Dossier consolidé

Date de création : 28-11-2025

Projet de loi 8494

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

Date de dépôt : 07-02-2025
Date de l'avis du Conseil d'État : 14-05-2025
Auteur(s) : Madame Yuriko Backes, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
07-02-2025	Déposé	20250515_Depôt	3
28-03-2025	Avis de la Chambre de Commerce (25.3.2025)	20250515_Avis	20
14-05-2025	Avis du Conseil d'État (13.5.2025)	20250703_Avis	25
23-07-2025	Avis de chambre(s) professionnelle(s) : Chambre des Salariés	20250723_Avis	28
09-10-2025	Rapport de commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics Rapporteur(s) : M. Gusty Graas	20251013_RapportCommission	32
30-10-2025	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°106 Une demande de dispense du second vote a été introduite	20251030_TexteVote	39
30-10-2025	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°106 Une demande de dispense du second vote a été introduite	20251030_BulletinPremierVote	41
30-10-2025	Réalisation d'une étude en vue de la construction d'une ligne ferroviaire supplémentaire vers le Nord du pays	Document écrit de dépot	44
30-10-2025	Réalisation d'une étude en vue de la construction d'une ligne ferroviaire supplémentaire vers le Nord du pays	Document écrit de dépot	46
19-11-2025	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'État	20251119_AccordDispenseSecondVote	48

20250515_Depôt

Nº 8494

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

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

* * *

Document de dépôt

Dépôt: le 7.2.2025

*

Le Premier ministre,

Vu les articles 76 et 95, alinéa 1er, de la Constitution ;

Vu l'article 10 du Règlement interne du Gouvernement ;

Vu l'article 58, paragraphe 1er, du Règlement de la Chambre des Députés ;

Vu l'article 1er, paragraphe 1er, de la loi modifiée du 16 juin 2017 sur l'organisation du Conseil d'État ;

Considérant la décision du Gouvernement en conseil du 29 novembre 2024 approuvant sur proposition de la Ministre de la Mobilité et des Travaux publics le projet de loi ci-après ;

Arrête :

Art. 1er. La Ministre de la Mobilité et des Travaux publics est autorisée à déposer au nom du Gouvernement à la Chambre des Députés le projet de loi relative au financement du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire et à demander l'avis y relatif au Conseil d'État.

Art. 2. La Ministre déléguée auprès du Premier ministre, chargée des Relations avec le Parlement est chargée, pour le compte du Premier ministre et de la Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, de l'exécution du présent arrêté.

Luxembourg, le 7 février 2025

Le Premier ministre,
Luc FRIEDEN

La Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,
Yuriko BACKES

*

EXPOSE DES MOTIFS

CONSIDERATIONS GENERALES

Conformément aux articles 7 et 17 de la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire, l'Etat confie à la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (ci-après les « CFL ») la gestion du réseau ferré national, y compris les infrastructures ferroviaires du port de Mertert, ainsi que les tronçons en cul-de-sac des lignes se situant sur le territoire français et ayant pour terminus Volmerange-les-Mines et Audun-le-Tiche.

Cette gestion comprend notamment les missions suivantes :

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

*

CONSIDERATIONS BUDGETAIRES

Le montant afférent est inscrit annuellement au budget de l'Etat (article 16.2.93.000), à l'instar des montants inscrits au budget les années passées et basés sur le contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire actuel – approuvé par règlement grand-ducal et publié le 25 novembre 2009 au Journal Officiel du Grand-Duché de Luxembourg – qui est entré en vigueur le 1er janvier 2010 et qui expirera le 31 décembre 2025. Le montant inscrit au budget alimente le Fonds du Rail à partir duquel les dépenses relatives à la gestion courante du réseau ferré national sont financées.

Dans le tableau ci-dessous, il y a lieu de trouver les montants annuels acquittés HTVA entre 2010 et 2023 pour le contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire actuel. Le tableau reprend également les estimations budgétaires pour 2024 et 2025.

Dépenses liées à l'actuel contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire

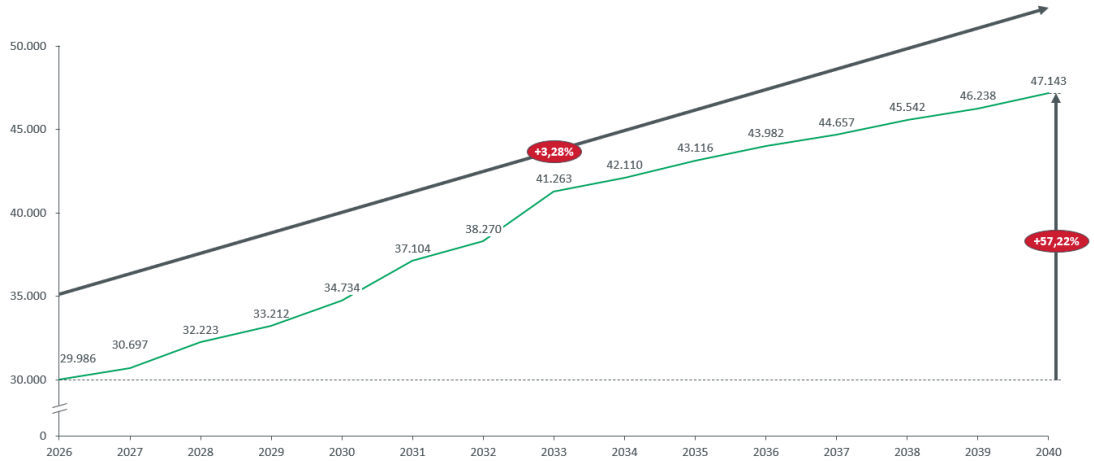
Année	*Montants acquittés/ engagés (HTVA)*
2010	104.327.255 €
2011	108.193.657 €
2012	115.135.680 €
2013	121.282.051 €
2014	124.126.530 €
2015	130.403.142 €
2016	130.805.667 €

Année	*Montants acquittés/ engagés (HTVA)*
2017	130.679.913 €
2018	135.292.503 €
2019	152.602.191 €
2020	156.913.378 €
2021	163.661.904 €
2022	180.951.814 €
2023	218.781.139 €
2024	231.379.228 € Budget
2025	254.458.827 € Budget

La gestion courante couvre principalement la gestion du trafic dont le personnel est occupé dans les postes directeurs (Service Exploitation des CFL), ainsi que la maintenance de l'ensemble des installations ferroviaires comprenant également (Service Maintenance des CFL) le contrôle régulier des équipements comme les appareils de voie, les installations liées à la traction électrique, les installations de signalisation et de sécurité comme le système ERTMS (European Rail Traffic Management System) ou encore l'inspection des ouvrages d'art.

L'établissement du budget à prévoir se base sur un glissement annuel des salaires de 1,5%. A part cette augmentation linéaire, il y a lieu de tenir compte de la mise en service progressive d'installations ferroviaires supplémentaires qui sont au stade actuel encore en cours de réalisation ou qui vont être réalisées lors de l'exécution du présent contrat. Une première extension concerne la mise en service des deux nouveaux quais en gare de Luxembourg et l'extension des voies de circulation à travers le triage de la gare de Luxembourg en direction de Howald. La mise en service de la nouvelle ligne ferroviaire entre Howald et Bettembourg, y compris le raccordement de cette ligne à la ligne existante aux deux extrémités, marquera un point important qui fait augmenter le volume des installations ferroviaires à contrôler et à entretenir. Le trafic supplémentaire à attendre dès ce moment, fera également croître l'usure des installations ferroviaires. L'entretien des bâtiments existants appartenant au Fonds du Rail augmentera prévisiblement à partir de l'année 2031 avec la mise en œuvre de nouveaux bâtiments servant à l'exploitation du réseau ferré. Les frais d'entretien des quais augmente au fur et à mesure avec la reconstruction et le prolongement des quais en tenant compte du nouveau standard nécessitant des longueurs de 250 mètres permettant la circulation des compositions multiples d'automotrices. Toutes ces considérations permettent de prévoir une augmentation linéaire moyenne de 3,28 % par an du coût des entretiens à prévoir sur le réseau. La répartition de ces charges pour les 15 prochaines années à venir, est repris dans le graphique ci-après :

Evolution du coût annuel 2026-2040
pour frais d'entretien des infrastructures ferroviaires
(hors TVA, en milliers EUR)

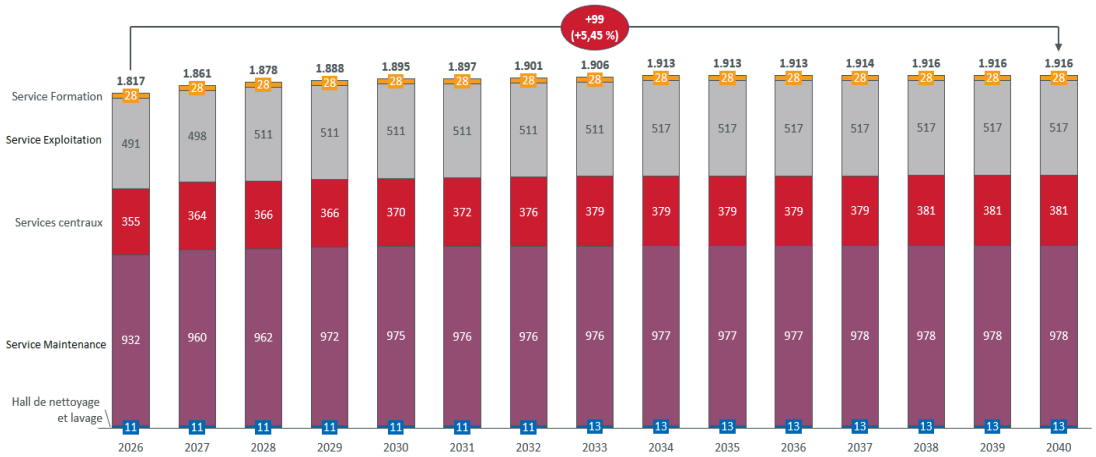


Conformément au programme gouvernemental de 2023, les CFL vont également poursuivre le déploiement du service de sûreté sur les arrêts et gares du réseau (les équipes de sureté dans les trains ne sont pas pris en compte dans ce contrat). La charge financière pour ces mesures de sécurité sera de 6,30 millions d'euros en 2026 et augmentera progressivement jusqu'à atteindre environ 8,82 millions d'euros en 2039.

Hormis ces 2 positions (entretien des installations et déploiement pour la sûreté), les autres positions composant les charges d'exploitation de la gestion courante sont considérées comme étant plus ou moins constantes si l'on ne tient pas compte de l'inflation. Ceci est donc le cas pour les consommables (électricité, eau, gaz et chauffage), ainsi que pour les loyers des locaux loués sur le marché privé nécessaires au gestionnaire de l'infrastructure pwour réaliser ses missions comprises dans le présent contrat.

Afin de pouvoir remplir toutes ces obligations, les CFL devront embaucher du personnel supplémentaire (+ 99 Equivalents Temps Plein (ETP) sur 15 ans). La répartition et l'augmentation du personnel sur les 15 années du présent contrat sont reprises dans l'histogramme ci-après :

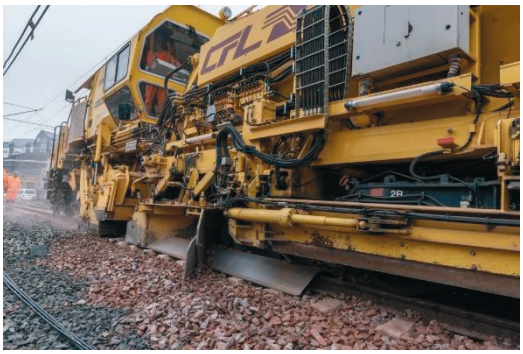
En ETP



Quant au matériel roulant lié à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, certains engins d'intervention (type Robel) seront renouvelés progressivement entre 2032 et 2038 (10 engins sur une flotte totale de 20 unités : prix unitaire actuel : 4 millions d'euros). Une nouvelle bourreuse (prix actuel : 8 millions d'euros), ainsi qu'une nouvelle régaleuse (prix actuel : 3 millions d'euros), devront être acquises à l'horizon 2038-2039. Des wagons permettant le transport de ballast seront également amortis durant le contrat de gestion à venir (acquisition à prévoir entre 2026 et 2031).

Robel CFL : l'engin multifonctions (grutage, soudure des voies, plateforme de travail pour les caténairistes)

Bourreuse CFL : machine pour le réglage de la voie ferrée



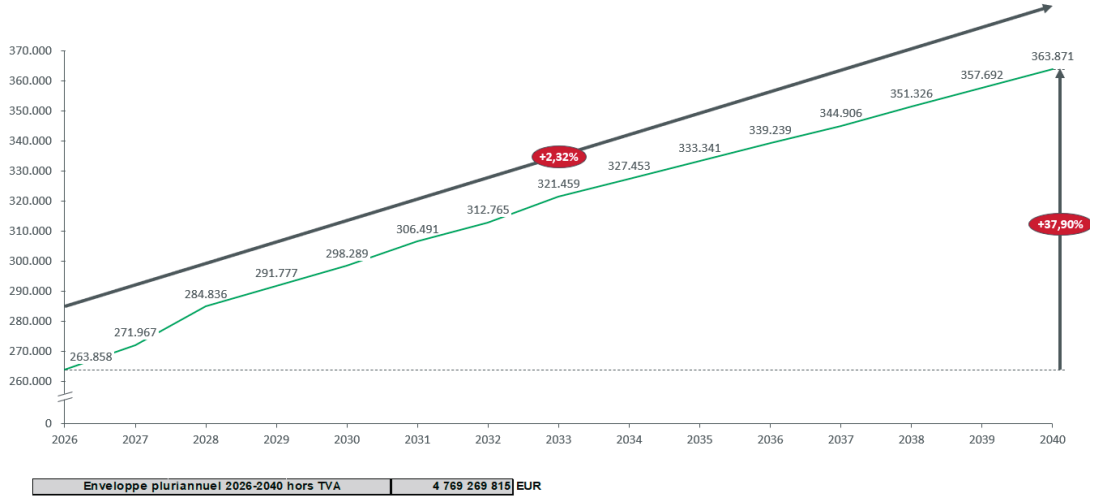
Régaleuse CFL : la machine de redistribution du ballast

L'ensemble de ces considérations permet de conclure à une augmentation linéaire moyenne totale de 2,32 % par an sur les 15 ans (voir graphique ci-après). Cette augmentation tient également compte du fait que les CFL sont évalués annuellement sur des critères de qualité et de performance, répartis en 4 groupes :

– sécurité ferroviaire ;
– performance des trains et satisfaction des clients (exploitation du trafic ferroviaire) ;
– capacité du réseau ;
– gestions des actifs.

Le coût annuel de la gestion courante de l'infrastructure ferroviaire comprend une marge et performance constate estimée actuellement à 1,50 % pour le calcul budgétaire ; ce taux pouvant néanmoins varier entre 0 et 2 % en fonction des résultats obtenus par le gestionnaire de l'infrastructure.

Evolution du coût annuel 2026-2024 (hors TVA, en milliers EUR)



En tenant compte de toutes ces considérations, le montant HTVA total des dépenses relatives au nouveau contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire 2026-2040 est estimé à 4 770 000 000 € et ceci suivant la répartition annuelle suivante pour les 15 prochaines années :

Dépenses HTVA liées au nouveau contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire 2026-2040

Année	*Montant à engager (HTVA)*
2026	263.857.687 €
2027	271.966.841 €
2028	284.835.884 €
2029	291.777.157 €
2030	298.289.404 €
2031	306.490.588 €
2032	312.765.015 €
2033	321.459.320 €
2034	327.452.639 €
2035	333.341.179 €
2036	339.239.440 €
2037	344.905.952 €
2038	351.326.235 €
2039	357.691.863 €
2040	363.870.612 €
Total Contrat GI 2026 - 2040	**4.769.269.816 € Arrondi à 4.770.000.000 €**

*

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

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

Ce montant correspond à la valeur 1002,11 au 1er avril 2024 de la moyenne semestrielle de l'indice des prix à la consommation exprimée en base 100 au 1er janvier 1948. Il sera adapté en fonction de la variation de l'indice précité.

Art. 3. Les dépenses occasionnées par l'exécution de l'article 1er de la présente loi sont financées par le Fonds du Rail, qui est alimenté annuellement par les crédits inscrits annuellement à la section de la planification de la mobilité, transports publics et ferroviaires au budget des dépenses courantes du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

ad article 1er

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

ad article 2

Selon l'article 99 de la Constitution, tout engagement financier important de l'État doit être autorisé par une loi spéciale et aucune charge grevant le budget de l'État pour plus d'un exercice ne peut être établie que par une loi spéciale. En l'occurrence, l'autorisation du législateur est dès lors nécessaire dans la mesure où, premièrement, l'engagement total de l'État dépasse le montant prévu à l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le Budget, la Comptabilité et la Trésorerie de l'État, à savoir 60.000.000 euros et, deuxièmement, la participation financière de l'État est prévue pour une durée dépassant un seul exercice.

Comme repris en détail à la fiche financière, le montant total du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire s'élève à 4.770.000.000 € HTVA pour la gestion courante du réseau comprenant l'exploitation des postes directeurs et des autres organes permettant la circulation des trains, ainsi que la maintenance du réseau ferré national.

La durée de ce contrat est de 15 ans. Il sera adapté en fonction de la variation de l'indice des prix à la consommation.

ad article 3

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

*

FICHE FINANCIERE

Le montant total des dépenses relatives au contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire, pour laquelle l'exécution proprement dite commence au 1er janvier 2026, a été estimé comme suit, dans une projection pluriannuelle :

Année	*Montant à engager sur l'article budgétaire 46.2.93.000 (HTVA)*
2026	263.857.687 €
2027	271.966.841 €
2028	284.835.884 €
2029	291.777.157 €
2030	298.289.404 €
2031	306.490.588 €
2032	312.765.015 €
2033	321.459.320 €
2034	327.452.639 €
2035	333.341.179 €
2036	339.239.440 €
2037	344.905.952 €
2038	351.326.235 €
2039	357.691.863 €
2040	363.870.612 €
Total Contrat GI 2026 - 2040	**4.769.269.815 € Arrondi à 4.770.000.000 €**

*

CHECK DE DURABILITÉ - NOHALTEGKEETSCHECK

La présente page interactive nécessite au minimum la version 8.1.3 d'Adobe Acrobat® Reader®. La dernière version d'Adobe Acrobat Reader pour tous systèmes (Windows®, Mac, etc.) est téléchargeable gratuitement sur le site de Adobe Systems Incorporated.

Ministre responsable :	Le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics
Projet de loi ou amendement :	Projet de loi relative au financement du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire

Le check de durabilité est un outil d'évaluation des actes législatifs par rapport à leur impact sur le developpement durable. Son objectif est de donner l'occasion d'introduire des aspects relatifs au développement durable à un stade préparatoire des projets de loi. Tout en faisant avancer ce thème transversal qu'est le developpement durable, il permet aussi d'assurer une plus grande cohérence politique et une meilleure qualité des textes législatifs.

1. Est-ce que le projet de loi sous rubrique a un impact sur le champ d'action (1-10) du 3ième Plan national pour un développement durable (PNDD) ?
2. En cas de réponse négative, expliquez-en succinctement les raisons.
3. En cas de réponse positive sous 1., quels seront les effets positifs et/ou négatifs éventuels de cet impact ?
4. Quelles catégories de personnes seront touchées par cet impact ?
5. Quelles mesures sont envisagées afin de pouvoir atténuer les effets négatifs et comment pourront être renforcés les aspects positifs de cet impact ?

Afin de faciliter cet exercice, l'instrument du contrôle de la durabilité est accompagné par des points d'orientation – **auxquels il n'est pas besoin de réagir ou répondre mais qui servent uniquement d'orientation**
, ainsi que par une documentation sur les dix champs d'actions précités.

1. Assurer une inclusion sociale et une éducation pour tous.

Points d'orientation Documentation ☐ Oui ☒ Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le financement du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire, cet APL n'a aucun impact sur le point 1 "inclusion sociale et éducation pour tous" du champ d'action du 3ième Plan national pour un développement durable qui indique que la priorité du gouvernement est de renforcer cette cohésion en œuvrant contre tout type d'exclusion sociale et de discrimination, en luttant activement contre la pauvreté et en favorisant l'inclusion sociale.

2. Assurer les conditions d'une population en bonne santé.

Points d'orientation Documentation ☐ Oui ☒ Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le financement du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire, cet APL n'a aucun impact sur le point 2 "assurer les conditions d'une population en bonne santé" du champ d'action du 3ième Plan national pour un développement durable qui définit le cadre de l'action publique qui s'articule autour des piliers de la santé : promotion, protection et maintien de la santé, prévention, dépistage précoce, médecine curative et réhabilitation.

3. Promouvoir une consommation et une production durables.

Points d'orientation Documentation ☐ Oui ☒ Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le financement du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire, cet APL n'a aucun impact sur le point 3 "promouvoir une consommation et une production durables" du champ d'action du 3ième Plan

circuits courts un secteur phare de notre économie et de notre quotidien.

4. Diversifier et assurer une économie inclusive et porteuse d'avenir. Points d'orientation Documentation ☐ Oui ☒ Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le financement du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire, cet APL n'a aucun impact sur le point 4 "diversifier et assurer une économie inclusive et porteuse d'avenir " du champ d'action du 3ième Plan national pour un développement durable qui appelle à une croissance plus qualitative et plus inclusive qui nécessite une économie intelligente, à haute valeur ajoutée, consommant moins de ressources et porteuse d'emplois de qualité qui permettent d'assurer une vie décente pour tous.

5. Planifier et coordonner l'utilisation du territoire. Points d'orientation Documentation ☐ Oui ☒ Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le financement du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire, cet APL n'a aucun impact sur le point 5 "planifier et coordonner l'utilisaation du territoire " du champ d'action du 3ième Plan national pour un développement durable qui prévoit 8 pierres angulaires dont:
- la refonte du Programme directeur d'aménagement du territoire (PDAT);
- la mise en procédure de quatre plans directeurs sectoriels;
- la mobilisation de terrains à bâtir;
- la densification et formes d'habitat innovantes;
- un plan qualité de l'air;
- une stratégie de lutte contre le bruit;
- la "European Cross-Border Convention";
- et des zones de co-développement transfrontalières.

6. Assurer une mobilité durable. Points d'orientation Documentation ☒ Oui ☐ Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le financement du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire, cet APL tombe sous l'objet du point 6 "assurer une mobilité durable " du champ d'action du 3ième Plan national pour un développement durable comme permettant au Luxembourg d'être en conformité avec l'article 17 de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire.

7. Arrêter la dégradation de notre environnement et respecter les capacités des ressources naturelles. Points d'orientation Documentation ☐ Oui ☒ Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le financement du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire, cet APL n'a aucun impact sur le point 7 " arrêter la dégradation de notre environnement et respecter les capacités des ressources naturelles " du champ d'action du 3ième Plan national pour lequel le gouvernement a pris la décision d'intensifier les mesures pour augmenter la part de l'agriculture biologique à 20% d'ici 2025 pour mieux valoriser la diversité biologique, la restaurer et l'utiliser avec discernement en assurant le maintien des services fournis par les écosystèmes. Un objectif clé du Plan national concernant la protection de la nature est ainsi le rétablissement d'au moins 15% des habitats et biotopes dégradés et de leurs services. Ce plan cible aussi d'ici 2021 la création d'environ 1.900 ha et l'amélioration de 2.400 ha d'habitats et biotopes. A long terme, c'est la création de plus de 10.200 ha et l'amélioration de plus de 600 ha d'habitats et biotopes qui sont visées. Le gouvernement veut aussi protéger les eaux souterraines et renaturer les cours d'eau. Il souhaite maintenir l'étendue nationale des forêts et en assurer une gestion durable.

8. Protéger le climat, s'adapter au changement climatique et assurer une énergie durable. Points d'orientation Documentation ☐ Oui ☒ Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le financement du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire, cet APL n'a aucun impact sur le point 8 " protéger le climat, s'adapter au changement climatique et assurer une énergie durable" du champ d'action du 3ième Plan national qui vise à :
- garantir l'accès à tous à des services énergétiques fiables durables et modernes, à un coût abordable;
- prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions;
- et à conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable.

9. Contribuer, sur le plan global, à l'éradication de la pauvreté et à la cohérence des politiques pour le développement durable.

Points d'orientation Documentation ☐ Oui ☒ Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le financement du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire, cet APL n'a aucun impact sur le point 9 " contribuer, sur le plan global à l'éradication de la pauvreté et à la cohérence des politiques pour le développement durable" du champ d'action du 3ième Plan national.

10. Garantir des finances durables.

Points d'orientation Documentation ☐ Oui ☒ Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le financement du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire, cet APL n'a aucun impact sur le point 10 " garantir des finances durables " du champ d'action du 3ième Plan national qui est relatif au financement de la lutte contre le changement climatique qui exige des solutions ambitieuses et d'énormes flux de capitaux.

Cette partie du formulaire est facultative - Veuillez cocher la case correspondante

En outre, et dans une optique d'enrichir davantage l'analyse apportée par le contrôle de la durabilité, il est proposé de recourir, de manière facultative, à une évaluation de l'impact des mesures sur base d'indicateurs retenus dans le PNDD. Ces indicateurs sont suivis par le STATEC.

Continuer avec l'évaluation ? ☐ Oui ☒ Non

(1) Dans le tableau, choisissez l'évaluation : **non applicable**, ou de 1 = **pas du tout probable** à 5 = **très possible**

FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT
MESURES LÉGISLATIVES, RÉGLEMENTAIRES ET AUTRES

Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de loi relative au financement du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire
Ministère initiateur :	Ministère de la Mobilité et des Travaux publics
Auteur(s) :	Raphaël Zumsteeg
Téléphone :	2478-4474
Courriel :	raphael.zumsteeg@tr.etat.lu
Objectif(s) du projet :	Le présent projet de loi a pour objet le financement du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire pour la période 2026 à 2040.
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune(s) impliqué(e)(s)	CFL
Date :	

Mieux légiférer

1 Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s) : ☐ Oui ☒ Non

Si oui, laquelle / lesquelles :

Remarques / Observations :

2 Destinataires du projet :

- Entreprises / Professions libérales : ☐ Oui ☒ Non
- Citoyens : ☐ Oui ☒ Non
- Administrations : ☐ Oui ☒ Non

3 Le principe « Think small first » est-il respecté ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a. [1]
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

Remarques / Observations :

[1] N.a. : non applicable.

4 Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? ☒ Oui ☐ Non

Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? ☐ Oui ☒ Non

Remarques / Observations :

5 Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? ☐ Oui ☒ Non

Remarques / Observations :

6 Le projet contient-il une charge administrative [2] pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) ☐ Oui ☒ Non

Si oui, quel est le coût administratif [3] approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)

[2] Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en œuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

[3] Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple : taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

7 a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel [4] ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

[4] Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

8 Le projet prévoit-il :

- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.
- des délais de réponse à respecter par l'administration ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.
- le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.

9 Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.

Si oui, laquelle :

10 En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.

Sinon, pourquoi ?

11 Le projet contribue-t-il en général à une :

a) simplification administrative, et/ou à une ☐ Oui ☒ Non

b) amélioration de la qualité réglementaire ? ☐ Oui ☒ Non

Remarques / Observations :

12 Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.

13 Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ☐ Oui ☒ Non

Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?

14 Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.

Si oui, lequel ?

Remarques / Observations :

Egalité des chances

15 Le projet est-il :

- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? ☐ Oui ☒ Non
- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? ☐ Oui ☒ Non

Si oui, expliquez de quelle manière :

- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? ☐ Oui ☒ Non

Si oui, expliquez pourquoi :

- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? ☐ Oui ☒ Non

Si oui, expliquez de quelle manière :

16 Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.

Si oui, expliquez de quelle manière :

Directive « services »

17 Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation[5] ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march___int__rieur/Services/index.html

[5] Article 15 paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

18 Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers[6] ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march___int__rieur/Services/index.html

[6] Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

20250515_Avis

Nº 8494[1]

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

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

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(25.3.2025)

Le projet de loi sous avis (ci-après le « Projet ») a pour objet d'autoriser le Gouvernement à financer les frais de gestion du réseau ferré national. Cette gestion est confiée à la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (ci-après les « CFL ») en tant que gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, pour une durée maximale de quinze ans, s'étendant du 1er janvier 2026 jusqu'au 31 décembre 2040.

En bref

- La Chambre de Commerce salue l'importance des moyens qui sont engagés dans l'amélioration des infrastructures de mobilité du pays, indispensables au vu de la croissance démographique et économique du Luxembourg.
- Face aux augmentations significatives des coûts de la gestion courante de l'infrastructure ferroviaire entre 2026 et 2040, elle regrette cependant l'absence de tableau récapitulatif présentant la composition des différents postes du budget par an, ce qui aurait permis de mieux appréhender l'évolution des coûts.
- Elle souligne l'importance d'une gestion rigoureuse des fonds alloués, en mettant l'accent sur la productivité et l'efficience des opérations et des procédures.
- La Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis.

*

CONTEXTE

En application des articles 7 et 17 de la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire[1], l'État confie aux CFL la gestion du réseau ferré national, incluant les infrastructures ferroviaires du port de Mertert et les tronçons en cul-de-sac des lignes situées sur le territoire français ayant pour terminus Volmerange-les-Mines et Audun-le-Tiche.

Le contrat actuellement en vigueur, approuvé par le règlement grand-ducal du 6 novembre 2009[2], est entré en application le 1er janvier 2010 et expirera le 31 décembre 2025. Le Projet sous avis a pour objet d'autoriser le Gouvernement à financer les frais de gestion du réseau ferré national, confiée aux CFL en tant que gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, pour une durée maximale de quinze ans, allant du 1er janvier 2026 jusqu'au 31 décembre 2040.

1 Lien vers la loi modifiée du 6 juin 2019 sur Legilux

2 Lien vers le règlement grand-ducal du 6 novembre 2009 portant approbation du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire et de la convention relative à la gestion administrative des immeubles dépendant de l'infrastructure ferroviaire signés le 7 mai 2009 entre l'Etat et la Société Nationale des CFL sur Legilux

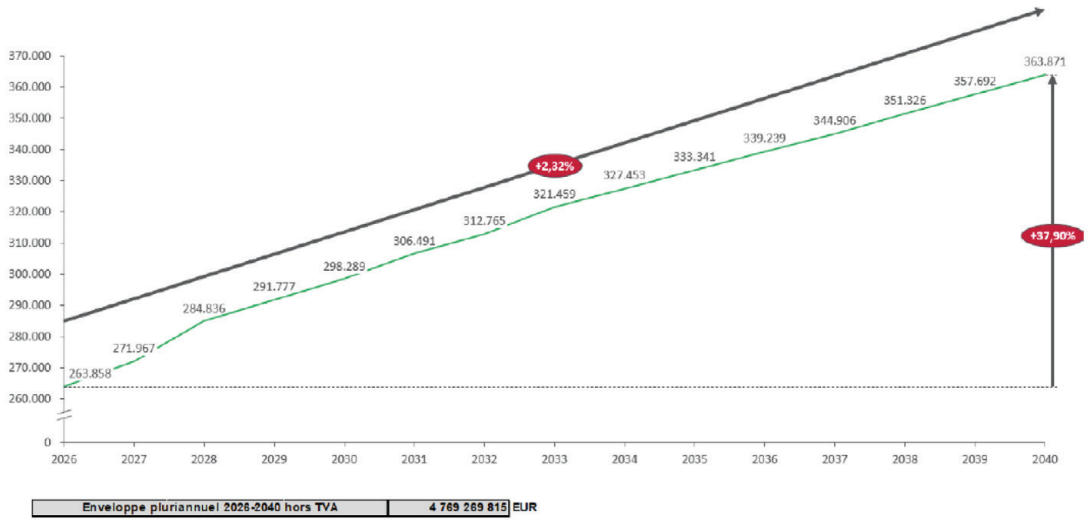
Pour cette période, la charge financière assumée par l'État pour la rémunération de la mission de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, telle que définie à l'article 1er du Projet, ne pourra pas excéder 4.770.000.000 euros HTVA pour la gestion courante du réseau. Le montant correspondant est inscrit annuellement dans le budget de l'État. Ces crédits alimentent le Fonds du Rail, à partir duquel sont financées les dépenses liées à la gestion courante du réseau ferré national.

L'établissement de ce budget prévisionnel repose sur les considérations suivantes, selon l'exposé des motifs :

– **Salaires** : Glissement annuel des salaires de 1,5%.
– **Frais d'entretien des infrastructures ferroviaires** : augmentation linéaire moyenne de 3,28% par an du coût des entretiens à prévoir sur le réseau suite à la mise en service d'installations ferroviaires supplémentaires (augmentation des frais de 57,22% de 2026 à 2040).
– **Service de sûreté sur les arrêts et gares du réseau**[3] : 6,30 millions d'euros en 2026, avec une augmentation progressive jusqu'à environ 8,82 millions d'euros en 2039.
– **Autres charges d'exploitation de la gestion courante :** restent plus ou moins constantes, sans tenir compte de l'inflation.
– **Personnel supplémentaire** : recrutement de 99 Equivalents Temps Plein (ETP) sur 15 ans (Augmentation des ETP de 5,45% en total entre 2026 et 2040).
– **Renouvellement progressif du matériel roulant** : acquisition de dix engins d'interventions (type Robel, prix unitaire 4 millions d'euros) entre 2032 et 2038, d'une nouvelle bourreuse (prix unitaire 8 millions d'euros) et d'une nouvelle régaleuse (prix unitaire 3 millions d'euros) à l'horizon 2038-2039, ainsi que des wagons pour le transport de ballast entre 2026 et 2031.

Une augmentation linéaire moyenne de 2,32% par an sur quinze ans, soit une hausse de 37,40% entre 2026 et 2040 (voir graphique ci-après), découle de l'ensemble des considérations susmentionnées. Le coût annuel de la gestion courante de l'infrastructure ferroviaire inclut une marge et une performance constantes, actuellement estimées à 1,50% pour le calcul budgétaire. Ce taux peut toutefois fluctuer entre 0% et 2% en fonction des résultats du gestionnaire de l'infrastructure.

Graphique : Evolution du coût annuel entre 2026 et 2040
(hors TVA, en milliers d'euros)



Source : Exposé des motifs du Projet.

*

3 Les équipes de sûreté dans les trains ne sont pas prises en compte dans ce contrat.

CONSIDERATIONS GENERALES

Concernant la fiche financière et le manque de transparence quant au développement des frais pour chaque poste

La Chambre de Commerce salue l'importance des moyens qui sont engagés dans l'amélioration des infrastructures de mobilité du pays, indispensables au vu de la croissance démographique et économique du Luxembourg. Toutefois, ce développement des infrastructures entraîne également une augmentation du coût annuel de la gestion courante.

Dans les considérations prises en compte pour l'élaboration du budget à prévoir, l'exposé des motifs présente l'évolution des coûts et des investissements à prévoir de manière peu structurée, avec un niveau de détail variable selon les éléments abordés. En raison de ce niveau de précision variable, une analyse approfondie du montant à prévoir s'avère impossible. La Chambre de Commerce regrette l'absence d'un tableau récapitulatif présentant la composition des différents postes du budget par an, ce qui aurait permis de visualiser en détail l'évolution des coûts.

Cette transparence serait d'autant plus souhaitable compte tenu de l'augmentation prévue des frais de la gestion courante du réseau ferré national, estimée à plus de 100 millions d'euros sur 15 ans (2026-2040), soit une hausse de 37,90%, alors qu'une augmentation de 150 millions d'euros avait déjà été enregistrée entre 2010 et 2025[4]. Face à ces augmentations significatives des coûts, la Chambre de Commerce souligne l'importance d'une gestion rigoureuse des fonds alloués, en mettant l'accent sur la productivité et l'efficience des opérations et des procédures.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis.

4 Sur base des estimations budgétaires pour 2024 et 2025 présentées dans l'exposé des motifs.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

20250703_Avis

Nº 8494²

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

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

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(13.5.2025)

En vertu de l'arrêté du 7 février 2025 du Premier ministre, le Conseil d'État a été saisi pour avis du projet de loi sous rubrique, élaboré par la ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Au texte du projet de loi étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche financière, une fiche d'évaluation d'impact ainsi qu'un « check de durabilité – Nohaltegkeetscheck ».

L'avis de la Chambre de commerce a été communiqué au Conseil d'État en date du 28 mars 2025.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

L'article 7 de la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire confie la gestion de l'infrastructure ferroviaire à la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois. Les missions du gestionnaire sont clairement détaillées par la loi en question.

Le contrat de gestion liant l'État à la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois arrive à son terme le 31 décembre 2025.

Le projet de loi sous avis a pour objet d'autoriser le Gouvernement à assumer la rémunération du gestionnaire pour la période du 1er janvier 2026 au 31 décembre 2040.

En vertu de la loi en projet, l'enveloppe budgétaire à accorder pour ledit financement ne peut pas dépasser le montant de 4 770 000 000 euros. L'autorisation du législateur pour cet engagement financier important est requise en vertu de l'article 117, paragraphe 3, de la Constitution, étant donné que le montant de la dépense en question dépasse le seuil de 60 000 000 euros prévu par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État.

*

EXAMEN DES ARTICLES

Articles 1er et 2

Sans observation.

Article 3

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

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

Article 2

À l'alinéa 2, il y a lieu d'écrire « 1 002,11 », en séparant la tranche de mille par une espace insécable.

Article 3

Les termes « de la présente loi » sont à omettre, pour être superfétatoires.

Les institutions, ministères, administrations, services, organismes, etc., prennent une majuscule au premier substantif uniquement. Il y a dès lors lieu d'écrire « Fonds du rail » et « Ministère de la mobilité et des travaux publics ».

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 17 votants, le 13 mai 2025.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Vice-Président,
Alain KINSCH

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

20250723_Avis

CHAMBRE DES SALARIÉS
LUXEMBOURG

AVIS

Avis IV/14/2025 14 mars 2025

Infrastructure ferroviaire

relatif au

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

Par lettre du 4 février 2025, Madame Yuriko Backes, ministre de la Mobilité et des Travaux publics a saisi notre chambre pour avis au sujet du projet de loi sous rubrique.

1. Suite à l'énonciation des missions de la Société Nationale des Chemins de fer à laquelle l'Etat luxembourgeois confie la gestion de l'infrastructure ferroviaire en vertu de la loi modifiée du 6 juin 2019 y relative, il importe que les moyens financiers adéquats lui soient mis à disposition pour assurer toutes les obligations qui lui incombent.

2. Du tableau comparatif des montants engagés entre les années 2010 et 2025 il ressort que l'Etat prend ses responsabilités en dotant le réseau ferroviaire des fonds nécessaires pour offrir au pays un réseau moderne et adapté aux besoins croissants dans le domaine du transport des voyageurs et du fret.

3. En tant qu'organisme représentant le personnel, la CSL ne peut que saluer l'intention d'embaucher sur 15 ans 99 employé(e)s supplémentaires pour la gestion du trafic ferroviaire et l'entretien des infrastructures et la prévision y relative d'une augmentation annuelle de 1,5 % pour la masse salariale.

4. A côté du volet personnel, la CSL soutient les investissements dans le réseau tel que la mise en service de la nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg à l'horizon 2027/2028, le prolongement des quais, l'acquisition supplémentaire de matériel voyageurs moderne et l'entretien et la modernisation des bâtiments d'exploitation pour lesquels un montant de 8,82 millions d'Euro sera atteint.

5. La modernisation du matériel lourd prévu pour l'entretien des infrastructures permettra un travail efficace et de haut niveau de qualité aux équipes chargées des travaux dans le domaine de la sécurité ferroviaire.

6. La CSL ne peut donc que saluer la volonté politique de continuer à investir dans la période de 2026 à 2040 dans le ferroviaire afin de lui permettre de jouer son rôle dans l'économie et aussi dans l'écologie du pays en poussant les investissements à un montant de 4.770.000.000 dans ces quinze prochaines années.

7. La CSL regrette cependant que certains points n'aient pas été repris explicitement dans le projet de loi sur l'infrastructure, à savoir :

- la remise complète à double voie de la partie nord de la ligne Luxembourg – Liège entre Ettelbruck et Troisvierges
- la réouverture de la section restante de la ligne de l'Attert entre Bissen et Ettelbruck en tant que transversale dans le cadre du projet « Nordstad »
- le maintien de la desserte ferroviaire entre Esch-Alzette et Audun-le-Tiche dans le cadre de l'amélioration de l'offre interrégionale entre le Luxembourg et la France.

8. La CSL ose donc espérer que ces revendications seront reprises dans le document futur du projet de loi concernant le financement de l'infrastructure ferroviaire pour la période 2026 à 2040 afin que le réseau ferroviaire luxembourgeois puisse jouer pleinement son rôle dans la mobilité journalière du pays que ce soit dans le domaine du transport voyageurs et du fret.

9. Sous réserve de la prise en compte de ces remarques, la CSL marque son accord au présent projet de loi.

Luxembourg, le 14 mars 2025

Pour la Chambre des salariés,

Sylvain HOFFMANN
Directeur

Nora BACK
Présidente

L'avis a été adopté à l'unanimité.

20251013_RapportCommission

N° 8494

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

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

RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITE ET DES TRAVAUX PUBLICS

(09.10.2025)

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

I. Antécédents

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

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

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

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

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

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

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

II. Objet du projet de loi

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

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

III. Considérations générales

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

Cette gestion comprend notamment les missions suivantes :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

IV. Avis

Avis du Conseil d'État

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

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

Avis de la Chambre de Commerce

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

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

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

Avis de la Chambre des Salariés

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

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

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

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

V. Commentaire des articles

Article 1er

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

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

Article 2

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

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

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

Article 3

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

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

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

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

*

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

*

VI. Texte proposé par la Commission

PROJET DE LOI

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

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

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

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

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

Luxembourg, le 9 octobre 2025

La Présidente,
Corinne CAHEN

Le Rapporteur,
Gusty GRAAS

20251030_TexteVote

Chambre des Députés
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

N°8494

PROJET DE LOI

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

*

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

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

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

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

Projet de loi adopté par la Chambre des Députés
en sa séance publique du 30 octobre 2025

Pour le Secrétaire général,	Pour le Président,
s. Isabelle Barra Secrétaire générale adjointe	s. Fernand Etgen Vice-Président

20251030_BulletinPremierVote

Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 30/10/2025 15:03:06
Scrutin: 2
Vote: PL 8494 - CFL
Description: Projet de loi N°8494

Vice-Président: M. Etgen Fernand
Secrétaire Générale Adjointe: Mme Barra Isabelle

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	54	0	0	54
Procurations:	6	0	0	6
Total:	60	0	0	60

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
CSV					
Adehm Diane	Oui		Arendt Nancy	Oui	(Weydert Stéphanie)
Bauer Maurice	Oui		Boonen Jeff	Oui	
Donnersbach Alex	Oui		Eicher Emile	Oui	
Eischen Félix	Oui		Galles Paul	Oui	(Mosar Laurent)
Kemp Françoise	Oui		Lies Marc	Oui	
Marques Ricardo	Oui		Modert Octavie	Oui	
Morgenthaler Nathalie	Oui		Mosar Laurent	Oui	
Schaaf Jean-Paul	Oui		Spautz Marc	Oui	
Weiler Charles	Oui	(Schaaf Jean-Paul)	Weydert Stéphanie	Oui	
Wiseler Claude	Oui	(Morgenthaler Nathalie)	Wolter Michel	Oui	
Zeimet Laurent	Oui				
DP					
Agostino Barbara	Oui		Arendt Guy	Oui	
Bauler André	Oui		Baum Gilles	Oui	
Beissel Simone	Oui		Cahen Corinne	Oui	
Emering Luc	Oui		Etgen Fernand	Oui	
Goldschmidt Patrick	Oui		Graas Gusty	Oui	
Hartmann Carole	Oui		Minella Mandy	Oui	
Polfer Lydie	Oui	(Cahen Corinne)	Schockmel Gérard	Oui	
LSAP					
Biancalana Dan	Oui		Bofferding Taina	Oui	
Braz Liz	Oui		Closener Francine	Oui	
Cruchten Yves	Oui		Delcourt Claire	Oui	
Di Bartolomeo Mars	Oui		Engel Georges	Oui	
Fayot Franz	Oui		Haagen Claude	Oui	
Lenert Paulette	Oui	(Cruchten Yves)	Polidori Ben	Oui	
ADR					
Engelen Jeff	Oui		Hardy Dan	Oui	
Keup Fred	Oui		Schoos Alexandra	Oui	
Weidig Tom	Oui				
déi gréng					
Bernard Djuna	Oui		Sehovic Meris	Oui	
Tanson Sam	Oui		Welfring Joëlle	Oui	

Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 30/10/2025 15:03:06
Scrutin: 2
Vote: PL 8494 - CFL
Description: Projet de loi N°8494

Vice-Président: M. Etgen Fernand
Secrétaire Générale Adjointe: Mme Barra Isabelle

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	54	0	0	54
Procurations:	6	0	0	6
Total:	60	0	0	60

Nom du député	Vote (Procuration)	Nom du député	Vote (Procuration)
Piraten			
Clement Sven	Oui	Goergen Marc	Oui
déi Lénk			
Baum Marc	Oui	Wagner David	Oui

Pour le Président:

Fernand Etgen
Vice-Président

Pour le Secrétaire Général:

Isabelle Barra
Secrétaire Générale Adjointe

Document écrit de dépot

Depot: Jeff Engelen
PL 8494

Lëtzebuerg, den 30. Oktober 2025

1

MOTIOUN

D'Chamber vun den Deputéierten

stellt fest, datt

- d'Eisebunnstunnellen am Norde vum Land e beträchtlechen Alter vun iwwer 160 Joer erreecht hunn;
- d'Astierze vum Tunnel Schieburg en éischt Warnsignal war, datt änlech Virfäll och méi dacks kéinte virkommen;
- de Rutsch vun der Fielsformatioun bei Bierden, déi hätt misse stabiliséiert ginn, e weidert Warnsignal war, datt änlech Virfall och méi dacks kéinte virkommen;
- deen urspréngglech festgesaten Delai fir d'Stabiliséierung vum Tunnel Schieburg net konnt agehale ginn;

ass sech bewosst, datt

- deemools méintelaang Stabiliséierungsaarbechte fälleg waren;
- et schwéier virauszegesi war, wéi laang dës Aarbechten dauere sollten;
- deemools bal de gesamten Zuchtrafic am Norden zesummegebrach ass, mat dramatesche Konsequenze fir all déi Leit, déi Dag fir Dag op den Zuch, respektiv op den ëffentlechen Transport ugewise waren;

fuerdert d'Regierung op,

- sou séier wéi méiglech eng Etüd ze maachen, fir eng weider Gleisspuer an den Norden ze realiséieren, sief dat nieft der aktueller Linn, oder awer eng ganz nei Linn.

Jeff Engelen

Document écrit de dépot

Bulletin de Vote (Vote à main levée)

Date:	30/10/2025 14:00:00		
Scrutin:	3	Président:	M. Wiseler Claude
Vote:	MO 1 - PL 8494	Secrétaire Général:	M. Scheeck Laurent
Description:	Motion 1 - M. Engelen (ADR) - Renvoi en commission		

Résultat du vote: **Adopté**

Le Président:

Le Secrétaire Général:

20251119_AccordDispenseSecondVote

CONSEIL D'ÉTAT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

N° CE : 62.071
Doc. parl. : n° 8494

LE CONSEIL D'ÉTAT,

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés du 30 octobre 2025 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

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

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 30 octobre 2025 et dispensé du second vote constitutionnel ;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'État en sa séance du 13 mai 2025 ;

s e d é c l a r e d ' a c c o r d

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 78, paragraphe 4, de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique à l'unanimité des 18 votants, le 18 novembre 2025.

Le Secrétaire général,

s. Marc Besch

Le Vice-Président,

s. Alain Kinsch