

N° 6430¹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2011-2012

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

(2.5.2012)

La Commission se compose de: M. Fernand BODEN, Président; M. Marc SPAUTZ, Rapporteur; MM. François BAUSCH, Eugène BERGER, Lucien CLEMENT, Georges ENGEL, Mme Marie-Josée FRANK, M. Paul HELMINGER, Mme Lydia MUTSCH, MM. Roger NEGRI, Marcel OBERWEIS et Serge URBANY, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique est le résultat de la fusion de cinq projets de loi, à savoir les projets de loi 6346, 6347, 6348, 6349 et 6351.

Ces cinq projets de loi ont été déposés le 21 octobre 2011 par Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis en date du 24 avril 2012.

En date du 1er décembre 2011, la Commission du Développement durable a désigné M. Marc Spautz comme rapporteur des projets de loi sous objet.

Lors de sa réunion du 11 janvier 2012, la Commission a fait une première analyse des textes.

Au cours de la réunion du 2 mai 2012, la Commission a analysé l'avis du Conseil d'Etat.

Le présent rapport a été adopté en date du 2 mai 2012.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES**1. Objet de la loi**

La loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire règle la police et la gestion du réseau ferré national tout en confiant la gestion technique de ce réseau aux CFL, la responsabilité financière afférente étant assumée directement par l'Etat via le Fonds du Rail institué en vertu des articles 9 et 10 de la loi précitée et le contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire conclu le 7 mai 2009 entre l'Etat et les CFL et approuvé par règlement grand-ducal du 6 novembre 2009.

Depuis l'entrée en vigueur de la loi du 24 juillet 2000 qui a autorisé une première série de 14 projets d'infrastructure ferroviaire de grande envergure, l'article 10 précité comporte le relevé des projets et est régulièrement mis à jour au rythme de la réalisation du programme d'investissement arrêté entre le Gouvernement et les CFL en matière de maintenance, de sécurisation et d'extension de l'infrastructure ferroviaire.

Entre 2003 et 2010, sept mises à jour du relevé ont été retenues par le législateur.

Le projet de loi 6346 prévoit l'autorisation par le législateur, conformément à l'article 99 de la Constitution, d'une augmentation de crédit du projet d'investissement 16° concernant la ligne de Luxembourg à Wasserbillig avec une mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermuehle) et Sandweiler, à 215.000.000 euros. Dans cet ordre d'idées, il est proposé de compléter le deuxième et le troisième alinéas du paragraphe 3. de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée en amendant l'enveloppe financière relative au projet 16°, d'une part, et en adaptant en conséquence le troisième alinéa qui indique l'indice semestriel des prix à la construction servant de référence pour déterminer la période d'application des hausses légales applicables aux montants maxima des enveloppes financières accordées par le législateur, d'autre part.

Le projet de loi 6347 prévoit l'autorisation par le législateur, conformément à l'article 99 de la Constitution, d'une augmentation de crédit du projet d'investissement 18° concernant le réseau ferré luxembourgeois et l'aménagement d'un réseau radio numérique intégrée ERTMS/GSM-R, à 51.100.000 euros. Dans cet ordre d'idées, il est proposé de compléter le deuxième et le troisième alinéas du paragraphe 3. de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée en amendant l'enveloppe financière relative au projet 18°, d'une part, et en adaptant en conséquence le troisième alinéa qui indique l'indice semestriel des prix à la construction servant de référence pour déterminer la période d'application des hausses légales applicables aux montants maxima des enveloppes financières accordées par le législateur, d'autre part.

Le projet de loi 6348 prévoit l'autorisation par le législateur, conformément à l'article 99 de la Constitution, d'un nouveau projet d'investissement 26° concernant la ligne du Nord, notamment le renouvellement complet de différents tronçons de voie avec amélioration de la plate-forme en vue de la mise en œuvre de traverses en béton. Les coûts sont estimés à 96.200.000 euros. Dans cet ordre d'idées, il est proposé de compléter le deuxième et le troisième alinéas du paragraphe 3. de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée en ajoutant le projet 26°, d'une part, et en adaptant en conséquence le troisième alinéa qui indique l'indice semestriel des prix à la construction servant de référence pour déterminer la période d'application des hausses légales applicables aux montants maxima des enveloppes financières accordées par le législateur, d'autre part.

Le projet de loi 6349 prévoit l'autorisation par le législateur, conformément à l'article 99 de la Constitution, d'un nouveau projet d'investissement 27° concernant la modernisation de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen, plus précisément de la phase 1 de ce projet qui prévoit le renouvellement des Postes Directeurs sur la situation actuelle. Les coûts sont estimés à 42.000.000 euros. Dans cet ordre d'idées, il est proposé de compléter le deuxième et le troisième alinéas du paragraphe 3. de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée en ajoutant le projet 27°, d'une part, et en adaptant en conséquence le troisième alinéa qui indique l'indice semestriel des prix à la construction servant de référence pour déterminer la période d'application des hausses légales applicables aux montants maxima des enveloppes financières accordées par le législateur, d'autre part. A noter que le projet relatif au renouvellement des Postes Directeurs de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen a été inscrit sur la liste des projets d'investissement du Ministère du Développement durable et des Infrastructures ayant atteint le niveau APS (avant-projet sommaire). Lors de sa séance publique du 21 octobre 2010, la Chambre des Députés a marqué son accord à l'élaboration des études nécessaires à la réalisation du projet en question.

Le projet de loi 6351 prévoit l'autorisation par le législateur, conformément à l'article 99 de la Constitution, d'un nouveau projet d'investissement 28° concernant la modernisation et le renouvellement des installations fixes de la Gare de Differdange. Les coûts sont estimés à 51.000.000 euros. Dans cet ordre d'idées, il est proposé de compléter le deuxième et le troisième alinéas du paragraphe 3. de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée en ajoutant le projet 28°, d'une part, et en adaptant en conséquence le troisième alinéa qui indique l'indice semestriel des prix à la construction servant de référence pour déterminer la période d'application des hausses légales applicables aux montants maxima des enveloppes financières accordées par le législateur, d'autre part. A noter que le projet relatif à la modernisation et au renouvellement des installations fixes en Gare de Differdange a été inscrit sur la liste des projets d'investissement du Ministère du Développement durable et des Infrastructures ayant atteint le niveau APS (avant-projet sommaire). Lors de sa séance publique du 19 décembre 2006, la Chambre des Députés a marqué son accord à l'élaboration des études nécessaires à la réalisation du projet en question.

2. Les projets à réaliser

Projet relatif à la ligne de Luxembourg à Wasserbillig (doc. parl. 6346)

Le tronçon de ligne vers Sandweiler-Contern, entre le Viaduc de Pulvermühle et la gare de Sandweiler-Contern est actuellement à voie unique et présente des restrictions de capacité dans l'exploitation des trains nationaux et internationaux donnant un accès performant vers le réseau de la DB et au-delà. Il est donc prévu de mettre ce tronçon à double voie. Cette extension permettra de mettre à disposition les capacités nécessaires pour faire face aux exigences qualitatives par rapport aux services voyageurs, et plus particulièrement à l'intensification de la circulation ferroviaire dans le cadre du Rheinland-Pfalz-Takt. Le projet est réalisé en plusieurs étapes, à savoir: les travaux préparatifs, les travaux de mise à double voie et finalement la suppression du passage à niveau à Cents.

Au cours de l'avancement des études d'avant-projet détaillé (APD), il s'est avéré qu'au vu notamment:

- de la géologie complexe du site;
 - du nombre important de points fixes à respecter, tels que proximité de parcelles privées, d'infrastructures routières, d'installations techniques de l'aéroport, cimetière de Hamm et cimetière Américain, bassin de rétention de la Ville de Luxembourg etc.;
 - des difficultés liées aux travaux de terrassement dans les tranchées rocheuses et des mesures de protection des riverains à respecter;
 - des difficultés d'accès aux zones de travail;
 - de l'augmentation intervenue au niveau du coût d'un grand nombre de produits et matériaux;
- les crédits approuvés sont largement insuffisants.

D'emblée, il est à préciser que l'approbation législative du projet en question a été donnée sur base d'une étude de faisabilité et d'un devis très sommaire, étant donné que la nouvelle procédure en matière de préparation et de présentation de nouveaux projets d'infrastructure, laquelle prévoit que la Chambre des Députés se prononce deux fois au sujet d'un projet d'envergure (1ère fois au stade avant-projet sommaire; 2e fois au stade avant-projet détaillé), n'était pas encore mise en application.

La fiche financière ci-dessous permet de suivre l'évolution des coûts du projet:

Montants hors TVA indiqués en €:

	<i>Corps de métier</i>	<i>Loi du 3 juin 2003 indice 554,26 octobre 2001</i>	<i>Montants approuvés et adaptés à l'indice 685,44 octobre 2010</i>	<i>Réévaluation indice 685,44 octobre 2010</i>
I.	Voie			
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	15.000.000,00 €	18.513.993,02 €	21.253.000,00 €
	b. matières CFL	30.000,00 €	37.027,99 €	253.000,00 €
	c. prestations CFL	4.323.248,00 €	5.336.038,89 €	5.313.000,00 €
	Total Voie	19.353.248,00 €	23.887.059,90 €	26.819.000,00 €
II.	Signalisation et Télécommunications			
II.1.	Signalisation			
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	8.200.000,00 €	10.120.982,85 €	9.615.000,00 €
	b. matières CFL	600.000,00 €	740.559,72 €	1.468.000,00 €
	c. prestations CFL	909.296,00 €	1.122.302,62 €	1.771.000,00 €
	Total Signalisation	9.709.296,00 €	11.983.845,19 €	12.854.000,00 €
II.2.	Télécommunications			
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	510.000,00 €	629.475,76 €	3.795.000,00 €
	b. matières CFL	50.000,00 €	61.713,31 €	203.000,00 €
	c. prestations CFL	540.000,00 €	666.503,75 €	1.518.000,00 €
	Total Télécommunications	1.100.000,00 €	1.357.692,82 €	5.516.000,00 €
	Total Signalisation et Télécommunications	10.809.296,00 €	13.341.538,01 €	18.370.000,00 €
III.	Caténaires			
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	6.000.000,00 €	7.405.161,32 €	7.590.000,00 €
	b. matières CFL	1.000.000,00 €	1.234.234,06 €	1.012.000,00 €
	c. prestations CFL	3.009.296,00 €	3.714.060,85 €	4.048.000,00 €
	Total Caténaires	10.009.296,00 €	12.353.456,23 €	12.650.000,00 €
IV.	Travaux de génie civil			
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	45.357.095,00 €	55.703.469,22 €	96.537.000,00 €
	b. matières CFL	0,00 €	0,00 €	10.000,00 €
	c. prestations CFL	14.275.000,00 €	17.604.351,11 €	23.872.000,00 €
	Total Travaux de génie civil	59.632.095,00 €	73.307.820,33 €	120.419.000,00 €
V.	Etudes	9.733.000,00 €	11.974.043,53 €	7.058.000,00 €
VI.	Acquisitions terrains	3.775.000,00 €	4.631.127,70 €	2.181.000,00 €
VII.	Mesures compensatoires (*)	–	–	7.000.000,00 €
VIII.	Imprévus et pour arrondir	0,00 €	0,00 €	20.503.000,00 €
	TOTAL GENERAL	113.311.935,00 €	139.495.045,70 €	215.000.000,00 €

(*) Lors de l'établissement du devis initial les coûts relatifs aux mesures compensatoires étaient inclus dans la position IV.– Travaux de génie civil.

***Projet relatif au réseau radio numérique intégrée ERTMS/GSM-R
(doc. parl. 6347)***

Le projet en question a pour objet la réalisation d'un réseau de radio ferroviaire numérique intégrée ERTMS/GSM-R basée sur la directive 2008/57/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire. Ce système de radio mobile intégrera les communications vocales ainsi que les transmissions de données ferroviaires. Sa normalisation au niveau européen garantira l'interopérabilité technique avec les gestionnaires d'infrastructure limitrophes et les opérateurs ferroviaires.

Le GSM-R (Global System for Mobile communications-Railways) est un standard international et interopérable de communication sans fil basé sur le GSM, et développé spécifiquement pour les applications et les communications ferroviaires dans le cadre de la mission que s'est donnée l'Union Internationale des Chemins de fer. Il utilise dans tous les pays les mêmes fréquences radio réservées aux chemins de fer par l'Union Européenne. Le GSM-R n'est donc pas accessible au grand public.

Cette plate-forme sécurisée pour les communications de voix et de données permet aux trains de communiquer avec les différents acteurs des équipes ferroviaires: conducteurs, régulateurs, les équipes de manœuvre, personnels à bord du train, chefs de circulation, les équipes de maintenance.

Grâce à sa plate-forme intégrée et standardisée, cette radio numérique permettra de remplacer tous les systèmes analogiques de radiocommunication ferroviaire.

La mise en place de l'infrastructure GSM-R du réseau ferré luxembourgeois comprend les étapes successives suivantes:

- a) planification de la couverture et de la performance du réseau GSM-R en fonction des besoins de tous les utilisateurs de cette infrastructure intégrée, y compris les applications sécuritaires de contrôle/commande des trains;
- b) la préparation et/ou la mise en place des locaux devant abriter les équipements centraux de commutation ainsi que ceux pour la conduite du réseau des stations de base; la préparation des sites pour ces dernières, notamment par la mise en place des pylônes d'antenne et la mise à disposition des raccordements en énergie électrique et de transmission de données;
- c) la fourniture, le montage et la mise en service des équipements GSM-R centraux et déportés proprement dits.

Le projet tel qu'il a été approuvé par la loi du 3 juin 2003 a dû être réévalué du point de vue technique et financier. En dernière analyse, cette actualisation fait ressortir une hausse du coût total final avancé de sorte que les crédits approuvés s'avèrent insuffisants.

A préciser toutefois dans ce contexte que l'estimation initiale avait dû être établie en l'absence de toute expérience probante avec le système GSM-R. En outre, il y a lieu de remarquer que l'approbation législative du projet en question a été donnée sur base d'une étude de faisabilité et d'un devis très sommaire, étant donné que la nouvelle procédure en matière de préparation et de présentation de nouveaux projets d'infrastructure, laquelle prévoit que la Chambre des Députés se prononce deux fois au sujet d'un projet d'envergure (1ère fois au stade avant-projet sommaire; 2e fois au stade avant-projet détaillé), n'était pas encore mise en application.

La fiche financière ci-dessous permet de suivre l'évolution des coûts du projet:

Montants hors TVA indiqués en €:

	<i>Corps de métier</i>	<i>Loi du 3 juin 2003 indice 554,26 octobre 2001</i>	<i>Montants approuvés et adaptés à l'indice 685,44 octobre 2010</i>	<i>Réévaluation indice 685,44 octobre 2010</i>
I.	Télécommunication			
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	16.950.300,00 €	20.920.099,69 €	13.518.000,00 €
	b. matières CFL	545.000,00 €	672.421,26 €	585.000,00 €
	c. prestations CFL	1.885.000,00 €	2.315.223,80 €	3.692.000,00 €
	Total Télécommunication	19.380.300,00 €	23.907.744,75 €	17.795.000,00 €
II.	Travaux de génie civil			
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	2.671.656,00 €	3.278.014,24 €	24.667.000,00 €
	b. matières CFL	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	c. prestations CFL	780.000,00 €	962.727,64 €	1.215.000,00 €
	Total Travaux de génie civil	3.451.656,00 €	4.240.741,88 €	25.882.000,00 €
III.	Etudes et réserves	2.283.135,00 €	2.763.932,84 €	7.423.000,00 €
	TOTAL GENERAL	25.115.000,00 €	30.912.419,47 €	51.100.000,00 €

Projet relatif à la Ligne du Nord (doc. parl 6348)

La ligne ferroviaire 1, dite „Ligne du Nord“ d’une longueur de 76,8 km relie la Ville de Luxembourg au cœur de la Nordstad et à la région Nord du Grand-Duché et se raccorde à la ligne 42 de la SNCB/Infrabel. Elle représente une artère importante pour le trafic ferroviaire national et international vers B-Liège.

Entre Luxembourg et Ettelbruck la ligne 1 est constituée intégralement d’une double voie banalisée. Entre Ettelbruck et Troisvierges, plusieurs tronçons de ligne ont dû être aménagés à une seule voie (tronçons à voie unique) pour des raisons de gabarit, dans le cadre des travaux d’électrification réalisés dans les années 1980. A partir de Troisvierges jusqu’à la frontière belge, la ligne est à voie unique.

Par la ligne 1 sont également desservies les antennes ferroviaires:

- Ettelbruck-Diekirch (Ligne 1a),
- Ettelbruck-Bissen (Ligne 2b/uniquement trafic fret),
- Kautenbach-Wiltz (Ligne 1b).

La ligne qui traverse le paysage vallonné du massif des Ardennes comporte une vingtaine de tunnels sur le territoire luxembourgeois. Chaque jour quelque 150 trains transportent ± 20.000 voyageurs entre le Nord du pays et la capitale.

Dans le cadre du projet proposé il est prévu de réaliser:

- suite à l’âge des installations de voie existantes datant des années 1983 à 1988, le renouvellement de la voie courante, sur une longueur totale de ± 47 km,
- la modernisation des différents composants, comprenant notamment la mise en oeuvre de traverses en béton monobloc avec fixation élastique des rails nécessitant moins d’entretien courant que la voie actuelle,
- le renforcement du profil des rails par la mise en oeuvre systématique de rails UIC60 bien adaptés à des charges lourdes,
- le remplacement du ballast en matériel de haut-fourneau par du ballast en pierre naturelle pour améliorer le maintien dans le temps de la géométrie de la voie et de réduire ainsi la fréquence des interventions de bourrage/dressage de la voie,
- des travaux de génie civil en vue de l’amélioration
 - o de la stabilité de la plateforme pour permettre la pose de traverses en béton,

o de l'évacuation des eaux superficielles pour garantir l'assainissement correct du corps de la voie.

Afin de réduire les inconvénients pour les voyageurs au strict nécessaire, les travaux sont exécutés par des engins mécaniques à grand rendement, p. ex. train de renouvellement, dégarnisseuse mécanique, grue ferroviaire etc.

La fiche financière donne un aperçu des coûts du projet:

Montants hors TVA indiqués en €

	<i>Corps de métier</i>	<i>Coûts estimés indice 685,44 octobre 2010</i>
I.	Voie	
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	31.715.000 €
	b. matières CFL	230.000 €
	c. prestations CFL	5.375.000 €
	Total Voie	37.320.000 €
II.	Signalisation	
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	0 €
	b. matières CFL	107.000 €
	c. prestations CFL	958.000 €
	Total Signalisation	1.065.000 €
III.	Caténaires	
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	0 €
	b. matières CFL	76.000 €
	c. prestations CFL	684.000 €
	Total Caténaires	760.000 €
IV.	Travaux de génie civil	
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	45.190.000 €
	b. matières CFL	0 €
	c. prestations CFL	10.120.000 €
	Total Travaux de génie civil	55.310.000 €
V.	Imprévus et pour arrondir	1.745.000 €
	TOTAL GENERAL	96.200.000 €

***Projet relatif à Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen
(doc. parl. 6349)***

Les postes de signalisation actuellement en service depuis les années 1970 sont des postes à relais. Les installations techniques de ces postes, à savoir les installations en cabine et en campagne, y compris l'installation de télétransmissions, ont atteint leur limite d'âge et ne répondent plus aux besoins d'une exploitation ferroviaire moderne.

Le projet de renouvellement et de modernisation consiste dans le remplacement des postes à relais des gares de Bertrange-Strassen, Mamer et Kleinbettingen et du poste d'annonce de Capellen par un poste de signalisation informatisé (PSI) en gare de Kleinbettingen et de postes décentralisés en gares de Bertrange-Strassen et de Mamer, intégrés dans le PSI précité. Le poste d'annonce de Capellen sera intégré dans le poste décentralisé de Mamer. Conformément à la stratégie de modernisation et d'homogénéisation des installations techniques du réseau ferré luxembourgeois adoptée par les CFL, les postes informatisés seront du type „ESTW L90“.

Les installations en campagne seront contrôlées et commandées par la nouvelle technologie „FEC“ (Field Element Controller). Les signaux lumineux en campagne seront équipés de la nouvelle techno-

logie „LED“. La détection de la non-occupation de voie sera réalisée exclusivement par le biais de la nouvelle génération d'installations de comptage d'essieux du type „Az LM“ avec point de détection du type „Zp30H“.

Le projet en question sera réalisé en deux phases, à savoir les travaux préparatoires à la réalisation du chantier et la réalisation du chantier.

La fiche financière donne un aperçu des coûts du projet:

Montants hors TVA indiqués en €

	<i>Corps de métier</i>	<i>Coûts estimés indice 685,44 octobre 2010</i>
I.	Signalisation	
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	30.219.000 €
	b. matières CFL	1.366.000 €
	c. prestations CFL	7.378.000 €
	Total Signalisation	38.963.000 €
II.	Télécommunications	
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	2.328.000 €
	b. matières CFL	203.000 €
	c. prestations CFL	506.000 €
	Total Télécommunications	3.037.000 €
	TOTAL GENERAL	42.000.000 €

***Projet relatif à la modernisation de la Gare de Differdange
(doc. parl. 6351)***

Le poste de signalisation datant de 1952 a atteint sa limite d'âge et ne répond plus aux besoins d'une exploitation ferroviaire moderne. La fourniture de matériel de rechange n'est plus garantie ni pour les installations de signalisation ni pour celles de télécommunications. La technique du poste actuel ne permet en outre de suivre des modifications aux plans des voies que moyennant des méthodes coûteuses et des fabrications spéciales.

Pour ces raisons, il est prévu de remplacer les installations de signalisation et de télécommunications par l'aménagement d'un poste de signalisation informatisé décentralisé à Differdange et de réaliser la desserte centrale à partir du Poste Directeur de Pétange.

Le nouveau poste sera équipé d'une installation de télécommunication de technique moderne permettant également la connexion au futur poste de contrôle centralisé (PCC) du réseau ferré luxembourgeois.

Le renouvellement des installations de voie et de la plate-forme est justifié par l'âge et l'usure avancés du matériel de la superstructure.

La modernisation des installations de traction électrique, datant de 1962, se justifie par la vétusté des poutres de portiques rigides et souples, par l'usure avancée des fils, câbles et du matériel de suspension, par le type d'équipement caténaire de technologie ancienne ainsi que par la nécessité de perfectionner les installations d'alimentation et de rendre plus flexible l'exploitation de celles-ci.

La fiche financière donne un aperçu des coûts du projet:

Montants hors TVA indiqués en €:

	<i>Corps de métier</i>	<i>Coûts estimés indice 685,44 octobre 2010</i>
I.	Voie	
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	11.697.000 €
	b. matières CFL	102.000 €
	c. prestations CFL	3.967.000 €
	Total Voie	15.766.000 €
II.	Signalisation et Télécommunications	
II.1.	Signalisation	
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	12.000.000 €
	b. matières CFL	738.000 €
	c. prestations CFL	3.051.000 €
	Total Signalisation	15.789.000 €
II.2.	Télécommunications	
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	1.221.000 €
	b. matières CFL	102.000 €
	c. prestations CFL	407.000 €
	Total Télécommunications	1.730.000 €
	Total Signalisation et Télécommunications	17.519.000 €
III.	Caténaires	
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	4.150.000 €
	b. matières CFL	732.000 €
	c. prestations CFL	1.119.000 €
	Total Caténaires	6.001.000 €
IV.	Travaux de génie civil	
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	3.285.000 €
	b. matières CFL	21.000 €
	c. prestations CFL	153.000 €
	Total Travaux de génie civil	3.459.000 €
V.	Imprévus et pour arrondir	8.255.000 €
	TOTAL GENERAL	51.000.000 €

*

III. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis du 24 avril 2012, le Conseil d'Etat estime, d'une manière générale, qu'à l'avenir il serait judicieux d'élaborer des devis circonstanciés des travaux à réaliser et de faire débiter les travaux d'exécution dans les meilleurs délais à partir de leur approbation par les autorités compétentes, pour éviter que sur un laps de dix ans, les dépenses à faire doivent être doublées.

D'un point formel, le Conseil d'Etat constate que cinq projets de loi (doc. parl. 6346, 6347, 6348, 6349 et 6351) ont été déposés simultanément par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures et que ces cinq projets proposent tous, d'une part, la modification de l'alinéa 2 du paragraphe 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, soit en modifiant les lignes de crédit y prévues, soit en y ajoutant de nouveaux projets et, d'autre part, la modification de l'alinéa 3 dudit paragraphe 3, qui est modifié différemment par chaque projet de loi. La Haute Corporation se demande donc quel sera en définitive le libellé qui sera donné audit alinéa 3 au moment de l'entrée en vigueur des cinq versions de texte projetées à cet effet. Pour cette raison, le Conseil d'Etat estime que les cinq projets de loi devront être réunis dans un seul projet,

divisé en six articles. Les différents projets d'investissement (points 16°, 18°, 26° à 28°) sont à reprendre chacun sous un article distinct, et l'article final comportera le libellé nouveau de l'alinéa 3 du paragraphe 3 de l'article 10 de la loi précitée du 10 mai 1995. De l'avis du Conseil d'Etat, le fait de regrouper plusieurs projets d'investissement dans un seul et même projet de loi sous différents articles n'enlèvera pas à la Chambre des députés le droit de se prononcer individuellement sur chacun des projets visés alors qu'il lui est loisible de procéder au vote article par article du projet de loi.

D'après le Conseil d'Etat, le projet de loi prendra dès lors la forme et la teneur suivante:

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

Art. 1er. A l'alinéa 2 du paragraphe 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, le point 16 est modifié comme suit:

„16° (...).“

Art. 2. A l'alinéa 2 du paragraphe 3 de l'article 10 de la même loi, le point 18 est modifié comme suit:

„18° (...).“

Art. 3. A l'alinéa 2 du paragraphe 3 de l'article 10 de la même loi est complété par un point 26 libellé comme suit:

„26° (...).“

Art. 4. A l'alinéa 2 du paragraphe 3 de l'article 10 de la même loi est complété par un point 27 libellé comme suit:

„27° (...).“

Art. 5. A l'alinéa 2 du paragraphe 3 de l'article 10 de la même loi est complété par un point 28 libellé comme suit:

„28° (...).“

Art. 6. L'alinéa 3 du paragraphe 3 de l'article 10 de la même loi 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°, 23°, 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. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ces montants sont adaptés semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.“

La Commission du Développement durable décide de suivre cette proposition et de réunir les cinq projets en un seul texte.

*

IV. 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

Art. 1er. A l'alinéa 2 du paragraphe 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, le point 16 est modifié comme suit:

„16°	Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermuehle) et Sandweiler	215.000.000 €“
------	--	----------------

Art. 2. A l'alinéa 2 du paragraphe 3 de l'article 10 de la même loi, le point 18 est modifié comme suit:

„18°	Réseau ferré luxembourgeois. Aménagement d'un réseau radio numérique intégrée ERTMS/GSM-R (partie infrastructure)	51.100.000 €“
------	---	---------------

Art. 3. L'alinéa 2 du paragraphe 3 de l'article 10 de la même loi est complété par un point 26 libellé comme suit:

„26°	Ligne du Nord. Renouvellement complet de différents tronçons de voie avec amélioration de la plate-forme en vue de la mise en œuvre de traverses en béton	96.200.000 €“
------	---	---------------

Art. 4. L'alinéa 2 du paragraphe 3 de l'article 10 de la même loi est complété par un point 27 libellé comme suit:

„27°	Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase 1: Renouvellement des Postes Directeurs sur la situation actuelle	42.000.000 €“
------	--	---------------

Art. 5. L'alinéa 2 du paragraphe 3 de l'article 10 de la même loi est complété par un point 28 libellé comme suit:

„28°	Gare de Differdange. Modernisation et renouvellement des installations fixes	51.000.000 €“
------	--	---------------

Art. 6. L'alinéa 3 du paragraphe 3 de l'article 10 de la même loi 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°, 23°, 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. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ces montants sont adaptés semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.“

Luxembourg, le 2 mai 2012

Le Rapporteur,
 Marc SPAUTZ

Le Président,
 Fernand BODEN

