

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2009-2010

RM/vg

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 14 avril 2010

ORDRE DU JOUR :

1. Adoption des procès-verbaux des réunions des 31 mars et 7 avril 2010
2. Echange de vues avec des représentants de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL)
3. Divers

*

Présents : M. François Bausch, M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Marc Spautz,

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures,

M. Jeannot Poeker, M. Tom Weisgerber, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

M. Alex Kremer, M. Jeannot Waringo, M. Marc Wengler, représentants de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois,

Mme Francine Cocard, Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire,

Excusés : Mme Anne Brasseur, M. André Hoffmann

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Adoption des procès-verbaux des réunions des 31 mars et 7 avril 2010

Le procès-verbal de la réunion du 31 mars 2010 est adopté.

Le procès-verbal de la réunion du 7 avril 2010 est adopté suite aux redressements suivants :

- La dernière phrase du dernier paragraphe du point 2. se lira : « *Monsieur le Ministre délégué explique que la loi ne prévoit pas que la Chambre soit impliquée dans cette ultime étape, mais il propose de venir présenter à la Commission le projet de Plan avant son adoption définitive par le Conseil de Gouvernement* » ;
- Le dernier paragraphe du point 3. se lira : « *Les propositions d'amendements sont adoptées. Le nouveau texte sera envoyé au Conseil d'Etat pour avis* ».

2. Echange de vues avec des représentants de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL)

Après quelques paroles de bienvenue et d'introduction de la part de Monsieur le Président de la Commission du Développement durable, les représentants des CFL présentent le document joint en annexe du présent procès-verbal.

Suite à cet exposé, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures précise encore que :

- d'un point de vue organisationnel, le trafic ferroviaire luxembourgeois a subi de nombreuses adaptations au cours des dernières années. Monsieur le Ministre cite à cet égard :
 - o l'instauration, par la loi du 22 juillet 2009, de l'Administration des Chemins de Fer,
 - o la création de l'Administration des Enquêtes techniques par le biais de la loi du 30 avril 2008,
 - o la création prochaine d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire (projet de loi n°6110) ;
- il faut accorder une priorité à l'amélioration des liaisons transfrontalières, à la fois au niveau des infrastructures et de l'exploitation. Ainsi, il faut notamment privilégier l'achat de nouveau matériel afin d'obtenir des capacités supplémentaires de transport ;
- il en va, bien évidemment, de même pour l'achat d'équipements de sécurité, qui doivent être une priorité absolue ;
- pour ce qui est des axes internationaux, le Grand-Duché devra être particulièrement attentif au transport des passagers et veiller à être intégré aux réseaux à grande vitesse. Monsieur le Ministre donne à considérer que des discussions sont actuellement en cours avec la France et avec l'Allemagne. Dans ce contexte, il évoque notamment la problématique de l'extension et de la modernisation de la ligne ferroviaire Luxembourg-Trèves-Coblence, projet mis en suspens par la *Deutsche Bahn* suite à une réévaluation du coût des travaux ;
- en ce qui concerne le transport multimodal, il faut restructurer le site de Bettembourg de manière à profiter de toutes les potentialités offertes à ce niveau. Il faut améliorer le concept logistique en aménageant des endroits pour l'échange de marchandises entre camions et trains, ainsi qu'en développant des espaces pour le stockage. Il faut en outre optimiser l'accessibilité par la route du site de Bettembourg. Ces différents investissements seront élevés, mais nécessaires.

Suite à une question relative aux équipements de sécurité, il est fait référence aux accidents ferroviaires à Luxembourg-Hollerich en 1997. A l'époque, les trains luxembourgeois étaient munis d'un système de sécurité dénommé « Crocodile ». Ce système est un équipement utilisé pour transmettre en cabine l'autorisation ou non de franchir un signal, et éventuellement arrêter le train en cas de franchissement dangereux d'un signal. C'est un système relativement rudimentaire qui comporte les inconvénients suivants :

- il ne permet de transmettre que deux états (signal ouvert ou signal fermé) ;
- il ne permet pas de contrôler finement le respect de la vitesse par le conducteur ;
- c'est une installation qui fonctionne par émission de tension, principe qui n'offre pas le même degré de fiabilité qu'une véritable installation de sécurité.

Les CFL ont, par la suite, effectué d'importants investissements dans le domaine de la sécurité et adopté le système MEMOR II+, qui a été greffé sur le système « Crocodile » existant. Parallèlement, les Français ont adopté le système de contrôle de vitesse par balises (KVB), les Belges ont adopté le système de sécurité TBL 1, tandis que les Allemands ont adopté le système INDUSI (*Induktive Zugsicherung*). Les trains luxembourgeois qui circulent dans les pays limitrophes se trouvent donc aujourd'hui confrontés à quatre systèmes de sécurité différents.

Entretemps, la Commission européenne s'est impliquée pour améliorer l'interopérabilité des systèmes de sécurité dans les trains et a proposé le déploiement du système européen de contrôle des trains (en abrégé ETCS, *European Train Control System*). Il a d'ailleurs été décidé que le Corridor européen C, destiné au fret et partant d'Anvers pour relier les villes de Bâle et de Lyon en passant par le Luxembourg, serait prioritairement équipé de l'ETCS. Ce système est très performant, son principal inconvénient étant son prix très élevé.

Pour rappel, le projet de loi 6107 modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, qui vient d'être voté par la Chambre des Députés, avait notamment pour objet l'approbation d'une augmentation de crédit pour l'implémentation de ce système sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois. Le Luxembourg est donc précurseur en la matière et tous les trains luxembourgeois équipés de ce système vont dorénavant devoir subir une nouvelle homologation à l'étranger.

Il est encore souligné que l'accident ferroviaire qui a eu lieu en Belgique en février dernier ne se serait pas produit si le train en cause avait été équipé du système ETCS.

*

Suite à une question afférente, il s'avère qu'en date du 7 mai 2009, deux nouveaux contrats de service public ont été signés entre l'Etat luxembourgeois et les CFL : un contrat de service public de transport de voyageurs et un contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire. Les deux contrats portent sur une durée de quinze ans. Ces contrats sont basés sur des schémas de performance et de qualité du service public (ponctualité, information, propreté,...). Le règlement grand-ducal du 6 novembre 2009 portant approbation du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire et de la convention relative à la gestion administrative des immeubles dépendant de l'infrastructure ferroviaire signés le 7 mai 2009 entre l'Etat et la Société Nationale des CFL prévoit que, par le biais du Fonds du Rail, « l'Etat verse aux CFL une rémunération correspondant :

- aux charges effectives occasionnées dans le cadre de la réalisation de ces missions ;
- moins les recettes générées dans le cadre de l'exécution de ces missions ;
- plus un bénéfice raisonnable ».

Le règlement grand-ducal précise en outre que cette rémunération se calcule comme suit :

$$C + (0,01 * Q + B) * CD - R$$

Où :

- C = charges (définies à l'article 11 du règlement)
- Q = valeur finale résultant des calculs de qualité et de performance (article 12) comprise entre -1 et 1
- B = bénéfice (1%)
- CD = charges estimées dans cadre de la programmation de la gestion courante et des investissements pour le compte du Fonds du Rail, ou charges effectives si elles sont inférieures aux charges estimées dans la programmation
- R = recettes

*

Les membres de la Commission reçoivent, suite à leurs différentes questions, les informations suivantes :

- Pour l'année 2009, le groupe CFL consolidé réalisera vraisemblablement une perte d'environ 7 à 8 millions. Cette perte est en grande partie liée aux résultats de CFL Cargo.
- Entre 2008 et 2009, le nombre d'usagers des CFL a beaucoup baissé, à la fois au niveau national et international. Cette baisse est, d'une part, due aux effets de la crise économique et, d'autre part, au prix du carburant. En effet, en 2008, le prix de l'essence élevé a incité les personnes à prendre le train plutôt qu'à utiliser leur voiture et a donc engendré une forte augmentation du trafic ferroviaire. Le prix de l'essence ayant entretemps à nouveau baissé, les individus recommencent à utiliser leur voiture particulière.
- Les CFL sont en train de réaliser d'importants travaux de mise à double voie de la ligne Luxembourg-Pétange, qui permettront à terme une augmentation de la fréquence de ce tronçon.
- La ligne Bruxelles-Luxembourg est actuellement en travaux du côté belge, afin de permettre aux trains reliant les deux villes d'atteindre une vitesse de 160 km/h. Ces travaux réduiront sensiblement la durée du trajet entre les deux capitales. Il faut savoir que cette ligne se poursuit en France jusqu'à Strasbourg et que des études sont en train d'être réalisées afin d'évaluer l'opportunité de créer une ligne à grande vitesse du côté français.
- L'autoroute ferroviaire entre Bettembourg et Perpignan doit rester une priorité pour le Luxembourg et les investissements doivent y être poursuivis, afin d'assurer notre compétitivité en la matière. Il apparaît en effet que les Français sont en train d'investir massivement dans des infrastructures permettant le transport multimodal dans la région frontalière. Certains intervenants craignent à cet égard que les Français aient l'intention de déplacer le point de départ de l'autoroute ferroviaire de l'autre côté de la frontière.
- Un problème de gabarit empêche de relier directement la gare de Bettembourg au Cargo center de l'aéroport. En effet, les conteneurs servant à transporter les marchandises par avion ne sont pas de même taille que ceux qui sont utilisés sur les trains empruntant l'autoroute ferroviaire.
- Il est prévu de relier le Luxembourg au nord de l'Allemagne via Coblenze.

- Aucune étude de marché n'a encore été réalisée afin de déterminer si le potentiel de voyageurs serait assez élevé pour envisager une liaison entre Luxembourg et Amsterdam via Liège. Il est à noter qu'Amsterdam est facilement joignable depuis Luxembourg en passant par Bruxelles.
- La ligne ferroviaire desservant Bettembourg est une priorité absolue, plus urgente à réaliser que la ligne directe entre Esch-sur-Alzette et Luxembourg-ville.

3. Divers

Monsieur Marc Spautz est nommé rapporteur du projet de loi 6095 portant approbation de l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part et le Royaume du Maroc, d'autre part, signé à Bruxelles, le 12 décembre 2006 et de ses Annexes. Il s'engage à préparer son projet de rapport dans les meilleurs délais afin que celui-ci puisse être soumis au vote de la Commission du Développement durable au cours de la prochaine réunion, qui aura lieu le 21 avril prochain.

Luxembourg, le 22 avril 2010

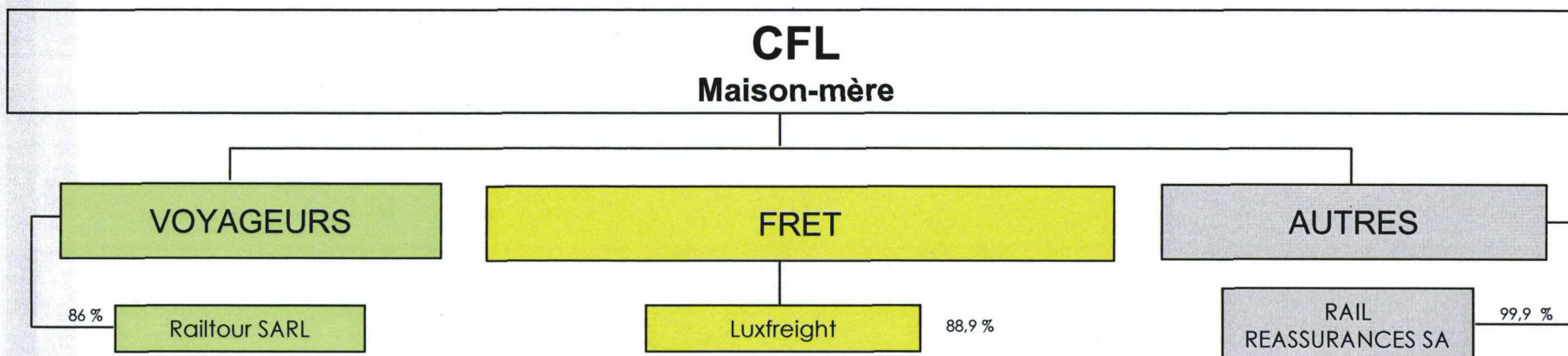
La secrétaire,
Rachel Moris

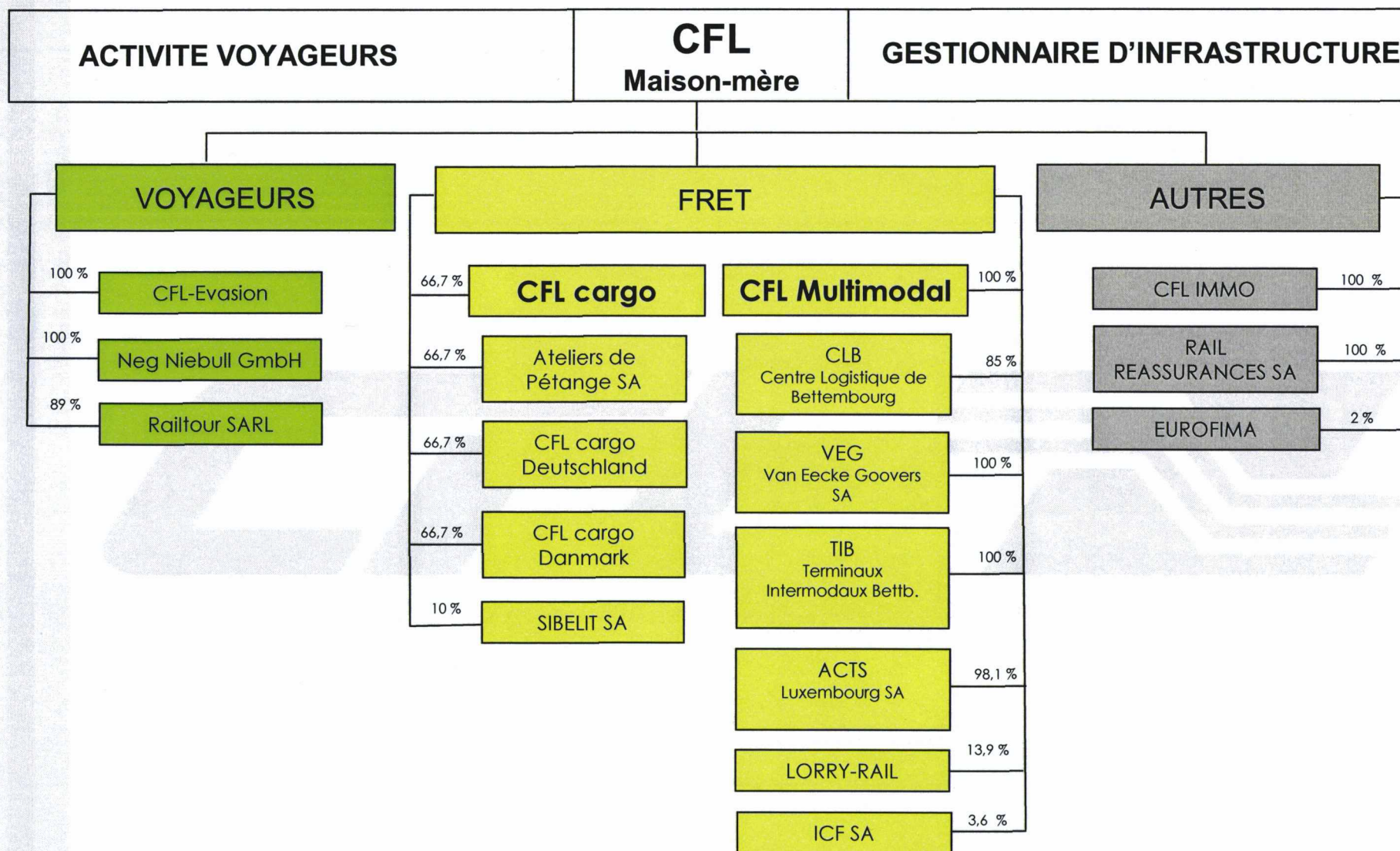
Le Président,
Fernand Boden

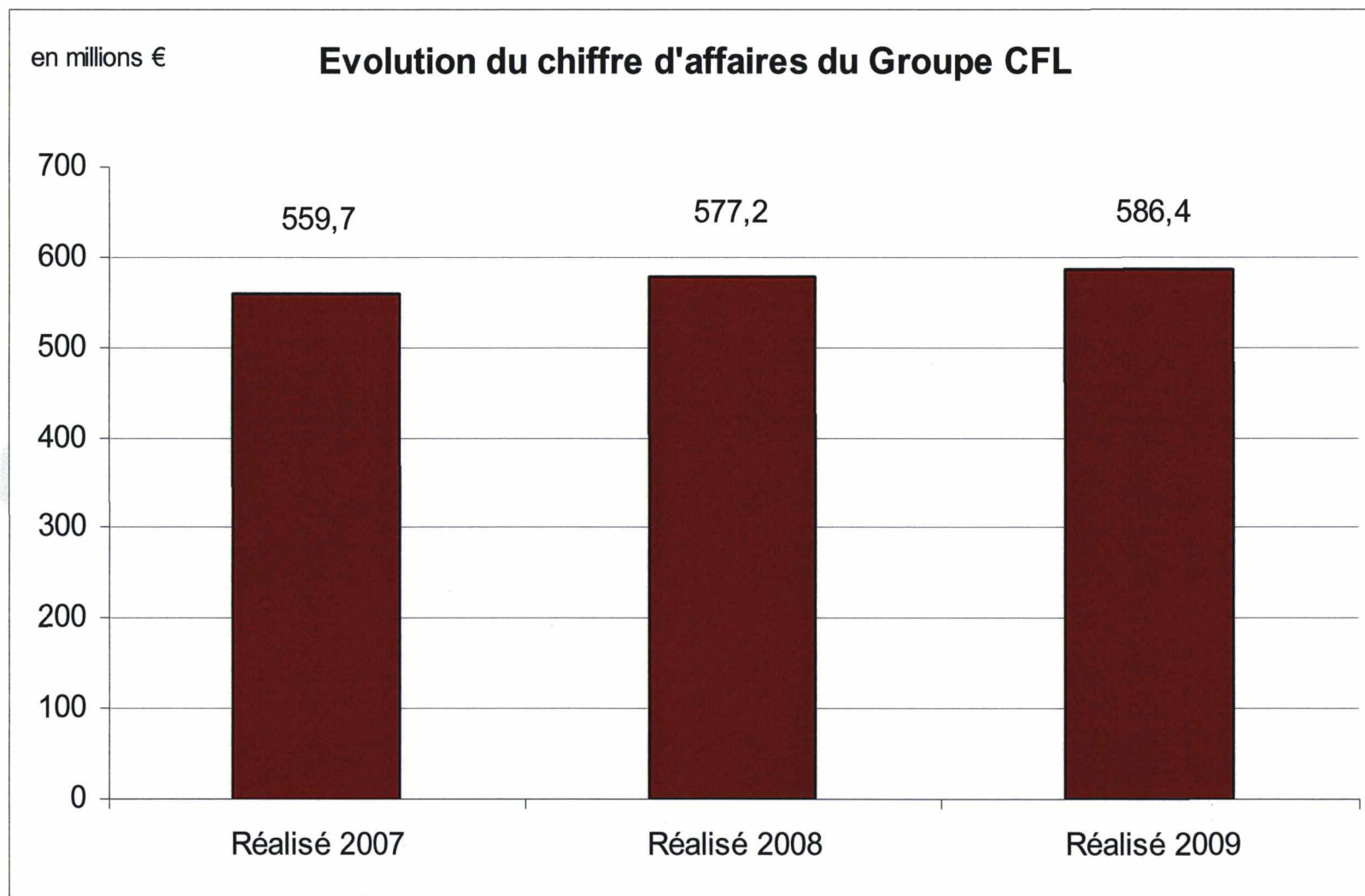
ANNEXE

Présentation du Groupe CFL

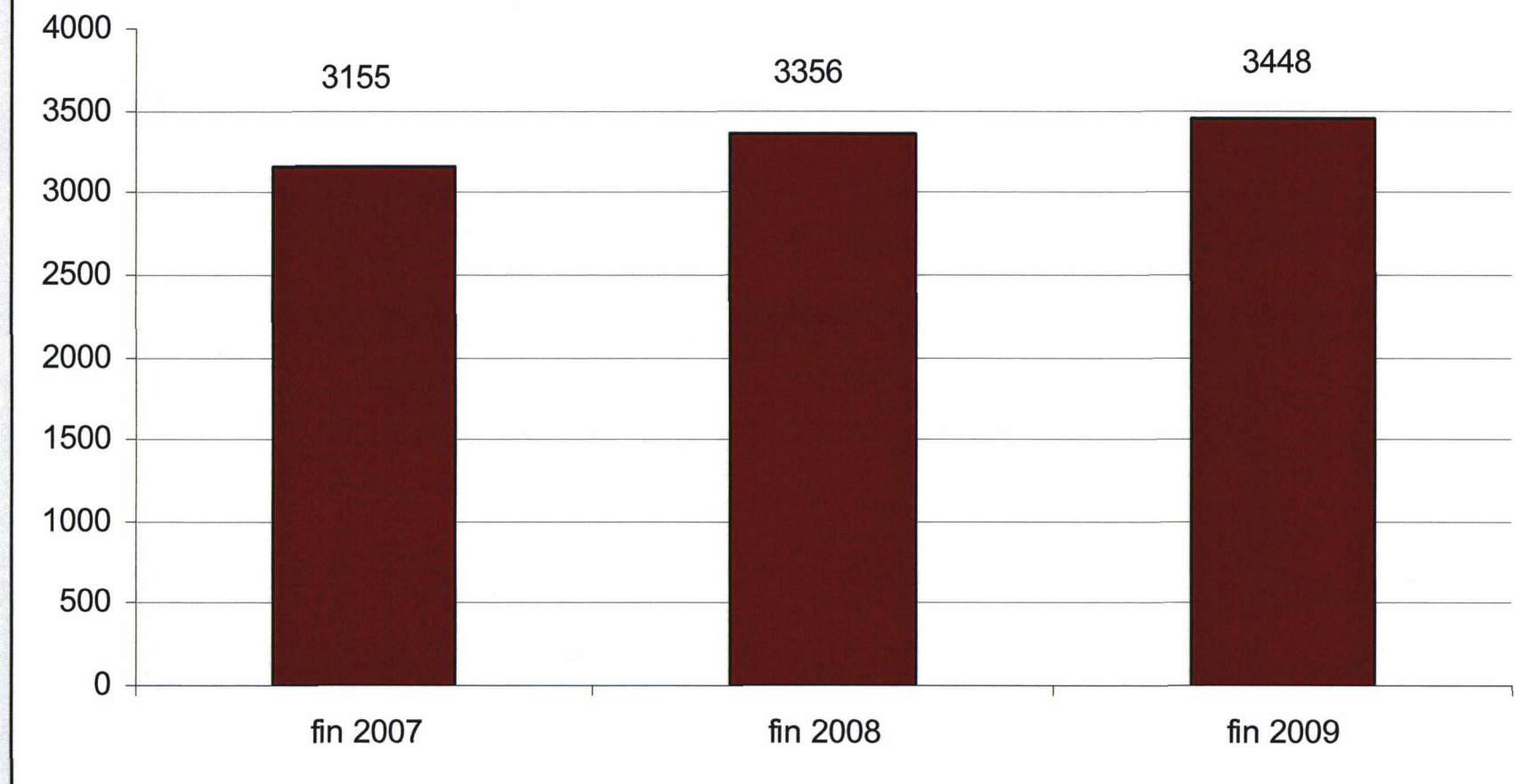
14 avril 2010

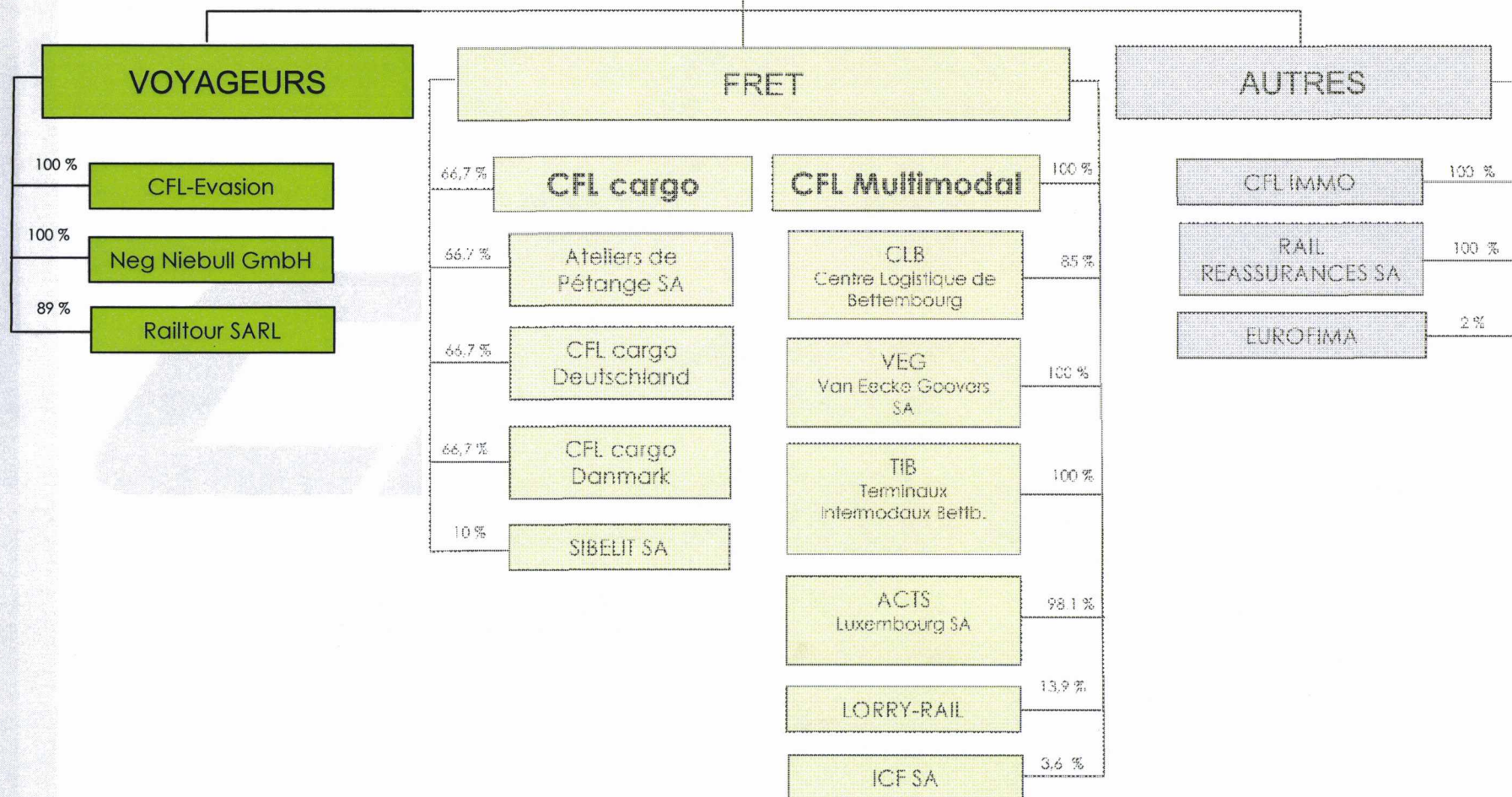


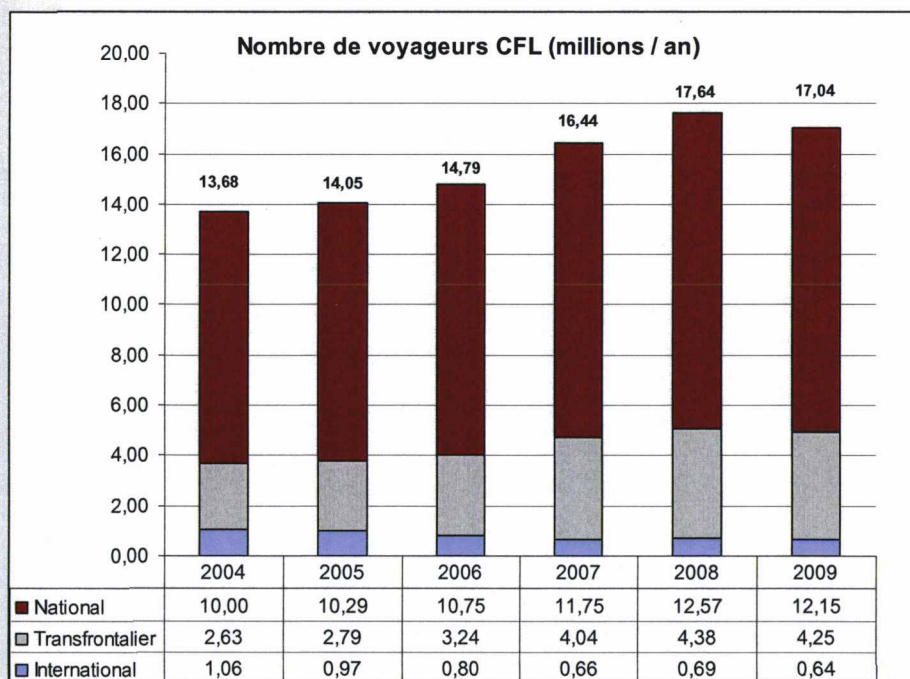




Evolution effectif Groupe CFL







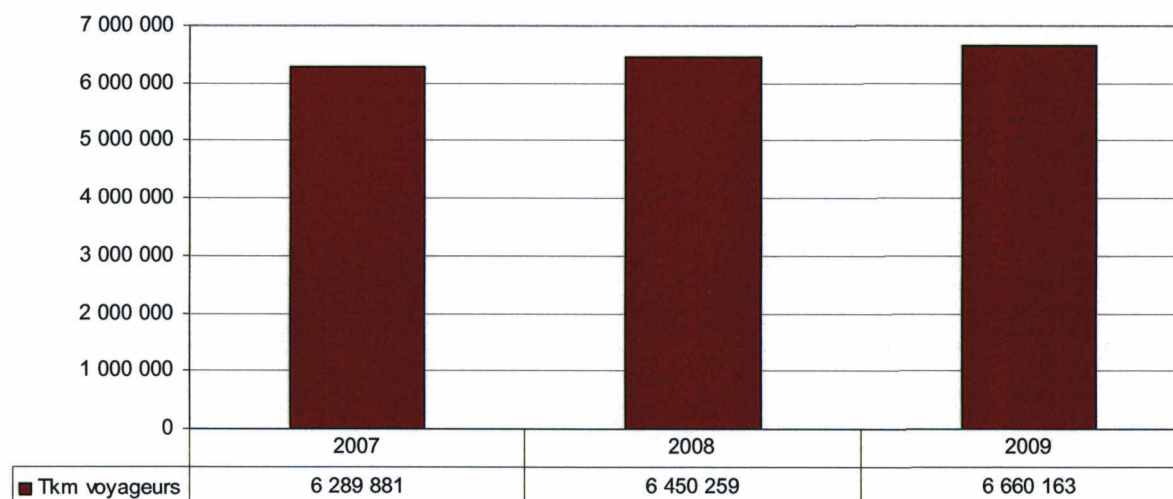
Amélioration substantielle de l'offre dans le passé, p.ex.:

- Sillon Lorrain (Thionville – Metz – Nancy)
- Virton
- Arlon
- Mersch - Ettelbruck - Diekirch

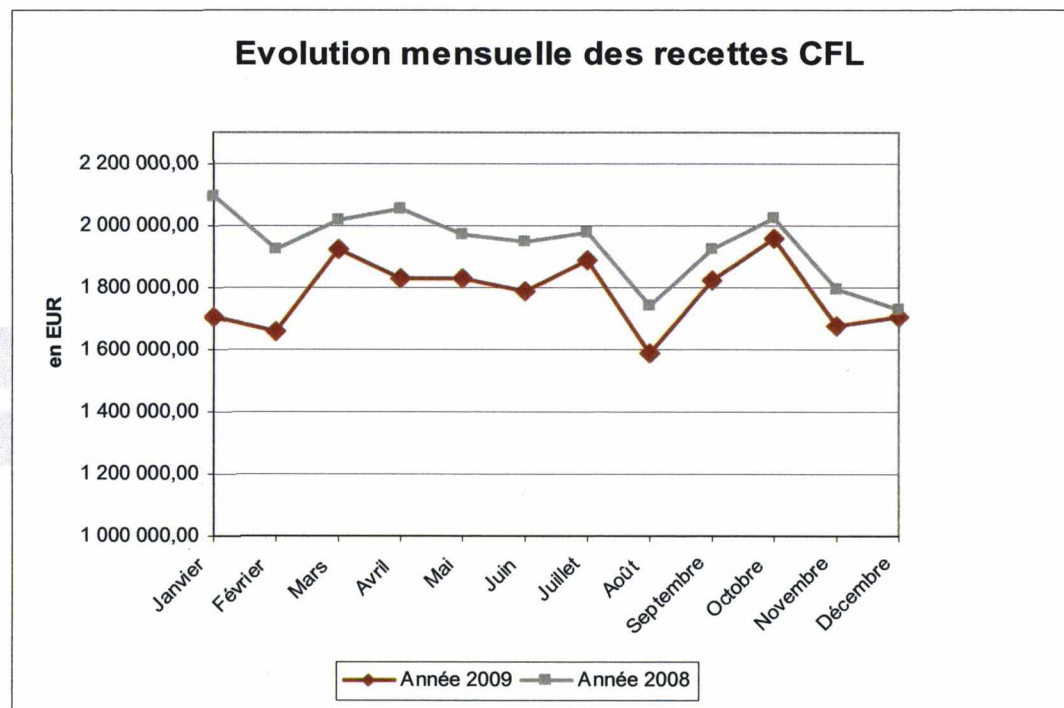
Améliorations prévues, p.ex.:

- Desserte directe Metz – Belval – Longwy (2010)
- Augmentation fréquence Lux. – Esch – Rodange (2011)
- Augmentation fréquence Lux. – Pétange (2012)

Trains-kilomètres voyageurs CFL



- L'année 2009, marquée par la crise économique, affiche un net recul des recettes (-7,8% par rapport à 2009)
- Le premier trimestre 2010 montre une légère reprise (+2,5 % par rapport à 2009), mais reste bien en dessous du niveau de 2008



Assurer la connectivité internationale dans un environnement libéralisé

- La libéralisation du secteur du transport international de voyageurs a forcé les opérateurs de tous les pays de se focaliser sur les services économiquement viables (p.ex. disparition des trains de nuit, focalisation sur trains à grande vitesse)
- Ceci nécessite une approche différenciée en fonction de chaque marché pour assurer la connectivité du Luxembourg aux réseaux de grande vitesse des pays voisins

Paris

- Création de la liaison TGV en 2007
- Augmentation de la fréquence à 6 trains par jour en 2009 suite au grand succès commercial

Bruxelles – Strasbourg - Suisse

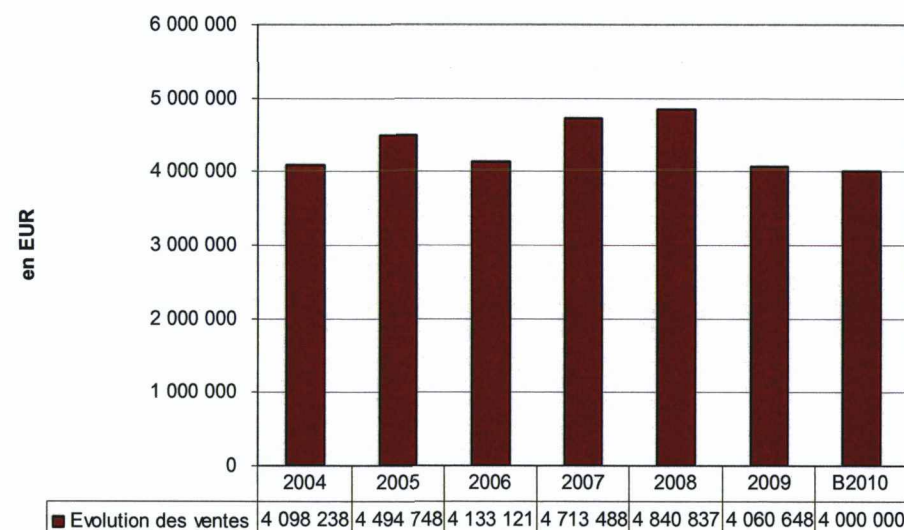
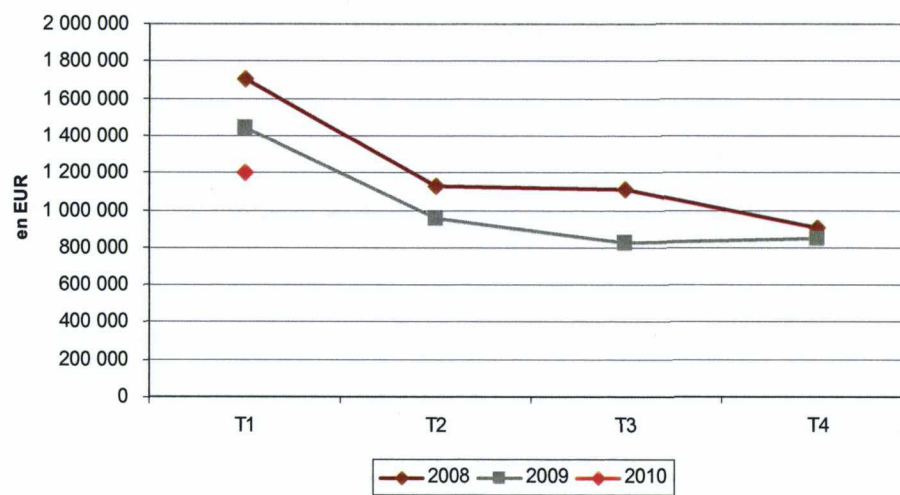
- Collaboration des CFL avec SNCB, SNCF et CFF en vue de l'établissement d'un plan d'affaires pour la création d'une liaison rapide de haute qualité (p.ex. train pendulaire, TGV)
- Contexte: Investissements dans les infrastructures prévus sur cet axe (Modernisation en Belgique, Phase II de la LGV Est en France)

Allemagne

- Collaboration avec les autorités régionales allemandes afin de créer une liaison à cadence horaire vers Coblenz, pour assurer une bonne connexion ICE au Nord de l'Allemagne (Rheinland-Pfalz-Takt 2015)
- Création de la liaison par bus (13 allers-retours / jour) à Saarebrück, pour assurer une connexion ICE au Sud de l'Allemagne

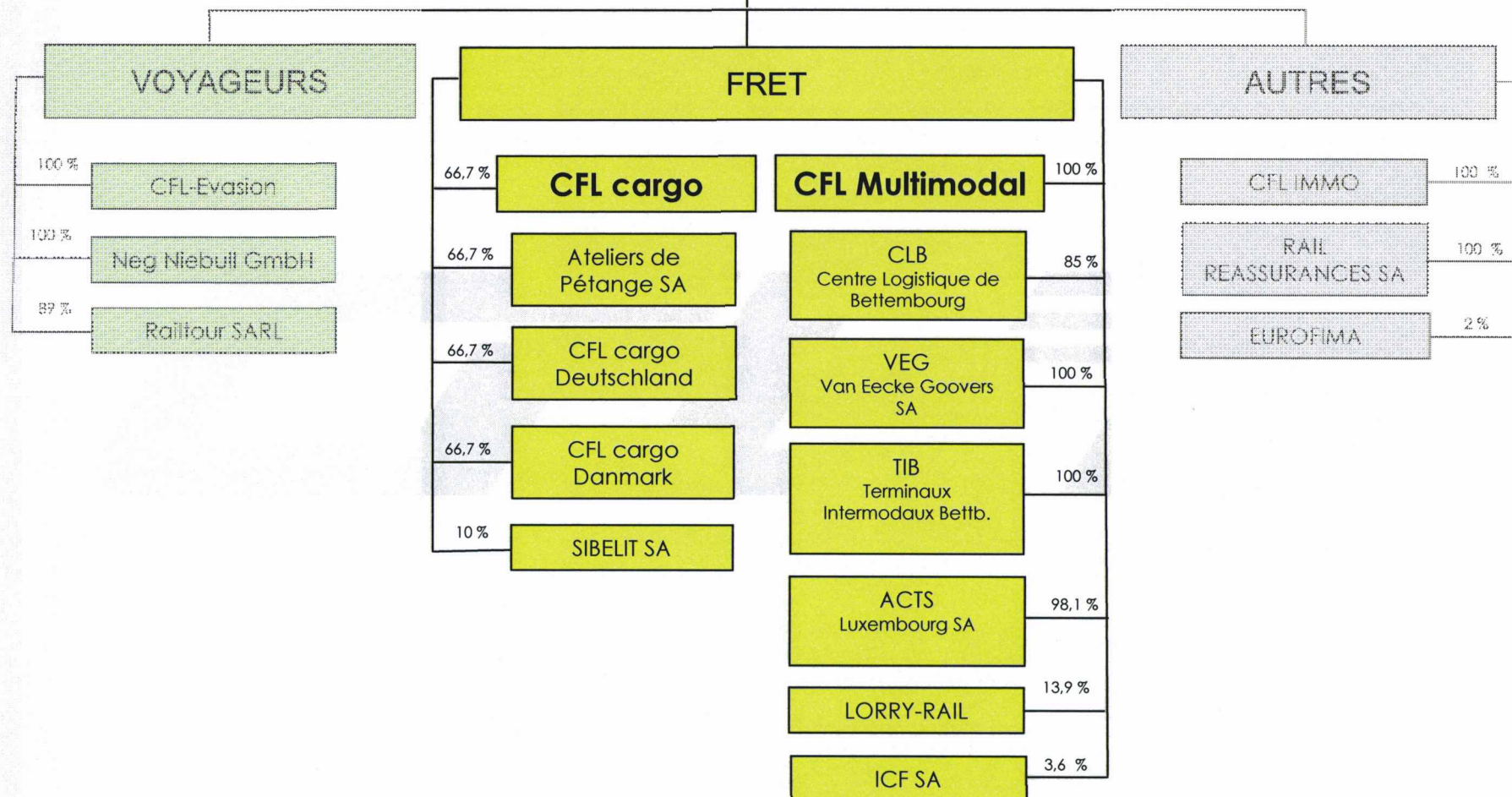
Approche

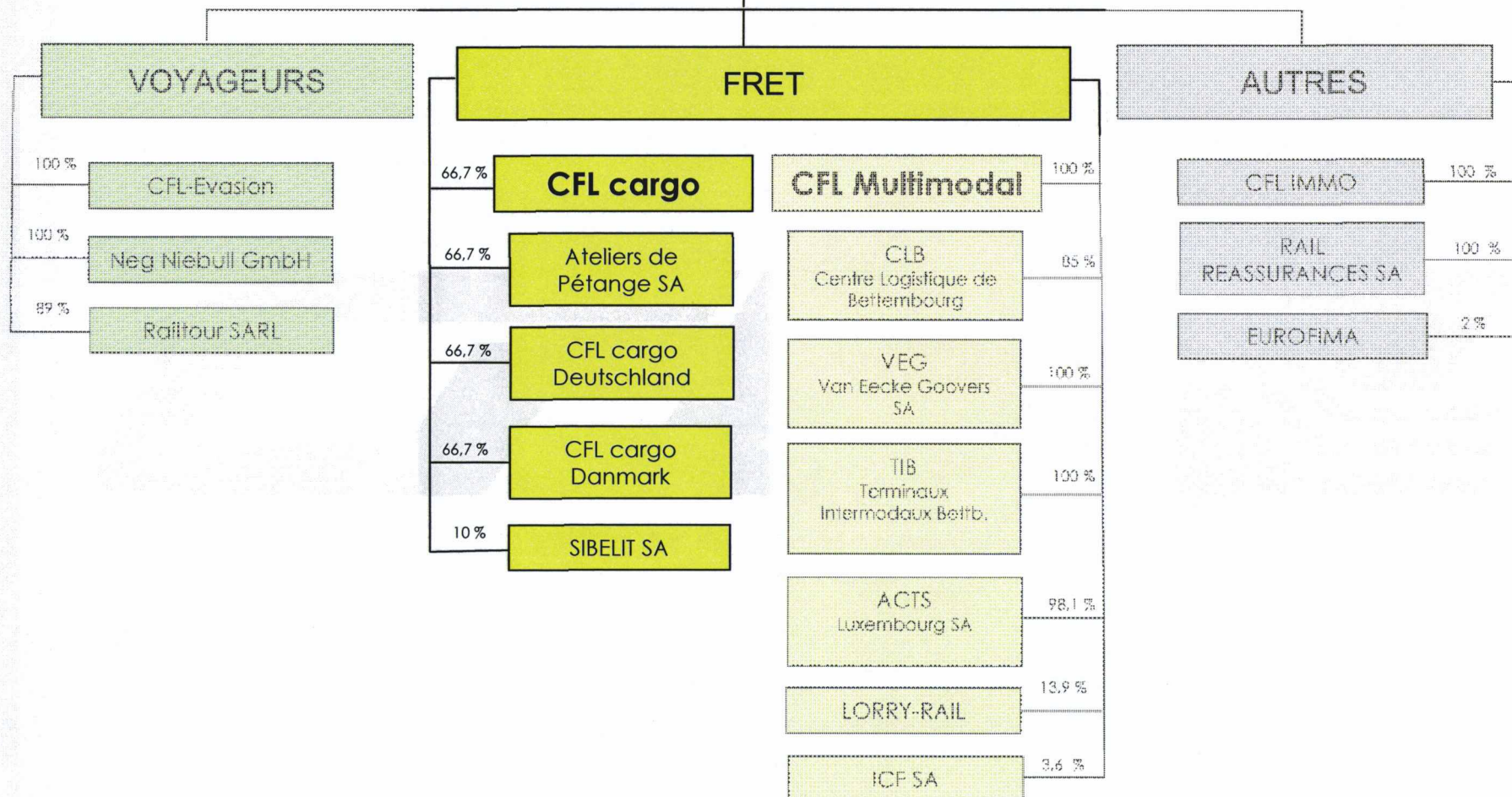
- Les ventes de CFL Evasion ont été marquées par une forte régression en 2009 (-16% par rapport à 2008)

Evolution annuelle des ventes

Evolution trimestrielle des ventes voyages touristiques et voyages d'affaires


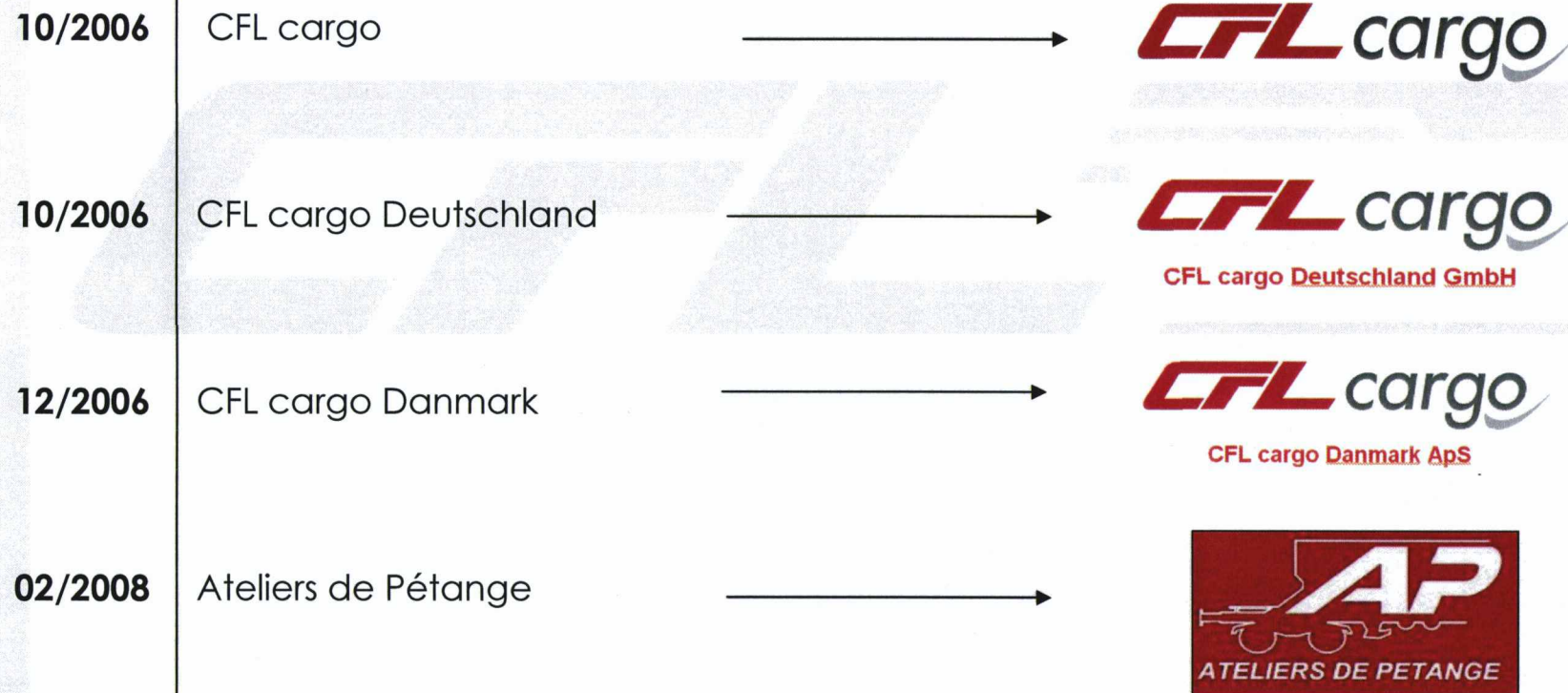
- Les premiers résultats 2010 indiquent une légère reprise des voyages touristiques, mais la situation reste difficile au niveau des voyages d'affaires

ACTIVITE VOYAGEURS
CFL
Maison-mère

GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE




Historique – les dates clés de CFL CARGO



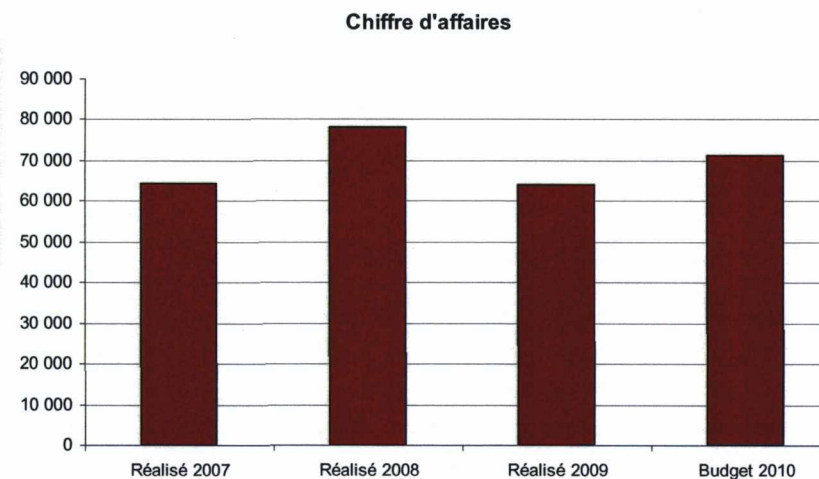
En milliers Euros	Réalisé 2007	Réalisé 2008	Réalisé 2009	Budget 2010
Chiffre d'affaires	64 900	79 800	64 200	71 300
Résultat d'exploitation brut	-6 500	-7 000	-16 500	-1 200

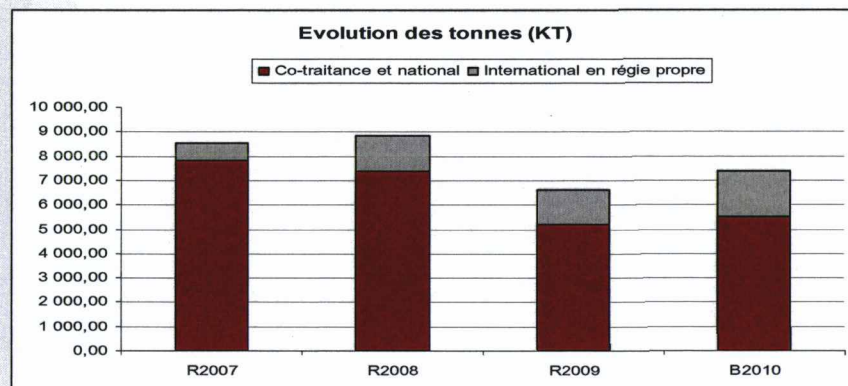
2008 – 2009

- régression considérable du chiffre d'affaires (- 19 %)
- réduction du volume en termes de tonnes transportées (- 25 %)
- croissance en termes de tonnes – km (+ 15 %)

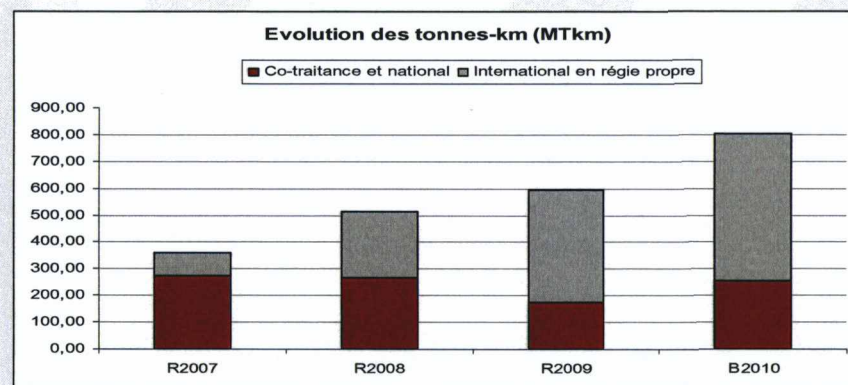
2010

- légère reprise au premier trimestre

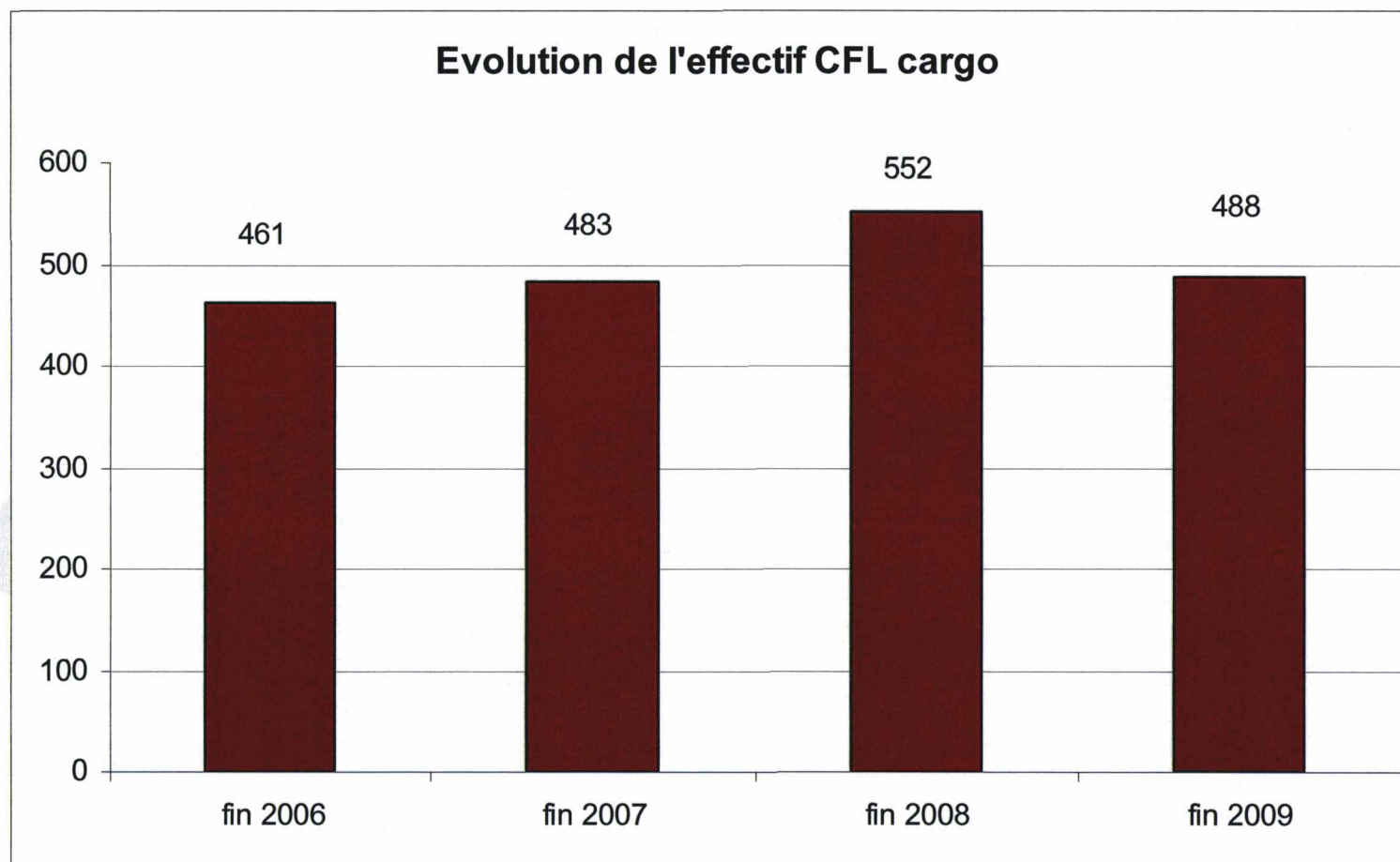




	R2007	R2008	R2009	B2010
Co-traitance et national	7 826,00	7 363,00	5 183,00	5 491,00
International en régie propre	704,00	1 473,00	1 420,00	1 905,00
Total	8 530,00	8 836,00	6 603,00	7 396,00



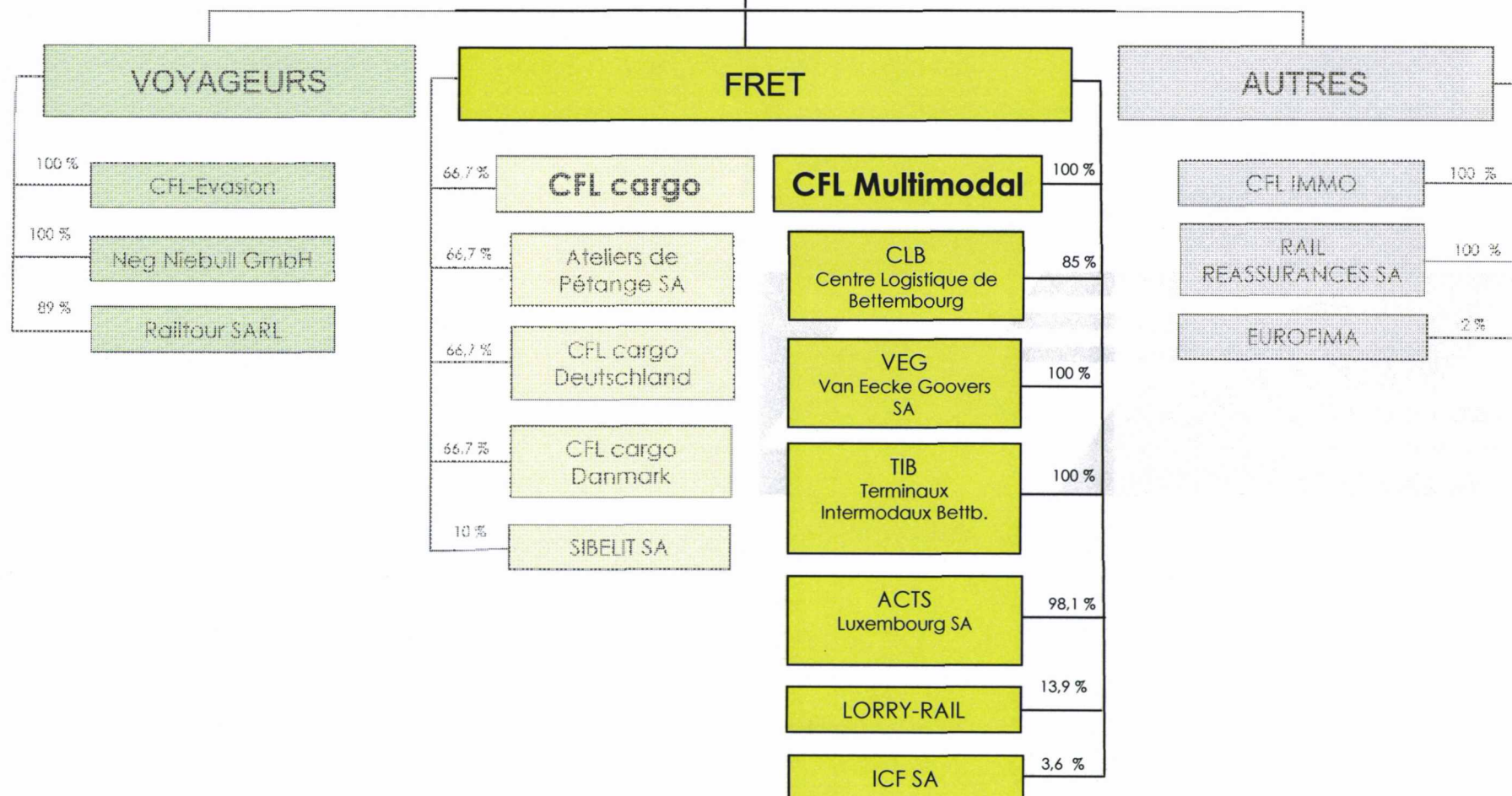
	R2007	R2008	R2009	B2010
Co-traitance et national	274,00	266,60	173,20	253,10
International en régie propre	87,00	247,30	420,00	549,00
Total	361,00	513,90	593,20	802,10



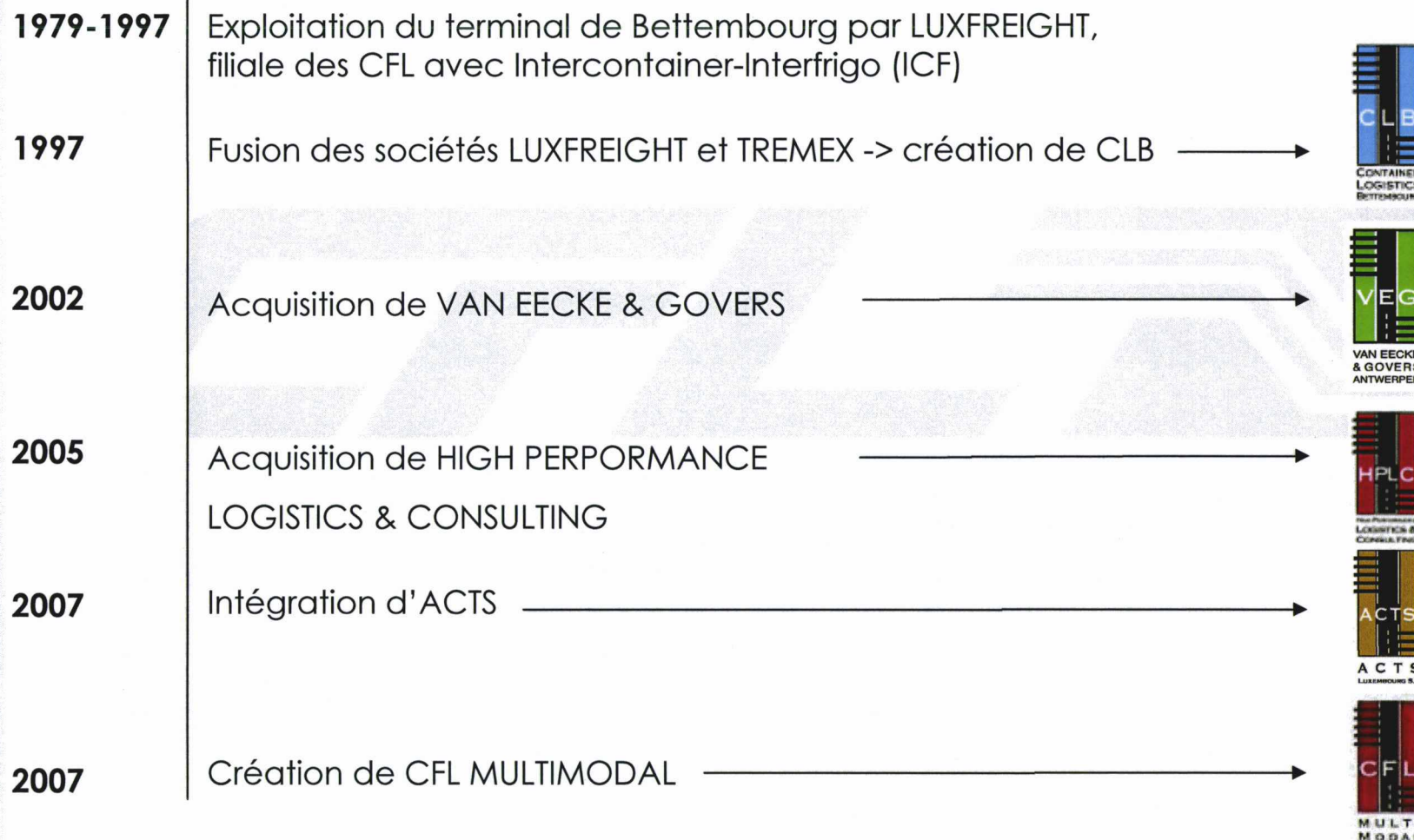
ACTIVITE VOYAGEURS

CFL Maison-mère

GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE



Historique – les dates clés de CFL Multimodal



En milliers Euros	Réalisé 2007	Réalisé 2008	Réalisé 2009	Budget 2010
Chiffre d'affaires	13 107	19 225	21 116	23 188
Résultat d'exploitation brut	1 096	650	1 570	3 395

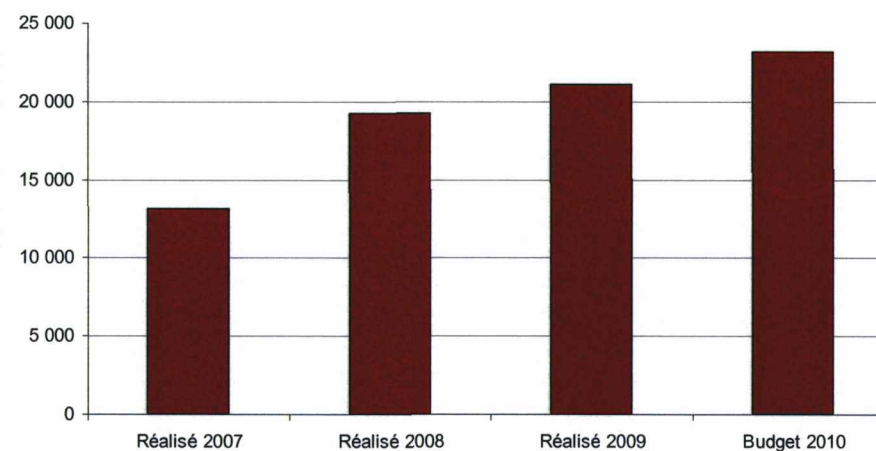
2008 – 2009

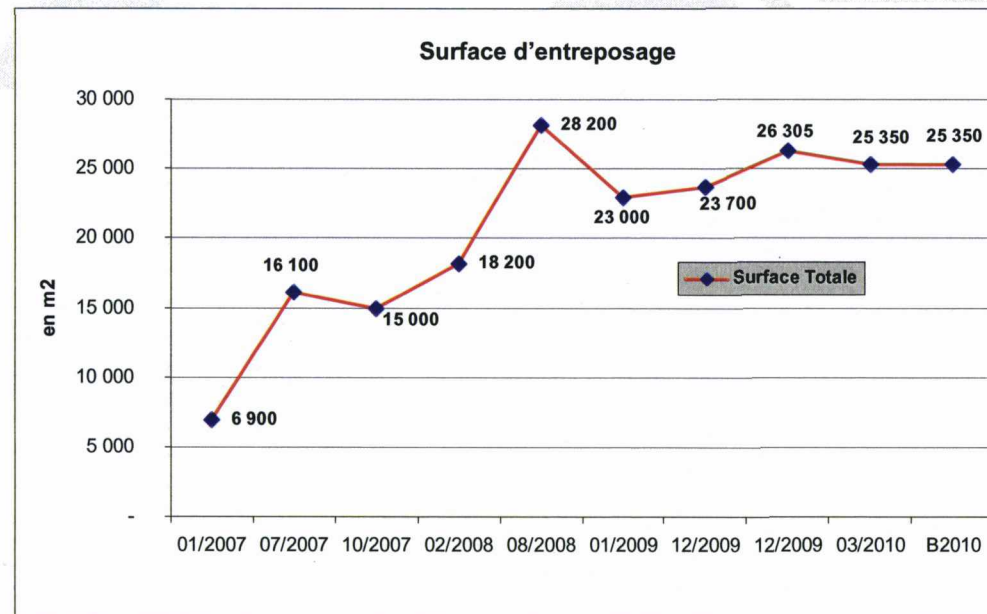
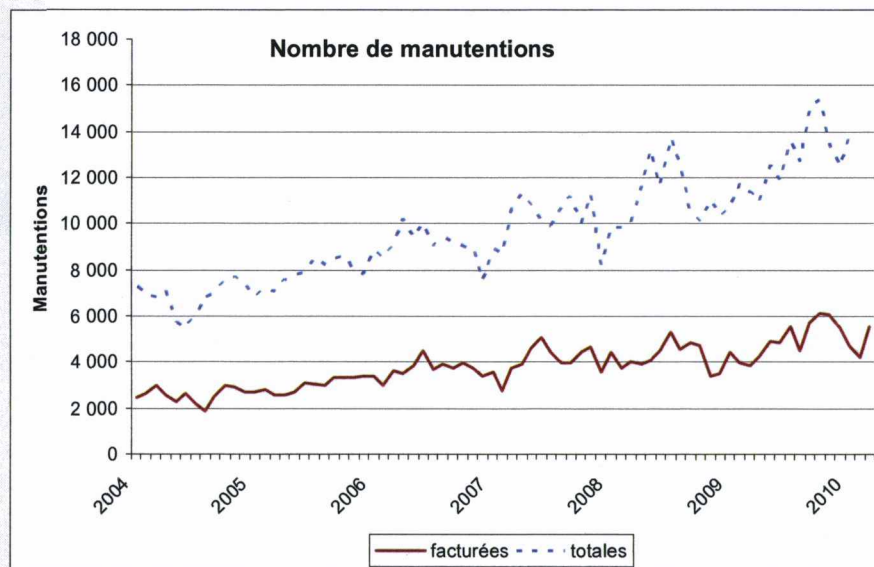
- croissance du chiffre d'affaires (+ 10%)
- augmentation du nombre des manutentions (+17%)

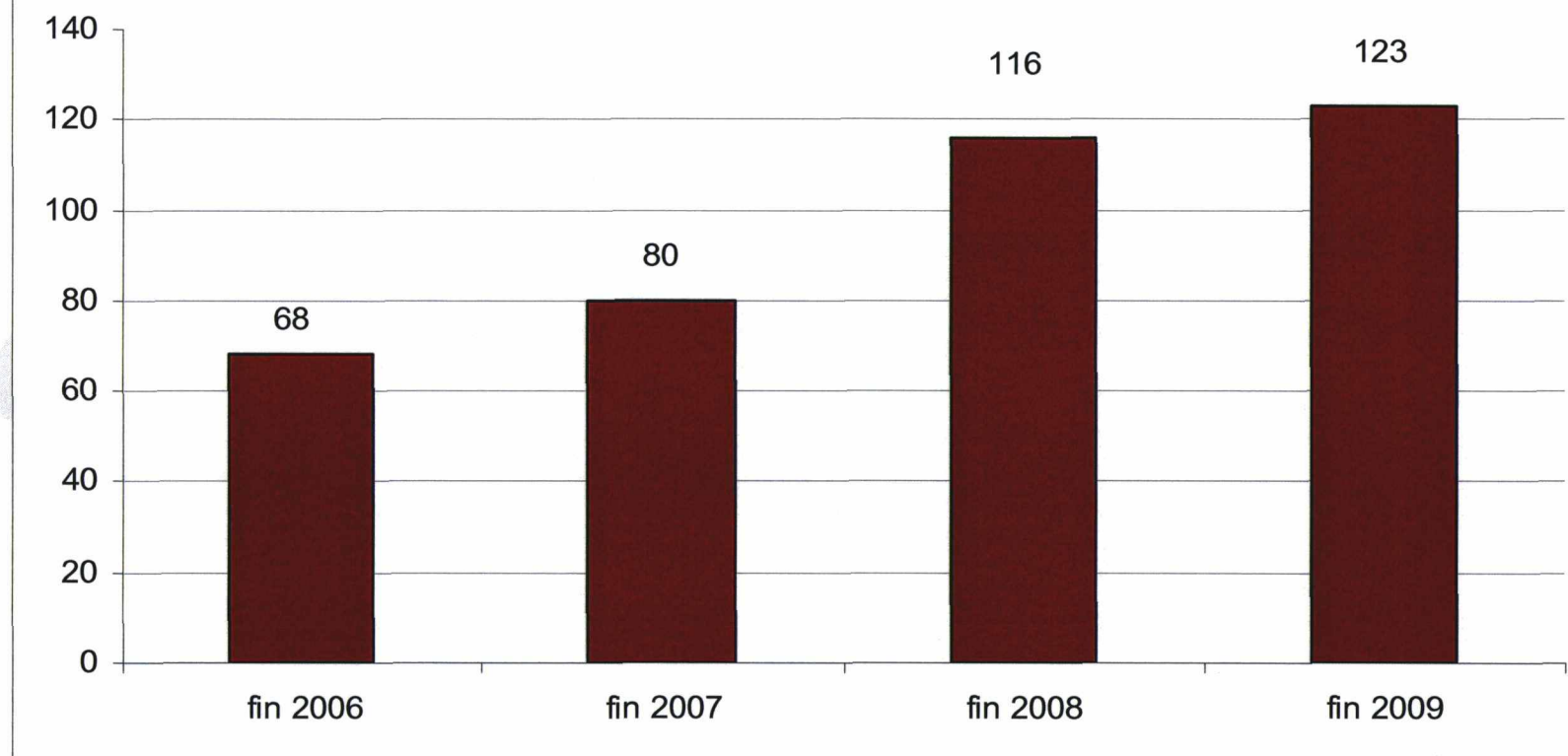
2010

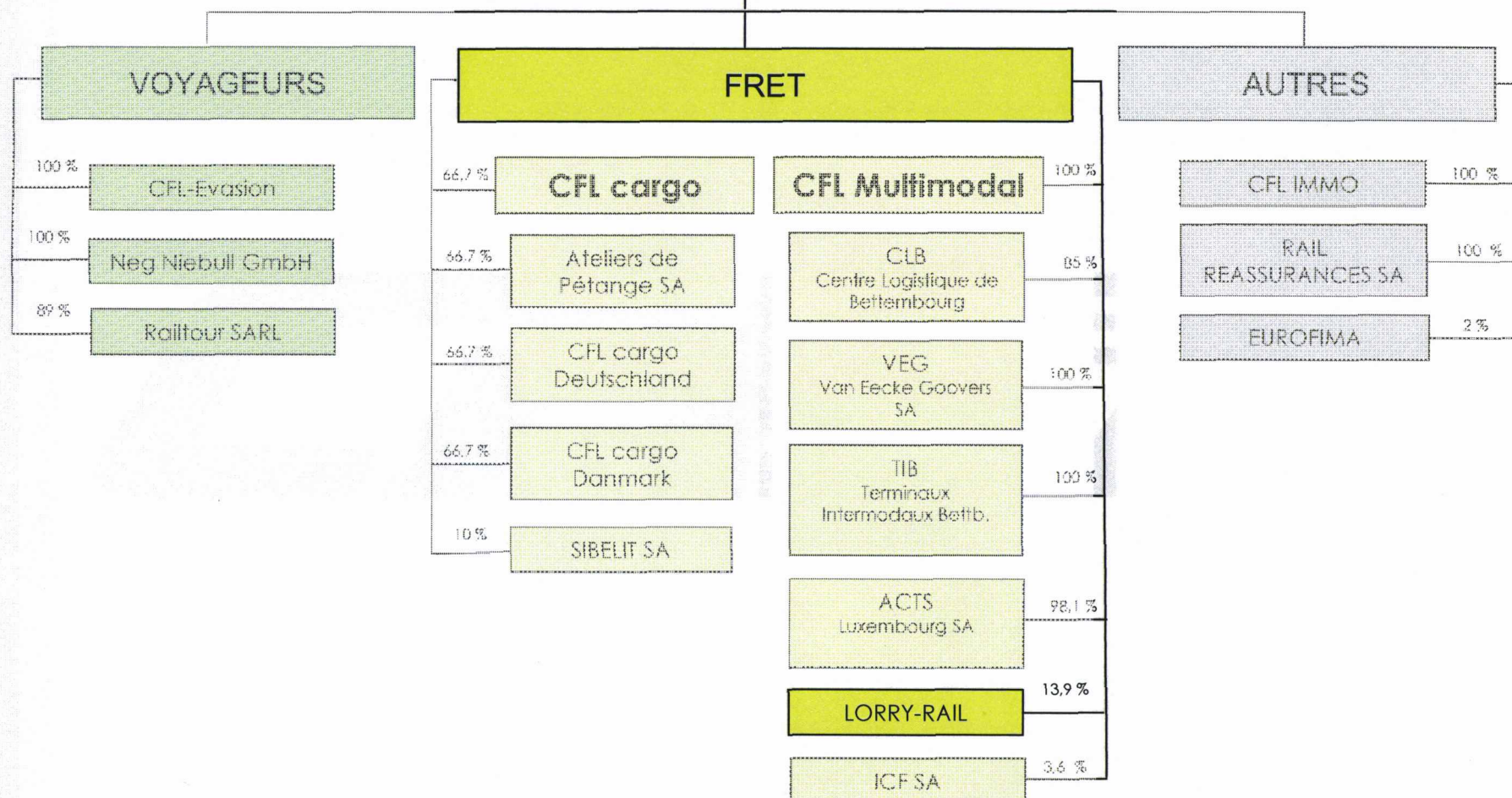
- poursuite de l'évolution positive des activités

Chiffre d'affaires

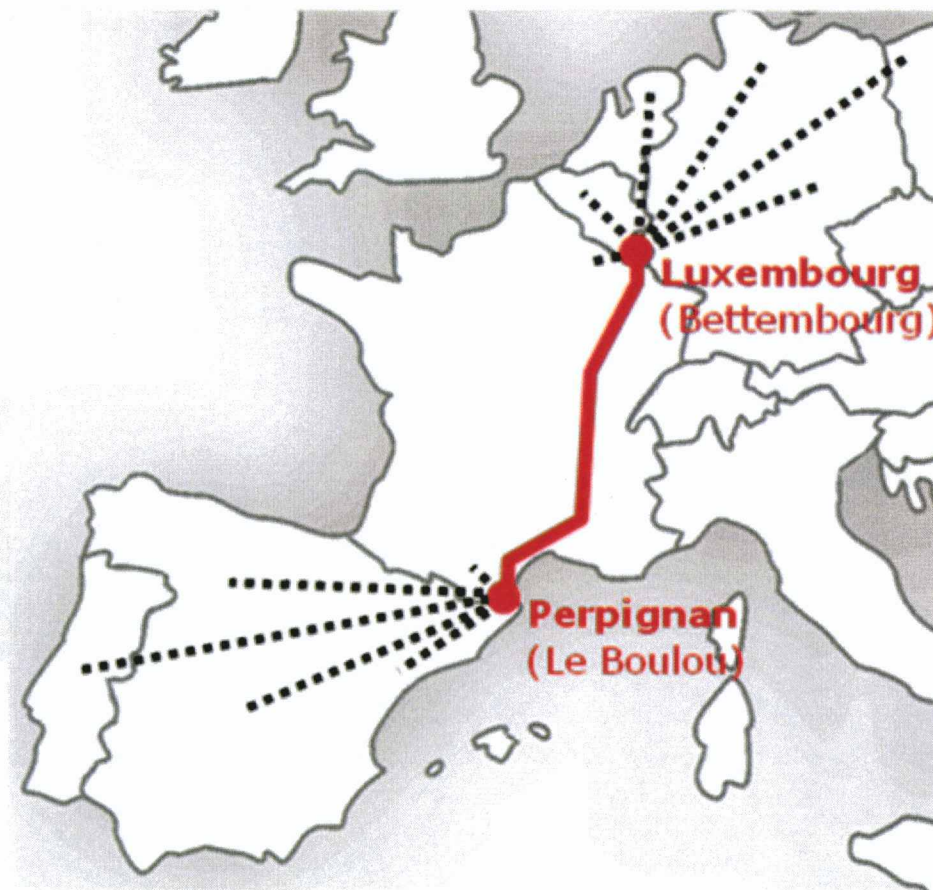




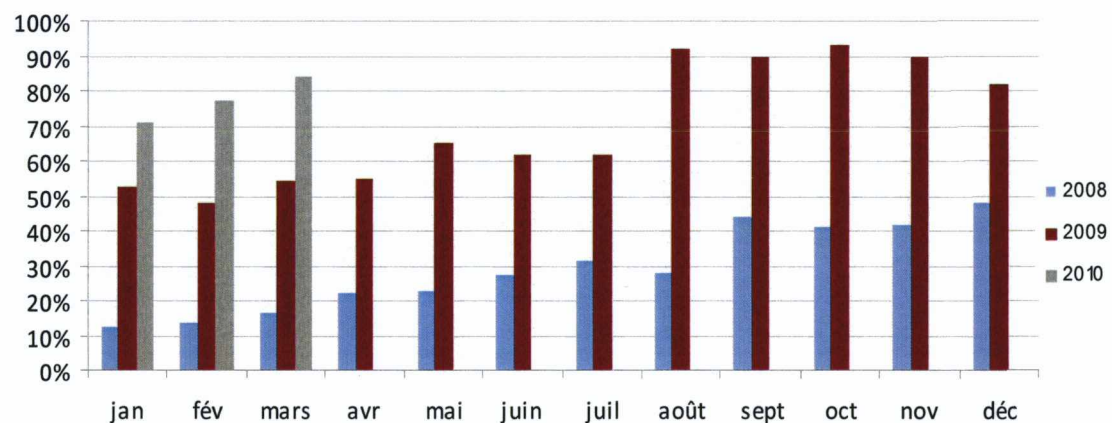
Evolution de l'effectif CFL Multimodal



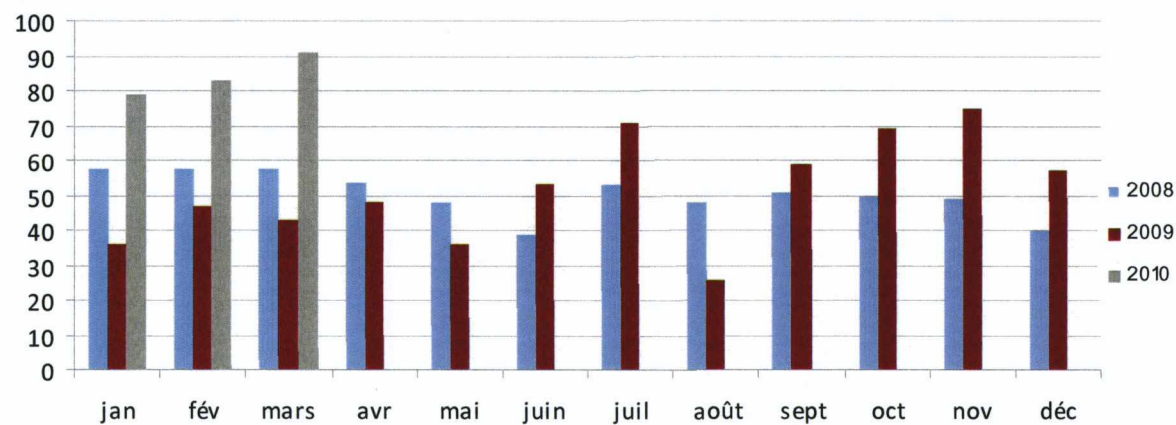
- Service intermodal de 1050 km entre Bettembourg (Luxembourg) et Le Boulou (Perpignan)
- Lorry-Rail est une société au capital de 12 mio €:
 - CDC (45,36%)
 - MODALOHR (16,65%)
 - CFL (13,88%)
 - SNCF (12,50%)
 - VINCI CONCESSIONS (11,61%)
- Démarrage en Novembre 2007

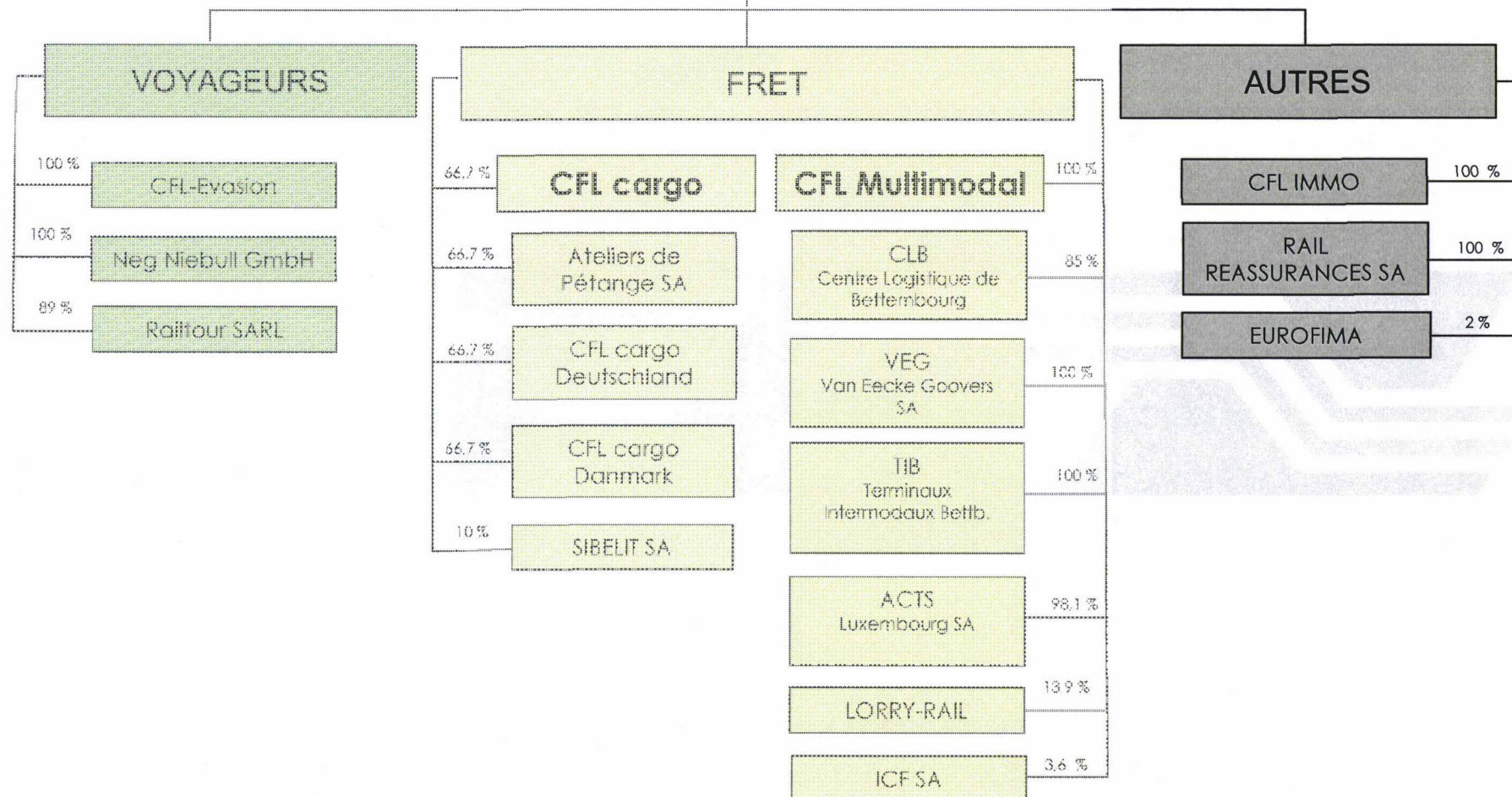


taux de remplissage



nombre de circulations



ACTIVITE VOYAGEURS
CFL
Maison-mère
GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE


Gestion du patrimoine immobilier du Fonds du Rail

- Croissance sensible du nombre des transactions dans le cadre des projets d'infrastructure ferroviaire

Valorisation du patrimoine des CFL

- Construction de trois maisons jumelées sises Rue Marguerite Thomas Clement à Belvaux
- Réalisation d'un immeuble résidentiel avec commerces au rez-de-chaussée, Avenue François Clement à Mondorf-les-Bains
- Construction du bâtiment administratif, commercial et résidentiel « Les Rotondes » à la Rocade de Bonnevoie