**Résumé 6430**

Le projet de loi sous rubrique est le résultat de la fusion de cinq projets de loi (doc. parl. 6346, 6347, 6348, 6349 et 6351) ayant tous les cinq pour objet de modifier ou de compléter l’article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Cet article comporte le relevé des projets et est régulièrement mis à jour au rythme de la réalisation du programme d’investissement arrêté entre le Gouvernement et les CFL en matière de maintenance, de sécurisation et d’extension de l’infrastructure ferroviaire.

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

Le coût initial estimé du projet, qui a fait l’objet de la loi du 3 juin 2003, était de 113.311.935 euros. Cette position est adaptée par le projet 6346 qui porte ce montant à 215.000.000 euros, ce qui équivaut à une augmentation de quelque 102.000.000 euros. L’augmentation du coût estimé de différentes positions du devis est principalement due aux faits suivants :

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

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

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

Le projet en question a pour objet la réalisation d’un réseau de radio ferroviaire numérique intégrée ERTMS/GSM-R. Ce système de radio mobile intégrera les communications vocales ainsi que les transmissions de données ferroviaires. Sa normalisation au niveau européen garantira l’interopérabilité technique avec les gestionnaires d’infrastructure limitrophes et les opérateurs ferroviaires. La mise en place de l’infrastructure GSM-R du réseau ferré luxembourgeois comprend les étapes suivantes :

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

Le projet de loi 6348 se propose de compléter l’article 10 de la loi précitée du 10 mai 1995 par un point 26° permettant à l’Etat via le Fonds du rail de financer, pour un montant de 96.200.000 euros, le renouvellement et la modernisation des installations de voie de différents tronçons de la ligne ferroviaire de Luxembourg vers Troisvierges/frontière dite « Ligne du Nord », comprenant également l’exécution de travaux de génie civil pour l’amélioration de la plateforme. Il s’agit plus précisément des tronçons suivants:

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

Il est prévu de réaliser les travaux suivants :

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

Ces travaux devraient s’étendre jusqu’en 2020.

Le projet de loi 6349 se propose de compléter l’article 10 de la loi précitée du 10 mai 1995 par un point 27° permettant à l’Etat via le Fonds du rail de financer, pour un montant de 42.000.000 euros, l’exécution de travaux d’infrastructures en vue du renouvellement et de la modernisation des installations de signalisation sur la ligne ferroviaire Luxembourg-Kleinbettingen (Phase 1). Il s’agit plus précisément du renouvellement des Postes Directeurs de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. La réalisation du projet s’avère nécessaire pour les raisons suivantes :

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

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

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

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

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