**No 6107 : projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l’infrastructure ferroviaire : RESUME**

Le projet de loi 6107 a pour objet l’approbation d’une augmentation de crédit pour l’installation sur l’ensemble du réseau ferré luxembourgeois :

* d’un dispositif d’arrêt automatique des trains. Afin de renforcer la sécurité des circulations ferroviaires, il a été prévu d’aménager un dispositif d’arrêt automatique susceptible de commander l’arrêt aux trains. Il a été décidé d’introduire en phase transitoire le système d’aide à la conduite MEMOR II+. L’implémentation de ce système sur l’ensemble du réseau ferré luxembourgeois a été achevée en 2004 ;
* d’un système de contrôle de vitesse. La deuxième phase du projet consiste dans l’implémentation du système de contrôle de vitesse européen ERTMS/ETCS niveau 1 sur l’ensemble du réseau ferré luxembourgeois. Ce système correspond le mieux aux exigences du réseau luxembourgeois, qui se trouve confronté à plusieurs autres systèmes utilisés par les réseaux ferroviaires limitrophes. Le système permet de contrôler en permanence la vitesse du train à partir des informations fournies par la signalisation latérale. Dans le cas d’un freinage incorrect à l’approche d’un signal à l’arrêt, le système prend en charge le train de façon automatique et garantit l’arrêt en amont du signal. La mise en service de la ligne pilote a eu lieu le 1er mars 2005. A l’heure actuelle, quelque 60 % du réseau ferré luxembourgeois est équipé et l’achèvement des travaux est prévu pour fin 2011.

A cette fin, il est proposé de compléter le deuxième et le troisième alinéas du paragraphe 3 de l’article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l’infrastructure ferroviaire. Cette loi règle la police et la gestion du réseau ferré national tout en confiant la gestion technique de ce réseau aux CFL. Depuis l’entrée en vigueur de la loi du 24 juillet 2000, qui a autorisé une première série de 14 projets d’infrastructure ferroviaire de grande envergure, l’article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 qui comporte le relevé des projets, est régulièrement mis à jour au rythme de la réalisation du programme d’investissement arrêté par le Gouvernement en matière de maintenance, de sécurisation et d’extension de l’infrastructure ferroviaire. Plusieurs mises à jour du relevé ont été effectuées (loi du 3 juin 2003, loi du 18 décembre 2003, loi du 18 avril 2004, loi du 6 juin 2009).

Le projet tel qu’il a été approuvé par la loi du 3 juin 2003 a dû être réévalué d’un point de vue technique et financier pour diverses raisons, avec certains volets du projet menant à une diminution des investissements et d’autres engendrant une augmentation des investissements. Cette actualisation de l’ensemble des éléments fait ressortir une hausse du coût final avancé, de sorte que les crédits approuvés s’avèrent insuffisants. La hausse du coût final est notamment due aux faits suivants :

* augmentation du nombre de signaux à équiper,
* adaptation, modification et renforcement de l’alimentation des postes de signalisation et certification d’interopérabilité du système,
* équipement matériel roulant avec ETCS.