

N° 4563³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 1999-2000

PROJET DE LOI

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

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Dépêche du Ministre aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (3.4.2000).....	1
2) Texte des amendements gouvernementaux et commentaire	2
3) Texte coordonné du projet de loi.....	13

*

**DEPECHE DU MINISTRE AUX RELATIONS AVEC LE PARLEMENT
AU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES**

(3.4.2000)

Monsieur le Président,

A la demande du Ministre des Transports, j'ai l'honneur de vous saisir *d'amendements* au projet de loi sous rubrique.

A cet effet, je joins en annexe le texte des amendements avec un commentaire, ainsi qu'un texte coordonné du projet.

Tant à la lumière des observations du Conseil d'Etat que de la loi du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat qui est entrée en vigueur le 1er janvier 2000, il est indiqué d'apporter certaines modifications au texte initial du projet de loi. Par ailleurs, les CFL ont, en leur qualité de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, proposé de revoir sur certains points le relevé des projets d'investissement initialement prévus pour tenir compte des évolutions intervenues en matière de maintenance et de développement du réseau ferré.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

*Le Ministre aux Relations
avec le Parlement,*
François BILTGEN

*

TEXTE DES AMENDEMENTS ET COMMENTAIRE

Le projet de loi sous objet a été déposé le 6 avril 1999 à la Chambre des Députés, où il a été enregistré comme document parlementaire No 4563.

Parallèlement il a été soumis au Conseil d'Etat le 31 mars 1999 qui a émis son avis le 26 octobre 1999.

Tant à la lumière des observations du Conseil d'Etat que de la loi du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat qui est entrée en vigueur le 1er janvier 2000, le Gouvernement a jugé indiqué d'apporter certaines modifications au texte initial du projet de loi. Par ailleurs, les CFL ont, en leur qualité de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, proposé de revoir sur certains points le relevé des projets d'investissement à approuver par le législateur.

Etant donné que suite à l'entrée en vigueur de la loi du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat en date du 1er janvier 2000, un certain nombre de projets d'infrastructure n'ont plus besoin de l'autorisation de la Chambre des Députés en raison du relèvement des seuils à 7,5 mio euros (302 mio LUF), ceux-ci ont été écartés.

Dans un document intitulé „plan directeur ferroviaire du 21e siècle“ les CFL ont en novembre 1999 soumis au Gouvernement un nouveau programme d'investissement à long terme qui s'écarte sous certains aspects importants des propositions présentées fin 1999 pour servir de base au relevé des projets repris dans le relevé de l'article 1er, point 3 de la loi en projet.

A la demande de l'Inspection Générale des Finances l'enveloppe financière du programme quinquennal des investissements en matière d'infrastructure ferroviaire, destiné e.a. à couvrir la première part des dépenses générées par certains projets du plan directeur ferroviaire du 21e siècle, a été réduite en juin 1999 afin de garantir des avoirs suffisants du Fonds du Rail jusqu'en 2003.

Par ailleurs, le Gouvernement a invité les CFL à placer leur plan directeur ferroviaire à long terme dans un concept stratégique d'ensemble. Ce concept stratégique est censé refléter les flux de trafic actuels et futurs empruntant le réseau luxembourgeois. Il devra en plus renseigner sur les capacités d'infrastructure requises pour véhiculer le volume de trafic attendu au cours des deux prochaines décennies. Il permettra ainsi de déterminer les besoins en capacité d'infrastructure à moyen et à long terme en fonction de l'évolution du trafic voyageurs et marchandises national et international empruntant le réseau ferré national. Il devra enfin prendre en compte les choix retenus sur les réseaux voisins quant aux itinéraires d'acheminement prévus pour le trafic international de marchandises et de voyageurs. A cet égard les résultats de l'étude que les Gouvernements belge, français et luxembourgeois ont demandé aux CFL à la SNBC, à la SNCF et au RFF (Réseau Ferré Français, établissement public chargé de la gestion de l'infrastructure ferroviaire en France) constitueront un élément indispensable de ce concept.

Enfin, résolu de toujours faire primer ses choix en matière de politique des transports par la sécurité et conscient de l'atout que la sécurité représente pour les chemins de fer, le Gouvernement a invité les CFL à réserver aux projets d'infrastructure comportant des gains de sécurité pour la circulation ferroviaire une toute première priorité.

Les considérations qui précèdent ont conduit le Gouvernement à reformuler certaines des dispositions du projet de loi

- d'abord pour tenir compte des observations du Conseil d'Etat relatives à la question de la délégation de compétence du législateur en faveur d'un membre déterminé du Gouvernement en matière d'expropriation;
- ensuite pour retirer du relevé des projets d'investissements à approuver les dossiers dont le coût est inférieur à 302 millions LUF ou 7,5 millions euros, nouveau seuil d'applicabilité pour l'article 99, troisième et quatrième phrases de la Constitution, fixé par la loi précitée du 8 juin 1999;
- en outre pour retirer aussi du prédict relevé les projets de loi dont la raison d'être et la consistance seront déterminées par le concept stratégique en voie d'élaboration auprès des CFL et pour compléter le relevé par le projet de la mise à 3 voies de la sortie Nord de la Gare de Luxembourg à la hauteur du viaduc de Stadtgrund (bifurcation des lignes Luxembourg-Troisvierges-Liège et Luxembourg-Wasserbillig -Trèves), projet jugé prioritaire pour des raisons de sécurité de la circulation des trains;
- enfin pour mettre à profit l'amendement sous examen en vue d'adopter les estimations de coût de certains dossiers du projet initial à la lumière de l'affinement des devis disponibles.

Avant de pouvoir se prononcer définitivement sur les projets de grande envergure proposés dans le plan directeur du 21^e siècle, et partant sur leur intégration dans l'amendement gouvernemental du projet de loi sous objet, les CFL ont été invités à présenter ce concept stratégique d'ensemble. D'éventuelles modifications du relevé résultant dudit concept stratégique seront, le cas échéant, prévues au moment où les conclusions de l'étude des CFL seront disponibles.

Pour ce qui est du détail des différents éléments à amender il est renvoyé aux explications ci-après:

*

OBSERVATIONS LIMINAIRES

- Il est fait droit à la proposition du Conseil d'Etat de numéroter les 4 articles du projet en recourant aux chiffres arabes en lieu et place des chiffres romains.
- Suite à l'entrée en vigueur de la loi du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat en date du 1^{er} janvier 2000, un certain nombre de projets d'infrastructure figurant dans la liste actuelle n'ont plus besoin de l'autorisation de la Chambre des Députés en raison du relèvement du seuil légal de 124 mio LUF à 7,5 mio euros (\pm 302 mio LUF); ils sont par conséquent écartés.
- Le tableau en annexe 1 reprend
 - 1° les projets proposés avec la nouvelle numérotation;
 - 2° le libellé actuel (avec l'ancien libellé entre parenthèses et en italique) juxtaposant les montants des investissements initialement prévus et ceux des projets amendés.

*

1. AMENDEMENT DE L'ARTICLE 1^{er}, PARAGRAPHE 3

„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.

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° texte proposé

Ligne de Zoufftgen à Luxembourg (renouvellement complet des voies existantes entre Bettembourg/frontière et Luxembourg) 505.000.000.– LUF

commentaire

Ce projet a pour objet le renouvellement des infrastructures des deux voies existantes entre Zoufftgen et Luxembourg. Le renouvellement est justifié par l'âge et l'usure avancés du matériel de superstructure notamment en raison de la très forte sollicitation due à l'intensité du trafic.

En attendant la présentation par les CFL d'un concept stratégique d'ensemble permettant de déterminer les besoins de capacité d'infrastructure à moyen et à long terme en fonction de l'évolution du trafic voyageurs et marchandises national et international empruntant le réseau ferré national, il est fait abstraction de l'augmentation de la capacité de la ligne de Bettembourg à Luxembourg par l'adjonction d'une troisième voie ou de l'aménagement d'une nouvelle ligne.

Pour l'instant seul le montant de 505 mio LUF pour le renouvellement complet des voies existantes entre Bettembourg/frontière et Luxembourg est maintenu.

1b° texte proposé

Ligne de Zoufftgen à Luxembourg (aménagement d'une troisième voie dans le triangle de Fentange; augmentation de la capacité de ligne par l'optimisation des blocs de section, et intégration du poste de Berchem dans le poste directeur de Luxembourg) 546.000.000.– LUF

commentaire

Il s'agit d'un nouveau projet.

La ligne de Zoufftgen à Luxembourg constitue une des artères les plus fréquentées du réseau ferré tant en ce qui concerne le service national que pour ce qui est du trafic international. Cette ligne fait également partie de nos lignes de transit depuis la Mer du Nord vers le Sud de l'Europe et constitue une des lignes d'apport vers la plate-forme intermodale de Bettembourg.

En termes de capacité cette ligne vient actuellement à saturation aux heures de pointe du trafic.

Le présent projet comprend la construction dans le triangle de Fentange d'un raccordement de la 3e voie entre Luxembourg et Fentange aux deux voies continuant en direction de Bettembourg, l'optimisation des blocs de section sur l'intégralité du tronçon Luxembourg-Bettembourg et l'intégration du poste de Berchem dans le poste directeur de Luxembourg.

2° texte proposé

Mise à double voie partielle des lignes de Pétange à Luxembourg et de Pétange à Rodange/frontière et renouvellement et modernisation des installations fixes de ces lignes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et Rodange

1.992.547.000.– LUF

commentaire

Texte inchangé

p.m.

- a) La ligne de Pétange à Luxembourg est à voie unique et devra être adaptée en termes d'infrastructure à la circulation des trains régionaux et ainsi réduire le risque de retards sur cette ligne. Aussi est-il envisagé de réaliser des tronçons à double voie en vue de permettre les croisements de trains sur cette artère qui deviendront plus fréquents avec l'augmentation du trafic.

Etant donné que l'assiette existante permet le dédoublement de la ligne, sauf pour ce qui est des passages sur les ponts existants dont la largeur est insuffisante, et vu que des capacités suffisantes peuvent être obtenues par un dédoublement qui ne comprendra pas les passages sur les ponts, le projet initial d'une mise à double voie partielle des lignes est maintenu.

La dépense afférente est estimée à 1.371.000.000.– LUF.

- b) Renouvellement et modernisation des installations fixes des lignes, en particulier dans les secteurs des gares Pétange et Rodange.

Les gares de Pétange et de Rodange ainsi que les voies encadrantes ne correspondent plus aux exigences de trafic actuel et futur et se trouvent dans un état de vétusté très avancé.

Le projet sous examen comprend dès lors

- l'aménagement d'un nouveau plan de voie en gare de Pétange et de Rodange;
- la centralisation des dessertes des équipements fixes en un seul poste directeur;
- la modernisation de l'ensemble des installations fixes.

La dépense afférente est estimée à 621.547.000.– LUF.

L'augmentation par rapport au projet initial résulte d'une révision des prévisions initiales et du fait que lors de l'inscription du projet au budget d'investissement de l'exercice 1996, ni le projet de signalisation, ni le projet de télécommunication n'étaient encore clairement définis quant à l'envergure et aux technologies à planter. En plus des modifications sont apportées au projet initial tel que l'aménagement de compteurs d'essieux et l'aménagement en complément au poste de signalisation informatisé d'un système de sécurité pour la commande et la visualisation des écrans.

3° texte proposé

Ligne de Luxembourg à Gouvy, dite Ligne du Nord

584.834.000.– LUF

commentaire

Texte inchangé, économie budgétaire de 15.666.000.– LUF, respectivement 2,6% sur ce projet.

4° texte proposé

Ligne de Luxembourg à Wasserbillig (renouvellement de voie, d'appareils de voie et du poste directeur en gare de Wasserbillig) 828.500.000.– LUF

commentaire

L'augmentation de 70,67% ou 585.500.000.– LUF par rapport au projet initial résulte du fait que lors de l'inscription du budget initial, ni le projet de signalisation, ni le projet de télécommunication étaient clairement définis quant à l'envergure et aux technologies à implanter. En plus, les travaux de voie et d'appareils de voie n'avaient pas été budgétisés lors du projet initial.

5° texte proposé

Renouvellement et modernisation des installations fixes des lignes de Noertzange à Rumelange et de Tétange à Langengrund, en particulier dans les secteurs des gares: 322.684.000.– LUF

commentaire

L'augmentation de 3,9% ou 12.014.000.– LUF par rapport au budget initial résulte notamment de quelques modifications ponctuelles apportées au projet initial tel que l'aménagement de compteurs d'essieux, et l'aménagement en complément au poste de signalisation informatisé d'un système de sécurité pour la commande et la visualisation sur écrans.

6° texte proposé

Gare d'Esch-sur-Alzette (modernisation et renouvellement des installations fixes; situation définitive) 894.000.000.– LUF

commentaire

Il s'agit d'un nouveau projet qui comporte l'adaptation de l'infrastructure de la gare d'Esch-sur-Alzette à une nouvelle situation du plan de circulation.

La gare d'Esch-sur-Alzette constitue un important noeud ferroviaire aussi bien du point de vue exploitation que du point de vue des installations fixes.

Au courant des années à venir une partie importante des installations fixes devra être renouvelée en raison de l'état vétuste et obsolète des équipements. Préalablement à toute exécution, une adaptation des équipements aux besoins futurs de transport et d'exploitation a été étudiée avec l'objectif:

- d'une simplification et d'un réaménagement fonctionnel des plans de voie;
- d'une modernisation des installations de sécurité par l'aménagement d'un nouveau poste de signalisation informatisé.

7° texte proposé

Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg 1.000.000.000.– LUF

commentaire

Economie budgétaire de 500 mio LUF.

La part de financement à supporter par l'Etat est réduit à 1 (au lieu des 1,5 mia LUF figurant au budget initial).

8° texte proposé

Mise à trois voies du viaduc de „Pulvermühl“ 1.000.000.000.– LUF

commentaire

Il s'agit d'un nouveau projet dont l'objet est la mise à 3 voies du viaduc actuellement à 2 voies pour 1° parer aux problèmes de sécurité dus aux appareils de voie situés sur le viaduc, et

2° supprimer le goulot d'exploitation qui comporte des restrictions de capacité dans l'exploitation des trains vers le Nord (Troisvierges) et vers l'Est (Wasserbillig).

L'adjonction d'une 3e voie sur le viaduc de la Sortie Nord de la Gare de Luxembourg à la hauteur de la bifurcation du Stadtgrund permettra de supprimer les appareils de voie situés sur le viaduc, et partant de réduire le risque d'un déraillement de train aux conséquences fatales à cet endroit. Il y a lieu de relever que dans la mesure où le projet risque de changer le panorama de la Ville de Luxembourg, une concertation avec les autorités municipales ainsi qu'avec les instances en charge de la protection des sites et monuments culturels devra dégager les solutions architecturales à retenir définitivement.

En attendant les travaux très importants de la mise à 3 voies du viaduc et la suppression des appareils de voie sur l'ouvrage en question, un projet d'un montant total de 50 millions LUF, relatif à l'aménagement de la sécurité d'infrastructure à la bifurcation Stadtgrund, figure au plan quinquennal 1999 -2003 du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire avec 9 millions LUF pour 2001, 11 millions LUF pour 2002, et 30 millions LUF pour l'exercice 2003. Le projet en question consiste notamment à affecter chacune des 2 voies existantes du viaduc en tant que voie unique, d'un côté vers Wasserbillig et de l'autre côté vers Troisvierges tout en réduisant temporairement la capacité d'exploitation des trains vers le Nord et vers l'Est du réseau.

9° texte proposé

Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau

995.000.000.– LUF

commentaire

a) Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains

Texte inchangé

b) Installation d'un système de contrôle de vitesse

Depuis l'arrêté grand-ducal de dépôt du 6 avril 1999 il a été constaté que

- le concept technique du projet initial (TBL2) aboutit à l'exclusivité accordée à un seul fournisseur et ne permet donc pas de faire jouer la concurrence;
- le concept n'est pas en ligne avec l'évolution en cours vers un système européen ECTS (ERTMS) devant à terme assurer une interopérabilité ferroviaire à l'échelon du continent.

Ainsi le système a-t-il été repensé et le système européen (ERTMS) a-t-il été retenu. Il s'agit du système qui correspond le mieux aux exigences du réseau luxembourgeois qui se trouve confronté à plusieurs autres systèmes utilisés par les réseaux voisins.

Reste à noter que le projet est indépendant du projet énoncé au projet a) ci-avant et que l'enveloppe budgétaire reste inchangée.

10° texte proposé

Aménagement de nouveaux quais pour voyageurs

400.000.000.– LUF

commentaire

Intitulé légèrement changé et économie budgétaire de 10% sur ce projet.

11° texte proposé

Alimentation du réseau ferré luxembourgeois en énergie électrique de traction dans l'optique du trafic au début du 21e siècle

1.416.011.000.– LUF

commentaire

Texte inchangé; augmentation budgétaire de 5,8% ou 78.148.000.– LUF due à une révision des prévisions initiales faites en 1998.

12° texte proposé

Renouvellement et suppression de passages à niveau sur l'ensemble du réseau

498.000.000.– LUF

commentaire

Texte inchangé; augmentation budgétaire de 79% ou 220.000.000.– LUF due à l'inclusion dans le projet, par rapport aux prévisions antérieures, de la suppression de passages à niveau avec aménagement d'ouvrages sous ou sur voie avec chemin et routes d'accès.

a) Renouvellement de passages à niveau

L'équipement actuel de quelque soixante passages à niveau remonte en partie aux années '60 et montre des premiers signes de fatigue technique. Il est prévu de procéder à son remplacement pour préserver la sécurité ferroviaire et routière par la mise en place d'équipements plus modernes et donc plus fiables. Au-delà de la nécessité de remplacer le matériel actuel, il est prévu d'uniformiser l'ensemble des installations de passages à niveau du réseau en vue de diminuer à l'avenir les charges d'exploitation et d'entretien de ces installations.

La liste des passages à niveau (P.N.) concernés se présente comme suit:

- ligne Luxembourg-Troisvierges: PN 15, 16*, 17, 17a, 18*, 21, 24*, 27a*, 27b*, 31*, 40*, 40a*, 41*, 43*, 44*, 47a*, 48a*, 54;
- ligne Ettelbruck-Diekirch: PN 111d*;
- ligne Luxembourg-Wasserbillig: PN 56, 59, 60, 63, 64, 65, 66, 66b, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73;
- ligne Wasserbillig-Mertert/Port: PN 99;
- ligne Luxembourg-Kleinbettingen: PN 77, 80, 81b, 85;
- ligne Bettembourg/frontière-Luxembourg: PN 4a;
- ligne Luxembourg-Esch-sur-Alzette: PN 86, 87, 88, (89), 91, 91a, 92*;
- ligne Esch-sur-Alzette-Audun-le-Tiche: PN 93;
- ligne Bettembourg-Dudelange: PN 102d, 103a, 103b, 104a;
- ligne Noertzange-Rumelange: PN 105, 106;
- ligne Tétange-Langengrund: PN 106a*;
- ligne Esch-sur-Alzette-Athus: PN 13, 14, 27*;
- ligne Pétange-Luxembourg: PN 2, 5*, 6, 7*;
- Zone Industrielle Haneboesch: PN Haneboesch*.

La dépense afférente est estimée à 298.000.000.– LUF.

b) Suppression de passages à niveau (montant de la participation du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire).

La suppression comportant principalement l'aménagement d'ouvrages sous ou sur voie avec chemins et routes d'accès se présente comme suit:

- PN 91a à Schiffflange;
- PN 88 et 89 à Noertzange;
- PN 15 à Differdange;
- PN 70 à Wecker;
- PN 111b, 112, 111d à Diekirch;
- PN 23a à Mersch;
- PN 20b à Lorenzweiler;
- PN 27 à Rodange.

La dépense afférente est estimée à 200.000.000.– LUF.

13° texte proposé

Modernisation et renouvellement de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen

900.000.000.– LUF

* Les PN marqués d'un astérisque sont équipés de bâtis électrohydrauliques avec moteur 24 V.
– Les PN soulignés sont équipés de 4 demi-barrières.

commentaire

Il s'agit d'un projet nouveau.

Le renouvellement des infrastructures est, selon l'avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, justifié par l'âge et l'usure avancés des infrastructures.

Le dernier renouvellement de cette ligne a été effectué il y a 25 ans.

La remise en état des installations caténaïres permettra d'augmenter la vitesse de circulation, limitée aujourd'hui à 140 km/h, à 200 km/h. Actuellement la ligne en question est équipée par un système d'alimentation électrique à 3 kV courant continu. La modernisation de l'équipement permettra ultérieurement le passage au système à 2x 25 kV (50 Hz).

14° texte proposé

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 aiguillages des appareils de voie

350.000.000.– LUF

commentaire

Il s'agit d'un projet nouveau dont l'objet est entre autres le renouvellement de voies et d'appareils de voie et le remplacement de rails sur le réseau CFL dont l'âge et l'usure ne sont plus conformes aux standards requis par la sécurité ferroviaire.

Les installations suivantes sont prévues de bénéficier de ce crédit:

- Gare de Diekirch (voies et appareils de voie);
- Gare de Belval-Usines (voies de service, appareils de voie);
- Gare de Kleinbettingen (voies de service, appareils de voie);
- Gare de Wiltz (1 voie de circulation, appareils de voie);
- Autres et urgences;
- Remplacement de rails sur le réseau des CFL.

Un deuxième volet du projet a pour objet l'équipement des appareils de voie du réseau ferroviaire de supports spéciaux antigraissage dans les aiguillages permettent la manoeuvre des aiguilles d'appareils de voie sans graissage des selles à coussinet des aiguillages, et donc une économie des frais de maintenance.

En conséquence le nombre de 15 agents actuellement chargés du graissage des appareils de voie ourra être réduit de 13 unités. Les CFL maintiendront encore 2 agents pour l'entretien des supports.

Le temps d'amortissement des frais d'investissement peut être évalué à 2,5 années.

1.	Coût de l'investissement	100.000.000.– LUF
2.	Coût annuel pour le graissage des aiguillages	45.858.640.– LUF
2.1.	Coût des agents	
	15 (agents) x 1.656 (heures/an) x 1.821.– (LUF/heure)	45.233.640.– LUF
2.2.	Coût de matière	
	250 (LUF/kg de graisse) x 0,1 (kg de graisse/graisage d'un app. de voie) x 1.000 (app. de voie) x 25 (graissages par app. de voie/an)	625.000.– LUF
3.	Coût pour l'entretien des supports:	
	2 (agents) x 1.656 (heures/an) x, 1.821.– (LUF/heure)	6.031.152.– LUF
4.	Economie annuelle	39.827.488.– LUF
5.	Durée d'amortissement	$\frac{100.000.000.– \text{ LUF}}{39.827.488.– \text{ LUF/an}}$
		2,51 années

Commentaire général:

Il convient d'ajouter que trois des 14 projets précités bénéficient d'un soutien financier de la part de l'Union Européenne. Il s'agit des projets suivants:

- projet No 1a: Renouvellement complet des voies existantes entre Bettembourg/frontière et Luxembourg (au total 1,2 million euros),
- projet No 2: Renouvellement et modernisation de la section de ligne de Pétange à Rodange/frontière (au total 7 millions euros),
- projet No 11: Alimentation du réseau en énergie électrique de traction (au total 1 million euros).

Les deux premiers projets ont bénéficié d'une contribution financière de la part de l'Union Européenne comme faisant partie d'un programme d'adaptation pour le transport combiné des axes ferroviaires vers la plate-forme multimodale de Bettembourg.

Les paiements des contributions communautaires interviennent d'après l'échéancier suivant:

- 40% au moment de la décision d'allouer le soutien financier;
- 30% au moment où le projet est réalisé à raison de 70%;
- 30% (= solde) au moment de l'achèvement des travaux.

Concrètement cette façon de procéder donne lieu au tableau d'allocation suivant des subventions communautaires accordées pour des projets d'infrastructure ferroviaire.

	<i>Montant total du projet (LUF)</i>	<i>Montant de la Subvention UE (euro)</i>	<i>Exercices antérieurs (LUF)</i>	<i>1999 (LUF)</i>	<i>2000 (LUF)</i>	<i>2001 (LUF)</i>	<i>Exercices ultérieurs (LUF)</i>
Projet 1a	505.000.000	1.200.000		Tranche I (40%) 19.410.000		Tranche II (30%) 14.500.000	Tranche III (30%) 14.500.000
Projet 2	1.992.547.000	7.000.000	Tranche I (40%) 109.620.000		Tranche II (30%) 84.000.000		Tranche III (30%) 84.000.000
Projet 11	1.416.011.000	1.000.000	Tranche I (40%) 16.200.000				Tranche II et III 24.000.000

*

AMENDEMENT DE L'ARTICLE III

texte proposé

L'article 16 modifié de la loi du 10 mai 1995 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 16.**– Les opérations immobilières qui sont réalisées dans l'intérêt de la mise en oeuvre du programme dont question aux paragraphes 2. et 3. de l'article 10 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. Pour le surplus les dispositions de la loi du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique sont d'application. Un règlement grand-ducal déterminera les compétences ministérielles requises pour l'exécution des dispositions légales concernées en relation avec la mise en oeuvre du programme des investissements importants concernant le réseau.

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 mai 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.“

commentaire

En s'inspirant de la législation régissant la création d'une grande voirie de communication et l'institution d'un fonds des routes, il est prévu de compléter les dispositions relatives à la reconnaissance du caractère d'utilité publique des opérations immobilières à réaliser sur le réseau ferré par des dispositions de mise en oeuvre de cette utilité publique et régissant la procédure à suivre en cas

d'expropriation. A cet effet il avait été prévu de faire approuver par règlement grand-ducal, à prendre sur avis obligatoire du Conseil d'Etat, le plan des parcelles entrant en ligne de compte pour une éventuelle expropriation.

Comme l'objet visé en l'espèce aurait consisté à charger le ministre de ne prendre que des mesures à caractère individuel, dénuées de tout caractère normatif, et constituant ainsi de simples décisions administratives ne relevant que de l'article 36 de la Constitution, le Conseil d'Etat a proposé d'amender l'article 3 du projet de loi en y reprenant les dispositions du projet de règlement grand-ducal afférent, qui en devient superfluateur. La proposition du Conseil d'Etat est retenue.

*

3. AMENDEMENT DE L'ARTICLE IV

Pas de changement, hormis le fait de donner droit à la proposition du Conseil d'Etat de remplacer le terme incorrect „renverse“ au deuxième alinéa par „*verse*“.

*

* texte en italique = changements par rapport au projet de loi initial

ANNEXE I

montants en LUF

NO	Libellé	Relevé amendé	Relevé initial	Motif
1a°	Ligne de Zouffgen à Luxembourg (renouvellement complet des voies existantes entre Bettembourg/fronrière et Luxembourg) (ancien 2° – libellé: <i>renouvellement complet de voie et d'appareils de voie sur la ligne de Bettembourg à Pétange, en particulier dans le secteur de la gare d'Esch-sur-Alzette</i>)	505.000.000	171.300.000	<i>renouvellement des voies existantes en attendant le concept stratégique</i>
1b°	Ligne Zouffgen-Luxembourg (aménagement d'une 3e voie dans le triangle de Fentage, augmentation de la capacité de ligne par l'optimisation des blocks de section, intégration du poste de Berchem dans le Poste Directeur de Luxembourg (ancien 1° – libellé: <i>augmentation de la capacité de la ligne de Bettembourg/fronrière à Luxembourg par l'adjonction d'une troisième voie et renouvellement complet des voies existantes</i>))	546.000.000	1.760.500.000	<i>projet reporté en attendant le concept stratégique</i>
2°	Mise à double voie partielle des lignes de Pétange à Luxembourg et de Pétange à Rodange/fronrière et renouvellement et modernisation des installations fixes de ces lignes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et Rodange (ancien 3°)	1.992.547.000	1.870.000.000	<i>projet du dédoublement complet en attente jusqu'à la présentation du concept stratégique</i>
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 (ancien 4°)	584.834.000	600.500.000	<i>projet inchangé, économie de 2,6%</i>
4°	Renouvellement de voie, d'appareils de voie et du poste directeur en gare de Wasserbillig (ancien 5° – libellé: <i>modernisation et renouvellement des infrastructures de la section de voie Oetrange-Wasserbillig/fronrière de la ligne de Luxembourg à Wasserbillig + ancien 6° – libellé: renouvellement du poste directeur en gare de Wasserbillig</i>)	828.500.000	384.800.000	<i>augmentation de l'envergure du projet</i>
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 (ancien 8°)	322.684.000	310.670.000	<i>augmentation de 3,9% du projet suite à l'apport de modifications ponctuelles</i>
6°	Gare Esch-sur-Alzette (modernisation et renouvellement des installations fixes, situation définitive)	894.000.000	/	<i>nouveau projet – renouvellement en raison de l'état vétuste et obsolète des équipements</i>
7°	Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en gare de Luxembourg (ancien 9°)	1.000.000.000	1.500.000.000	<i>projet inchangé – part de financement à supporter par l'Etat réduite à 1 mia LUF</i>

NO	Libellé	Relevé amendé	Relevé initial	Motif
8°	Mise à trois voies du viaduc de „Pulfermühl“ en Gare de Luxembourg	1.000.000.000	/	nouveau projet – problèmes de sécurité dus aux appareils de voie situés sur le viaduc
9°	Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau (ancien 10°)	995.000.000	995.000.000	projet et budget inchangés
10°	Aménagement de nouveaux quais pour voyageurs (ancien 11° – libellé: aménagement d'arrêts supplémentaires pour voyageurs sur l'ensemble du réseau)	400.000.000	440.000.000	économie budgétaire de 10%
11°	Alimentation du réseau ferré luxembourgeois en énergie électrique de traction dans l'optique du trafic au début du 21 siècle (ancien 13°)	1.416.011.000	1.337.863.000	augmentation budgétaire de 5,8% due à une révision des prévisions initiales faites en 1998
12°	Renouvellement et suppression de passages à niveau sur l'ensemble du réseau (ancien 14°)	498.000.000	278.000.000	augmentation budgétaire de 79% due à l'inclusion dans le projet de la suppression de passages à niveau avec aménagement d'ouvrages sous ou sur voie avec chemins et routes d'accès
13°	Modernisation et renouvellement de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen	900.000.000	/	nouveau projet justifié par l'âge et l'usure avancés des infrastructures (25 ans)
14°	Renouvellement de voie et d'appareils de voie, aménagement de nouvelles voies et de nouveaux appareils de vie tertiaires et aménagement de supports spéciaux antigravasse dans les aiguilles des appareils de voie	350.000.000	/	nouveau projet pour se conformer aux standards requis par la sécurité ferroviaire
ancien 7°	modernisation de la ligne de Bettembourg à Dudelange avec notamment l'aménagement d'une voie d'évitement dans le secteur de la gare de Dudelange-Ville	/	200.000.000	projet écarté – relèvement du seuil à 7,5 mio euros (302 mio LUF)
ancien 12°	remplacement de fils de câbles 3 et 25 kV sur l'ensemble du réseau	/	144.000.000	projet écarté – relèvement du seuil à 7,5 euros (302 mio LUF)
	TOTAL	12.232.576.000	9.992.633.000	2.239.943.000

*

TEXTE COORDONNE DU PROJET DE LOI

Art. 1er.– L'article 10 de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 10.**– Il est institué un fonds spécial, dénommé „Fonds du Rail“.

1. Sont imputés sur le Fonds du Rail:

- les dépenses occasionnées par la réalisation du programme d'investissement;
- les dépenses relatives aux acquisitions immobilières requises dans l'intérêt de la réalisation du programme d'investissement;
- les dépenses relatives à la gestion courante de l'infrastructure comprenant notamment les frais d'entretien du réseau ainsi que les dépenses relatives à la régulation du trafic ferroviaire sur le réseau;
- 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.

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.

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:

<i>1a° Ligne de Zoufftgen à Luxembourg (renouvellement complet des voies existantes entre Bettembourg/frontière et Luxembourg)</i>	<i>505.000.000.– LUF</i>
<i>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)</i>	<i>546.000.000.– LUF</i>
<i>2° Mise à double voie partielle des lignes de Pétange à Luxembourg et de Pétange à Rodange/frontière et renouvellement et modernisation des installations fixes de ces lignes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et Rodange</i>	<i>1.992.547.000.– LUF</i>
<i>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</i>	<i>584.834.000.– LUF</i>
<i>4° Renouvellement de voie, d'appareils de voie et du poste directeur en gare de Wasserbillig</i>	<i>828.500.000.– LUF</i>
<i>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</i>	<i>322.684.000.– LUF</i>
<i>6° Gare Esch-sur-Alzette (modernisation et renouvellement des installations fixes, situation définitive)</i>	<i>894.000.000.– LUF</i>
<i>7° Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en gare de Luxembourg</i>	<i>1.000.000.000.– LUF</i>

8°	<i>Mise à trois voies du viaduc de „Pulfermühl“ en gare de Luxembourg</i>	1.000.000.000.– LUF
9°	Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau	995.000.000.– LUF
10°	Aménagement de nouveaux quais pour voyageurs	400.000.000.– LUF
11°	Alimentation du réseau ferré luxembourgeois en énergie électrique de traction dans l'optique du trafic au début du 21e siècle	1.416.011.000.– LUF
12°	Renouvellement et suppression de passages à niveau sur l'ensemble du réseau	498.000.000.– LUF
13°	<i>Modernisation et renouvellement de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen</i>	900.000.000.– LUF
14°	<i>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</i>	350.000.000.– LUF

Art. 2.– L'article 11 de la loi du 10 mai 1995 précitée est remplacé par le texte suivant:

„Art. 11.– Le Fonds du Rail est alimenté:

- par des dotations budgétaires;
- 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;
- par le produit des redevances d'utilisation prévues à l'article 8;
- par les revenus provenant notamment de la location d'immeubles faisant partie du domaine foncier et bâti du réseau;
- par les subventions de l'Union Européenne allouées à des projets inscrits au programme d'investissement.

Les sommes dont question aux tirets deux à cinq sont portées directement en recette au Fonds.“

Art. 3.– L'article 16 modifié de la loi du 10 mai 1995 précitée est remplacé par le texte suivant:

„Art. 16.– Les opérations immobilières qui sont réalisées dans l'intérêt de la mise en oeuvre du programme dont question aux paragraphes 2. et 3. de l'article 10 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. Pour le surplus les dispositions de la loi du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique sont d'application. Un règlement grand-ducal déterminera les compétences ministérielles requises pour l'exécution des dispositions légales concernées en relation avec la mise en oeuvre du programme des investissements importants concernant le réseau.

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 mai 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.“

Art. 4.– L'article 20 de la loi du 10 mai 1995 précitée est remplacé par le texte suivant:

„Art. 20.– Le gestionnaire de l'infrastructure effectue les paiements correspondant aux engagements financiers et recouvre les recettes relevant des missions lui confiées dans le cadre 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 à charge des crédits du Fonds du Rail et le gestionnaire verse au profit du Fonds du Rail les recettes dont le recouvrement lui à été confié.

Les comptes des CFL relatifs à la gestion du réseau ferroviaire sont tenus d'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale et de façon à ce que ces comptes soient nettement séparés de ceux relatifs à d'autres activités du gestionnaire, et qu'il n'y ait de transfert d'aides possible entre ces deux catégories de comptes.

Le gestionnaire veillera par ailleurs, 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.“

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

