



CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

RM/vg

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 11 janvier 2012 (10h30)

ORDRE DU JOUR :

1. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 14 décembre 2011
2. 6346 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
- Présentation du projet de loi
3. 6347 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
- Présentation du projet de loi
4. 6348 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
- Présentation du projet de loi
5. 6349 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
- Présentation du projet de loi
6. 6351 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
- Présentation du projet de loi
7. 6286 Projet de loi modifiant la loi du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie
- Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
- Examen de l'avis du Conseil d'Etat

8. Continuation de la présentation des projets du Fonds du Rail soumis à l'approbation de la Chambre des Députés depuis 2006

*

Présents : M. François Bausch, M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich, Mme Marie-Josée Frank, M. Paul Helming, Mme Josée Lorsché, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer, M. Marc Spautz,

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

M. Alain Disiviscour, Mme Josiane Pauly, M. Jeannot Poeker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

M. Jean-Marie Franziskus, M. Henri Werdel, de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL),

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 14 décembre 2011

Le projet de procès-verbal de la réunion du 14 décembre 2011 est adopté.

2. 6346 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Monsieur le Rapporteur, ainsi que les responsables de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, présentent le projet de loi sous rubrique, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

En bref, le projet de loi a pour objet de modifier l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Cet article 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.

Conformément à l'article 99 de la Constitution, le projet de loi 6346 prévoit l'autorisation par le législateur d'une augmentation de crédit du projet d'investissement 16° libellé comme suit : Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermühle) et Sandweiler.

Le coût initial estimé du projet, qui a fait l'objet de la loi du 3 juin 2003, était de 113.311.935 euros. Cette position est adaptée par le projet sous rubrique qui porte ce montant à 215.000.000 euros, ce qui équivaut à une augmentation de quelque 102.000.000 euros.

A la demande d'un membre de la commission parlementaire, les responsables de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois énumèrent les différentes raisons expliquant que les crédits approuvés en 2003 se sont avérés largement insuffisants. L'augmentation du coût estimé de différentes positions du devis est principalement due aux faits suivants :

- la géologie complexe du site ;
- le nombre important de points fixes à respecter ;
- les difficultés liées aux travaux de terrassement dans les tranchées rocheuses et des mesures de protection des riverains à respecter ;
- les difficultés d'accès aux zones de travail ;
- l'augmentation intervenue au niveau du coût d'un grand nombre de produits et matériaux (le montant de 2003 se basait sur l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} octobre 2001).

Monsieur le Ministre précise, dans ce contexte, que l'approbation législative du 3 juin 2003 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, qui prévoit que la Chambre des Députés se prononce deux fois au sujet d'un projet d'envergure (une première fois au stade de l'avant-projet sommaire puis une deuxième fois au stade de l'avant-projet détaillé), n'était alors pas encore d'application. La nouvelle pratique implique que les projets sont dorénavant déposés beaucoup plus tard dans la procédure de planification afin que la marge d'erreur soit plus réduite.

Suite à plusieurs questions afférentes, il est en outre souligné que :

- lors de l'étude de faisabilité, le coût des mesures compensatoires avait été estimé à 800.000 euros. Au vu des expériences récoltées dans le cadre d'autres projets, ces frais ont été réévalués à la hausse au stade de l'avant-projet détaillé et atteignent désormais 7.000.000 euros. Il est rappelé que le respect de la procédure dite 97/11 nécessite d'effectuer une évaluation des incidences sur l'environnement de certains projets publics et privés d'infrastructures de transport avant autorisation, afin de mesurer clairement leur impact sur l'environnement naturel et humain ;
- la mise à double voie du tronçon de ligne vers Sandweiler-Contern, entre le Viaduc de Pulvermühle et la gare de Sandweiler-Contern, qui 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 Deutsche Bahn et au-delà, 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 réseau « Rheinland-Pfalz-Takt ».

3. 6347 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Monsieur le Rapporteur, ainsi que les responsables de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, présentent le projet de loi sous rubrique, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

En bref, le projet de loi a pour objet de modifier l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Cet article 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.

Conformément à l'article 99 de la Constitution, le projet de loi 6347 prévoit l'autorisation par le législateur d'une augmentation de crédit du projet d'investissement 18° libellé comme suit : Réseau ferré luxembourgeois. Aménagement d'un réseau radio numérique intégrée ERTMS/GSM-R (partie infrastructure).

Le coût initial estimé du projet, qui a fait l'objet de la loi du 3 juin 2003, était de 25.115.000 euros. Cette position est adaptée par le projet de loi sous rubrique qui porte ce montant à 51.100.000 euros.

Le projet en question a pour objet la réalisation d'un réseau de radio ferroviaire numérique intégrée ERTMS/GSM-R. 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. La mise en place de l'infrastructure GSM-R du réseau ferré luxembourgeois comprend les étapes suivantes :

- planification de la couverture et de la performance du réseau GSM-R en fonction des besoins de tous les utilisateurs de cette infrastructure intégrée ;
- préparation et/ou mise en place des locaux devant abriter les équipements centraux de commutation ainsi que ceux pour la conduite du réseau des stations de base ;
- 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 ;
- fourniture, montage et mise en service des équipements GSM-R centraux et déportés proprement dits.

Suite à une question afférente, les responsables de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois effectuent une mise à jour de la situation du projet par rapport à la situation décrite dans l'exposé des motifs du projet de loi au 1^{er} avril 2011 :

- sur un total de 85 sites projetés, les travaux d'étude géotechnique et de forage de reconnaissance du sol de fondation sont achevés pour 52 sites et en cours pour 10 sites ;
- sur les 85 sites à réaliser, 61 autorisations de construire ont été délivrées par les administrations communales et 9 demandes ont été introduites ;
- quant aux autorisations de construire en zone verte, 36 ont été délivrées par le Département Environnement du Ministère du Développement durable et des Infrastructures ;
- 29 pylônes en béton ont été érigés et pour 3 autres le montage est en cours.

4. 6348 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Monsieur le Rapporteur, ainsi que les responsables de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, présentent le projet de loi sous rubrique, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

En bref, le projet de loi 6348 se propose de compléter l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire par un point 26° permettant à l'Etat via le Fonds du rail de financer, pour un montant de 96.200.000 euros, le renouvellement et la modernisation des installations de voie de différents tronçons de la ligne ferroviaire de Luxembourg vers Troisvierges/frontière dite « Ligne du Nord », comprenant également l'exécution de travaux de génie civil pour l'amélioration de la plateforme.

Monsieur le Ministre indique que les installations concernées font partie de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise. Il s'agit plus précisément des tronçons suivants :

- Tronçon Lorentzweiler-Mersch
- Tronçon Cruchten-Ettelbruck/Bürden
- Tronçon Wilwerwiltz-Clervaux

Il est prévu de réaliser les travaux suivants :

- le renouvellement de la voie courante, sur une longueur totale de quelque 47 km,
- la modernisation des différents composants, comprenant notamment la mise en œuvre 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,
- le remplacement du ballast en matériel de haut-fourneau par du ballast en pierre naturelle,
- des travaux de génie civil en vue de l'amélioration, d'une part, de la stabilité de la plateforme pour permettre la pose de traverses en béton et, d'autre part, de l'évacuation des eaux superficielles pour garantir l'assainissement correct du corps de la voie.

Ces travaux devraient s'étendre jusqu'en 2020.

De la discussion plus générale subséquente à la présentation du projet de loi sous rubrique, il convient de retenir ce qui suit :

- le Ministère prévoit de faire réaliser une planification à l'échelle nationale de tous les parkings-relais déjà existants, ainsi que des parking-relais qu'il conviendra de construire dans un avenir proche, notamment le long de la future Route du Nord aux endroits de jonction avec les gares ferroviaires. Ce réseau ne pourra cependant fonctionner de manière optimale que lorsque l'arrêt « Pont Rouge » sera opérationnel ;
- suite à une intervention évoquant les problèmes d'engorgement des parkings dans les environs de Remich, Monsieur le Ministre fait savoir qu'il est en pourparlers avec les autorités allemandes afin de prévoir des solutions à cette problématique. Est également évoquée dans le contexte la mise en place du SMOT (Schéma de mobilité transfrontalière) ;
- d'une manière générale, les lignes de bus en provenance des trois pays frontaliers et à destination de notre capitale connaissent un grand succès et Monsieur le Ministre est d'avis que le nombre de ces lignes devrait être augmenté. Ceci nécessite cependant une organisation commune avec les autorités des autres pays, notamment au niveau de la tarification. Dans ce contexte, il faut savoir que des accords de tarification ont été passés avec la Rhénanie- Palatinat, avec la Sarre et avec la France (tarifs EUREGIO).

5. 6349 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Monsieur le Rapporteur, ainsi que les responsables de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, présentent le projet de loi sous rubrique, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

En bref, le projet de loi 6349 se propose de compléter l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire par un point 27° permettant à l'Etat via le Fonds du rail de financer, pour un montant de 42.000.000 euros, l'exécution de travaux d'infrastructures en vue du renouvellement et de la modernisation des installations de signalisation sur la ligne ferroviaire Luxembourg-Kleinbettingen (Phase 1). Il s'agit plus précisément du renouvellement des Postes Directeurs de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen.

La réalisation du projet s'avère nécessaire pour les raisons suivantes :

- augmentation de la sécurité de l'exploitation ferroviaire sur la ligne Luxembourg-Kleinbettingen ;
- maintien de l'exploitation de la ligne ferroviaire Luxembourg-Kleinbettingen tout en préparant la modernisation de la ligne dans le cadre du projet EUROCAPRAIL ;
- préparation de la ligne Luxembourg-Kleinbettingen à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

Outre le renouvellement des Postes Directeurs sur la situation actuelle, ce projet s'accompagnera des modifications suivantes pour augmenter la sécurité en relation avec l'exploitation de la ligne en question :

- implantation des signaux fixes à droite dans le sens de circulation de la voie à laquelle ils s'adressent ou au-dessus de cette voie afin de réaliser une homogénéisation du réseau ferré luxembourgeois ;
- augmentation de la distance de couverture des points dangereux permanents ;
- amélioration de la visibilité des signaux fixes lumineux à partir du poste de conduite du conducteur d'engin moteur ;
- réalisation d'itinéraires de manœuvre supplémentaires à la situation actuelle et nécessaires pour effectuer la desserte du chantier lors de la réalisation de la modernisation de la ligne Luxembourg-Kleinbettingen dans le cadre du projet EUROCAPRAIL.

Monsieur le Ministre précise encore que le planning relatif au déploiement du système de contrôle de vitesse européen ERTMS/ETCS sur le réseau ferré luxembourgeois prévoit la mise en service du dernier lot, à savoir la ligne ferroviaire Luxembourg-Kleinbettingen, au cours de l'année 2012. Le Luxembourg sera alors le seul pays de l'UE à avoir équipé la totalité de son réseau de ce système de sécurité.

6. 6351 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Monsieur le Rapporteur, ainsi que les responsables de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, présentent le projet de loi sous rubrique, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

En bref, le projet de loi 6351 se propose de compléter l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire par un point 28° permettant à l'Etat via le Fonds du rail de financer, pour un montant de 51.000.000 euros, la modernisation et le renouvellement des installations fixes en Gare de Differdange. Les travaux concernent plus précisément :

- la modernisation des installations de sécurité et de télécommunications du poste de signalisation de Differdange. Il est prévu d'aménager 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 du réseau ferré luxembourgeois ;
- le renouvellement des installations de voie et de la plateforme, qui se justifie par l'âge et l'usure avancés du matériel de la superstructure ;
- la modernisation des installations de traction électrique de cette gare, qui 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.

Suite à l'exposé des représentants gouvernementaux et à une question afférente, il est précisé qu'un parking sera construit à proximité de la Gare de Differdange. Ce parking sera divisé en deux unités distinctes : la première sera un parking-relais destiné aux usagers des transports en commun et géré par le Fonds du Rail ; la seconde sera un parking qui sera commercialisé par la Ville de Differdange.

7. 6286 Projet de loi modifiant la loi du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie

Suite aux amendements parlementaires adoptés par la Commission du Développement durable lors de sa réunion du 19 juillet 2011, le Conseil d'Etat a rendu son avis complémentaire en date du 16 décembre 2011.

Pour rappel, dans son avis du 5 juillet 2011, le Conseil d'Etat avait émis deux oppositions formelles :

- la première opposition formelle exigeait une modification des points 1°, 2° et 4° de l'article 1er dans la mesure où, d'après l'article 99 de la Constitution « aucune charge grevant le budget de l'Etat pour plus d'un exercice ne peut être établie que par une loi spéciale ». Pour tenir compte de l'opposition du Conseil d'Etat, la commission parlementaire a proposé de ne pas inscrire de montant précis dans le texte, notamment

afin de garder une certaine flexibilité. Dans la foulée, elle a proposé de revenir au libellé des articles 1er, 2 et 5 du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la formation initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement. Le texte proposé par la Commission précise que l'Etat prend en charge l'intégralité des coûts engendrés par l'organisation et la gestion des cours de la formation initiale, les frais de la formation continue n'étant à charge de l'Etat que pour un tiers, les deux autres tiers étant pris en charge par l'employeur. L'Etat rembourse donc à la société chargée de l'exploitation du centre de formation les coûts occasionnés par la dispense desdites formations aux candidats. Le Conseil d'Etat est d'accord avec cette façon de voir et approuve les modifications quant au fond apportées par la Commission du Développement durable. Toutefois, il note que le terme « Centre agréé » apparaît pour la première fois dans les amendements. Comme par ailleurs l'alinéa introductif de l'article 3 de la loi de 2009 retient le terme « centre » pour désigner la société d'exploitation, le Conseil d'Etat recommande de faire abstraction de l'adjectif « agréé » afin de rester en ligne avec le libellé de cet alinéa. La commission parlementaire décide de faire sienne cette proposition.

- la deuxième opposition formelle du Conseil d'Etat concernait certaines dispositions contenues à l'article 2 point 6° où il est prévu de limiter la validité de l'agrément à une durée de cinq ans. Le Conseil d'Etat s'était interrogé sur la conformité de cette disposition avec l'article 11, paragraphe 1er de la directive « Services » et il avait demandé des justifications supplémentaires, à défaut desquelles il se verrait dans l'impossibilité d'accorder la dispense du deuxième vote constitutionnel. La Commission a fourni ces justifications en se fondant sur une raison impérieuse d'intérêt général, sous la forme du renforcement de la sécurité routière. En effet, selon la Commission, la notion de raison impérieuse d'intérêt général à laquelle se réfèrent certaines dispositions de la directive « Services » couvre certaines justifications dont la sécurité routière, ce qui est corroboré par la jurisprudence de la Cour de Justice de l'Union européenne. Le Conseil d'Etat prend acte de cet argumentaire et est prêt à accorder la dispense du second vote constitutionnel.

Monsieur le Rapporteur est chargé de préparer son projet de rapport, lequel sera adopté au cours de la réunion du 18 janvier prochain.

8. Continuation de la présentation des projets du Fonds du Rail soumis à l'approbation de la Chambre des Députés depuis 2006

Les membres de la Commission du Développement durable avaient entamé l'examen des projets du Fonds du Rail soumis à l'approbation de la Chambre des Députés depuis 2006, dans le cadre du débat d'orientation sur les grands projets d'infrastructure (document parlementaire 6331). Pour plus de détails, il est prié de se référer au procès-verbal n°52 de la réunion du 28 septembre 2011.

Les représentants de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois poursuivent la présentation de ces projets. Pour les détails de cette présentation, il est prié de se reporter au document repris en annexe du présent procès-verbal.

Luxembourg, le 18 janvier 2012

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

ANNEXE : Suivi des projets du Fonds du Rail soumis à l'approbation de la Chambre des Députés depuis 2006

Légende:

nouveau projet proposé
changement concept
procédure 97/11 en cours
procédures d'approbation achevées; projet à entamer ou en cours de réalisation

Grands projets d'infrastructure ferroviaire
ACCORDS DE PRINCIPE prononcés par la Chambre des Députés

Motion	Projet	Montant estimé	Motion du	Source	Etat d'avancement
38	Gare de Bettembourg. Renouvellement et modernisation des installations de signalisation et de télécommunications.	p.m.		Age et usure des installations en service: postes directeurs actuels datant de 1978 et 1982. Intégration ligne Bettembourg-Dudelange-Usines et nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg dans Poste Directeur Bettembourg.	Nouveau projet proposé en juin 2011. Études APS en cours.
37	Raccordement ferroviaire Kirchberg. Nouvel arrêt "Pont Rouge".	100 000 000 €		Raccordement du Kirchberg par l'aménagement d'un nouvel arrêt aux abords du Pont G-D Charlotte.	Nouveau projet proposé en juin 2011. Concept général en cours.
36	Création d'un point d'échange à Hollerich	25 342 000 €		Nouveau concept d'exploitation	Nouveau projet proposé en juin 2011. Concept général en cours. Changement concept suite crise économique. (voir motions 2 et 3)
35	Modernisation de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. 2e phase: Renouvellement des installations de traction électrique.	36 420 000 €		Renouvellement et modernisation des installations de traction électrique datant de 1956/57.	Nouveau projet proposé en juin 2011. Études APS en cours. Changement planning Eurocaprail suite crise économique. (voir motion 12)
34	Point d'arrêt Differdange. Mise en conformité des quais à voyageurs, du souterrains avec escaliers et ascenseurs.	16 000 000 €		Réaménagement de l'entrée de la Ville de Differdange. Mise en conformité de l'arrêt existant.	Nouveau projet proposé en juin 2011. Études APS en cours.

Motion	Projet	Montant estimé	Motion du	Source	Etat d'avancement
33	Modernisation de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. 1ère phase: Renouvellement des postes directeurs sur la situation actuelle.	41 500 000 €	21/10/2010	Renouvellement et modernisation des installations de signalisation datant des années 1970.	- Dossier APD transmis au MDDI en date du 08.10.2010. - Analyse par CA IF en date du 29.03.2011. - Infos suppl. transmises le 12.05.2011. Projet d'exécution en cours. Réalisation dès vote loi afférente. (voir motion 12)
32	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.	85 000 000 €	19/11/2009	Renouvellement du matériel de superstructure. Age et usure avancés des installations en service.	- Dossier APD transmis au MDDI en date du 08.10.2010. - Analyse par CA IF en date du 29.03.2011. - Infos suppl. transmises le 12.05.2011.
31	Suppression des passages à niveau N°13 et N°14 à Oberkorn.	p.m.	23/10/2008	Augmentation du trafic ferroviaire et des temps de fermeture. Enclavement de quartiers d'habitation.	APD en cours. Phase 1: suppr. PN14 + modernisation arrêt; réalisation 2012 Phase 2: suppression PN13.
30	Gestion centralisée nationale des installations de génie technique.	p.m.	23/10/2008	Surveillance à distance des multiples installations de génie technique. Interface avec les services d'urgence et de l'ordre public.	Concept général en cours.
29	Installation d'un système de suivi et de régulation de la circulation des trains en temps réel.	p.m.	23/10/2008	Augmentation de la fluidité du trafic ferroviaire par des mesures dispositives préventives.	Coût estimé: 8 900 000 €. Projet d'exécution en cours. Début travaux prévu pour sept. 2011.
28	Construction d'une sous-station 225kV / 2x25kV à Flebour.	11 000 000 €	23/10/2008	Stratégie globale de fiabilisation et d'augmentation de capacité électrique du réseau ferré luxembourgeois.	Concept général finalisé.
27	Réaménagement des alentours de la gare d'Ettelbruck.	p.m.	23/10/2008	Réaménagement du bâtiment voyageurs. Création d'une gare routière. Adjonction d'un deuxième souterrain pour voyageurs.	Concept d'ensemble P&Ch + CFL avalisé par acteurs politiques; Partie P&Ch pour motion octobre 2010; APD et projet de loi pour 2012.
26	Port de Mertert. Modernisation et extension des installations fixes.	p.m.	23/10/2008	Renouvellement des installations de voie. Adjonction de voies supplémentaires. Renouvellement des installations de signalisation et du poste directeur.	APS achevé.

Motion	Projet	Montant estimé	Motion du	Source	Etat d'avancement
25	Gare Belval-Usines. Modernisation et renouvellement complets des installations fixes.	p.m.	23/10/2008	Age et usure avancés des installations en service.	Concept général en cours.
24	Suppression du passage à niveau N°4a à Bettembourg.	p.m.	23/10/2008	Remplacement du passage à niveau existant par un passage supérieur routier enjambant les voies ferrées	Coût estimé: 9 000 000 € Procédure d'adjudication achevée. Réalisation dès achèvement procédures emprises.
23	Triage de Bettembourg/Dudelange. Modernisation et renouvellement complets des installations fixes.	p.m.	23/10/2008	Augmentation du trafic. Age et usure avancés des installations en service.	Remplacement du projet "Extension débranchement et réception" accordé en 2007 par ce projet. Etudes APD en cours. (voir motion 20)
22	Gare de Bettembourg. Modernisation et renouvellement des infrastructures ferroviaires. (sauf Modul B3 - modification des installations fixes en Gare de Bettembourg, entrée Nord)	p.m.	23/10/2008	Augmentation du trafic. Age et usure avancés des installations en service.	Dossier APD et projet de loi pour 2013.
21	Bettembourg-Dudelange: Un nouveau terminal intermodal et un nouveau terminal d'autoroute ferroviaire.	p.m.	24/10/2007	Estimation préliminaire.	APS achevé fin 2010, Procédure 97/11 lancée -> décision du Gouvernement en attente Etudes APD à la suite.
20	Triage Bettembourg/Dudelange. Extension des faisceaux de débranchement et de réception.	16 000 000 €	24/10/2007	Programme pluriannuel 2007-2016	Remplacement de ce projet par le projet "modernisation complète" accordé en 2008. (voir motion 23)
19	Suppression du passage à niveau N°20b à Lorentzweiler (participation Fonds du Rail).	4 888 292 €	24/10/2007	Dossier d'avant-projet établi par les P&Ch datant d'octobre 2004. Montant total: 9 089 745 €. Participation Fonds du Rail: 50% (indice 588,92)	APS clôturé; Pilotage assumé par P&Ch; Part budgétaire P&Ch en souffrance.
18	Suppression du passage à niveau N°18 à Heisdorf (participation Fonds du Rail).	5 371 703 €	24/10/2007	Dossier d'avant-projet établi par les P&Ch datant d'août 2005. Montant total: 9 313 616 €. Estimation frais CFL: 1 000 000 €. Participation Fonds du Rail: 50% (indice 608,08)	APS clôturé; Pilotage assumé par P&Ch; Procédures d'emprises en suspens.
17	Suppression des passages à niveau N° 91, 91a et 92 à Schifflange (participation Fonds du Rail).	7 254 000 €	24/10/2007	Concept global visant la suppression des passages à niveau PN91, PN91a et PN92 à Schifflange. Dossier de synthèse du 02.05.2007. Montant total: 16 120 000 €. Participation Fonds du Rail: 45%	APS clôturé; Pilotage assumé par P&Ch; Difficultés emprises + remembrement; Inscrit au plan pluriannuel FR 2013.

Motion	Projet	Montant estimé	Motion du	Source	Etat d'avancement
16	Aménagement d'une voie d'évitement à Michelau.		19/12/2006	Montant approuvé 11 452 681 €	Approuvé par la loi du 24.07.2000 (Projet 3) Projet en instance.
15	Ligne du Nord. Reconstruction d'un pont-rivière PK 46,930 (Ettelbruck).		19/11/2009	Montant approuvé 16 800 000 €	Projet approuvé par motion du 19.11.2009 Travaux en cours. Achèvement mi-2011.
14	Gare de Luxembourg. Reconstruction d'un passage supérieur (rue d'Alsace).		19/12/2006	Montant approuvé 19 250 000 €	Approuvé par la loi du 05.06.2009 (Projet 24) Travaux en cours. Achèvement prévu pour début 2012.
13	Gare de Differdange. Renouvellement et modernisation des installations fixes.	50 000 000 €	19/12/2006	Age et usure avancés des installations en service: - le poste de signalisation date de 1952 - les installations de voie de la ligne principale datent de 1988; - les installations des voies accessoires datent de 1954 à 1961 - les installations de traction électrique datent de 1962.	- Dossier APD transmis au MDDI en date du 08.10.2010. - Analyse par CA IF en date du 29.03.2011. - Infos suppl. transmises le 12.05.2011
12	Optimisation ligne Kleinbettingen (Modernisation et renouvellement des infrastructures de la ligne et redressement des courbes dans le cadre du projet Eurocaprail).	85 000 000 €	19/12/2006	Estimation CFL indice des prix de la construction 618,55 du 01/10/2005	Changement suite crise économique: Projet scindé en 3 phases (Postes Directeurs, caténaires, génie civil + voie). Phase 1: Accord de principe prononcé en date du 22.09.2010. (voir motion 33) Phase 2: Nouveau projet proposé (voir nouveau projet 35)
11	Tunnel de raccordement en direction d'Obercorn.	75 000 000 €	19/12/2006	Strategiepapier mobilité.lu 24/01/2002 - Bauindex 554,26 vom 01/10/2001	APS finalisé; projet reporté.
10	Gare périphérique de Kirchberg (LUXEXPO).	p.m.	19/12/2006	Etude de faisabilité suite aux conclusions du groupe de travail "Extension du réseau ferré en Ville de Luxembourg"	Concours d'architecte achevé; projet reporté.
9	Extension du réseau ferré dans la Ville de Luxembourg (tram léger).	121 940 000 €	19/12/2006	Dossier "Extension du réseau ferré dans la Ville de Luxembourg" de mars 2006 - Bauindex 618,55 von Oktober 2005	GIE LUXTRAM
	Réaménagement de la Gare de Luxembourg avec les têtes Sud et Ouest (sans les projets 3 et 6).	475 880 000 €	19/12/2006	Hauptbahnhof Luxemburg inklusive Peripheriebahnhöfe Howald und Cessingen - Technischer Abschlußbericht vom 12/09/2005 - Bauindex 608,08 vom 01/04/2005	Relancement des études en vue: - de l'abandon du projet train-tram, - de l'abandon de la nouvelle ligne L-Es, - du nouveau concept d'exploitation.

<u>Motion</u>	<u>Projet</u>	<u>Montant estimé</u>	<u>Motion du</u>	<u>Source</u>	<u>Etat d'avancement</u>
7	Installation d'un nouveau Poste Directeur pour la Gare de Luxembourg.	27 045 800 €	19/12/2006	Hauptbahnhof Luxemburg inklusive Peripheriebahnhöfe Howald und Cessingen - Technischer Abschlußbericht vom 12/09/2005 - Bauindex 608,08 vom 01/04/2005	Concept général en voie de développement. Etude de faisabilité en cours.
6	Modifications au niveau de la Gare centrale nécessaires dans le cadre des projets 4 et 5 (y compris les infrastructures ferroviaires dans la Gare de Howald.	203 300 000 €	19/12/2006	APS d'août 2006 - Bauindex 625,70 vom 01/04/2006	Relancement des études en vue: - de l'abandon du projet train-tram, - de l'abandon de la nouvelle ligne L-Es, - du nouveau concept d'exploitation.
5	Gare périphérique de Howald (espace public).		19/12/2006	montant approuvé 42 878 500 €	Aménagement phase 1: approuvé par la loi du 17.12.2010 (Projet 25) Début des travaux prévu pour 2013.
4	Nouvelle ligne ferroviaire à deux voies entre Luxembourg et Bettembourg.	383 300 000 €	19/12/2006	APS d'août 2006 - Bauindex 625,70 vom 01/04/2006	Procédure 97/11 en cours. Décision du Gouvernement en Conseil en attente.
3	Modification au niveau de la Gare centrale nécessaires dans le cadre des projets 1 et 2 (y compris les infrastructures ferroviaires dans la Gare de Cessange).	232 783 520 €	19/12/2006	Hauptbahnhof Luxemburg inklusive Peripheriebahnhöfe Howald und Cessingen - Technischer Abschlußbericht vom 12/09/2005 - Bauindex 608,08 vom 01/04/2005	Suite crise économique remplacement à court terme de ce projet par le nouveau projet "Création d'un point d'échange à Hollerich". (voir nouveau projet proposé 36)
2	Gare périphérique de Cessange (espace public).	25 000 000 €	19/12/2006	Strategiepapier mobilität.lu 24/01/2002 - Bauindex 554,26 vom 01/10/2001	Suite crise économique remplacement à court terme de ce projet par le nouveau projet "Création d'un point d'échange à Hollerich". (voir nouveau projet proposé 36)
1	Nouvelle ligne ferroviaire à deux voies entre Luxembourg et Esch-sur-Alzette.	481 653 200 €	19/12/2006	APS de novembre 2003 - Bauindex 579,98 vom 01/10/2003	En suspens.