

N° 7233

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2017-2018

PROJET DE LOI

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

* * *

*(Dépôt: le 19.1.2018)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (6.1.2018).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs.....	2
4) Commentaire de l'article unique.....	9
5) Texte coordonné.....	9
6) Fiche financière.....	21
7) Fiche d'évaluation d'impact.....	22
8) Avis de la Commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire (30.10.2017).....	24
9) Extrait du procès-verbal N°36/17 du Conseil de Gouvernement du 15 novembre 2017 approuvé dans la séance du 22 novembre 2017.....	27

*

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.

Château de Berg, le 6 janvier 2018

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

François BAUSCH

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	71.900.000 € »
-------	--	----------------

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

« Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 17°, 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°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Ceux repris sous 16°, 18°, 26°, 27° et 28° correspondent à la valeur 685,44 de cet indice au 1er octobre 2010. Ceux sous 29° et 34° correspondent à la valeur 725,05 de cet indice au 1er octobre 2012. Celui de 30° correspond à la valeur 761,20 de cet indice au 1er avril 2016. Celui sous 31° correspond à la valeur 730,85 de cet indice au 1er avril 2013. Ceux sous 23°, 32° et 33° correspondent à la valeur 738,97 de cet indice au 1er octobre 2013. Celui sous 35° correspond à la valeur 764,68 de cet indice au 1er octobre 2016. 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

1. INTRODUCTION

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 « Euro-Cap-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. L'horaire 2018 prévoit 46 trains Arlon – Luxembourg et 47 trains Luxembourg – Arlon par jour ouvrable, dont 16 trains par jour et par sens entre Luxembourg et Bruxelles. En 2017, il y a environ entre 6.000 et 7.000 voyageurs par jour ouvrable dans les trains de la ligne 50, dont 6.000 dans les trains transfrontaliers et 600 dans les trains entre Luxembourg et Kleinbettingen.

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

*

2. OBJET DU PROJET

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 dossier sous examen consiste dans la réalisation de la Phase II, soit la réélectrification de la ligne. Le projet comprend les travaux suivants :

- A. La réélectrification de la ligne en 2x25 kV AC 50Hz,
- B. La reconstruction d'un ouvrage d'art situé près du point d'arrêt « Mamer-Lycée » au point kilométrique 8,913,
- C. La reconstruction d'un pont routier situé au centre de Mamer au point kilométrique 9,984 et
- D. Le rehaussement d'un ouvrage d'art situé à l'entrée de la gare de Kleinbettingen au point kilométrique 17,030.

La loi du 28 avril 2014 a autorisé le Gouvernement à réaliser les projets d'infrastructure ferroviaire formulés dans le programme des investissements et repris au paragraphe 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Ainsi la loi du 28 avril 2014 énonce sous la position 30 le projet suivant :

« 30° *Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne.*
Phase II : Réélectrification de la ligne. 60 800 000 € ».

Le montant indiqué s'entend hors taxes sur la valeur ajoutée (TVA) et correspond à la valeur 725,05 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2012.

*

3. SITUATION ACTUELLE

A. Réélectrification de la ligne en 2x25 kV AC 50 Hz

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 également 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, qui eux seront alimentés par la sous-station de traction électrique de Berchem.

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 V200 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.

Les travaux ont commencé au mois de juillet 2014 avec la confection des fondations pour les nouveaux poteaux caténaux de la ligne d'alimentation entre la sous-station de Berchem et le nouveau poste de distribution 303 à construire à Luxembourg-Hollerich.

Les travaux en relation avec le nouveau poste de distribution 303 ont débuté le premier trimestre 2015 et ont été achevés au mois d'octobre 2015. L'alimentation du poste 303 sera assurée par la ligne d'alimentation depuis la sous-station de Berchem.

Les travaux relatifs à la ligne d'alimentation sont divisés en 4 sections. Les travaux des sections 1 à 3 ont été achevés en mai 2016 et les travaux de la section 4 sont en cours de finalisation. L'achèvement complet des travaux caténaux est prévu pour le 20 octobre 2017 avec la mise en service de ladite ligne d'alimentation (mise sous tension).

Modifications à la sous-station de Berchem



Poste de distribution 303 à Luxembourg-Hollerich



La confection des fondations pour les poteaux caténares sur la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen a démarré début juillet 2015. Les travaux de génie civil y relatifs sont en cours de finalisation. La mise en place des poteaux caténares est achevée jusqu'à l'entrée de la gare de Kleinbettingen. Les travaux caténares ont commencé au mois de février 2017. Jusqu'à présent, les travaux se poursuivent conformément au planning.

Travaux génie civil



Travaux caténares



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

Cet ouvrage d'art qui est situé sur le point kilométrique 8,913 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen près du point d'arrêt „Mamer-Lycée“ et qui porte un chemin rural sera reconstruit au même endroit que l'ouvrage existant.

Actuellement, les travaux de la voirie sont achevés. Les travaux de finition de la superstructure du pont et les travaux d'adaptation sont terminés. Au niveau caténaire, les travaux en relation avec cet ouvrage ont été réalisés le weekend du 29 janvier 2016 au 1^{er} février 2016.

Passage supérieur « Mamer-Lycée » au point kilométrique 8,913



Situation initiale au 03 mars 2009



Situation actuelle au 10 avril 2017

C. 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. Étant 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. Les travaux de construction des murs de soutènement en vue de l'abaissement de la plate-forme ferroviaire sont terminés. L'abaissement de voie a été réalisé y compris les travaux de confection de la plate-forme. La 2e partie du tablier a été bétonnée et les travaux de la connexion routière sont achevés. Les travaux d'adaptation de la voirie sont achevés et les travaux de finition de la superstructure du pont, notamment la pose des garde-corps sont en cours. Les travaux caténaires ont été achevés au mois d'octobre 2016.

Passage supérieur « Mamer-Centre » au point kilométrique 9,9184



Situation initiale au 25 février 2009



Situation actuelle au 10 avril 2017

D. 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 nécessaire 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.

Le rehaussement provisoire est achevé.

Passage supérieur „Kleinbettingen“ au P.K. 17,030



Situation initiale du 21 janvier 2009



Situation actuelle du 10 avril 2017

*

4. REEVALUATION DU PROJET

Au fur et à mesure de l'avancement du projet en question, il s'est avéré que le projet tel qu'il a été approuvé par la loi du 28 avril 2014, a dû être réévalué du point de vue technique et financier.

Cette actualisation a fait ressortir une hausse du coût total final avancé de sorte qu'une augmentation des crédits approuvés est indispensable pour garantir la continuation des travaux.

PARTIE A :

Réélectrification de la ligne en 2x25 kV AC 50Hz

L'augmentation du coût de la Partie A du projet 30 est principalement due aux points suivants :

(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.)

Majoration A : Gare de Luxembourg;

Les travaux d'adaptation nécessaires pour le basculement de la tension 3 kV DC vers la tension 25 kV AC n'étaient initialement pas compris dans le projet de la ligne Luxembourg – Kleinbettingen, mais étaient prévus d'être réalisés dans le cadre des travaux de modernisation des installations de traction électrique en gare de Luxembourg. Or, la complexité des différents phasages de travaux n'a pas permis de respecter ces prémisses. Ces adaptations comprennent en détail :

- i. La suppression de 7 zones commutables (3/25 kV) et des alimentations y afférentes ;
- ii. Le remplacement des appareils d'interruptions ;
- iii. La dépose de 3 shunts résonnants ;
- iv. La mise en conformité du circuit de retour du courant de traction et des circuits de protection.

Dans le contexte des phasages compliqués en gare de Luxembourg, il y a lieu de retenir un coût supplémentaire dans la réalisation de la ligne d'alimentation et en particulier de la ligne d'alimentation entre la sous-station de Berchem et le poste d'injection N°303 à Hollerich.

Ce poste représente un montant de 1.000.000,- € (indice 725,05 – octobre 2012).

Majoration B : Certification STI et analyse MSC

Certification STI

La directive européenne 2008/57/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire et transposée en droit national par le règlement grand-ducal du 1er juin 2010, définit les « exigences essentielles »

(la sécurité, la fiabilité et la disponibilité, la santé, la protection de l'environnement et la compatibilité technique) à respecter lors de la réalisation de nouveaux projets.

En l'occurrence, lors de travaux de modernisation substantielle sur des lignes ferroviaires interopérables, les nouvelles installations doivent être homologuées pour la certification STI (spécification technique d'interopérabilité).

Dans le cadre du projet en question et conformément au règlement européen 2014/1301/UE, la procédure de la certification STI du sous-système énergie a été lancée pour la ligne ferroviaire de Luxembourg à Kleinbettingen.

Analyse MSC

Dans le même contexte une analyse de risque MSC (Méthode de sécurité commune) devra être faite.

La directive européenne 2008/110/CE du parlement européen, remplaçant la directive 2004/49/CE et transposée en droit national par la loi du 14 décembre 2011, a pour objet d'assurer le développement et l'amélioration de la sécurité des chemins de fer communautaires. La méthode proposée dans la directive définit les « méthodes de sécurité communes » pour évaluer les niveaux de sécurité, la réalisation des objectifs de sécurité et la conformité à d'autres exigences en matière de sécurité.

Dans le cadre du projet en question, le changement du système d'alimentation a un impact significatif et substantiel sur la sécurité de sorte qu'une analyse MSC s'avère indispensable.

Pour répondre à toutes ces exigences, des prestations supplémentaires ont été nécessaires engendrant des frais supplémentaires.

Ce poste représente un montant de 2.500.000,- € (indice 725,05 – octobre 2012).

Majoration C : Reconstruction des ouvrages d'arts situés à Mamer-Lycée, Mamer-Centre et Kleinbettingen

Pour créer le gabarit nécessaire, il a été nécessaire de procéder à la reconstruction des ouvrages d'art situés aux P.K. 8,913 (Mamer-Lycée), 9,984 (Mamer-Centre) et 17,030 (Kleinbettingen).

Pour respecter le planning proposé, il a été nécessaire de passer par une phase transitoire, non prévue initialement. En effet, ces réalisations ont imposé une adaptation des installations caténaïres dans le système 3 kV DC avant de basculer dans le système à 25 kV AC en 2018.

Ce poste représente un montant de 1.000.000,- € (indice 725,05 – octobre 2012).

Majoration D : Travaux de génie civil

Dans l'optique d'améliorer l'efficacité des travaux d'aménagement et des travaux de maintenance, il a été jugé opportun de revoir le piquetage des supports caténaïres, et d'adopter les principes SNCF provenant des expériences récentes sur les lignes à grande vitesse.

Pour améliorer la sécurité pendant la réalisation des travaux sur les lignes ferroviaires existantes et afin de diminuer la perturbation d'exploitation au strict minimum, l'introduction de la standardisation des fondations pour les supports caténaire est devenue indispensable.

L'interface entre le massif de fondation et le support caténaire est constitué de platines et de tiges filetées.

L'avantage majeur de cette standardisation est la séparation entre les travaux caténaire et les travaux de génie civil.

De plus et à long terme, la fiabilité des installations de la traction électrique est assurée par ces massifs standardisés en cas des futurs travaux du côté des supports caténaire.

Pour améliorer la sécurité du personnel en cas des travaux d'entretien mineur sur les potences de signalisation, il s'est avéré indispensable d'ajouter des interfaces du feeder entre le câble nu et le câble isolé. Ces interfaces nécessitent un nombre important de massifs d'ancrage supplémentaires.

Ce poste représente un montant de 3.000.000,- € (indice 725,05 – octobre 2012).

Les travaux supplémentaires à réaliser se résument comme suit :

– Adaptation caténaires en gare de Luxembourg :	1.000.000 €
– Certification STI et analyse MSC :	2.500.000 €
– Adaptation de trois ouvrages d’art :	1.000.000 €
– Travaux de génie civil :	<u>3.000.000 €</u>
Total :	7.500.000 €

*

5. RECAPUTILATIF

Montant initial (indice 725,05 d’octobre 2012)	60.800.000 €
Majorations citées ci-dessus (indice 725,05 d’octobre 2012)	7.500.000 €
Nouvelle estimation (indice 725,05 d’octobre 2012)	68.300.000 €
Nouvelle estimation adaptée à l’indice 761,20 d’avril 2016	71.622.180 €
Réévaluation du projet – montant arrondi (indice 761,20 d’avril 2016)	71.900.000 €

*

COMMENTAIRE DE L’ARTICLE UNIQUE

L’article 10, paragraphe 3, de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l’infrastructure ferroviaire reprend les projets ferroviaires de grande envergure. Lors de la mise en œuvre du projet n°30 relatif à la réélectrification de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen, il s’est avéré que les crédits prévus par la loi ne suffisent pas pour finaliser le projet. Il y a donc lieu de procéder à une augmentation des crédits à prévoir pour la réalisation de ce projet.

En vue de pouvoir mettre en compte les hausses légales, il y a en outre lieu de faire correspondre le montant de l’enveloppe financière précitée à la valeur de l’indice semestriel des prix à la construction, soit la valeur de 761,20 de l’indice au 1^{er} avril 2016.

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

La réévaluation financière du projet n°30 se situe au coût de 71.900.000 euros au niveau de l’indice des prix à la construction valable au 1^{er} avril 2016 (indice 761,20).

*

TEXTE COORDONNE

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)

Loi du 27 août 2014

(Mém. A - 171 du 1^{er} septembre 2014, p. 3228; doc. parl. 6684)

Loi du 19 décembre 2014

(Mém. A - 248 du 23 décembre 2014, p. 4809; doc. parl. 6669)

Loi du 19 décembre 2014

(Mém. A - 249 du 23 décembre 2014, p. 4811; doc. parl. 6725)

Loi du 23 décembre 2014

(Mém. A - 265 du 29 décembre 2014, p. 5614; doc. parl. 6734 ; Rectificatif : Mém. A – 3 du 8 janvier 2015, p.14)

Loi du 12 avril 2015

(Mém. A - 75 du 17 avril 2015, p. 1459; doc. parl. 6770)

Loi du 23.12.2016

(Mém. A - 294 du 27.12.2016, p. 6062; doc. parl. 6931 ; dir. 2012/34)

Texte coordonné au 27.12.2017
Version applicable à partir du 31.12.2016

(Loi du 23.12.2016)

« Chapitre 1^{er} – Les principes de gestion du réseau »

Art. 1^{er}. *(Loi du 23.12.2016)* « Le réseau national répond 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 contribuent à son insertion appropriée dans les réseaux de transport transeuropéens et à une desserte ferroviaire adéquate de la région transfrontalière. »

Art. 2. *(Loi du 23.12.2016)* « Pour l'application de la présente loi, l'on entend par :

1. « bénéfice raisonnable » : un taux de rémunération du capital propre qui prend en compte le risque, y compris celui pesant sur les recettes, ou l'absence de risque, encouru par l'exploitant de l'installation de service et qui est conforme au taux moyen constaté dans le secteur concerné au cours des dernières années ;
2. « exploitant d'installation de service » : toute entité publique ou privée chargée de gérer une ou plusieurs installations de service ou de fournir à des entreprises ferroviaires un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;
3. « gestionnaire de l'infrastructure » : toute entité ou entreprise chargée de l'établissement, de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, y compris la gestion du trafic, et du système de signalisation et de contrôle-commande ;
4. « infrastructure ferroviaire » : l'ensemble des éléments faisant 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 :
 - a) terrains ;
 - b) corps et plate-forme de la voie : remblais, tranchées, drains, rigoles, fossés maçonnés, aqueducs, murs de revêtement, plantations de protection des talus ; quais à voyageurs et à marchandises, y compris dans les gares de voyageurs et les terminaux de marchandises ; accotements et pistes ; murs de clôture, haies vives, palissades ; bandes protectrices contre le feu, dispositifs pour le réchauffage des appareils de voie ; croisements ; écrans pare-neige ;
 - c) 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 ;
 - d) passages à niveau, y compris les installations destinées à assurer la sécurité de la circulation routière ;
 - e) superstructure : 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 ;
 - f) chaussées des cours à de voyageurs et à de marchandises, y compris les accès par route et les accès pour piétons ;
 - g) 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 aux dites installations ; freins de voie ;
 - h) installations d'éclairage destinées à assurer la circulation des véhicules et la sécurité de cette circulation ;
 - i) 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 ;

- j) bâtiments affectés au service des infrastructures, y compris une partie des installations destinées au recouvrement des frais de transport ;
5. « installation de service » : l'installation, y compris les terrains, bâtiments et équipements qui sont spécialement aménagés, en totalité ou en partie, pour permettre la fourniture d'un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;
 6. « réseau » : l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire gérée par un gestionnaire de l'infrastructure ;
 7. « voies de garage » : les voies spécifiquement réservées au stationnement temporaire des véhicules ferroviaires entre deux missions. »

Art. 3. (Loi du 23.12.2016) « L'Etat a la pleine propriété du réseau.

Les écritures cadastrales afférentes sont reprises dans un règlement grand-ducal énumérant les propriétés domaniales concernées. »

Art. 4. (Loi du 23.12.2016) « L'Etat pourvoit à la remise en état, à la modernisation et à l'entretien du réseau 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. Cette mission comporte 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.

Les prescriptions y relatives sont fixées par règlement grand-ducal. »

Art. 5. (Loi du 23.12.2016) « La remise en état, la modernisation et l'extension du réseau, 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 les Transports dans ses attributions, 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 Gouvernement en conseil, 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. (Loi du 23.12.2016) « (1) La gestion du réseau est confiée à la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, dénommée ci-après « CFL ». Cette gestion comprend les missions suivantes :

1. la maintenance, le renouvellement, la modernisation et l'extension des installations fixes du réseau ferré luxembourgeois, y compris la stratégie du développement du réseau et des corridors internationaux ;
2. le bon déroulement des projets d'infrastructure ;
3. la gestion du trafic sur le réseau ferré luxembourgeois dans une optique de sécurité, de performance, de qualité et de service au client.

Tout en respectant le cadre de tarification et de répartition et les règles spécifiques établies par l'Etat, le gestionnaire de l'infrastructure est responsable de son organisation, de sa gestion et de son contrôle interne.

(2) Les missions du gestionnaire de l'infrastructure et les modalités de mise en œuvre de celles-ci sont réglées par voie de contrat, d'une durée minimale de cinq ans, entre l'Etat et les CFL. Ledit contrat est approuvé par règlement grand-ducal. Le contrat précise les dispositions du chapitre 3*bis* et comporte les éléments suivants :

1. le champ d'application du contrat en ce qui concerne l'infrastructure et les installations de service, en conformité avec la structure indiquée à l'annexe II de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen

- telle que modifiée par la suite, englobant tous les aspects de la gestion de l'infrastructure, y compris l'entretien, le renouvellement des éléments de l'infrastructure déjà en service et la construction de nouvelles infrastructures ;
2. la structure des versements ou des fonds alloués :
 - a) aux différents services d'infrastructure énumérés à l'annexe II de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;
 - b) à l'entretien et au renouvellement ;
 - c) à une nouvelle infrastructure ;
 - d) à la résorption des arriérés d'entretien et de renouvellement existants ;
 3. les objectifs de performance orientés vers l'utilisateur, sous la forme d'indicateurs et de critères de qualité portant sur les éléments suivants :
 - a) les performances des trains et la satisfaction de la clientèle ;
 - b) la capacité du réseau ;
 - c) la gestion des actifs ;
 - d) les volumes d'activité ;
 - e) les niveaux de sécurité ; et
 - f) la protection de l'environnement ;
 4. le volume de l'arriéré d'entretien éventuel et les actifs qui seront retirés du service et, partant, généreront des flux financiers différents ;
 5. les mesures d'incitation visées à l'article 14*bis*, paragraphe 1^{er} ;
 6. les obligations d'information minimales incombant au gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne le contenu et la fréquence de présentation des rapports, y compris les informations à publier chaque année ;
 7. la durée convenue du contrat, qui est synchronisée et compatible avec la durée du plan d'entreprise, de la concession ou de la licence du gestionnaire de l'infrastructure et le cadre et les règles de tarification fixés par l'État ;
 8. les règles applicables en cas de perturbation importante des activités ou dans les situations d'urgence, y compris des plans d'urgence et de résiliation anticipée du contrat, ainsi que les règles en matière d'information en temps et en heure des utilisateurs ;
 9. les mesures de réparation à prendre si l'une des parties manque à ses obligations contractuelles ou lorsque des circonstances exceptionnelles ont une incidence sur la disponibilité des financements publics ;
 10. les conditions et procédures de renégociation et de résiliation anticipée.

(3) Les modalités du contrat et la structure des versements destinés à procurer des moyens financiers au gestionnaire de l'infrastructure sont convenues à l'avance et couvrent toute la durée du contrat.

(4) Les candidats et, sur demande, les candidats potentiels, sont informés par l'Etat et le gestionnaire de l'infrastructure sur le contenu du contrat. Ils peuvent exprimer leur avis sur le contrat avant sa signature. »

Art. 7. *[abrogé par la Loi du 23.12.2016]*

(Loi du 23.12.2016)

« Chapitre 2 – L'institution d'un Fonds du rail »

Art. 8. *(Loi du 23.12.2016)* « En matière d'organisation, de gestion et de contrôle administratif, économique et comptable interne, les entreprises ferroviaires directement ou indirectement détenues ou contrôlées par l'Etat sont dotées d'un statut d'indépendance selon lequel elles disposent d'un patrimoine, d'un budget et d'une comptabilité séparés de ceux de l'État. »

Art. 9. (Loi du 23.12.2016) « Le ministre développe l'infrastructure ferroviaire nationale en tenant compte des besoins généraux de l'Union européenne, y compris celui de coopérer avec les pays tiers voisins. Il est publié, après consultation des parties intéressées, une stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire. Cette stratégie couvre une période d'au moins cinq ans et est reconductible.

Les projets de remise en état, de modernisation et d'extension du réseau 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. »

Art. 10. (Loi du 23.12.2016) « Il est institué un fonds spécial, dénommé « Fonds du rail ».

(1) Sont imputés sur le Fonds du rail :

1. les dépenses occasionnées par la réalisation du programme d'investissement ;
2. les dépenses relatives aux acquisitions immobilières requises dans l'intérêt de la réalisation du programme d'investissement ;
3. les dépenses relatives à la gestion courante de l'infrastructure comprenant les frais d'entretien du réseau national ainsi que les dépenses relatives à la régulation du trafic ferroviaire sur ledit réseau ;
4. 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 ;
5. les dépenses relatives aux acquisitions d'infrastructures et d'installations ferroviaires existantes qui ne font pas partie du réseau national ;
6. 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 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 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 €
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 €
« 9°	<i>(Loi du 6 mai 2010)</i> Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau national	37.269.864,25 € »
10°	Aménagement de nouveaux quais pour voyageurs	9.915.741 €
11°	Alimentation du réseau national 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°	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 €
« 16°	<i>(Loi du 19 juin 2012)</i> 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°	<i>(Loi du 19 juin 2012)</i> Réseau national. 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 €
« 21°	<i>(Loi du 18 décembre 2003)</i> 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°	<i>(Loi du 18 avril 2004)</i> Construction d'une antenne ferroviaire Belval-Usines – Belvaux-Mairie	95.450.000 € »
« 23°	<i>(Loi du 19 décembre 2014)</i> Construction d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie Nord de la Gare de Luxembourg et réaménagement général de la tête Nord de la Gare de Luxembourg	334.000.000 € »

« 24°	<i>(Loi du 5 juin 2009)</i> 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°	<i>(Loi du 17 décembre 2010)</i> Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 1	42.878.500 € »
« 26°	<i>(Loi du 19 juin 2012)</i> Ligne du Nord. Renouvellement complet de différents tronçons de voie avec amélioration de la plate-forme en vue de la mise en œuvre de traverses en béton	96.200.000 €
27°	Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase I : 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°	<i>(Loi du 27 août 2013)</i> Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg ; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase I : travaux préparatoires	182.000.000 € »
« 30°	<i>(projet de loi en cours de procédure)</i> Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II : Réélectrification de la ligne	71.900.000 € »
« 31°	<i>(Loi du 19 décembre 2014)</i> Construction d'une nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg	292.013.570 € »
« 32°	<i>(Loi du 27 août 2014)</i> Ligne de Luxembourg à Troisvierges/frontière. Aménagement d'un point d'arrêt « Pfaffenthal-Kirchberg » à Luxembourg	96.297.629 € »
« 33°	<i>(Loi du 23 décembre 2014)</i> Pôle d'échange multimodal de la gare d'Ettelbruck	98.000.000 € »
« 34°	<i>(Loi du 12 avril 2015)</i> Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg ; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase II : bâtiment administratif	39.000.000 € »
« 35°	<i>(projet de loi en cours de procédure)</i> Ligne de Pétange à Athus / Longwy ; aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Rodange	43.470.000 € »
« 36°	<i>(projet de loi en cours de procédure)</i> Gare de Luxembourg ; aménagement des quais V et VI et restructuration du plan des voies	171.000.000 € »

(projet de loi en cours de procédure)

« Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 17°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1er octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1er avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1er octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Ceux repris sous 16°, 18°, 26°, 27° et 28° correspondent à la valeur 685,44 de cet indice au 1er octobre 2010. Ceux sous 29° et 34° correspondent à la valeur 725,05 de cet indice au 1er octobre 2012. Celui sous 30° correspond à la valeur 761,20 de cet indice au 1er avril 2016. Celui sous 31° correspond à la valeur 730,85 de cet indice au 1er avril 2013. Ceux sous 23°, 32° et 33° corres-

pondent à la valeur 738,97 de cet indice au 1er octobre 2013. Celui sous 35° correspond à la valeur 764,68 de cet indice au 1er octobre 2016. Celui sous 36° correspond à la valeur 775,93 de cet indice au 1er avril 2017. 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. »

(4) [ancien – abrogé par la Loi du 23.12.2016]

(Loi du 23.12.2016)

« (5) Les comptes de profits et pertes du gestionnaire de l'infrastructure présentent, dans des conditions normales d'activité et par rapport à une période raisonnable qui ne dépasse pas cinq ans, au moins un équilibre entre, d'une part, les recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure, les excédents dégagés d'autres activités commerciales, les revenus non remboursables de sources privées et le financement par l'État, y compris, le cas échéant, les avances de l'État, et, d'autre part, les dépenses d'infrastructure. »

Art. 11. *(Loi du 23.12.2016)* Le Fonds du rail est alimenté:

1. par des dotations budgétaires ;
2. par des emprunts ;
3. par le produit de la vente d'immeubles appartenant au domaine foncier et bâti du réseau et rendus disponibles après la réalisation du programme d'investissement ;
4. par des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales provenant des comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés à l'article 20, paragraphe 2, et à l'article 19bis, paragraphe 5, de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation qui sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées ;
5. par les revenus provenant de la location d'immeubles faisant partie du domaine foncier et bâti du réseau ;
6. par les subventions de l'Union européenne allouées à des projets inscrits au programme d'investissement.

Les sommes dont question aux points deux à six sont portées directement en recette au Fonds. »

(Loi du 23.12.2016)

« Chapitre 3 – Les raccordements ferroviaires internationaux »

Art. 12. *(Loi du 23.12.2016)* « 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 national dans les réseaux de transport transeuropéens doit être autorisée par une loi spéciale. »

Art. 13. *(Loi du 23.12.2016)* « 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. »

Art. 14. *(Loi du 23.12.2016)* « Le Fonds des raccordements ferroviaires internationaux est alimenté:

1. par des dotations budgétaires;
2. 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;
3. 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 ;
4. par des emprunts.

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

(Loi du 23.12.2016)

« Chapitre 3bis – Coût de l’infrastructure et comptabilité »

Art. 14bis. *(Loi du 23.12.2016)* « (1) Des mesures d’incitation encouragent le gestionnaire de l’infrastructure à réduire les coûts de fourniture de l’infrastructure tout en respectant les exigences en matière de sécurité et en maintenant et améliorant la qualité de service de l’infrastructure.

(2) Le gestionnaire de l’infrastructure dresse et tient à jour le registre de ses actifs et des actifs qu’il est chargé de gérer. Ce registre est accompagné du détail des dépenses consacrées au renouvellement et à la mise à niveau de l’infrastructure.

(3) Le gestionnaire de l’infrastructure établit une méthode d’imputation des coûts aux différentes catégories de services offerts aux entreprises ferroviaires. »

(Loi du 23.12.2016)

« Chapitre 4 – Les missions du gestionnaire de l’infrastructure »

Art. 15. *(Loi du 23.12.2016)* « (1) La gestion du réseau 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, dans la mesure où celles-ci sont nécessaires pour assurer la circulation des trains et la sécurité de cette circulation. Cette gestion inclut l’administration centrale et locale de la circulation des trains qui comprend le suivi, l’expédition et la réception, le dispatching et les systèmes de communication et d’information.

(2) Les mêmes modalités que celles prévues au paragraphe 1^{er} valent dans le cadre de projets d’extension du réseau ou de suppression des lignes dont la réalisation technique est confiée au gestionnaire de l’infrastructure.

(3) Lorsque, à l’issue de la coordination des sillons demandés et de la consultation des candidats, il s’avère impossible de répondre favorablement à toutes les demandes de capacités de l’infrastructure, l’Administration des chemins de fer déclare immédiatement la section de l’infrastructure concernée «infrastructure saturée» et elle en informe le gestionnaire de l’infrastructure. Il en va de même des infrastructures susceptibles de souffrir d’une même pénurie dans un proche avenir.

(4) Lorsqu’une infrastructure est déclarée saturée, le gestionnaire de l’infrastructure procède à une analyse des capacités, sauf si un plan de renforcement des capacités a déjà été mis en œuvre.

L’analyse des capacités détermine les contraintes des capacités de l’infrastructure qui empêchent de répondre de manière appropriée aux demandes de capacités et propose des méthodes permettant de satisfaire aux demandes supplémentaires. L’analyse des capacités détermine les raisons de cette saturation et les mesures à prendre à court et moyen terme pour y remédier.

L’analyse des capacités porte sur l’infrastructure, les procédures d’exploitation, la nature des différents services exploités et l’incidence de ces facteurs sur les capacités de l’infrastructure. Les mesures à envisager comprennent la modification de l’itinéraire, la reprogrammation des services, la modification des vitesses et l’amélioration de l’infrastructure.

L’analyse des capacités est accomplie dans un délai de six mois après que l’infrastructure a été déclarée saturée.

(5) Dans un délai de six mois suivant l’achèvement de l’analyse des capacités, le gestionnaire de l’infrastructure présente un plan de renforcement des capacités. Le plan de renforcement des capacités est établi après consultation des utilisateurs de l’infrastructure saturée concernée. Il indique :

1. les raisons de la saturation ;
2. l’évolution probable du trafic ;
3. les contraintes qui pèsent sur le développement de l’infrastructure ;
4. les solutions envisageables concernant le renforcement des capacités et leur coût.

(6) Sur la base d'une analyse coût-avantage des éventuelles mesures envisagées, il définit également les actions à mener pour renforcer les capacités de l'infrastructure et comporte un calendrier pour leur mise en œuvre. Ce plan est soumis à l'approbation préalable du ministre.

(7) Aucune redevance de rareté n'est due sur l'infrastructure concernée dans les cas où :

1. le gestionnaire de l'infrastructure ne présente pas de plan de renforcement des capacités ; ou
2. le gestionnaire de l'infrastructure tarde à mettre en œuvre les actions définies dans le cadre du plan de renforcement des capacités.

(8) Nonobstant le paragraphe 7, et sous réserve de l'accord de l'organisme visé à l'article 1^{er} de la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire, les redevances sont dues si :

1. le plan de renforcement des capacités ne peut pas être mis en œuvre pour des raisons échappant au contrôle du gestionnaire de l'infrastructure; ou
2. les options qui s'offrent au gestionnaire de l'infrastructure ne sont pas viables économiquement ou financièrement.

(9) 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. »

Art. 16. *(Loi du 23.12.2016)* « Les opérations immobilières qui sont réalisées dans l'intérêt de la mise en œuvre du programme dont question à l'article 10, paragraphes 2 et 3, 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. 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 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique. »

Art. 17. *(Loi du 23.12.2016)* « Le gestionnaire de l'infrastructure a l'obligation d'entretenir constamment le réseau 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 ce cas, le gestionnaire de l'infrastructure peut être autorisé par le ministre à supprimer les installations ferroviaires rendues inutiles par les transformations ainsi apportées à l'exploitation. »

Art. 18. *(Loi du 23.12.2016)* « 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 national, 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. »

Art. 19. *(Loi du 23.12.2016)* « Le gestionnaire de l'infrastructure 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 de l'infrastructure et l'embranché. »

Art. 20. *(Loi du 23.12.2016)* « (1) Le gestionnaire de l'infrastructure adopte un plan d'entreprise incluant des plans d'investissements et de financement. Il veille à ce que les candidats connus et, sur demande, les candidats potentiels ont accès aux informations pertinentes et ont la possibilité d'exprimer

leur avis sur le contenu du plan d'entreprise pour ce qui est des conditions d'accès et d'utilisation, de la nature, de la mise à disposition et du développement de l'infrastructure avant son approbation par le gestionnaire de l'infrastructure.

(2) D'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale des comptes de profits et pertes et des bilans distincts sont tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport par des entreprises ferroviaires. Les aides publiques versées à l'une de ces deux activités ne sont pas transférées à l'autre.

Le gestionnaire de l'infrastructure veille, en ce qui concerne la gestion du réseau, à séparer les produits et les charges se rapportant aux investissements, à l'entretien et à la régulation du trafic.

D'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale des comptes de profits et pertes et des bilans distincts sont tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la fourniture des services de transport ferroviaire de fret et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs. Les fonds publics versés pour des activités relatives à la fourniture de services de transport au titre des missions de service public figurent séparément dans les comptes correspondants et ne sont pas transférés aux activités relatives à la fourniture d'autres services de transport ou à toute autre activité.

Les comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés aux alinéas 1er et 3 du présent paragraphe sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales.

(3) Dans le respect d'une gestion financière saine, le gestionnaire de l'infrastructure effectue les paiements correspondant aux engagements financiers et recouvre les recettes relevant des missions lui confiées sur base 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 de l'infrastructure à charge des crédits du Fonds du rail et le gestionnaire de l'infrastructure verse au profit du Fonds du rail les recettes dont le recouvrement lui a été confié. »

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.

*

FICHE FINANCIERE

Le projet de loi sous examen prévoit la modification des crédits à autoriser par le législateur, conformément à l'article 99 de la Constitution, du 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	71.900.000 €
-----	--	--------------

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 (modification des crédits inscrits pour 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.

Lors de la mise en œuvre de ce projet, il s'est avéré que le volume de certains travaux a été sous-estimé.

Au vu de l'évolution des projets concernant la réélectrification de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen, d'une part, et l'adaptation des installations des caténaires en gare de Luxembourg, d'autre part, certains travaux initialement prévus dans le deuxième projet ont dû être réalisés dans le cadre de la réélectrification de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Le surplus à affecter au projet sous examen est estimé à un montant d'un million d'euros.

Les travaux relatifs à la fourniture de documents dans le cadre de la certification STI et de l'analyse MSC ont été sous-estimés de sorte qu'un surplus de 2,5 millions d'euros est à prendre en compte.

Etant donné que les trois ouvrages d'art situés à Mamer-Lycée, Mamer-Centre et Kleinbettingen ont été adaptés préalablement à la réélectrification proprement dite, des solutions ont dû être trouvées pour la phase transitoire pendant laquelle les caténaires en courant continu 3 kV sont encore en service. Le surplus y afférent est estimé à un montant d'un million d'euros.

Enfin, des travaux de génie civil supplémentaires sont à prévoir lors de la réalisation du projet afin d'améliorer la sécurité du personnel assurant des travaux d'entretien aux poteaux de caténaires. Le surplus est estimé à un montant de trois millions d'euros.

Les travaux supplémentaires à réaliser se résument comme suit :

– Adaptation caténaires en gare de Luxembourg :	1.000.000 €
– Certification STI et analyse MSC :	2.500.000 €
– Adaptation de trois ouvrages d'art :	1.000.000 €
– Travaux de génie civil :	<u>3.000.000 €</u>
Total :	7.500.000 €

Recalcul du montant à prévoir pour la réalisation de ce projet

Montant initial (indice 725,05 d'octobre 2012)	60.800.000 €
Majorations citées ci-dessus (indice 725,05 d'octobre 2012)	7.500.000 €
Nouvelle estimation (indice 725,05 d'octobre 2012)	68.300.000 €
Nouvelle estimation adaptée à l'indice 761,20 d'avril 2016	71.622.180 €
Réévaluation du projet – montant arrondi (indice 761,20 d'avril 2016)	71.900.000 €

La Commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire a émis un avis favorable lors de sa réunion du 20 octobre 2017.

Le coût de l'avant-projet détaillé, se chiffre à 71.900.000,00 euros. Les montants indiqués s'entendent hors taxes sur la valeur ajoutée (TVA) et correspondent à la valeur 761,20 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} avril 2016.

FICHE D’EVALUATION D’IMPACT

Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l’infrastructure ferroviaire
Ministère initiateur :	Ministère du Développement durable et des Infrastructures
Auteur(s) :	Monsieur André Bissen, inspecteur principal
Téléphone :	247-84933
Courriel :	andre.bissen@tr.etat.lu
Objectif(s) du projet :	réélectrification de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen – augmentation des crédits à réserver pour la réalisation de ce projet
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 :

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 administrative² pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d’information émanant du projet ?) Oui Non

¹ N.a. : non applicable.

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 oeuvre 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.

Si oui, quel est le coût administratif³ approximatif total ?
(nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)

7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données interadministratif (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 personnel⁴ ? Oui Non N.a.
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
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

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.).

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)

- 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 évaluation⁵ ? 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
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶ ? 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

*

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

(30.10.2017)

Par leur courrier réf. : GI-PR 98004 – 98004 du 11 octobre 2017, les CFL ont bien voulu informer Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures que les crédits votés par le législateur en vue de la réélectrification de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen ne suffisent pas pour finaliser les travaux.

La loi du 24 avril 2014 modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire a prévu un montant de 60.800.000 euros hTVA pour la réalisation du projet ; l'indice semestriel des prix de la construction étant fixé à la valeur de 725,05 points au 1^{er} octobre 2012.

Le projet prévoit la réélectrification de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen d'une longueur de 18,765 kilomètres dans le cadre du projet « EuroCap-Rail » visant l'amélioration de la relation ferroviaire Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg en courant alternatif 25 kV 50 Hz. Actuellement, cette ligne est électrifiée en courant continu 3 kV.

Le projet comprend les travaux de réélectrification de la ligne proprement dits, la reconstruction de deux ouvrages d'art situés à Mamer-Lycée et à Mamer ainsi que le rehaussement d'un ouvrage d'art situé à l'entrée de la gare-frontière de Kleinbettingen. Les travaux de réélectrification comprennent :

- 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 ;

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

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

- le remplacement des supports caténaire ;
- le remplacement de la caténaire en courant continu 3 kV par une caténaire type V200 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.

En juillet 2014, les travaux ont commencé avec la confection des fondations pour les nouveaux poteaux de caténaire de la ligne d'alimentation entre la sous-station de Berchem et le nouveau poste de distribution à Hollerich. Les travaux en relation avec le poste de distribution proprement dits ont débutés le premier trimestre 2015 et ont été achevés en octobre 2015. Les travaux relatifs à la mise en place de la ligne d'alimentation sont divisés en quatre sections dont trois sont déjà achevées. La quatrième section est achevée le 20 octobre 2017 avec la mise sous tension de la nouvelle ligne d'alimentation.

Les travaux pour la confection des poteaux caténaire sur la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen ont démarré début juillet 2015. Les travaux caténaire ont commencé en février 2017. Jusqu'à présent, les travaux se poursuivent conformément au planning.

Lors de la mise en oeuvre de ce projet, il s'est avéré opportun de procéder au basculement de la tension 3 kV DC vers la tension 25 kV 50 Hz AC dans le cadre de ce projet au vu de la complexité des différents phasages de travaux. Ces travaux supplémentaires qui ont été prévus initialement dans le projet visant le renouvellement des installations de traction électrique en gare de Luxembourg sont estimés à un montant de 1.000.000 euros.

En vertu des directives européennes, une certification STI et une analyse MSC sont obligatoires. Pour répondre à toutes les exigences, des travaux supplémentaires sont nécessaires pour un montant de 2.500.000 euros.

En ce qui concerne la reconstruction des deux ouvrages d'art situés sur la ligne, les travaux de la voirie concernant la reconstruction de l'ouvrage d'art situé au point kilométrique 8,913 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen à Mamer-Lycée sont achevés. Les travaux de finition de la superstructure du pont et les travaux d'adaptation sont en cours et se termineront prévisiblement en octobre 2017.

Au vu de sa situation centrale au centre de la localité de Mamer, il n'était pas possible de simplement rehausser le pont routier situé au point kilométrique 9,984 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen à Mamer. Il y a lieu de reconstruire cet ouvrage au même endroit, tout en abaissant les voies ferrées afin de créer le gabarit nécessaire sans créer une boucle à l'intérieur de la localité. Entre-temps, les travaux de construction des murs de soutènement en vue de l'abaissement de la plateforme ferroviaire sont terminés. L'abaissement des voies ferrées a été réalisé, y compris les travaux de confection de la plateforme. La deuxième partie du tablier a été bétonnée et les travaux de la connexion routière sont achevés. Les travaux d'adaptation de la voirie sont achevés et les travaux de finition de la superstructure du pont routier, notamment la pose des garde-corps sont en cours.

Les travaux concernant le rehaussement du pont situé au point kilométrique 17,030 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen à l'entrée de la gare-frontière de Kleinbettingen sont achevés.

Etant donné que les travaux relatifs à la reconstruction du pont routier situé au centre de la localité de Mamer ont dépassé le devis initial et que des économies ont été réalisées pour les travaux relatifs à la reconstruction du pont situé à Mamer-Lycée et au rehaussement du pont situé à l'entrée de la gare de Kleinbettingen, un transfert de crédits a été effectué entre les différentes activités sans toutefois dépasser l'enveloppe globale prévue pour l'adaptation des trois ouvrages d'art. Pour respecter le planning, il a cependant été nécessaire de passer par une phase transitoire non prévue initialement. Ces réalisations ont imposé une adaptation des installations caténaire dans le système 3 kV DC avant de

basculer dans le système 25 kV 50 Hz AC en 2018. La réalisation de cette phase transitoire est estimée à un montant de 1.000.000 euros.

Pour adopter les principes appliqués par la SNCF provenant des expériences récentes sur les lignes à grande vitesse pour améliorer ainsi la sécurité pendant la réalisation des travaux sur les lignes ferroviaires existantes et afin de diminuer la perturbation d'exploitation au strict minimum, l'introduction de la standardisation des fondations pour le support caténaire est devenue indispensable. L'interface entre le massif de fondation et le support caténaire est constitué de plaques et de tiges filetées. L'avantage majeur de cette standardisation est la séparation entre les travaux caténaire et les travaux de génie civil. De plus et à long terme, la fiabilité des installations de la traction électrique est assurée par ces massifs standardisés en cas des futurs travaux du côté des supports caténaire.

Pour améliorer la sécurité du personnel en cas de travaux d'entretien mineur sur les potences de signalisation, il s'est avéré indispensable d'ajouter des interfaces du feeder entre le câble nu et le câble isolé. Ces interfaces nécessitent un nombre important de massifs d'ancrage supplémentaires. Ces travaux supplémentaires sont estimés à un montant de 3.000.000 euros.

Les travaux supplémentaires à réaliser se résument comme suit :

– Adaptation caténaires en gare de Luxembourg :	1.000.000 €
– Certification STI et analyse MSC :	2.500.000 €
– Adaptation de trois ouvrages d'art :	1.000.000 €
– Travaux de génie civil :	<u>3.000.000 €</u>
Total :	7.500.000 €

Au vu de ce qui précède, les frais relatifs à la réélectrification de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen sont réévalués comme suit :

Montant initial (indice 725,05 d'octobre 2012)	60.800.000 €
Majorations citées ci-dessus (indice 725,05 d'octobre 2012)	7.500.000 €
Nouvelle estimation (indice 725,05 d'octobre 2012)	68.300.000 €
Nouvelle estimation adaptée à l'indice 761,20 d'avril 2016	71.622.180 €
Réévaluation du projet – montant arrondi (indice 761,20 d'avril 2016)	71.900.000 €

Lors de sa réunion du 20 octobre 2017, la Commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire a examiné le dossier sous objet.

Au vu des explications reçues des CFL, la Commission d'analyse propose à Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, tout en prévoyant un montant de 71.900.000 euros (indice 761,20 d'avril 2016) pour le projet n°30 visant la réélectrification de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen.

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

**EXTRAIT DU PROCES-VERBAL N°36/17
DU CONSEIL DE GOUVERNEMENT
du 15 novembre 2017 approuvé dans la séance
du 22 novembre 2017**

10. Avant-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.

(DEV. DUR 92/2017)

M. le Ministre du Développement durable et des Infrastructures saisit le Conseil de l'avant-projet de loi sous rubrique visant à modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire qui règle la police et la gestion du réseau ferré national tout en confiant la gestion technique de ce réseau aux CFL. La responsabilité financière afférente est assumée directement par l'Etat via le Fonds du Rail institué en vertu des articles 9 et 10 de la loi reprise sous rubrique et le contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire conclu le 7 mai 2009 entre l'Etat et les CFL et approuvé par règlement grand-ducal du 6 novembre 2009.

L'article 10 précité comporte le relevé des projets d'infrastructure ferroviaire de grande envergure et est régulièrement mis à jour au rythme de la réalisation du programme d'investissement arrêté entre le Gouvernement et les CFL en matière de maintenance, de sécurisation et d'extension de l'infrastructure ferroviaire.

Jusqu'à présent, plusieurs mises à jour du relevé ont été retenues par le législateur.

La loi du 28 avril 2014 a autorisé la réalisation du projet n°30 visant la réélectrification de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Comme il s'est avéré lors de la mise en oeuvre du projet que les crédits d'un montant de 60.800.000 € ne suffisent pas pour finaliser le projet, l'avant-projet de loi sous examen prévoit l'autorisation par le législateur, conformément à l'article 99 de la Constitution, d'un nouveau montant pour le projet d'investissement n°30, qui se présente comme suit :

30°	Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II : Réélectrification de la ligne.....	71.900.000 €
-----	---	--------------

Dans cet ordre d'idées, il est proposé de compléter le 2e et le 3e alinéa du paragraphe 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée en modifiant le projet 30°, d'une part, et en adaptant en conséquence le 3e alinéa qui indique l'indice semestriel des prix à la construction servant de référence pour déterminer la période d'application des hausses légales applicables aux montants maxima des enveloppes financières accordées par le législateur.

Le Conseil marque son accord avec le texte de l'avant-projet de loi sous rubrique qui sera maintenant introduit dans la procédure législative.

Pour extrait conforme

*Le Secrétaire général du
Conseil de Gouvernement,
Jean-Paul SENNINGER*

