

**N^{os} 4942³
5032³**

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2002-2003

PROJET DE LOI

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

* * *

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE L'ECONOMIE, DE L'ENERGIE,
DES POSTES ET DES TRANSPORTS**

(8.5.2003)

La Commission se compose de: M. John SCHUMMER, Président-Rapporteur; M. François BAUSCH, Mme Mady DELVAUX-STEHRÉS, Mme Agny DURDU, M. Gusty GRAAS, M. Fernand GREISEN, M. Norbert HAUPERT, M. Ady JUNG, M. Marco SCHANK, M. Nicolas STROTZ et M. Marc ZANUSSI, Membres.

*

ANTECEDENTS

En date du 18 avril 2002 le projet de loi 4942 modifiant la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire a été déposé à la Chambre des Députés. Le Conseil d'Etat a été saisi de ce projet de loi en date du 10 avril 2002.

Par la suite le projet de loi 5032 portant modification de la même loi modifiée du 10 mai 1995 a été déposé en date du 8 octobre 2002 à la Chambre des Députés. Le projet de loi a été transmis au Conseil d'Etat en date du 23 septembre 2002.

Par dépêches respectivement datées du 30 et du 31 décembre 2002, le Conseil d'Etat a été saisi d'amendements gouvernementaux respectivement au projet de loi figurant au document parlementaire No 4942 et à celui figurant au document parlementaire No 5032.

Le 28 janvier 2003, le Conseil d'Etat a émis son avis sur les deux projets de loi susmentionnés.

La Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports a désigné son Président M. John Schummer comme Rapporteur des deux projets de loi sous rubrique. Elle a procédé à l'examen du texte des projets de loi et de l'avis du Conseil d'Etat dans sa réunion du 18 mars 2003.

Etant donné que le Conseil d'Etat a traité les deux projets de loi sous rubrique dans un seul avis, la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports se propose d'en faire de même dans son rapport.

Le présent rapport a été adopté dans la réunion du 8 mai 2003.

*

LES PROJETS RELATIFS A LA GESTION DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

Le projet de loi 4942

Avec la loi du 24 juillet 2000 modifiant celle du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, une première série de projets tendant à assurer la maintenance ainsi que l'amélioration de la sécurité et la qualité du réseau ferroviaire national a été approuvée par la Chambre des Députés.

Afin de juger en connaissance de cause des besoins en infrastructures ferroviaires pour les années à venir il a été décidé de procéder à un premier bilan concernant l'état d'exécution de la loi du 24 juillet 2000. Ainsi, la Commission de l'Infrastructure Ferroviaire, qui a été créée au sein du Ministère des Transports pour assurer pour compte du Gouvernement le suivi du Fonds du Rail, a été chargée de procéder à cet inventaire en automne 2001.

L'avis émis en date du 23 novembre 2003 par ladite Commission mettait en évidence un certain nombre de difficultés qui se sont manifestées depuis le vote de la loi du 24 juillet 2000. Cet avis relevait notamment les problèmes ayant surgi au niveau du calcul du coût des projets qui sont liés à la mise en compte des hausses légales et de la sous-évaluation de projets par les CFL. Aussi a-t-on décidé à l'époque d'abandonner le projet relatif à la modernisation et au renouvellement de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen.

Par ailleurs, le présent projet de loi prévoit de modifier le projet concernant la remise en état du viaduc de „Pulvermühl“. L'élargissement à trois voies est abandonné au bénéfice de la création d'une nouvelle liaison ferroviaire à Kirchberg via Findel nécessitant la construction d'un nouveau pont à deux voies parallèle au viaduc existant. Le nouveau viaduc ferroviaire fait partie des travaux prévus dans le cadre du module K3 de la stratégie „mobilité.lu“.

Dans un autre avis, rendu également en date du 23 novembre 2003, la Commission de l'Infrastructure Ferroviaire soulève plus particulièrement la nécessité d'une approbation légale, suivant les termes de la loi du 11 juin 1999 portant exécution de l'article 99 de la Constitution, des investissements concernant la modernisation et la sécurisation de l'antenne ferroviaire entre Kautenbach et Wiltz. Une réévaluation des travaux à effectuer qui a entraîné par effet de ricochet une augmentation des coûts a démontré que ces derniers se chiffraient dorénavant à quelque 31,5 millions d'euros.

En tout état de cause, la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports se félicite que le Ministre des Transports ait, après avoir informé le Gouvernement en conseil des avis de la Commission de l'Infrastructure Ferroviaire, pris l'initiative d'en informer les Commissions du Contrôle de l'exécution budgétaire et la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports à leur tour.

La Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports adhère également à l'invitation à l'encontre des CFL qui consiste, comme l'exposé des motifs du présent projet de loi le souligne:

„ ... d'une part, à créer au sein de l'entreprise les conditions utiles pour assurer à l'avenir une exécution conforme de leurs obligations légales et à préparer une réévaluation des devis sous-estimés tout en expliquant les raisons de l'insuffisance des crédits pour certains projets ainsi que de l'abandon d'autres projets dont la réalisation s'avère impossible dans les conditions de 2000.“

Pour ce qui est du détail des différents projets, la Commission se permet de renvoyer le lecteur aux différents commentaires dans le projet de loi sous rubrique.

Elle se permet cependant d'attirer l'attention de la Chambre sur le projet No 13 de la loi précitée du 24 juillet 2000 qui au vœu des auteurs du projet de loi sous examen est censé être abandonné dans les termes retenus en 2000.

Au vu du mutisme belge des dernières années au sujet des travaux à programmer sur le tronçon contigu de la ligne en territoire belge il ne semble pas possible de mettre en exécution le projet de renouvellement et de modernisation de la ligne de chemin de fer de Luxembourg à Kleinbettingen selon les vues initiales. La Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports comprend dès lors la volonté de remettre sur le métier le projet technique à un moment où l'identité de vues aura pu se faire entre les autorités belges et luxembourgeoises sur le niveau de qualité à donner aux investissements à prévoir de part et d'autre de la frontière.

Tout en se déclarant d'accord avec l'abandon momentané de cet investissement, elle estime toutefois que ce projet devra bénéficier d'une toute première priorité dès qu'un consensus aura pu être trouvé sur la consistance d'un investissement commun permettant d'améliorer les relations ferroviaires entre Bruxelles et Luxembourg et leur prolongation vers Strasbourg. Elle note à cet égard qu'une vue commune a pu être dégagée sur la question alors que la Belgique et le Luxembourg ont introduit auprès de la Commission européenne un projet commun destiné à figurer sur la liste des projets prioritaires en matière de réseaux transeuropéens des transports et visant précisément une réduction substantielle du temps de parcours sur l'axe en question.

La Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports estime qu'il y aura avantage à mettre rapidement en œuvre l'accord trouvé dès que les conditions politiques le permettent et quitte à envisager une participation financière du Grand-Duché aux investissements à prévoir en territoire belge.

Le projet de loi 5032

Les changements apportés par le deuxième des deux projets de loi sous examen à la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire concernent pour l'essentiel des projets qui doivent être considérés dans le droit fil de la stratégie „mobilité.lu“, présentée le 24 janvier 2002 à la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports par le Ministre des Transports.

Alors que la loi du 24 juillet 2000 prévoyait la mise à double voie partielle des lignes de Pétange à Luxembourg et de Pétange à Rodange/frontière, il est envisagé avec le projet de loi revu de procéder à la mise à double voie intégrale de cette ligne. Avec cette mesure le Module P de la stratégie „mobilité.lu“ est réalisé en raccordant les réseaux ferroviaires régionaux voisins belges et français au réseau ferroviaire luxembourgeois et en garantissant des dessertes directes de qualité. Ainsi, on aura la possibilité d'accroître l'offre de transport pour les personnes en provenance des régions limitrophes étant donné que la mise à double voie de la ligne permet une intensification des cadences de circulation des trains sur cette dernière.

Le projet de loi sous rubrique prévoit la mise à double voie du tronçon de la ligne entre Hamm (Pulvermühl) et Sandweiler sous le point 16 nouveau de l'article 10 modifié de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Ce projet s'inscrit dans le cadre du Module K2 de la stratégie „mobilité.lu“ qui doit permettre de mettre à disposition les capacités nécessaires pour réaliser la connexion train-tram Findel/Kirchberg.

Le projet relatif à la création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg fait état d'une refonte complète suite aux avis de la Commission de l'Infrastructure Ferroviaire que l'on aura évoqués ci-dessus et à celui datant du 1er février 2002. En effet, la Commission de l'Infrastructure Ferroviaire a proposé dans ce dernier avis l'abandon du projet No 7 tel qu'autorisé par la loi du 24 juillet 2000 au profit d'un projet de rechange à élaborer par les CFL.

Dans le projet de loi 4942 le projet initial approuvé par la loi du 24 juillet 2000 a été maintenu en attendant l'approbation du projet de rechange.

L'analyse circonstanciée des CFL de la consistance du projet relatif à la création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg tenant compte des nouveaux paramètres introduits par la stratégie „mobilité.lu“ et des critiques de la Commission de l'Infrastructure Ferroviaire a abouti à des changements fondamentaux par rapport au projet initial. Ainsi, l'on constate que le crédit autorisé par la loi du 24 juillet 2000 s'avère être largement insuffisant par rapport aux nouvelles estimations. En effet, le crédit prévu pour ce projet se chiffre maintenant à 102,57 millions euros au lieu de 24,79 millions d'euros.

En outre, le présent projet de loi a pour objet d'inscrire un point 17 nouveau à l'article 10 modifié de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Le projet dont il est question permettra de moderniser des installations de sécurité et de télécommunications des postes de signalisation de Wecker, Roodt, Oetrange et Sandweiler-Contern.

Le projet 18 nouveau inscrit sous l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 a pour objet la réalisation d'un réseau de radio numérique intégrée ERTMS/GSM-R sur l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise, projet essentiel pour la sécurité de circulation des trains et par ailleurs précurseur sur le plan de l'harmonisation des techniques ferroviaires à l'échelon communautaire.

L'âge et l'usure avancée du matériel de superstructure sur la ligne du Nord rendent nécessaire le renouvellement d'installations de voie sur plusieurs tronçons de cette ligne. En effet, le dernier renouvellement des tronçons de ligne concernés a été effectué entre 1976 et 1979. Voilà pourquoi ce projet est inscrit sous le point 19 nouveau de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995.

Le renouvellement complet d'installations de voie du tronçon de voie Berchem/Nord-Oetrange et de la courbe d'Alzingen prévu par un point 20 nouveau ne constitue non seulement une mesure d'entretien constructif mais doit également être considéré à la lumière du projet relatif à la construction d'un nouveau viaduc ferroviaire à Pulvermühl. Pour des raisons d'exploitation et de sécurité il s'avère en effet indiqué de réaliser ces travaux avant d'entamer la réalisation du nouveau viaduc.

*

AVIS DU CONSEIL D'ETAT ET CONCLUSION

Dans son avis, le Conseil d'Etat a proposé de regrouper dans un seul et même texte les dispositions relatives aux deux projets de loi sous avis. La Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports se rallie à l'avis du Conseil d'Etat.

Le texte coordonné qui est joint au présent rapport en tient dès lors compte en reprenant la proposition de texte du Conseil d'Etat.

*

TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu des considérations qui précèdent, la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports 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 du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Article unique. Le deuxième et le troisième alinéas du paragraphe 3 de l'article 10 modifié de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire sont modifiés et complétés comme suit:

„Les dépenses d'investissement concernant ces projets ne peuvent pas dépasser les montants ci-après indiqués, sans préjudice des hausses légales à 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 de Zoufftgen à 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, 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° Renouveau 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 „Pulvermühl“ en gare de Luxembourg.....	15.917.755 €
9° Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau.....	24.665.406 €
10° Aménagement de nouveaux quais pour voyageurs.....	9.915.741 €
11° Alimentation du réseau ferré luxembourgeois en énergie électrique de traction dans l'optique du trafic au début du 21e siècle.....	35.101.996 €
12° Renouveau et suppression de passages à niveau sur l'ensemble du réseau.....	12.345.098 €
13° –	
14° Renouveau 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° Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermühl) et Sandweiler.....	113.311.935 €
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° Réseau ferroviaire luxembourgeois. Aménagement d'un réseau radio numérique intégrée ERTMS/GSM-R (partie infrastructure).....	25.115.000 €
19° Ligne du Nord. Renouveau 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. Renouveau complet d'installations de voie.....	12.752.000 €

Les montants repris sous 1a°, 3°, 9°, 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°, 16°, 17°, 18°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1er octobre 2001. 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. Ces montants sont hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA).“

Luxembourg, le 8 mai 2003

Le Président-Rapporteur,
John SCHUMMER

