des salles de réunion, des vestiaires et un parking sécurisé avec 20 emplacements pour les véhicules de service

IMPLANTATION

- Implantation dans la commune de Sanem entre les deux routes CR110 et CR178, non loin du site de la Warehouse Service Agency (WSA)
- Site entouré de zones vertes et agricoles
- Terrain d'une superficie approximative de 8,6 ha
- Terrain rendu accessible par une nouvelle desserte
- Parking de 300 emplacements pour personnel et visiteurs (avec réserve de 80 places)
- Promotion de l'utilisation des transports en commun: proximité d'un arrêt de bus
- Prise en compte de la topographie naturelle du site
- Configuration limitant l'impact sur le paysage



IGN-Paris (F), IGN-Bruxelles (B), WebatlasDE (VernGeo), LKVK (D)



LE PARTI ARCHITECTURAL

- Forme compacte hexagonale répondant à un schéma fonctionnel strict
- Organisation interne tirant parti du dénivelé topographique
- Mur d'enceinte périphérique d'une hauteur de six mètres
- Langage architectural simple et intemporel
- Bâtiments avec toitures vertes

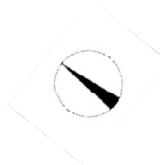
L'ORGANISATION FONCTIONNELLE

L'organisation fonctionnelle du projet se base sur une répartition claire de zones bien définies.

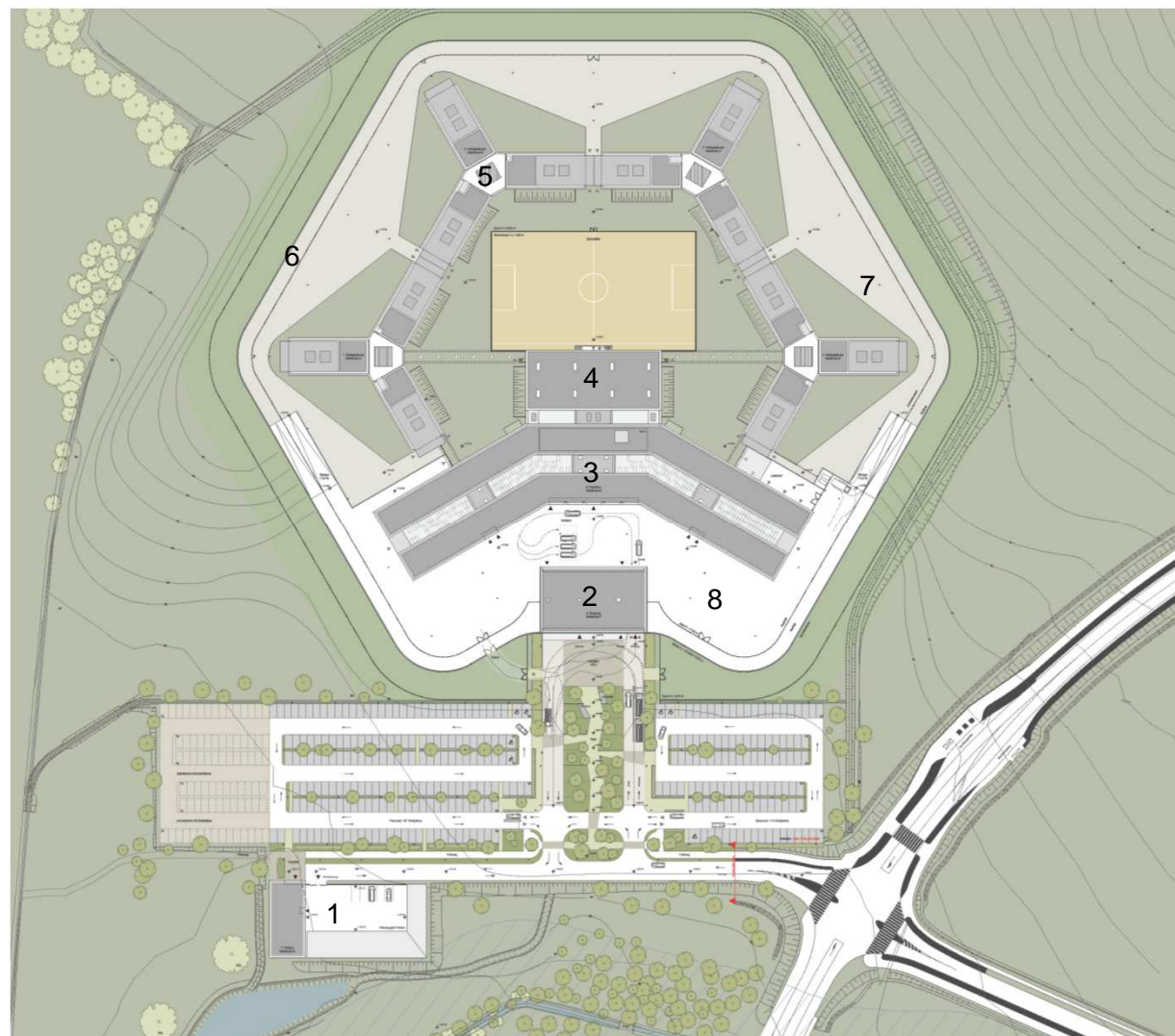
- Les différentes zones sont reliées entre elles selon une définition et une hiérarchisation claires des critères de sécurité.
 - zones accessibles aux personnes externes
 - zones strictement réservées au personnel
 - zones mixtes pour le personnel et les prévenus
- Bâtiment d'entrée: sas entre l'extérieur et le périmètre sécurisé
- Bâtiment principal à 3 niveaux regroupant l'administration, le centre de formation et les zones communes
- 4 bâtiments d'hébergement abritant 36 unités de vie

L'ORGANISATION FONCTIONNELLE

PLAN MASSE



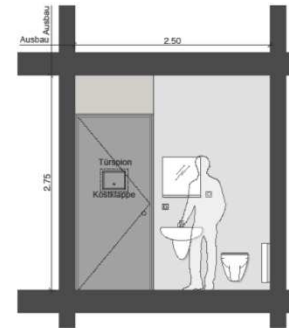
- 1 Bâtiment UGRM
- 2 Bâtiment d'entrée
- 3 Bâtiment principal
- 4 Bâtiment hall sportif avec terrain multisports
- 5 Bâtiment d'hébergement
- 6 Mur d'enceinte
- 7 Gazon stabilisé
- 8 Asphalte



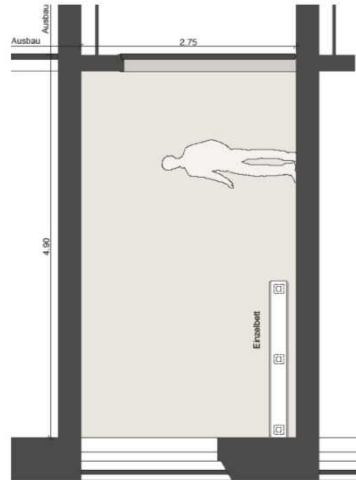
CELLULE INDIVIDUELLE

Surface nette 11 m²

6601 - Dossier consolidé : 85



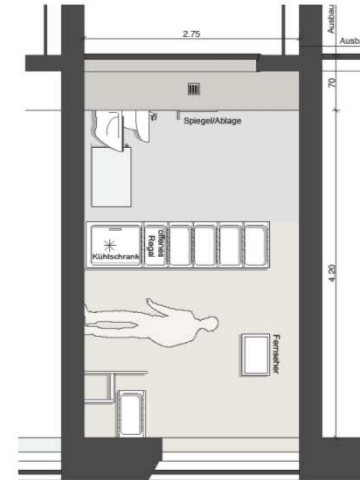
Schnitt A-A



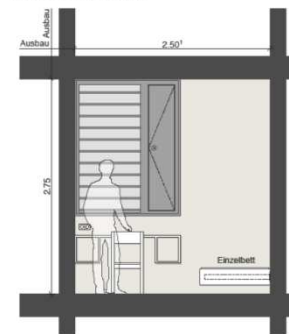
Schnitt D-D



Grundriss Einzelzelle



Schnitt B-B

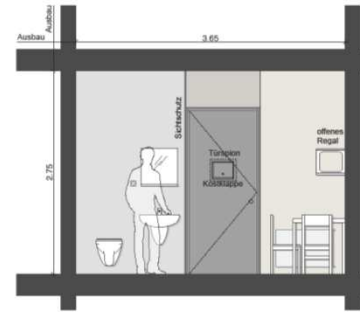


Schnitt C-C

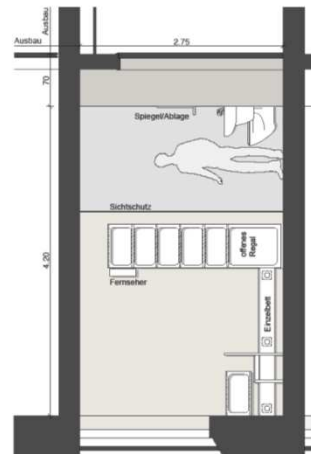
CELLULE DOUBLE

Surface nette 15,8 m²

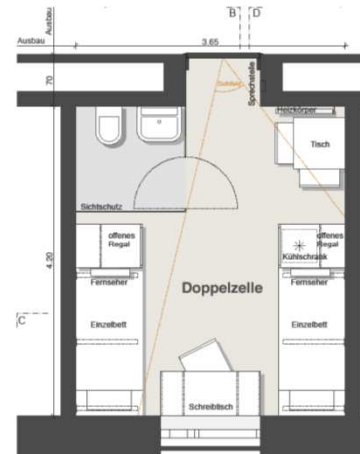
6601 - Dossier consolidé : 86



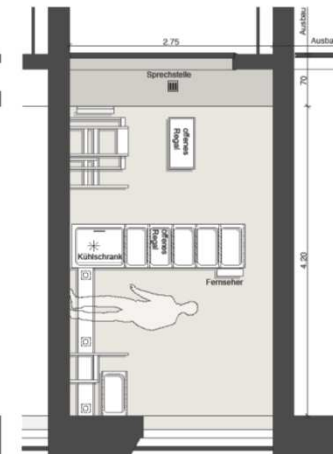
Schnitt A-A



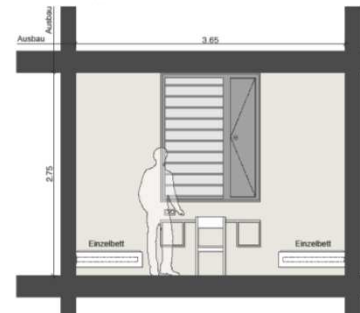
Schnitt D-D



Grundriss Doppelzelle



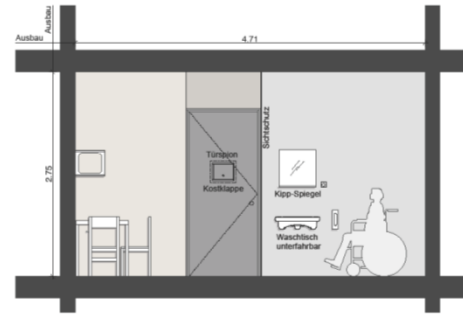
Schnitt B-B



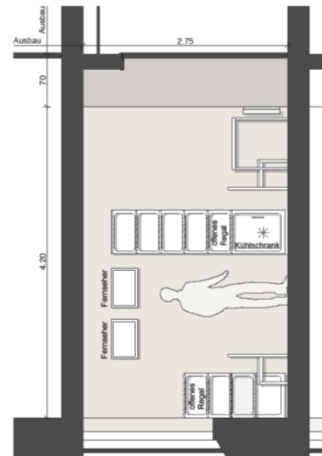
Schnitt C-C

CELLULE POUR PERSONNE A MOBILITE REDUITE

Surface nette 18 m²



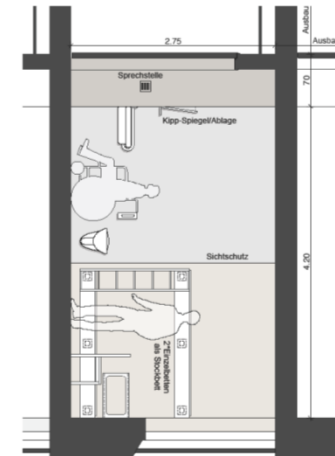
Schnitt A-A



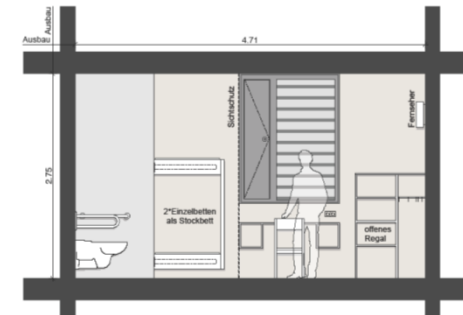
Schnitt D-D



Grundriss Behindertenzelle



Schnitt B-B



Schnitt C-C

SECURITE

Risques potentiels:

- Agressions et prises d'otages
- Evasions
- Introduction d'objets et de substances non-autorisées
- Contacts non souhaités entre codétenus
- Utilisation de portables ou autres moyens de communications avec l'extérieur
- Sabotage et vandalisme
- Attaque de l'extérieur

SECURITE

La sécurité (personnel, visiteurs, détenus) regroupe tous les aspects inhérents

- à la construction
- aux installations techniques
- à l'exploitation du bâtiment afin de prévenir les incidents spécifiques aux établissements pénitentiaires.

Tous les systèmes techniques de sécurité sont gérés et centralisé par le centrale de sécurité

Mesures de sécurité principales:

- Une enceinte périphérique sécurisée avec notamment un mur de 6m de hauteur,
- Une technique de vidéo-surveillance poussée avec un réseau sécurisé
- Un système de communication dans les cellules des détenus
- Un système d'appel d'urgence individuel et mobile pour le personnel
- Un système électro-acoustique dans tout le bâtiment pour les annonces généralisées
- Une détection de téléphonie mobile
- Une alimentation pour installations techniques de sécurité sur un réseau secouru
- Une détection de rythme cardiaque lors du contrôle des véhicules
- Une détection de métaux pour les détenus et les visiteurs
- Une gestion et commande de fermeture des portes, des portails et des sas à distance

CONCEPT ENERGETIQUE ET CONFORT

- Conception selon les normes et réglementations en vigueur et suivant les objectifs de l'Administration des bâtiments publics.
- Prise en considération les exigences de la sécurité dans le domaine pénitentiaire.
- 1% du coût construction est investi afin d'utiliser les énergies renouvelables:
 - production d'eau chaude; capteurs solaires thermiques sur 185 m² en toiture des bâtiments d'hébergement
 - pour la production d'électricité; installation de 2500 m² de panneaux photovoltaïques sur le toit du bâtiment principal.
- Toutes les techniques prévues sont à la pointe de la technologie, permettant une utilisation rationnelle de l'énergie (récupération de chaleur, free-chilling)

SURFACES ET VOLUMES

Surface exploitable nette: 23'100 m²

Surface brute totale: 45'300 m²

Volume brut total: 170'000 m³

DEVIS ESTIMATIF

(valeur 725,05 de l'indice des prix de la construction d'octobre 2012)

COUT DE LA CONSTRUCTION		91'330'000.-
Gros œuvre clos et fermé,	36'132'000.-	
Installations techniques, y compris énergies renouvelables (~1 %)	29'044'000.-	
Parachèvement	26'154'000.-	
COUT COMPLEMENTAIRE		21'155'000.-
Mobilier et équipements spéciaux (cuisine, bureaux, service médical)	5'970'000,	
Aménagements extérieurs	8'784'000.-	
Sécurité de l'enceinte	2'942'000.-	
Œuvre d'art*	182'000.-	
Frais (3%)	3'277'000.-	
RESERVE POUR IMPREVUS (5%)		5'624'000.-
HONORAIRES		17'224'000.-
COUT TOTAL HTVA (EUR)		135'333'000.-
TVA 15%		20'299'950.-
COUT TOTAL TTC (EUR)		155'632'950.-
COUT TOTAL ARRONDI (EUR)		155'650'000.-



06



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 10 février 2014

ORDRE DU JOUR :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 29 janvier 2014
2. 6493 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
 - Rapporteur : Monsieur Aly Kaes
 - Désignation d'un nouveau rapporteur
3. 6517 Projet de loi modifiant 1) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, 2) la loi communale modifiée du 13 décembre 1988
 - Rapporteur : Monsieur Aly Kaes
 - Désignation d'un nouveau rapporteur
4. 6566 Projet de loi facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière
 - Rapporteur : Monsieur Aly Kaes
 - Désignation d'un nouveau rapporteur
5. 6579 Projet de loi
 - 1) portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de « paperless vignette » dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, signée à Bruxelles, le 21 octobre 2010 ;
 - 2) modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994 ;
 - 3) transposant la directive 2011/76/UE du Parlement Européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures
 - Rapporteur : Monsieur Aly Kaes
 - Désignation d'un nouveau rapporteur

6. 6601 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- Désignation d'un rapporteur
7. 6652 Débat sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat
- Désignation d'un rapporteur
- Présentation des projets, suivie d'un échange de vues
8. 6634 Débat d'orientation sur le rapport d'activité de la Médiateure 2013
- Rapporteur : Monsieur Marco Schank
- Elaboration d'une prise de position de la commission
9. Divers

*

Présents : Mme Anne Brasseur (remplaçant M. Gilles Baum), M. Yves Cruchten, M. Georges Engel, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Jean-Marie Halsdorf (remplaçant Mme Sylvie Andrich-Duval), M. Aly Kaes, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis (remplaçant M. Marc Lies), M. Marco Schank, M. Justin Turpel

M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Luc Dhamen, Mme Anne Negretti, de l'Administration des bâtiments publics

M. Roland Fox, de l'Administration des ponts et chaussées

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. Serge Wilmes

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 29 janvier 2014

Ce point n'a pas été abordé.

2. 6493 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Monsieur Max Hahn est nommé Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

3. 6517 Projet de loi modifiant 1) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, 2) la loi communale modifiée du 13 décembre 1988

Monsieur George Engel est nommé Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

4. 6566 Projet de loi facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

Madame Josée Lorsché est nommé Rapportrice du projet de loi sous rubrique.

5. 6579 Projet de loi
1) portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de « paperless vignette » dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, signée à Bruxelles, le 21 octobre 2010 ;
2) modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994 ;
3) transposant la directive 2011/76/UE du Parlement Européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures

Monsieur Gilles Baum est nommé Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

6. 6601 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Monsieur Roger Negri est nommé Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

7. 6652 Débat sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat

Madame Josée Lorsché est nommée Rapportrice du débat. Elle rappelle qu'afin d'optimiser le suivi financier des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat, la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire a mis en place, en date du 20 avril 2009, une nouvelle

procédure à suivre en matière de préparation et de présentation de nouveaux projets d'infrastructure dépassant le seuil de 10 millions d'euros.

Conformément à cette nouvelle procédure, la Commission du Développement durable examine la liste des projets d'infrastructure à soumettre à l'approbation de la Chambre des Députés en vue de permettre l'imputation des dépenses pour frais d'études à charge des fonds d'investissement :

1) Projets du Fonds d'investissements publics scolaires et du Fonds d'investissements publics sanitaires et sociaux

Un responsable de l'Administration des bâtiments publics présente les différents projets, qui sont détaillés de manière exhaustive en annexe 1 du présent procès-verbal :

Rénovation du Lycée classique de Diekirch, annexe de Mersch

Il est ici précisé que les bâtiments construits en 2000 sont encore dans un état acceptable n'exigeant pas de rénovation lourde. Pour ce qui est des bâtiments datant des années '60, les études à réaliser devront diagnostiquer précisément les travaux à réaliser. Il semblerait cependant que les bâtiments ne présentent pas tous un état de vétusté nécessitant une complète démolition, mais qu'ils devront plutôt subir une rénovation lourde, abstraction faite des ailes des salles de classe et de l'internat dont l'état semble plus critique. Les travaux à prévoir devraient en outre permettre une légère augmentation de la capacité d'accueil (quelque 200 lycéens supplémentaires devraient pouvoir être accueillis dans le lycée).

Suite à une question afférente, il est procédé à un bref échange de vues relatif aux différents standards énergétiques appliqués à la construction ou à la rénovation des bâtiments publics. D'une manière générale, le terme « passif » utilisé pour les bâtiments d'habitation n'est pas applicable aux bâtiments dits fonctionnels et il y a lieu d'effectuer des calculs plus complexes dans le cadre des certificats de performance énergétique qui sont à établir pour ce type de bâtiments et qui déterminent des classes d'efficacité. Il faut aussi tenir compte, lors du développement des projets, d'autres facteurs importants tels, à titre d'exemple, le confort de l'utilisateur, impliquant par la force des choses des compromis. Pour ce qui est de la rénovation des bâtiments publics existants, l'assainissement énergétique s'opère principalement par le biais d'une amélioration de l'enveloppe extérieure du bâtiment, dont des isolations thermiques performantes des toitures, des façades et des fenêtres à bon coefficient d'isolation thermique.

Démolition et remplacement de l'aile 3000 du Lycée technique Michel Lucius à Luxembourg

La présentation de ce projet ne soulève aucun commentaire.

Rénovation du Lycée Michel Rodange à Luxembourg

Il s'agit ici de procéder à un assainissement énergétique et à une rénovation fonctionnelle.

En ce qui concerne le calendrier des rénovations, le scénario idéal serait d'entamer les travaux dès la fin des travaux de réaménagement de l'Athénée, de telle sorte que les lycéens puissent profiter de la structure d'accueil temporaire construite en 2012 et actuellement utilisée par les lycéens fréquentant l'Athénée.

Construction d'un Lycée technique pour professions de santé à Strassen

L'implantation de ce projet se fera sur le terrain de l'ancien centre de Logopédie. Lorsque le nouveau bâtiment du centre de Logopédie, qui est actuellement en cours de construction,

sera achevé, les anciens bâtiments seront détruits et le terrain ainsi libéré servira pour la construction du nouveau Lycée technique pour professions de santé.

Le site de Bonnevoie a été abandonné, entre autres, car il était devenu trop exigü suite à la réforme de l'enseignement relative aux professions de santé et l'augmentation de la capacité d'accueil nécessaire qui en découle. En outre, il ne bénéficiait pas de l'avantage indéniable dont bénéficie le site de Strassen, à savoir les possibilités de synergies avec les autres structures de santé à proximité, telles que les possibilités de collaboration avec le Centre hospitalier de Luxembourg ou encore la réalisation d'une infrastructure de sport commune pour le LTPS et le Centre de Logopédie.

Suite à une question afférente, il est encore précisé que les trois centres de formation pour professions de santé (Bascharage, Luxembourg et Ettelbruck) seront maintenus.

Construction des infrastructures d'accueil et sportives destinées au Lycée technique pour professions de Santé et au Lycée technique d'Ettelbruck.

Ce projet concerne des infrastructures communes aux deux lycées. Suite à une question afférente, il est signalé que les terrains sur lesquels il est prévu de construire ces structures d'accueil appartiennent à l'Etat.

Il faut en outre savoir que le projet sous rubrique est étroitement lié à la réflexion que le Gouvernement est actuellement en train de mener afin de trouver une solution globale en ce qui concerne les établissements scolaires dans le nord du pays, et plus précisément en ce qui concerne le site sur lequel sera construit le nouveau Lycée technique agricole.

De façon plus générale, un membre de la Commission constate qu'au cours des dernières années, les gouvernements successifs ont concentré beaucoup de leurs efforts afin de rénover et d'assainir les bâtiments scolaires existants. Dans ce contexte, il demande qu'il soit mis à disposition de la Chambre des Députés un relevé des projets déjà réalisés et des projets encore à réaliser en la matière. Suite à cette demande, il est fait valoir que le Plan directeur sectoriel « Lycées », dont l'objet principal est d'évaluer le nombre d'élèves à prévoir par type de lycées et par région, d'analyser la capacité d'accueil des bâtiments existants et de définir les besoins futurs compte tenu de la demande estimée, sera réexaminé par le nouveau Gouvernement. La mise à jour du Plan directeur sectoriel permettra de donner suite à cette demande.

Construction de nouvelles structures d'accueil pour enfants et jeunes à Pétange

Le terrain d'implantation de ce projet se situe au centre de la ville de Pétange, à l'endroit où se trouvait auparavant le Lycée technique Mathias Adam. De l'avis d'un membre de la commission parlementaire, cette localisation est idéale, car elle pourrait jouer un rôle important en tant qu'instrument d'intégration et de mixité sociale.

Suite à la présentation des projets de l'Administration des bâtiments publics et à la faveur du constat que la plupart des immeubles à rénover listés ci-dessus ont été construits dans les années 1960-1970, il est procédé à un bref échange de vues sur la présence éventuelle d'amiante dans ces bâtiments. Il est, dans ce contexte, rappelé que de façon générale la procédure de désamiantage est une procédure stricte régie notamment par la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés. Un membre de la Commission est d'avis que la procédure devrait également se focaliser sur l'information à la population concernée par les dangers de l'amiante, ainsi que sur la prise en charge des conséquences sanitaires de l'exposition à l'amiante.

Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures remet également à la Commission du Développement durable un document relatif au suivi des projets d'infrastructure relevant de la compétence de l'Administration des bâtiments publics et approuvés par la Chambre des Députés depuis 2005, selon la nouvelle procédure législative relative à l'optimisation du suivi financier des grands projets d'infrastructure. Une liste de ces projets ainsi que leur état d'avancement est reprise en annexe 2 du présent procès-verbal.

2) Projet du Fonds des Routes

Réhabilitation de la piste « Runway 06-24 » de l'Aéroport de Luxembourg

La piste « Runway 06-24 », dont l'appellation à deux chiffres indique son orientation magnétique arrondie à la dizaine de degrés la plus proche, devra être totalement rénovée dans les prochaines années. Des études approfondies devront être réalisées afin d'étudier les modalités et l'échéancier de ces travaux de rénovation.

Pour rappel, un premier tronçon de cette piste, d'une longueur de 2 km, a été mis en fonction en 1946. En 1954, la piste a été rallongée de 850 mètres, puis en 1981, elle a une nouvelle fois été rallongée pour atteindre un total de 4 km. Il en ressort que la piste actuelle se compose de trois tronçons d'âge différent.

Déjà en 2008, des analyses réalisées par des bureaux d'études étrangers ont permis de conclure que des travaux devraient être entrepris à terme afin de renforcer la charge admissible de la piste et de remplacer sa structure. La mise en activités du nouvel avion 747-8F de Cargolux, plus lourd et plus pénalisant que les autres avions, n'a fait que confirmer le besoin de rénovation de la piste.

Suite à la présentation de ce projet, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir les points saillants suivants :

- les allégations sur l'état déplorable de la piste véhiculées par la presse nationale en décembre dernier sont fausses. Pour les détails exhaustifs concernant ce point, il est renvoyé à l'annexe 3 du présent procès-verbal (question parlementaire de Monsieur Gast Gibéryen et réponse subséquente de Monsieur le Ministre) ;
- les dimensions, longueur et largeur, d'une piste aérienne et sa résistance déterminent les modèles d'avions qui peuvent y opérer. La méthode ACN/PCN (*Aircraft Classification Number/Pavement classification number*) est un système international normalisé élaboré par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale permettant de juger de l'admissibilité de chaque aéronef en fonction de sa charge et de la résistance des chaussées ;
- l'Administration des ponts et chaussées est présente sur le site aéroportuaire et effectue plusieurs contrôles journaliers, préventifs et curatifs, afin de vérifier, d'une part, l'état du tarmac et, d'autre part, de contrôler l'éventuelle présence d'objets indésirables sur la piste ;
- les responsables du projet de rénovation de la piste veilleront à ce que l'impact de ces travaux sur le trafic aérien soit le plus faible possible. S'il n'est pas exclu que l'aéroport soit contraint de fermer pendant 2 à 3 jours, le chantier sera géré de telle sorte que les travaux se dérouleront en majeure partie pendant la nuit ;
- le fait que l'aéroport de Luxembourg soit une base aérienne de l'OTAN n'a eu aucune influence sur la décision de procéder à la rénovation de la piste ;

- le projet de réhabilitation de la piste « *Runway 06-24* » inclut également la rénovation du réseau de canalisation. Dans ce contexte, il est rappelé que la loi du 22 décembre 2004 sur la mise en conformité de l'assainissement de l'Aéroport autorise le Gouvernement à faire procéder aux travaux nécessaires à l'assainissement des eaux de l'aéroport afin d'assurer la gestion des eaux usées de l'aéroport, de permettre la protection des sources d'eau potable et d'adapter l'alimentation en eau potable au développement de l'enceinte aéroportuaire proprement dite. Il est notamment signalé qu'à ce jour, même si la totalité des travaux prévus dans cette loi de financement n'a pas encore été réalisée, la construction de deux bassins de rétention permettant une retenue contrôlée en cas de pollution accidentelle sur tarmac et piste est d'ores et déjà achevée ;
- par contre, le projet de réhabilitation de la piste ne prévoit pas de mesures antibruit.

*

Suite à plusieurs questions afférentes, il est encore précisé ce qui suit :

- la Route du Nord devrait être mise en service au printemps 2015. Sauf évènement fortuit, l'enveloppe budgétaire actuellement prévue devrait être suffisante ;
- le Gouvernement a l'intention de procéder dans les plus brefs délais à l'inventaire des centres intégrés pour personnes âgées existants à l'échelle nationale, ainsi que de leurs capacités d'accueil respectives et, le cas échéant, des besoins de rénovation. Suite à l'établissement de cette liste, un relevé des priorités de construction et de rénovation de ces centres sera établi ;
- une réunion ensemble avec les responsables des CFL sera organisée dans les meilleurs délais afin de discuter des projets en cours au niveau ferroviaire. Y sera également évoquée la problématique de la suppression des passages à niveaux.

8. 6634 Débat d'orientation sur le rapport d'activité de la Médiateure 2013

Par courrier du 20 janvier 2014 relatif au débat d'orientation sur le rapport d'activité annuel de la Médiateure, la Commission du Développement durable a été invitée à communiquer une prise de position au sujet du rapport d'activité et des recommandations éventuelles la concernant à la Commission des Pétitions. Les membres de la Commission du Développement durable examinent ledit rapport d'activité et constatent avec satisfaction qu'ils n'ont été saisis d'aucun dossier relevant de leur domaine de compétence.

9. Divers

La prochaine réunion aura lieu le 26 février 2014 à 10h30.

Luxembourg, le 19 février 2014

La secrétaire,

La Présidente,

Rachel Moris

Josée Lorsché

RENOVATION LYCEE CLASSIQUE DIEKIRCH – ANNEXE MERSCH

ETAT DES LIEUX:

Les bâtiments de Mersch sont rattachés au Lycée classique Diekirch depuis 1994. Aux anciens bâtiments datant des années soixante sont ajoutées trois nouvelles ailes construites en 2000 (hall sportif, ateliers, salles de classe, salles de science).

Les anciennes parties datant de 1967 présentent des signes de vétusté et ne correspondent plus aux standards actuels d'hygiène, de sécurité et de performance énergétique.

PROGRAMME:

rénovation d'après les critères suivants:

- les considérations et besoins didactiques, éducatives et administratives actuelles
- la réglementation de sécurité dans la fonction publique
- la réglementation grand-ducal concernant la performance énergétique des bâtiments
- les normes actuelles des installations techniques
- les directives de l'inspection sanitaire

VOLUME ET SURFACE:

- volume brut : 69'000 m³
- surface brut de plancher : 15'300 m²

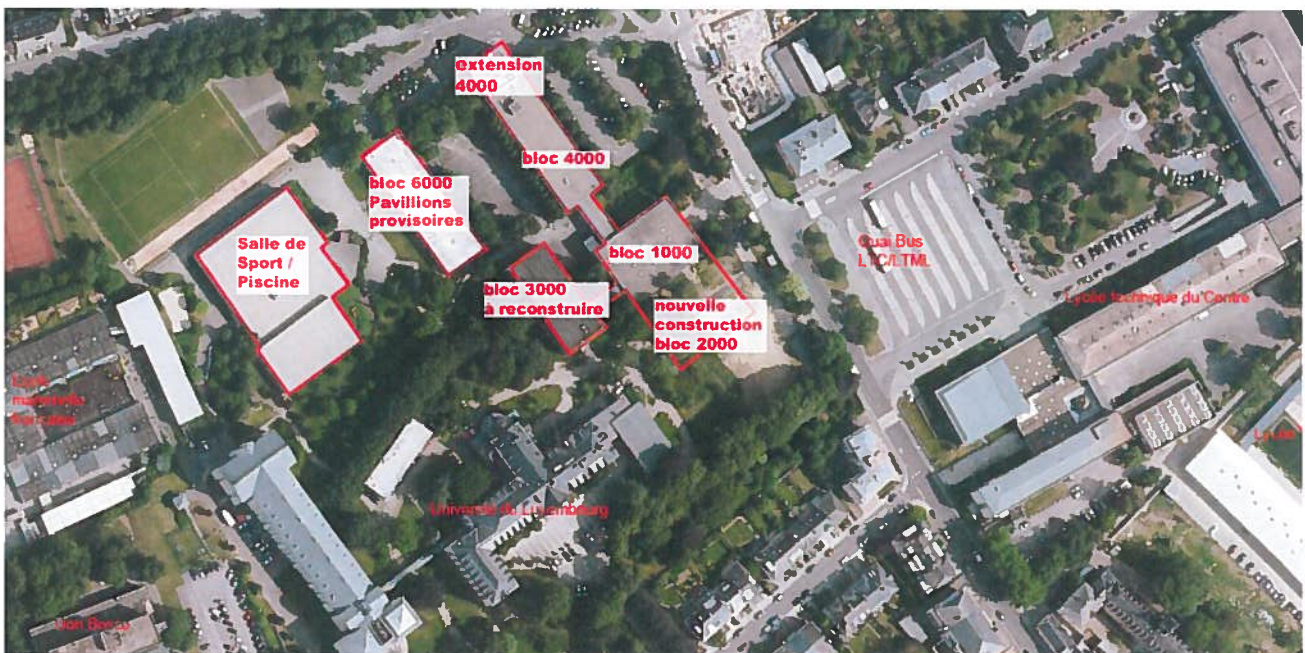
BUDGET:

non défini



LYCEE TECHNIQUE MICHEL LUCIUS, BLOC 3000

- IMPLANTATION:** Implantation d'un nouveau bâtiment en remplacement d'une aile vétuste du Lycée technique Michel Lucius à Luxembourg-Limpertsberg.
- CONCEPT:**
- Démolition et remplacement de l'aile 3000 en fin de vie
 - Les élèves pourront être délogés provisoirement dans l'aile 6000 (pavillons libérés pour la rentrée 2014 lors de la livraison du nouveau bâtiment 2000)
- PROGRAMME:**
- Remplacement du programme existant (14 salles de classes, 3 salles spéciales, bibliothèque, SPOS, médecine scolaire, infirmerie)
 - Création de nouvelles surfaces due à l'augmentation du nombre d'élèves de 1'100 à 1'500:
 - 6 salles de classe, 2 ateliers, des locaux pour l'administration (bureaux, salles de réunion, cabinet médical scolaire, stockage), augmentation des surfaces de la structure d'accueil
- VOLUME ET SURFACE:**
- volume existant à remplacer: $\sim 9'500 \text{ m}^3$
 - nouveau volume à construire: à définir
 - aménagement extérieur: à définir
-
- BUDGET:** non défini
-



RENOVATION LYCEE MICHEL RODANGE A LUXEMBOURG

ETAT DES LIEUX: Les constructions datant des années soixante-dix présentent des signes de vétusté. Les installations techniques nécessitent une modernisation conséquente, de sorte qu'une rénovation de fond en comble s'avère nécessaire afin de se conformer aux normes et prescriptions en vigueur.

CONCEPT: La structure d'accueil temporaire achevée en 2012 sur le site du Campus Geesseknaepchen pourrait, après achèvement des travaux de réaménagement et assainissement de l'Athénée de Luxembourg, être utilisée pour le relogement temporaire du Lycée Michel Rodange pendant la durée des travaux de rénovation.

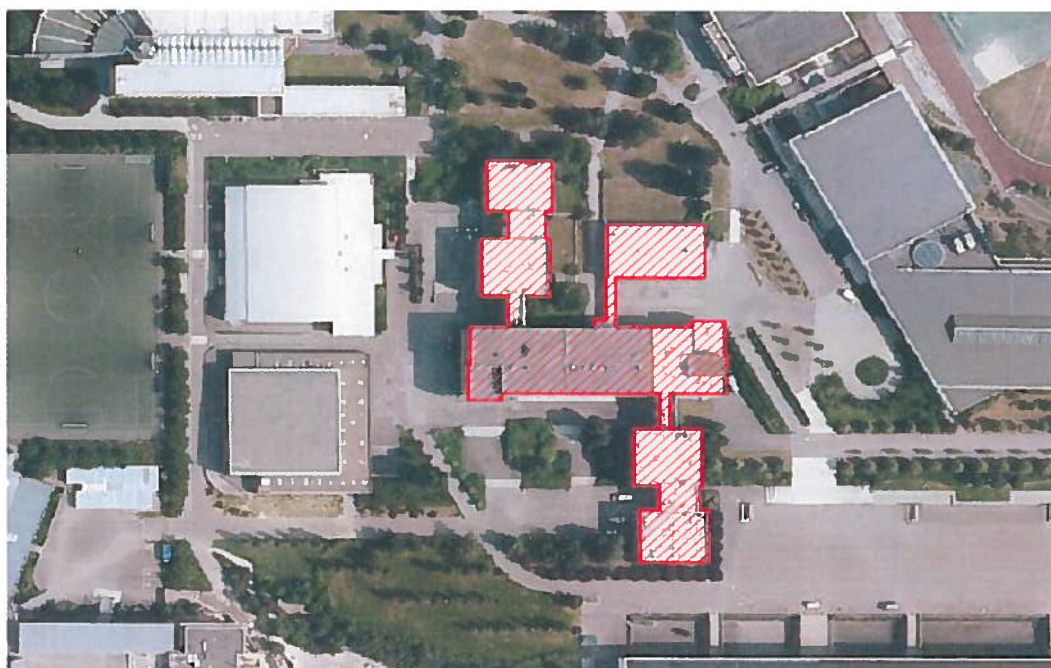
PROGRAMME: Rénovation d'après les critères suivants:

- les considérations et besoins didactiques, éducatives et administratives actuelles
- la réglementation de sécurité dans la fonction publique
- la réglementation grand-ducal concernant la performance énergétique des bâtiments
- les normes actuelles des installations techniques
- les directives de l'inspection sanitaire

VOLUME ET SURFACE:

- volume brut	:	~ 120'000 m ³
- surface brute	:	28'500 m ²

BUDGET: non défini



LYCEE TECHNIQUE POUR PROFESSIONS DE SANTE A STRASSEN

IMPLANTATION: Abandon du site de Luxembourg-Bonnevoie

L'implantation du nouveau projet est prévue sur le site du Val Saint-André à proximité du centre de Logopédie

- PROGRAMME:**
- lycée pour environ 1200 élèves
 - internat pour 50 élèves
 - hall de sport commun pour LTPS / Logopédie
 - aménagement extérieur à revoir pour l'ensemble du campus (accès piétons, bus, parking,...)
 - assainissement et démolition des bâtiments existants

VOLUME BRUT: +/- 180.000 m³

SURFACE BRUTE: +/- 35.000 m²

BUDGET: non défini

LEGENDE

- BÂTIMENTS DEMOLIS AVANT LE CHANTIER
- BÂTIMENTS DEMOLIS APRÈS LE CHANTIER
- BÂTIMENTS DE PLACES AVANT LE CHANTIER (INDICÉ À DÉFINIR)



LYCEE TECHNIQUE D'ETTELBRUCK ET LYCEE TECHNIQUE AGRICOLE A ETTELBRUCK: INFRASTRUCTURES PRIORITAIRES

DESCRIPTION:	Infrastructures d'accueil et sportives destinées aux Lycée technique pour professions de Santé et Lycée technique Ettelbruck
IMPLANTATION:	Site actuel des serres et ateliers du lycée technique agricole Surface approximative du terrain disponible: +/-1,9 ha (sans bâtiments LTA/LTPS)
PROGRAMME:	En attente du programme de construction définitif pour -un restaurant scolaire -un hall sportif à 3 unités
VOLUME ET SURFACE:	non défini
BUDGET:	non défini

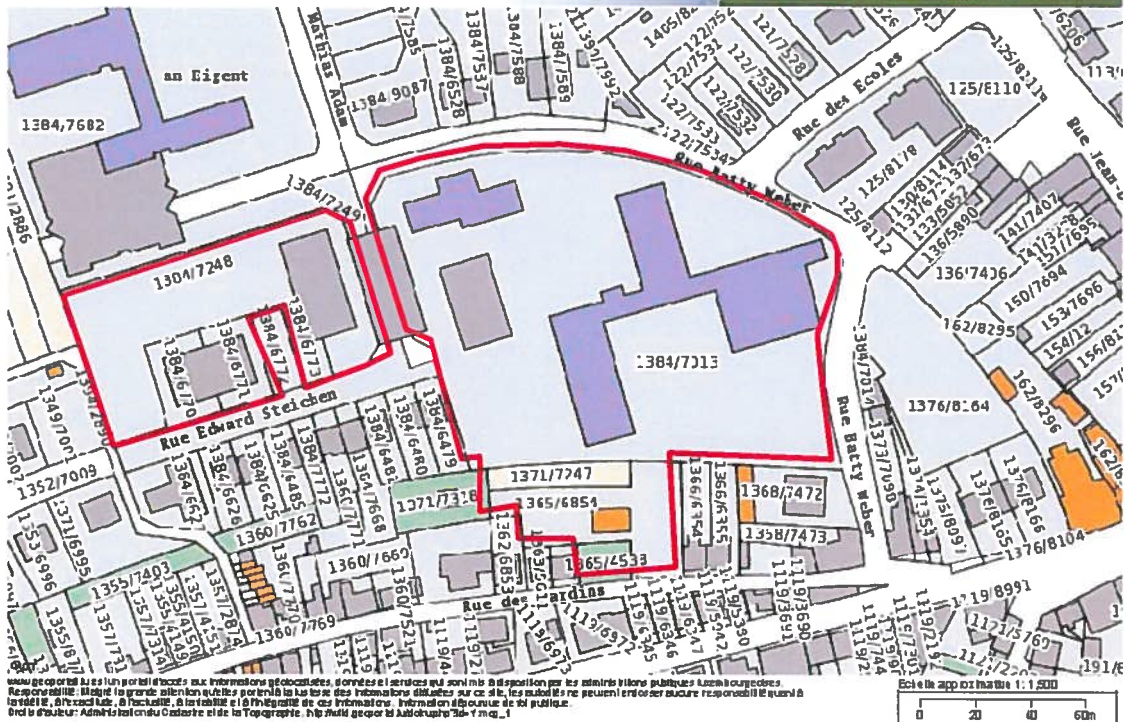


INFRASTRUCTURES D'ACCUEIL POUR ENFANTS ET JEUNES - PÉTANGE

DESCRIPTION:	Construction de nouvelles structures pour accueillir des enfants et adolescents
IMPLANTATION:	Le terrain se situe en plein centre-ville de Pétange et a une superficie de 2.38 ha. Les bâtiments existants sur le site devront être démolis.
PROGRAMME:	<ol style="list-style-type: none">1) pouponnière nationale (60 enfants)2) centre thérapeutique (30 enfants)3) internat socio-familial (60 enfants et adolescents)4) 25 logements et foyer (24 lits) pour personnes en situation de handicap5) structure avec 4 logements pour parents en situation de handicap6) 40 logements pour familles nombreuses et pour jeunes adultes en situation financière difficile
VOLUME ET SURFACE:	non défini
BUDGET:	non défini

map.geoportail.lu
Le géoportail officiel du Grand-Duché de Luxembourg

ADMINISTRATION DU CADASTRE ET DE LA TOPOGRAPHIE
Grand-Duché de Luxembourg



ANNEXE 2

Libellé du projet	Montant initial	Cout prévisionnel 02/2014	Etat d'avancement 02/2014	Remarques 02/2014
2005				
Bâtiment Konrad Adenauer (extension pour le PE), Kirchberg	300'000'000	17'500'000 (part études)	Nouveaux dossiers de soumission en élaboration suite aux appels d'offres initiaux insatisfaisants. Travaux de gros-œuvre en cours, adjudication des travaux de façade, élaboration des soumissions des installations techniques et paracheèvement en cours.	Le PE a repris la maîtrise d'ouvrage à partir des études d'exécution du projet; suite aux problèmes d'adjudication le PE a demandé à l'état de conclure un partenariat renforcé.
Cour des Comptes des CE (2e extension)	non défini		Achèvement des travaux en octobre 2012. Mise en service du bâtiment.	inauguration mai 2013
Cour de Justice des CE (mise en conformité des bâtiments A,B et C)	non défini	/		voir 2007
Lycée Pôle Nord (Clervaux)	100'000'000	/		voir Lycée Clervaux, 2007
Lycée Pôle Sud	100'000'000	/		voir Lycée Differdange, 2007
Lycée Pôle Sud-Est	100'000'000	200'000 (PPP)	Terrain pour l'implantation se situe à Mondorf.	Acquisitions et reclassement en suspens.
Neie Lycée, Luxembourg-Verhorenkost	60'000'000	/		voir Neie Lycée Mersch, 2006
Transformation, assainissement et mise en conformité de l'Annexe Victor Hugo du Lycée Hubert Clément à Esch-sur-Alzette	8'200'000	8'200'000	Travaux achevés, décomptes et réceptions en cours	Inauguration le 7 mai 2013
Lycée technique du Centre: réaménagement et agrandissement	60'000'000			voir Lycée technique du Centre (réfectoire, sport), 2010
Rénovation Athénée	85'000'000	93'900'000	Travaux de gros-œuvre en cours, début des travaux de façades et d'installations techniques fin 2014	
Maison de soins Esch/Alzette	24'500'000	/	Etude de faisabilité par ABP	Dossier repris par Servior
2006				
Centre Marienthal	21'300'000	22'500'000	Travaux d'installations techniques en cours, début des travaux de menuiserie extérieure mi 2014	
Laboratoire de médecine vétérinaire et de médecine légale (2e phase)	40'000'000	49'000'000	Installation de chantier réalisée. Début des travaux de gros-œuvre mars 2014. Etudes d'exécution en cours.	Le programme présenté à la Chambre en 2006 prévoyait les laboratoires de la médecine vétérinaire et de la gestion de l'eau. Le programme actuel prévoit les laboratoires de la médecine vétérinaire, de la radioprotection, de la pathologie moléculaire et de la médecine légale.
Service incendie et sauvetage de l'Aéroport	non défini	/		Dossier repris par LuxAirtport.
Neie Lycée à Mersch (PPP)	non défini	/	projet PPP: mise en service janvier 2012	
IEES (LTPEs), bâtiment définitif à Mersch (PPP)	non défini	/	projet PPP: mise en service janvier 2012	

SUIVI DES NOUVEAUX PROJETS D'INFRASTRUCTURE PRESENTES A LA CHAMBRE DES DEPUTES

février 2014

Libellé du projet	Montant initial	Coût prévisionnel 02/2014	Etat d'avancement 02/2014	Remarques 02/2014
Lycées Nordstad (LT, LS, CNFPC, SPORTS)	non défini	/		-Nordstad-M18 infrastructures sportives et lycée technique agricole: voir 2007 -CNFPC: voir 2008
2007				
Laboratoire pour l'ASTA et bureaux pour la Chambre de l'Agriculture	23 000 000	25'000'000	Programme, projet et implantation à revoir	
Dépôt des Ponts et Chaussées à Mersch	non défini	17'200'000	Début des travaux de gros-œuvre en automne 2014.	Dossiers de soumission finalisés. Procédure relative aux mesures de compensation des milieux naturels en cours.
Dépôt des Ponts et Chaussées à Echternach	non défini	6'500'000	Projet en suspens	
Mise en conformité des annexes A, B et C de la Cour de Justice de l'UE	non défini	5'500'000 (part études)	Déménagement de la cour en juillet 2013, levée des réserves et décomptes en cours.	La loi du 18/12/2009 prévoit un budget estimatif de 88'000'000.-.
Foyer Don Bosco	7'000'000	9'900'000	Debut chantier automne 2013, travaux de gros-œuvre en cours	
Lycée technique agricole à Gilsdorf	100'000'000	108'700'000	Projet voté le 27/03/2012; études d'exécution et procédures d'autorisation en cours.	Site d'implantation remis en question
Infrastructures sportives à Diekirch	non défini		Acquisition du complexe sportif pas finalisée; en attente de la confirmation de la faisabilité d'une extension (étude hydrologique de la commune en cours, résultats toujours en attente)	
Nordstad-Lycée	non défini		Etude d'implantation en cours de traitement par le Comité d'acquisition, la commune d'Erpeldange et le MEN.	
Lycée technique à Clervaux	non défini	78'500'000	Vote de la loi 30.01.2013, études d'exécution en cours.	En attente des autorisations commo-incommo et environnement.
Lycée plateau funiculaire à Differdange	non défini	69'000'000	Procédures d'acquisition des terrains en cours, APD en cours.	
2008				
Centre pénitentiaire Uerschterhaff	non défini	158'200'000	Projet de loi déposé. Elaboration des dossiers d'autorisation en cours.	Reclassement des terrains par la Commune en cours.
Les Rotondes: aménagement en espace culturel, 1ere phase	non défini	5'700'000	Le début des travaux est prévu pour début 2014.	
Bâtiment administratif - 11, rue Notre-Dame	3'750'000	4'000'000	Chantier terminé. Décomptes des travaux en cours.	
Lycée technique pour professions de santé à Ettelbruck	45'000'000	30'000'000	En attente de l'autorisation PAP pour débiter les travaux de démolition. Etudes d'exécution en cours.	Projet-pilote à énergie positive
CNFPC à Ettelbruck	non défini			Terrain d'implantation non défini; comité d'acquisition en prospection

SUIVI DES NOUVEAUX PROJETS D'INFRASTRUCTURE PRESENTES A LA CHAMBRE DES DEPUTES

février 2014

Libellé du projet	Montant initial		Coût prévisionnel 02/2014	Etat d'avancement 02/2014	Remarques 02/2014
Lycée Hubert Clément: réaménagement	35'000'000		49'800'000	Travaux de gros-œuvre en cours, début des travaux d'installation techniques prévu pour printemps 2014	
Centre d'Education différenciée à Esch/Alzette	11'110'000			Projet en suspens	
CIPA Bofferdange	non défini		20'000'000	Etude de faisabilité achevée, projet en suspens	
2009					
Modernisation des bâtiments existants de la caserne Herrenberg	non défini			projet en suspens	
Lycée technique de Bonnevoie - Extension et modernisation	non défini / PPP			Analyses et expertises préliminaires en cours	Le programme du Ministère de l'Education nationale prévoit également l'implantation d'un CNFPC Centre.
Ecole de la Deuxième Chance à Luxembourg	40'000'000		38'000'000	Etudes d'avant-projet sommaire achevées	Terrain d'implantation: modification du POS nécessaire; procédures en cours auprès de la Ville de Luxembourg; aucun nouvel élément.
Lycée technique des Arts et Métiers: cantine et sports	25'000'000		20'200'000	Les travaux de la phase 2: Parking et annexe ateliers sont en cours et seront terminés fin 2014.	Phase 1: Mise en service de la cantine rentrée 2013 et du hall sportif fin 2013.
Centre de Logopédie, nouvelle construction	20'000'000		26'300'000	Début des travaux de gros-œuvre en entreprise générale en septembre 2013.	
Athénée - Structure temporaire	32'000'000		29'000'000	Décompte en cours.	Mise en service septembre 2012
Lycée des sports à l'INS, Luxembourg (Sportlycée)	11'000'000		16'000'000 (avec hall sportif)	Réceptions et décomptes en cours (bâtiment scolaire)	Inauguration du Lycée le 22.02.2013 Etudes pour le hall de sport (2 unités) en cours.
Lycée technique pour Professions de Santé - Sud	non défini		/	/	voir 2011
Cour des Comptes, rue Monterey	7'500'000		9'100'000	Travaux de toiture, d'installations électriques, HVAC et sanitaires, faux-plafond, de façade et de menuiserie extérieure en cours	
Bâtiment Jean Monnet 2 pour la Commission européenne	non défini		10'000'000 (part études)	Suite aux concours international d'architecture, le groupement KSP Architekten (2e primé) a été retenu pour la phase conception du projet. APS en cours.	Budget global estimé à 430'000'000.-
2010					
Bâtiment administratif pour la Police à Verlorenkost	25'000'000		29'200'000	Travaux de gros œuvre et installation des techniques en cours.	
Bibliothèque nationale au Kirchberg	non défini		113'200'000	Vote de la loi mars 2013. Elaboration des dossiers de soumission en cours et début des travaux de terrassement prévu pour avril 2014	
Lycée technique du Centre (réfectoire, sports)	non défini		20'700'000	Etudes APD finalisées. Dossiers d'autorisations en cours d'élaboration.	
Lycée technique Michel Lucius: nouv. Const. sur Terrain bloc 2000	non défini		16'300'000	Travaux de parachèvement et d'installations techniques en cours	

SUIVI DES NOUVEAUX PROJETS D'INFRASTRUCTURE PRESENTES A LA CHAMBRE DES DEPUTES

février 2014

Libellé du projet	Montant initial	Coût prévisionnel 02/2014	Etat d'avancement 02/2014	Remarques 02/2014
Uni Luxembourg-Limpertsberg, Max-Planck-Institut et bibliothèque Uni Luxembourg	non défini	33'600'000	En attente confirmation définitive du programme supplémentaire conc la bibliotheque.	
Lycée classique Echternach : transformation aile gendarmerie en salles de classe et nouveau hall des sports (phases 1-2)	non défini	18'000'000	Aile Gendarmerie: travaux de gros-œuvre en cours. Nouveau hall des sports: études APD en cours.	
HMC Capellen	non défini	28'300'000	Etudes APD achevées. Dossier PAP en élaboration.	
2011				
Lycée technique pour professions de santé - Sud à Bascharage	22'000'000	19'600'000	Finitions du bâtiment "Ferme" en cours. Travaux de gros-œuvre du bâtiment "Cito" en cours.	Mise en service prévue pour 2015.
Administration de la nature et des forêts Diekirch: nouveau bâtiment sur le site de l'ancien Hôtel du Midi	10'000'000	11'000'000	Travaux des installations techniques en cours.	Pose de la 1ère pierre le 14.12.2012, mise en service prévue pour début 2015.
2012				
CJ9 – 5° extension du Palais de la Cour de justice	151'800'000	9'000'000 (part études)	Etude préliminaire terminée, APS en cours.	
Palais de justice Diekirch: réaménagement/nouvelle construction	12'000'000	10'500'000	Etudes d'avant-projet sommaire en cours.	
Lycée Mondorf	non défini	non défini	Acquisition des terrains en suspens.	
Kraizberg Dudelange: mise en conformité Centre Emile Mayrisch	22'000'000	22'000'000	Etudes d'avant-projet sommaire en cours.	
Domaine thermal Mondorf, rénovation et mise en conformité	non défini	60'000'000	Procédure d'appel de candidature pour architectes et ingénieurs en cours.	

adr:ALTERNATIV DEMOKRATESCH
REFORMPARTEI

Groupe parlementaire

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Entrée le:

18 DEC. 2013

33

Här Mars DI Bartolomeo
 President vun der Deputéierterchamber
 19, Um Krautmaart,
 L-1728 Lëtzebuerg

Lëtzebuerg, den 18. Dezember 2013

Här President,

Sou wéi d'Chambersreglement et virgesäit, bieden ech lech, dës parlamentaresch Fro un den Här Minister fir nohalteg Entwécklung an Infrastrukturen weiderzeleeden.

An engem Reportage op Tëlee Lëtzebuerg ginn op schro Mängel un der Piste vum Fluchhafen Findel higewisen. Dës kéinten eng Gefor besonnesch fir déi méi schwéier Fligere bedeiten.

Dowéinst wéilt ech dem Här Minister fir nohalteg Entwécklung an Infrastrukturen dës Froe stellen:

1. *Kann den Här Minister déi Mängel, déi am Reportage opgefouert goufen, bestätegen?*
2. *Wéi eng international Normë muss e Fluchhafen respektéieren, wat d'Piste, Taxiwayen a Parkplaze fir Fligere betrëfft? Ginn dës Normen um Findel respektéiert? Wéi eng Instanz kontrolléiert de Respekt vun dese Normen?*
3. *Ass et richteg, datt de Ministère schonns zanter Joren, duerch verschidde Rapporten, iwwert Mängel um Fluchhafen informéiert ass? Wa jo, wéi eng konkret Schrëtt sinn ënnerholl ginn, fir déi Mängel ofzeschalten?*
4. *Wéi héich ass de Risiko am Ament anzeschätzen? Wien iwwerhëlt Verantwortung, wann duerch de schlechten Zoustand vun der Piste en Accident oder Schlämmes passéiert?*
5. *Wat ënnerhëlt d'Regierung fir déi Mängel esou séier wéi méiglech ze redresséieren? A wéi enger Zäitschinn gëtt de Fluchhafen nees an d'Rei gesat? Huet de Ministère schonn Zuelen, wat dës Aarbechte wäerte kaschten?*

Mat déiwem Respekt,



Gast Gibéryen

Deputéierten

**Äntwert vum Här Minister vun der Nohaltegkeet an den Infrastrukturen op
parlementaresch Fro N°33 vum 18. Dezember 2013 vum Här Députeierten
Gast Gibéryen**

Den honorablen Députeierten well gaer wëssen wei et mam Zoustand vun der Piste um Flughafen Findel gestallt ass.

Am Reportage vum 17. Dezember 2013 goufe verschidden Rapporten zitéiert, et koum en anonymen « Expert » zu Wuert an et goufe Biller vun engem auslännesche Flughafen gewisen, wou d 'Rieder vun engem Fliger ze gesi sinn, deen sech an den Tarmac agedréckt huet.

Am Reportage gëtt als Kommentar zu deene Biller dat heite gesot : « Am schlëmmste Fall kéint des [d'Piste] beim Passage vun enger schweierer Boeing 747 asacken, sou wi viru kuerzem um Flughafen vu Budapest ».

Aus Recherchen um Internet geet erfier, datt di Biller di hei gewise goufen, zu engem Incident gehéieren, wou e Fliger vum Rullfeld ob engem Taxiway ofkomm ass, an sech am Accôtement nieft der Pist (wat mat Tarmac befestegt war, awer net zu der Piste zielt) agedréckt huet. Déi Duerstellung passt net an de Kontext an d 'Ausso ass deemno och falsch.

Den « Expert » seet am Reportage ënner anerem, « Runway an Taxiway sinn gläichwäerteg an engem desolaten Zoustand ». Och déi Ausso ass ze relativéieren. An de leschte Joeren goufen am Optrag vu Ponts et Chaussées vun auslänneschen Experten méi detailléiert Étuden maache gelooss, déi bestätegen, datt net vun enger Gefor am operationelle Beräich ka geschwat ginn.

Et ass also ersichtlech, datt d 'Aussoen an Andréck, wéi de Reportage se vermëttelt huet, net kennen esou confirméiert ginn.

De lëtzebuurger internationale Flughafen, wéi och di aner zivil Flughäfen, baséiert sich ob d'Regelwierk vun der ICAO, der International Civil Aviation Association, an der och Lëtzebuerg Member ass, an notamment ob d'Annexe 14. D 'Publikatioun an d'Diffusioun vun den relevanten aeronautischen Informatiounen, wouzou och d'Tragfähigkeetsparameteren vun den Flugbetriebsfläche gehéieren, geschitt duerch den Organisme Belgocontrol.

An deene leschte Joeren si verschidden Étuden vun der ANA (Administration de la Navigation Aérienne) a vun der PCH (Administration des Ponts et Chaussées) beobtragt ginn, fir d'Drofähegkeet ze berechnen an d'Iwwerflächeschied vun der Pist ze iwwerpräiwen. Heibäi ass d'ACN/PCN- Method zur Uwendung komm, déi zanter 1981 international normaliséiert duerch d'ICAO ass an och an den europäeschen Länner applizéiert gëtt. Heibäi ass den ACN-Wert (Aircraft Classification Number) en Indicateur deen een gewëssene Fligertyp als Wierkung op eng Landepist huet, ofhängeg dovun op et Beton oder Schwaarzbelag ass. De PCN-Wert (Pavement Classification Number) dréckt d'Drofähegkeet vun enger Landepist aus. Falls den

PCN-Wert méi grouss ass ewéi den ACN Wert, dann kann den Fligertyp bedenkenlos landen. Den PCN Wert kann esouwuel empiréisch ewéi och rechneresch erméittelt ginn.

2008 ass die éischt Étudé vun der Ponts et Chaussées zesummen mam TÜV-Rheinland duerchgefouert ginn, an där d'Drofähgkeet vun der Pist fir di nächst Joerzénge iwwerpréift ginn ass. Et schléisst een doraus, dass opgrond vun dem existenten Opbau, d'Pist an deene nächsten Joeren sollt fräsch gemaach ginn, fir een neien, méi stabillen Ënnergrond ze bauen, deen déi Belaaschtungen laangfristeg besser an den Ënnergrond kann ofdroen.

Allerdéngs ass d'Piste scho méi al, an natierlech de Chargen an dem Wieder ausgesat, an bis d'Aarbechten realiséiert sinn, mussen deementspreechend méi Ennerhaltsaarbechten gemaach ginn, fir die méiglech Iwwerflächeschied an Deformatiounen a Grenzen ze halen. Dat ass vergläichbar mat enger normaler Strooss wou vill Camionen drop fueren. Bei héijen Belaaschtungen entstinn och do mat der Zäit Rëss an Spuerrillen, di musse gefléckt ginn. Um Flughafen ass awer keen Risiko, dass duerfir den Ënnergrond géif abrieche, an duerch d'Entretiensmesuren gëtt séchergestallt, datt de Fluchbetrieb conform zu de Spezifikatiounen kann fonctionnéieren.

Säit 2009 maachen d'Ponts et Chaussées an d'Fluchhafeverwaltung regelméisseg am Dag Kontrollen, fir eventuell Schied fréizäiteg feststellen, an duerch een neien Iwwerflächenbelag an der Nuecht erëm ze flécken. Esou kann een duerch regelméisseg Ennerhaltsaarbechten un der Landepist an un den Taxiwayen gréisser Ausbréch an Schied um Schwaarzelag vermeiden. Dëst ass allerdéngs keng laangfristeg Verbesserung vum Ënnergrond. Et sinn awer schonn an der Vergaangenheet verschidden Tronçonnen am Ënnergrond stabiliséiert ginn.

D'Ponts et Chaussées ass amgaangen mat verschidden internationalen Fachleit eng Grondsanéierung vun der Landepist ze plangen. Hei ass virgesinn, d'Landepist op deenen Plazen wou et noutwenneg ass, bis op den Ënnergrond erauszehuelen an erëm nei opzebauen. Well dës Agrëff och een Afloss op den Fluchtrafik waerten hunn, gi gläichzäiteg och all d'Entwässerungsanlagen an d'Belichtungsinfrastrukturen nei geplangt an solle mat der Pistesanéierung realiséiert gin.

Ähnlech wéi ob aneren internationalen Flughäfen, an an enker Zesummenaarbecht mat der Flughafenverwaltung, ass virgesinn an deene nächste Joeren di verschidden Aarbechten ze programméieren an ze realiséieren. Dobei mussen di eenzel Schrett détailléiert geplangt ginn, fir d'Aviatioun sou wéineg wéi méiglech ze beeinträchtegen an de Fonctionnement vun de Pisten an aéronautischen Equipementer oprecht ze halen. Sou kann d'Landepist an hirer Tragfähigkeit verstärkt ginn. Natierlech ass och während der Zäit vun den Aarbechten di deeglech Kontrolle beizehaalen, an déi noutwenneg Ennerhaltsaarbechten um Flughafen gi garantéiert.

6601

MEMORIAL
Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL
Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 80

13 mai 2014

Sommaire

GESTION DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

Loi du 28 avril 2014 modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II: Réélectrification de la ligne).	page 1306
Texte coordonné de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire	. . . 1306

Loi du 28 avril 2014 modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II: Réélectrification de la ligne).

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

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 19 mars 2014 et celle du Conseil d'Etat du 25 mars 2014 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

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

1. Le deuxième alinéa du paragraphe 3 est complété comme suit:

«30°	Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II: Réélectrification de la ligne.	60.800.000 €»
------	---	---------------

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 1^{er} avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 16°, 17°, 18°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1^{er} octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1^{er} avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1^{er} octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 23°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1^{er} avril 2008. Celui repris sous 28° correspond à la valeur 685,44 de cet indice au 1^{er} octobre 2010. Ceux sous 29° et 30° correspondent à la valeur 725,05 de cet indice au 1^{er} octobre 2012. 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.»

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

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,
François Bausch*

Palais de Luxembourg, le 28 avril 2014.
Henri

*Le Ministre des Finances,
Pierre Gramegna*

Doc. parl. 6601; sess. ord. 2012-2013; sess. extraord. 2013 et sess. extraord. 2013-2014.

Loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire,

(Mém. A - 40 du 18 mai 1995, p. 1168; doc. parl. 3977; dir. 91/440)

modifiée par:

Loi du 28 mars 1997

(Mém. A - 25 du 21 avril 1997, p. 881; doc. parl. 4265)

Loi du 11 juin 1999

(Mém. A - 86 du 2 juillet 1999, p. 1794; doc. parl. 4217; dir. 91/440, 95/18, 95/19)

Loi du 24 juillet 2000

(Mém. A - 66 du 4 août 2000, p. 1326; doc. parl. 4563)

Loi du 3 juin 2003

(Mém. A - 84 du 20 juin 2003, p. 1596; doc. parl. 4942 et 5032; Rectificatif: Mém. A - 97 du 15 juillet 2003, p. 1972)

Loi du 19 décembre 2003

(Mém. A - 184 du 31 décembre 2003, p. 3687; doc. parl. 5200)

Loi du 18 décembre 2003

(Mém. A - 195 du 31 décembre 2003, p. 4073; doc. parl. 5098)

Loi du 18 avril 2004

(Mém. A - 64 du 30 avril 2004, p. 958; doc. parl. 5192)

Loi du 18 avril 2004

(Mém. A - 65 du 5 mai 2004, p. 974; doc. parl. 5233)

Loi du 23 décembre 2005

(Mém. A - 217 du 29 décembre 2005, p. 3387; doc. parl. 5500)

Loi du 24 juillet 2006

(Mém. A - 141 du 16 août 2006, p. 2333; doc. parl. 5529)

Loi du 18 décembre 2006

(Mém. A - 222 du 21 décembre 2006, p. 3796; doc. parl. 5589)

Loi du 13 mars 2007

(Mém. A - 44 du 28 mars 2007, p. 800; doc. parl. 5198; dir. 97/11; Rectificatif: Mém. A - 164 du 29 août 2007, p. 3074)

Loi du 5 juin 2009

(Mém. A - 134 du 15 juin 2009, p. 1888; doc. parl. 5968)

Loi du 6 mai 2010

(Mém. A - 75 du 19 mai 2010, p. 1378; doc. parl. 6107)

Loi du 3 août 2010

(Mém. A - 135 du 12 août 2010, p. 2194; doc. parl. 6110; dir. 2007/58)

Loi du 17 décembre 2010

(Mém. A - 240 du 24 décembre 2010, p. 4016; doc. parl. 6146)

Loi du 19 juin 2012

(Mém. A - 146 du 18 juillet 2012, p. 1800; doc. parl. 6430; Texte coordonné: Mém. A - 146 du 18 juillet 2012, p. 1801)

Loi du 27 août 2013

(Mém. A - 162 du 9 septembre 2013, p. 3104; doc. parl. 6569)

Loi du 28 avril 2014.

(Mém. A - 80 du 13 mai 2014, p. 1306; doc. parl. 6601)

Texte coordonné au 13 mai 2014

Version applicable à partir du 17 mai 2014

I. Les principes de gestion du «réseau ferré»¹

Art. 1^{er}.

Le «réseau ferré luxembourgeois»¹ 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;

¹ Modifié par la loi du 24 juillet 2006.

- 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»¹.

L'Etat et les CFL procéderont «jusqu'au 1^{er} juillet 1997»² aux écritures cadastrales afférentes qui seront reprises dans un règlement grand-ducal énumérant les propriétés domaniales concernées.

Art. 4.

L'Etat pourvoit à la remise en état, à la modernisation et à l'entretien du «réseau ferré»¹ 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»¹. 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»¹.

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

Art. 5.

La remise en état, la modernisation et l'extension du «réseau ferré»¹, 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»¹ 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 œuvre de cette mission sont réglées par voie de contrat entre l'Etat et les CFL à approuver par règlement grand-ducal.

(Loi du 13 mars 2007)

«Art. 7.

Toute construction de ligne de chemin de fer nouvelle, toute adjonction de voie(s) à une ligne de chemin de fer existante ainsi que tout autre projet de modification d'une ligne existante, y compris les installations ferroviaires

1 Modifié par la loi du 24 juillet 2006.

2 Prorogé par la loi du 28 mars 1997.

connexes, font l'objet d'une évaluation des incidences du projet sur l'environnement dans les limites et conformément aux modalités de la loi du 13 mars 2007 portant transposition en droit luxembourgeois en matière d'infrastructures de transport de la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 modifiant la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.»

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)

Art. 10.

«Il est institué un fonds spécial, dénommé «Fonds du Rail».

1. Sont imputés sur le Fonds du Rail:

- 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;

(Loi du 24 juillet 2006)

«– 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;»

- 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;

(Loi du 18 décembre 2006)

«– les dépenses relatives aux acquisitions d'infrastructures et d'installations ferroviaires existantes qui ne font pas partie du réseau ferré national;»

(Loi du 3 août 2010)

«– les frais de fonctionnement du régulateur du marché ferroviaire.»

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.»

(Loi du 3 juin 2003)

«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°	Ligne Zoufftgen – Luxembourg (aménagement d'une 3 ^e voie dans le triangle de Fentange, augmentation de la capacité de ligne par l'optimisation des blocks de section, intégration du poste de Berchem dans le Poste Directeur de Luxembourg)	27.500.000 €
2°	Mise à double voie intégrale de la ligne de Pétange à Luxembourg et renouvellement et modernisation des installations fixes de ces lignes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et de Rodange	319.920.000 €
3°	Renouvellement complet de voie et des infrastructures de la ligne de Luxembourg à Gouvy, dite «Ligne du Nord», en particulier de la section de voie Walferdange – Lorentzweiler et augmentation de la capacité de ligne	14.497.656 €

4°	Renouvellement de voie, d'appareils de voie et du poste directeur en gare de Wasserbillig	23.867.189 €
5°	Renouvellement et modernisation des installations fixes des lignes de Noertzange à Rumelange et de Tétange à Langengrund, en particulier dans les secteurs des gares	9.441.223 €
6°	Gare Esch-sur-Alzette (modernisation et renouvellement des installations fixes, situation définitive)	25.161.193 €
7°	Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg	102.570.000 €
8°	Remise en état du viaduc «Pulvermuehle» en gare de Luxembourg	15.917.755 €
	<i>(Loi du 6 mai 2010)</i>	
«9°	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 21 ^e siècle	35.101.996 €
12°	Renouvellement et suppression de passages à niveau sur l'ensemble du réseau	12.345.098 €
13°	Modernisation et renouvellement de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen	
14°	Renouvellement de voie et d'appareils de voie, aménagement de nouvelles voies et de nouveaux appareils de voie tertiaires et aménagement de supports spéciaux antigraissage dans les aiguilles des appareils de voie	8.676.273 €
15°	Modernisation et sécurisation de l'infrastructure ferroviaire de l'antenne de Kautenbach à Wiltz	31.463.086 €
	<i>(Loi du 19 juin 2012)</i>	
«16°	Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermühle) et Sandweiler	215.000.000 €»
17°	Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Modernisation des installations de signalisation et de télécommunication des postes de Wecker, Roodt, Oetrange et Sandweiler-Contern	25.606.000 €
	<i>(Loi du 19 juin 2012)</i>	
«18°	Réseau ferré luxembourgeois. Aménagement d'un réseau numérique intégré ERTMS/GSM-R (partie infrastructure)	51.100.000 €»
19°	Ligne du Nord. Renouvellement d'installations de voie sur plusieurs tronçons de ligne	40.016.000 €
20°	Tronçon de ligne Berchem/Nord-Oetrange et courbe de raccordement d'Alzingen. Renouvellement complet d'installations de voie	12.752.000 €»
	<i>(Loi du 18 décembre 2003)</i>	
«21°	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 €»
	<i>(Loi du 18 avril 2004)</i>	
«22°	Construction d'une antenne ferroviaire Belval-Usines – Belvaux-Mairie	95.450.000 €»
	<i>(Loi du 18 avril 2004)</i>	
«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 €»
	<i>(Loi du 5 juin 2009)</i>	
«24°	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 €»
	<i>(Loi du 17 décembre 2010)</i>	
«25°	Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 1	42.878.500 €»

«26°	(Loi du 19 juin 2012) 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	96.200.000 €
27°	Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase 1: Renouvellement des Postes Directeurs sur la situation actuelle	42.000.000 €
28°	Gare de Differdange. Modernisation et renouvellement des installations fixes	51.000.000 €»
«29°	(Loi du 27 août 2013) Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase I: travaux préparatoires	182.000.000 €»
«30°	(Loi du 28 avril 2014) Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II: Réélectrification de la ligne	60.800.000 €»

»

(Loi du 28 avril 2014)

«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 1^{er} avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 16°, 17°, 18°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1^{er} octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1^{er} avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1^{er} octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 23°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1^{er} avril 2008. Celui repris sous 28° correspond à la valeur 685,44 de cet indice au 1^{er} octobre 2010. Ceux sous 29° et 30° correspondent à la valeur 725,05 de cet indice au 1^{er} octobre 2012. 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;

(Loi du 19 décembre 2003)

«– par des emprunts;»

- 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.»

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»¹ 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.

Le ministre ordonnance les dépenses à charge de ce Fonds.

¹ Modifié par la loi du 24 juillet 2006.

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;

(Loi du 23 décembre 2005)

«– par des emprunts.

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»¹ 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 œuvre du programme dont question aux paragraphes 2. et 3. de l'article 10 sont reconnues d'utilité publique.»

(Loi du 13 mars 2007)

«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.»

Art. 17.

Le gestionnaire de l'infrastructure a l'obligation d'entretenir constamment le «réseau ferré»¹ 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 œuvre 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»¹, 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.

¹ Modifié par la loi du 24 juillet 2006.

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.

(Loi du 24 juillet 2006)

«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.»

Le gestionnaire veillera par ailleurs, en ce qui concerne la gestion du «réseau ferré»¹, à séparer les produits et les charges se rapportant aux investissements, à l'entretien et à la régulation du trafic.»

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.

¹ Modifié par la loi du 24 juillet 2006.