

N° 7233²**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**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(19.04.2018)

La commission se compose de : Mme Josée LORSCHÉ, Présidente-Rapportrice ; Mme Sylvie ANDRICH-DUVAL, M. Gilles BAUM, Mme Tess BURTON, MM. Yves CRUCHTEN, Georges ENGEL, Gusty GRAAS, Max HAHN, Ali KAES, M. Henri KOX, Marc LIES, Marco SCHANK, David WAGNER, Serge WILMES, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 19 janvier 2018 par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le Conseil d'État a émis son avis le 20 mars 2018.

Le 22 mars 2018, la Commission du Développement durable a désigné Mme Josée Lorsché comme rapportrice. Elle a également examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État lors de cette réunion.

La Commission du Développement durable a examiné et adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 19 avril 2018.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES**1. Description sommaire de la ligne Luxembourg-Kleinbettingen**

La ligne ferroviaire Luxembourg-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. Elle fait partie du projet « EuroCap-Rail » visant l'amélioration de la relation Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg et est en même temps d'une grande importance pour les navetteurs belges en provenance de la Province du Luxembourg. La ligne 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, le nombre de voyageurs sur la ligne Luxembourg-Kleinbettingen se situait entre 6.000 et 7.000 par jour ouvrable, 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. Situation actuelle

Réélectrification de la ligne en 2X25 kV AC 50 Hz

Initialement, il avait été prévu de réélectrifier la ligne de Luxembourg-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.

Par conséquent, 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. Les travaux y relatifs ont démarré au mois de juillet 2014 avec la confection des fondations pour les nouveaux poteaux caténaires 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 se poursuivent conformément au planning.

Reconstruction d'un ouvrage d'art situé près du point d'arrêt « Mamer-Lycée »

Cet ouvrage d'art est situé sur le point kilométrique 8,913 près du point d'arrêt « Mamer-Lycée » et porte un chemin rural. Il sera reconstruit au même endroit que l'ouvrage existant. Actuellement les travaux de voirie sont achevés de même que les travaux de finition de la superstructure du pont et les travaux d'adaptation. Au niveau caténaire, les travaux en relation avec cet ouvrage ont été réalisés début 2016.

Reconstruction d'un pont routier au centre de Mamer

Cet ouvrage d'art est situé au point kilométrique 9,984 de la ligne à proximité de la gare de Mamer. Il sera également 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 ont dû être abaissées à cet endroit. Les travaux relatifs à la construction sont achevés à l'exception des travaux de finition de la superstructure du pont qui sont en cours, avec notamment la mise en place des garde-corps.

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 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 étape ultérieure dans le cadre de la modification du plan des voies en gare de Kleinbettingen. Le rehaussement provisoire est achevé.

3. Réévaluation du projet

Au fur et à mesure de l'avancement des travaux, 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 de sorte qu'une augmentation des crédits approuvés est indispensable pour garantir la continuation des travaux. L'augmentation du coût est principalement due aux points suivants :

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 modernisation de la ligne, 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.

Dans le contexte des phasages compliqués en gare de Luxembourg, il y a lieu de retenir un coût supplémentaire à hauteur de 1 000 000 euros (indice 725,05-octobre 2012) pour 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.

Majoration B : Certification STI et analyse MSC

La directive européenne 2008/57/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire et transposée en droit national par le règlement grand-ducal du 1^{er} 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 devront être homologuées pour la certification STI (spécification technique d'interopérabilité).

Dans le même contexte, une analyse de risque MSC (Méthode de sécurité commune) devra être réalisée. Ainsi, 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 sous rubrique, 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 et engendrent des frais supplémentaires à hauteur de 2 500 000 euros (indice 725,05-octobre 2012).

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

Pour créer le gabarit nécessaire, il s'est avéré indispensable de procéder à la reconstruction de deux ouvrages d'art et au réhaussement du troisième. Vu le planning proposé, il a fallu passer par une phase transitoire, non prévue initialement et imposant une adaptation des installations caténaïres. La majoration y relative s'élève à 1 000 000 euros (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.

Afin d'améliorer la sécurité pendant la réalisation des travaux sur les lignes ferroviaires existantes et de limiter 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 majoration 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. Les crédits relatifs aux travaux de génie civil s'élèvent à 3 000 000 euros (indice 725,05 - octobre 2012).

III. OBJET DU PROJET DE LOI

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

Phase 1 : Renouvellement des postes directeurs ;

Phase 2 : Réélectrification de la ligne et reconstruction d'ouvrages d'art ;

Phase 3 : Renouvellement et modernisation de la plate-forme, des ouvrages d'art et des quais.

Le projet de loi sous rubrique se rapporte au financement de la phase 2 qui comprend les travaux de réélectrification de la ligne 2X25 kV AC 50Hz et, pour le cas d'espèce, la reconstruction de deux ouvrages d'art à la hauteur de Mamer et le réhaussement d'un ouvrage d'art situé à l'entrée de la gare de Kleinbettingen.

Note explicative : La loi du 28 avril 2014 avait 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. Au cours de la mise en œuvre du projet, une réévaluation du projet du point de vue technique et financier s'est imposée. Ainsi, le présent projet de loi a pour objet une actualisation de la loi du 28 avril 2014 qui avait fixé les coûts à 60.800.000 euros. Les majorations prévues dans le cadre de la réévaluation du projet s'élèvent à 7.500.000 euros. En appliquant l'indice semestriel des prix de la construction d'avril 2016, le coût total du projet revient finalement à 71.900.000 euros.

*

IV. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis datant du 20 mars 2018, le Conseil d'État a émis des remarques d'ordre général concernant la modification de l'article 10, paragraphe 3, alinéas 2 et 3 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. En effet, le Conseil d'État a proposé de fusionner le projet de loi sous rubrique avec deux autres projets de loi ayant également trait à des projets ferroviaires. Pour des raisons d'organisation et de structuration, la Commission du Développement durable a décidé de ne pas suivre cette proposition. Pour le reste, le Conseil d'État s'est limité à diverses observations d'ordre légistique.

*

V. 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 prendre 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).

*

VI. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

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

*

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

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 : Réelectrification 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. »

Luxembourg, le 19 avril 2018,

La Présidente-Rapporteuse,
Josée LORSCHÉ

