

N° 6601²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session extraordinaire 2013-2014

PROJET DE LOI

modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II: Réélectrification de la ligne)

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(12.3.2014)

La Commission se compose de: Mme Josée LORSCHÉ, Présidente; M. Roger NEGRI, Rapporteur; Mme Sylvie ANDRICH-DUVAL, MM. Gilles BAUM, Yves CRUCHTEN, Georges ENGEL, Gusty GRAAS, Max HAHN, Ali KAES, Marc LIES, Marco SCHANK, Justin TURPEL et Serge WILMES, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 6 août 2013 par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le Conseil d'Etat a émis son avis le 22 octobre 2013.

Le 10 février 2014, la Commission du Développement durable a désigné M. Roger Negri comme rapporteur du projet de loi.

Le 26 février 2014, la Commission a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'Etat.

Elle a examiné et adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 12 mars 2014.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES ET OBJET DU PROJET DE LOI

La ligne de Luxembourg à Kleinbettingen, d'une longueur de 18,765 kilomètres, relie la Ville de Luxembourg à la région Ouest du Grand-Duché de Luxembourg et se raccorde près de Sterpenich/frontière à la ligne 162 Namur-Sterpenich du réseau belge. Cette ligne fait partie du projet „EuroCap-Rail“ visant l'amélioration de la relation Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg. Elle est aussi d'une grande importance pour les navetteurs belges en provenance de la Province de Luxembourg.

La ligne de Luxembourg à Kleinbettingen est constituée d'une double voie banalisée et est actuellement électrifiée en courant continu 3 kV. Chaque jour, environ 50 trains nationaux et 100 trains internationaux transportant environ 10.000 voyageurs empruntent cette ligne ferroviaire.

Dans le cadre du fret ferroviaire, la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen constitue la route alternative du corridor 2 Rotterdam-Anvers-Bettembourg-Bâle/Lyon.

Les travaux de renouvellement et de modernisation de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen se font en trois phases:

- première phase: renouvellement des postes directeurs;
- deuxième phase: réélectrification de la ligne et reconstruction d'ouvrages d'art et
- troisième phase: renouvellement et modernisation de la plate-forme, des ouvrages d'art et des quais.

Le dossier sous examen consiste dans la réalisation de la deuxième phase, soit la réélectrification de la ligne.

Le projet comprend:

- la réélectrification de la ligne proprement dite;
- la reconstruction d'un ouvrage d'art situé près du point d'arrêt „Mamer-Lycée“;
- la reconstruction d'un pont routier au centre de Mamer et
- le rehaussement d'un ouvrage d'art situé à l'entrée de la gare de Kleinbettingen.

1. La réélectrification de la ligne

Initialement, il avait été prévu de réélectrifier la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen à l'aide d'une caténaire bi-mode qui peut être alimentée en courant continu 3 kV ou en courant alternatif 25 kV 50 Hz. Au vu de l'intention d'Infrabel de réélectrifier le tronçon de ligne entre Namur et Sterpenich/frontière en courant alternatif 25 kV 50 Hz, il a été retenu de renoncer à une caténaire bi-mode et de réélectrifier directement la ligne en courant alternatif 25 kV 50 Hz.

La réélectrification de la ligne en courant alternatif permet à la gare de Luxembourg d'éliminer tout problème causé par l'existence de deux systèmes électriques différents sur le réseau ferré luxembourgeois, étant donné que toutes les autres lignes électrifiées luxembourgeoises sont déjà électrifiées en courant alternatif 25 kV 50 Hz.

Même si cette façon de procéder a permis de renoncer à la construction d'une nouvelle sous-station de traction électrique nécessaire pour alimenter la ligne avec du courant continu 3 kV, il y a lieu de dire que la ligne sera dotée de deux postes à autotransformateurs à Merl et à Kleinbettingen/frontière, qui eux seront alimentés par la sous-station de traction électrique de Berchem.

Néanmoins, la réélectrification de ladite ligne en courant alternatif 25 kV 50 Hz nécessite le rehaussement de certains ponts afin d'augmenter la distance entre la caténaire et le tablier.

Le volet „réélectrification de la ligne“ comprend:

- le renouvellement des caniveaux à câbles le long de la ligne, y compris la mise en place du câble de terre enterré;
- la réalisation des fondations caténaires;
- le remplacement des supports caténaires;
- le remplacement de la caténaire en courant continu 3 kV par une caténaire type V 200 STI en courant alternatif 25 kV 50 Hz avec feeder négatif;
- le remplacement des appareils d'interruption;
- l'aménagement d'un poste de répartition à Hollerich;
- l'aménagement de deux postes à autotransformateurs à Merl et à Kleinbettingen;
- l'aménagement d'un poste de comptage pour les échanges d'énergie à la frontière belgo-luxembourgeoise;
- l'adaptation du circuit de retour de traction électrique;
- l'adaptation du circuit de protection et
- la mise en place de câbles d'alimentation de Berchem à Luxembourg afin de garantir l'alimentation de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen à partir de la sous-station de traction électrique de Berchem.

Ce volet est estimé à un montant de 49.400.000 euros.

2. La reconstruction d'un ouvrage d'art situé près du point d'arrêt „Mamer-Lycée“

Cet ouvrage d'art est situé sur le point kilométrique 8,913 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen près du point d'arrêt „Mamer-Lycée“. Suite à l'avis de la Commission d'analyse du 11 mars 2013, la Commune de Mamer a répondu que cet ouvrage d'art est à reconstruire et ne peut pas être supprimé sans remplacement. Le pont qui porte un chemin rural sera reconstruit au même endroit que l'ouvrage existant.

Ce volet est estimé à un montant de 3.350.000 euros.

3. La reconstruction d'un pont routier au centre de Mamer

Cet ouvrage d'art est situé au point kilométrique 9,984 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen près de la gare de Mamer. Etant donné que ce pont ne peut pas être reconstruit à un autre endroit au vu de sa situation centrale à l'intérieur de la localité de Mamer, cet ouvrage d'art sera aussi reconstruit au même endroit. Afin d'atteindre une distance suffisante entre la caténaire et le tablier du pont et étant donné que le pont ne peut pas être rehaussé de manière significative pour ne pas créer une bosse à l'intérieur de la localité, les voies ferrées seront aussi abaissées à cet endroit.

Ce volet est estimé à un montant de 7.100.000 euros.

4. Le rehaussement d'un ouvrage d'art situé à l'entrée de la gare de Kleinbettingen

Cet ouvrage d'art est situé au point kilométrique 17,030 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen à l'entrée de la gare de Kleinbettingen. Afin d'atteindre une distance suffisante entre la nouvelle caténaire et le tablier, il est prévu de rehausser provisoirement cet ouvrage d'art. Il sera reconstruit dans une prochaine étape dans le cadre de la modification du plan des voies en gare de Kleinbettingen.

Ce volet est estimé à un montant de 950.000 euros.

Il s'ensuit que le projet global est estimé à un montant de 60.800.000 euros.

*

III. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis du 22 octobre 2013, le Conseil d'Etat regrette que l'exposé des motifs soit muet quant aux perturbations qui risqueront d'apparaître pour les utilisateurs au quotidien. Dans ce contexte, le Conseil d'Etat exprime son espoir que les travaux avanceront selon le calendrier escompté, et que l'information au public, des côtés luxembourgeois et belge, sera améliorée, sinon d'aucuns perdront le goût des transports publics. Le Conseil d'Etat rappelle à cet égard le règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires quant aux indemnités dues par les gestionnaires du rail en cas de retards accrus aux voyageurs.

*

IV. COMMENTAIRE DE L'ARTICLE UNIQUE ET TRAVAUX EN COMMISSION

Dans son avis du 22 octobre 2013, le Conseil d'Etat recommande de préciser l'intitulé du projet de loi par l'ajout:

(Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II: Réélectrification de la ligne).

La Commission du Développement durable fait sienne cette proposition.

Le Conseil d'Etat n'a pas d'observation à formuler quant au libellé de l'article unique du projet de loi, qui se lit comme suit:

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

1. *Le deuxième alinéa du paragraphe 3 est complété comme suit:*

„30°	<i>Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II: Réélectrification de la ligne.....</i>	<i>60.800.000 €</i> “
------	--	-----------------------

2. *Le troisième alinéa du paragraphe 3 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°, 16°, 17°, 18°, 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. Celui repris sous 28° correspond à la valeur 685,44 de cet indice au 1er octobre 2010. Ceux sous 29° et 30° correspondent à la valeur 725,05 de cet indice au 1er octobre 2012. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.

*

Au cours de l'examen du projet de loi, la Commission du Développement durable a procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir les points suivants:

- dans son avis précité, le Conseil d'Etat regrette que l'exposé des motifs soit muet quant aux perturbations qui risqueront d'apparaître, lors des travaux susmentionnés, pour les utilisateurs au quotidien. Dans ce contexte, il est précisé que les travaux préparatoires se feront pendant la nuit, ce qui engendrera une perturbation moindre, voire nulle, pour les usagers. Ces travaux seront, par ailleurs, sans impact négatif pour les riverains, car ils seront peu bruyants. Il faut également savoir que la ligne entre Luxembourg et Kleinbettingen sera complètement fermée pendant 3 semaines de fin août à mi-septembre 2015, puis pendant 8 semaines de mi-juillet à mi-septembre 2016. Ce calendrier a été choisi afin de profiter de l'afflux moindre dû aux vacances estivales. Pendant ces périodes, des autobus de substitution seront mis en place entre Luxembourg-ville et Arlon;
- plusieurs intervenants approuvent la remarque du Conseil d'Etat selon laquelle l'information au public doit être améliorée à l'occasion de travaux de cette envergure. Si Monsieur le Ministre acquiesce quant à l'importance de l'information au public, il est également demandeur de collaborer avec les responsables politiques des communes concernées en la matière. En outre, il donne à considérer qu'il est essentiel, mais très compliqué, d'identifier le bon moment pour l'organisation de ce type de réunion d'information. En effet, si la réunion est tenue à un stade trop précoce, tous les détails concernant les travaux ne sont pas encore connus et de nombreuses questions resteront sans réponse. *A contrario*, une fois que tous les détails sont connus, le chantier débute et le public a l'impression de ne pas avoir été prévenu en temps voulu;
- ce trajet reliant la gare de Luxembourg à la ligne Namur-Sterpenich du réseau belge joue un rôle essentiel pour le Luxembourg en matière de transport de personnes, car il fait partie du projet EuroCapRail. Il joue également un rôle important en matière de transport de fret, car il s'insère dans l'itinéraire alternatif du corridor 2 Rotterdam-Anvers-Bettembourg-Bâle/Lyon;
- les travaux de réélectrification de la ligne ont été modifiés suite à l'intention des autorités belges d'électrifier leur ligne ferroviaire entre Namur et Sterpenich-frontière en courant alternatif 25 kV 50 Hz. Côté luxembourgeois, il a dès lors été possible de renoncer à une installation électrique bimode qui aurait prévu à la fois le système du courant continu 3 kV et celui du courant alternatif 25 kV 50 Hz. Dans ce contexte et suite à une question afférente, il est précisé qu'Infrabel est actuellement en train de procéder aux travaux de réélectrification du tronçon Sterpenich-frontière jusqu'au sud de Namur;
- il est rappelé qu'en 2010, le Gouvernement a pris la décision de réaliser le projet EuroCapRail en trois phases. Si les travaux de la phase 1 sont encore en cours, le projet de loi sous rubrique permettra la réalisation de la phase 2. Quant à la phase 3, elle concerne les travaux de génie civil, le réaménagement des points d'arrêts (accessibilité des personnes à mobilité réduite), le redressement des courbes et la suppression des passages à niveaux. Ce sera la phase la plus onéreuse et il n'est pas exclu qu'elle soit elle-même subdivisée en sous-phases;
- les travaux que le projet de loi sous rubrique autorisera n'ont pas pour objet de relever la vitesse sur ce tronçon. Actuellement, la vitesse autorisée est de 130 km/h. Par le biais de travaux de génie civil compliqués et onéreux, il serait possible de la porter à 160 km/h entre Mamer et la frontière belge. Il faut cependant savoir que le gain en temps serait d'environ une minute et que ce type de travaux se justifierait donc seulement si le même type de travaux était entrepris du côté belge;
- dans le contexte du projet de loi sous rubrique, la construction de murs antibruit n'est pas comprise. En effet, le cadastre acoustique, à réaliser suivant la transposition de la directive 2002/49/CE par la

loi du 2 août 2006 modifiant la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre le bruit, a été effectué sous la tutelle de l'Administration de l'environnement en concertation avec les services des CFL. Lorsque le plan d'action afférent aura été publié, il sera alors possible de budgétiser les mesures antibruit qui s'avèreraient nécessaires sur cette ligne.

*

V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission de l'Environnement 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 (Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II: Réélectrification de la ligne)

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

1. Le deuxième alinéa du paragraphe 3 est complété comme suit:

„30°	Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II: Réélectrification de la ligne.....	60.800.000 €“
------	--	---------------

2. Le troisième alinéa du paragraphe 3 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°, 16°, 17°, 18°, 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. Celui repris sous 28° correspond à la valeur 685,44 de cet indice au 1er octobre 2010. Ceux sous 29° et 30° correspondent à la valeur 725,05 de cet indice au 1er octobre 2012. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.“

Luxembourg, le 12 mars 2014

Le Rapporteur,
Roger NEGRI

La Présidente,
Josée LORSCHÉ

