

**N<sup>os</sup> 6346<sup>1</sup>**

**6347<sup>1</sup>**

**6348<sup>1</sup>**

**6349<sup>1</sup>**

**6351<sup>1</sup>**

**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

**PROJET DE LOI**

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

**PROJET DE LOI**

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

**PROJET DE LOI**

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

**PROJET DE LOI**

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

\* \* \*

**AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

(24.4.2012)

Par dépêche en date du 13 octobre 2011, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat les projets de loi sous rubrique.

Aux textes des projets de loi, élaborés par le ministre du Développement durable et des Infrastructures, étaient joints à chaque fois un exposé des motifs, un commentaire de l'article unique, une fiche d'évaluation d'impact, une fiche financière, l'avis de la Commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire ainsi qu'un texte coordonné.

\*

**CONSIDERATIONS GENERALES**

En date du 13 octobre 2011, le ministre du Développement durable et des Infrastructures a déposé cinq projets de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Deux projets de loi proposent une augmentation des dépenses prévues actuellement, à savoir celui relatif au dédoublement de la voie ferrée entre Hamm et Sandweiler (doc. parl. n° 6346) et celui relatif à l'aménagement d'un réseau radio numérique intégrée ERTMS/GSM-R (partie infrastructure) (doc. parl. n° 6347), tandis que les trois autres prévoient des nouveaux projets, à savoir sur la ligne du Nord 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 (doc. parl. n° 6348), sur la ligne Luxembourg-Kleinbettingen la modernisation de la ligne (doc. parl. n° 6349) et comme troisième nouveauté la modernisation et le renouvellement des installations fixes de la gare de Differdange (doc. parl. n° 6351).

\*

Le projet de loi n° 6346 prévoit une augmentation de crédit pour la mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm et Sandweiler sur la ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Le principe de ces travaux fut inscrit dans la loi du 3 juin 1993 ayant modifié la loi du 10 mai 1995 précitée. Or, le montant prévu à l'époque pour lesdits travaux s'élevait à 113.311.935 euros hors taxes sur la valeur ajoutée et correspondait à la valeur 554,26 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2001. La charge actuellement prévue s'élève à la somme de 215.000.000 euros correspondant au niveau de l'indice des prix de la construction valable au 1er octobre 2010 (indice 685,44).

Aux termes des informations fournies dans l'exposé des motifs et approuvées d'ores et déjà par la Commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire, le Conseil d'Etat admet que les dépenses actuellement prévues correspondent aux besoins financiers réels du projet envisagé. Cependant, il estime qu'à l'avenir il serait plus 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.

La même recommandation s'impose d'ailleurs pour les quatre autres projets de loi faisant l'objet du présent avis.

Le projet de loi n° 6347 prévoit l'augmentation de la dépense relative à l'aménagement d'un réseau radio numérique intégrée ERTMS/GSM-R sur le réseau ferré luxembourgeois et introduite par la loi du 3 juin 2003 ayant modifié la loi du 10 mai 1995 précitée. Tout comme pour le projet de loi précédent (doc. parl. n° 6346), un doublement des dépenses initialement retenues est actuellement prévu. En effet, la loi de 2003 tablait sur la somme de 25.115.000 euros pour les travaux envisagés, tandis que le projet sous avis porte sur le montant de 51.100.000 euros.

Le projet de loi n° 6348 prévoit un nouveau projet à inscrire dans la loi modifiée du 10 mai 1995, à savoir sur la ligne du Nord le renouvellement complet de différents tronçons de voie avec une amélioration de la plate-forme en vue de la mise en œuvre de traverses en béton. Aux termes des informations fournies dans le projet de loi, le montant des dépenses de l'ordre de 96.200.000 euros semble adéquat, à condition que les travaux envisagés soient exécutés dans les meilleurs délais à partir de l'adoption du présent projet de loi. Selon l'exposé des motifs, les travaux seront échelonnés entre les années 2012 et 2020. Le secteur privé sera sollicité pour réaliser les quatre cinquièmes des travaux et

fournitures requis, correspondant à une dépense de 76.905.000 euros, alors que les CFL ne pourront assurer des travaux que pour un montant de 16.592.000 euros.

Le projet de loi n° 6349 prévoit un nouveau projet à inscrire dans la loi modifiée du 10 mai 1995, à savoir la modernisation de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen comportant dans une première phase le renouvellement des postes directeurs. Aux termes des informations fournies dans le projet de loi, le montant des dépenses de l'ordre de 42.000.000 euros semble adéquat, à condition que les travaux envisagés soient exécutés dans les meilleurs délais à partir de l'adoption du présent projet de loi. Selon l'exposé des motifs, les travaux devraient être réalisés en 2012 parallèlement aux travaux d'installation du réseau radio numérique intégré. Des travaux de l'ordre de 32.547.000 euros devront être réalisés par le secteur privé tandis que les CFL assumeront des travaux pour un montant de 9.453.000 euros.

Le projet de loi n° 6351 prévoit également un nouveau projet à inscrire dans la loi modifiée du 10 mai 1995, à savoir la modernisation et le renouvellement des installations fixes de la Gare de Differdange. Aux termes des informations fournies dans le projet de loi, le montant des dépenses de l'ordre de 51.000.000 euros semble adéquat, à condition que les travaux envisagés soient exécutés dans les meilleurs délais à partir de l'adoption du présent projet de loi. L'exposé des motifs ne précise pas le calendrier des travaux. Des travaux de l'ordre de 32.353.000 euros seront assurés, d'une part, par le secteur privé, tandis que les CFL seront responsables des travaux requis correspondant à un montant de 9.883.000 euros, d'autre part.

\*

### EXAMEN DES ARTICLES

Le texte de l'article unique de chacun des projets de loi sous avis appelle les observations suivantes de la part du Conseil d'Etat.

D'un point formel, il y a lieu de constater que les cinq projets de loi introduits proposent tous 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 les nouveaux projets ci-avant décrits et la modification de l'alinéa 3 dudit paragraphe 3, qui est modifié différemment par chaque projet de loi (cf. plus particulièrement les troisième et septième phrases, et la valeur indiciaire des montants repris aux différents points). 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?

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.

Le fait de regrouper plusieurs projets d'investissement de grande envergure 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.“

Ainsi délibéré en séance plénière, le 24 avril 2012.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Pour le Président,*  
*La Vice-Présidente,*  
Viviane ECKER