



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 4563

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

Date de dépôt : 28-04-1999

Date de l'avis du Conseil d'État : 02-05-2000

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
28-04-1999	Déposé	4563/00	<u>3</u>
12-07-1999	Avis de la Chambre de Commerce sur le projet de loi et le projet de règlement grand-ducal relatif aux mesures d'exécution de la législation sur l'expropriation pour cause d'utilité publique en matière [...]	4563/01	<u>20</u>
26-10-1999	Avis du Conseil d'Etat sur le projet de loi et le projet de règlement grand-ducal relatif aux mesures d'exécution de la législation sur l'expropriation pour cause d'utilité publique en matière d'infra [...]	4563/02	<u>24</u>
03-04-2000	1) Dépêche du Ministre aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (3.4.2000) 2) Texte des amendements gouvernementaux et commentaire 3) Texte coordonné du projet de [...]	4563/03	<u>30</u>
02-05-2000	Avis complémentaire du Conseil d'Etat (2.5.2000)	4563/04	<u>47</u>
21-06-2000	Rapport de commission(s) : Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports Rapporteur(s) :	4563/05	<u>50</u>
07-07-2000	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (07-07-2000) Evacué par dispense du second vote (07-07-2000)	4563/06	<u>57</u>
31-12-2000	Publié au Mémorial A n°66 en page 1326	4563	<u>59</u>

4563/00

N° 4563

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 1998-1999

PROJET DE LOI

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

* * *

*(Dépôt: le 28.4.1999)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (6.4.1999).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs.....	4
4) Projet de règlement grand-ducal relatif aux mesures d'exécution de la législation sur l'expropriation pour cause d'utilité publique en matière d'infrastructure ferroviaire.....	16
– Texte du projet de règlement grand-ducal.....	16
– Exposé des motifs.....	16

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous JEAN, par la grâce de Dieu, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique.— Notre Ministre des Transports est autorisée à déposer en Notre Nom à la Chambre des Députés le projet de loi modifiant la loi du 10 mai 1995 relative à l'infrastructure ferroviaire.

Palais de Luxembourg, le 6 avril 1999

La Ministre des Transports,
Mady DELVAUX-STEHRÉS

Pour le Grand-Duc:
Son Lieutenant-Représentant
HENRI
Grand-Duc Héritier

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. 1er.— L'article 10 de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire est remplacé par le texte suivant:

„Art. 10.— Il est institué un fonds spécial, dénommé „Fonds du Rail“.

1. Sont imputés sur le Fonds du Rail:

- les dépenses occasionnées par la réalisation du programme d'investissement;
- les dépenses relatives aux acquisitions immobilières requises dans l'intérêt de la réalisation du programme d'investissement;
- les dépenses relatives à la gestion courante de l'infrastructure comprenant notamment les frais d'entretien du réseau ainsi que les dépenses relatives à la régulation du trafic ferroviaire sur le réseau;
- les frais d'experts et d'études relatifs à la réalisation du programme d'investissement ainsi que les frais d'études et de surveillance de la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Le Ministre ordonnance les dépenses à charge de ce Fonds.

2. Le Gouvernement est autorisé à réaliser les projets d'infrastructure ferroviaire énoncés au programme des investissements repris au paragraphe 3 et concernant la remise en état, la modernisation et l'extension du réseau ainsi que la suppression de lignes.

Les projets en question comprennent les études préparatoires et définitives, l'acquisition des terrains et des immeubles bâtis, la construction, le parachèvement et l'équipement des voies, installations de voies et ouvrages d'art, les raccordements à l'infrastructure existante ainsi que le rétablissement des communications interrompues.

3. Le Gouvernement est autorisé à imputer à charge des crédits de ce fonds spécial les dépenses concernant la réalisation des projets énumérés ci-après et qui dépassent le montant prévu par la législation portant exécution de l'article 99, troisième et quatrième phrases de la Constitution.

Les dépenses d'investissement concernant ces projets ne peuvent pas dépasser les montants ci-après indiqués, sans préjudice des hausses légales de prix pouvant intervenir jusqu'à l'achèvement des travaux:

1°	Augmentation de la capacité de la ligne de Bettembourg/ frontière à Luxembourg par l'adjonction d'une troisième voie et renouvellement complet des voies existantes.....	1.760.500.000.– francs
2°	Renouvellement complet de voie et d'appareils de voie sur la ligne de Bettembourg à Pétange, en particulier dans le secteur de la gare d'Esch-sur-Alzette.....	171.300.000.– francs
3°	Mise à double voie partielle des lignes de Pétange à Luxembourg et de Pétange à Rodange/frontière et renouvellement et modernisation des installations fixes de ces lignes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et de Rodange....	1.870.000.000.– francs
4°	Renouvellement complet de voie et des infrastructures de la ligne de Luxembourg à Gouvy, dite „Ligne du Nord“, en particulier de la section de voie Walferdange-Lorentzweiler et augmentation de la capacité de ligne.....	600.500.000.– francs
5°	Modernisation et renouvellement des infrastructures de la section de voie Oetrange-Wasserbillig/frontière de la ligne de Luxembourg à Wasserbillig.....	161.800.000.– francs
6°	Renouvellement du poste directeur en gare de Wasserbillig.	243.000.000.– francs
7°	Modernisation de la ligne de Bettembourg à Dudelange avec notamment l'aménagement d'une voie d'évitement dans le secteur de la gare de Dudelange-Ville	200.000.000.– francs

8°	Renouvellement et modernisation des installations fixes des lignes de Noertzange à Rumelange et de Tétange à Langengrund, en particulier dans les secteurs des gares	310.670.000.– francs
9°	Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en gare de Luxembourg	1.500.000.000.– francs
10°	Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau	995.000.000.– francs
11°	Aménagement d'arrêts supplémentaires pour voyageurs sur l'ensemble du réseau.....	440.000.000.– francs
12°	Remplacement de fils et câbles 3 et 25 kV sur l'ensemble du réseau.....	144.000.000.– francs
13°	Alimentation du réseau ferré luxembourgeois en énergie électrique de traction dans l'optique du trafic au début du 21e siècle.....	1.337.863.000.– francs
14°	Renouvellement de passages à niveau sur l'ensemble du réseau.....	278.000.000.– francs"

Art. II.– L'article 11 de la loi du 10 mai 1995 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 11.**– Le Fonds du Rail est alimenté:

- par des dotations budgétaires;
- par le produit de la vente d'immeubles appartenant au domaine foncier et bâti du réseau et rendus disponibles après la réalisation du programme d'investissement;
- par le produit des redevances d'utilisation prévues à l'article 8;
- par les revenus provenant notamment de la location d'immeubles faisant partie du domaine foncier et bâti du réseau;
- par les subventions de l'Union Européenne allouées à des projets inscrits au programme d'investissement.

Les sommes dont question aux tirets deux à cinq sont portées directement en recette au Fonds.“

Art. III.– L'article 16 modifié de la loi du 10 mai 1995 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 16.**– Les opérations immobilières qui sont réalisées dans l'intérêt de la mise en oeuvre du programme dont question aux paragraphes 2. et 3. de l'article 10 sont reconnues d'utilité publique.

Le plan des parcelles à exproprier et la liste des propriétaires concernés sont approuvés par règlement grand-ducal, le Conseil d'Etat entendu en son avis. Pour le surplus les dispositions de la loi du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique sont d'application. Un règlement grand-ducal déterminera les compétences ministérielles requises pour l'exécution des dispositions légales concernées en relation avec la mise en oeuvre du programme des investissements importants concernant le réseau.“

Art. IV.– L'article 20 de la loi du 10 mai 1995 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 20.**– Le gestionnaire de l'infrastructure effectue les paiements correspondant aux engagements financiers et recouvre les recettes relevant des missions lui confiées dans le cadre de la présente loi.

Conformément aux modalités fixées par le contrat de gestion prévu à l'article 6 l'Etat rémunère les prestations effectuées par le gestionnaire à charge des crédits du Fonds du Rail et le gestionnaire renverse au profit du Fonds du Rail les recettes dont le recouvrement lui à été confié.

Les comptes des CFL relatifs à la gestion du réseau ferroviaire sont tenus d'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale et de façon à ce que ces comptes soient nettement séparés de ceux relatifs à d'autres activités du gestionnaire, et qu'il n'y ait de transfert d'aides possible entre ces deux catégories de comptes.

Le gestionnaire veillera par ailleurs, en ce qui concerne la gestion du réseau, à séparer les produits et les charges se rapportant aux investissements, à l'entretien et à la régulation du trafic."

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*

EXPOSE DES MOTIFS

En prévoyant la modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire le projet de loi sous objet poursuit un double objectif.

- d'une part, il prévoit l'autorisation du législateur requise en vertu de l'article 99 de la Constitution pour 14 projets d'investissement de grande envergure en matière d'infrastructure ferroviaire;
- d'autre part, il comporte l'introduction des modalités de mise en oeuvre de l'utilité publique en relation avec les acquisitions immobilières requises ainsi que l'adaptation des règles de fonctionnement du Fonds du Rail en vue d'un meilleur alignement de ces dispositions à la présentation des crédits dans la loi budgétaire et de la création d'une plus grande transparence du décompte des opérations financières effectuées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire pour compte de l'Etat.

*

1. LA NECESSITE D'UNE LOI AUTORISANT LES INVESTISSEMENTS EN MATIERE D'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

1.1. Les dispositions constitutionnelles et légales applicables

Aux termes de l'article 99 de la Constitution „toute acquisition par l'Etat d'une propriété immobilière importante, toute réalisation au profit de l'Etat d'un grand projet d'infrastructure ou d'un bâtiment considérable, tout engagement financier important de l'Etat doivent être autorisés par une loi spéciale. Une loi générale détermine les seuils à partir desquels cette autorisation est requise”.

En exécution des dispositions constitutionnelles précitées la Chambre des Députés a voté la loi du 31 août 1989 portant exécution de l'article 99, troisième et quatrième phrases, de la Constitution qui prévoit que „doivent être autorisés par la loi ... toute réalisation au profit de l'Etat d'un projet d'infrastructure ou d'un bâtiment dont le coût total dépasse la somme de cent millions de francs” (valeur 370,70 de l'indice annuel des prix à la construction), et que ce montant peut être adapté périodiquement par règlement grand-ducal sans que cette adaptation puisse dépasser la valeur de l'indice précité. Par un règlement grand-ducal du 26 février 1993 les montants de la loi du 31 août 1989 ont été majorés, et le montant précité a été porté à cent vingt-quatre millions de francs.

La loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire a donné à l'Etat la pleine propriété du réseau de chemin de fer. C'est dire que les projets d'infrastructure concernant ce réseau sont réalisés au profit de l'Etat, nonobstant le fait que la gestion du réseau a été confiée par la même loi à la Société Nationale des CFL, et que cette gestion comporte e.a. les investissements à y effectuer.

C'est pourquoi tous les projets d'infrastructure ferroviaire qui sont inscrits au programme quinquennal des investissements doivent être approuvés par une loi, si leur coût dépasse 124 millions de francs. Les CFL soumettent ce programme d'investissement chaque année à l'approbation du Gouvernement en exécution de leurs obligations découlant du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire conclu le 15 mai 1996 avec l'Etat.

1.2. L'insertion de l'autorisation du législateur dans la loi du 15 mai 1995

Soucieux d'une codification simple de la législation sur les chemins de fer, il est proposé de concevoir la loi d'autorisation sous examen sous forme d'un amendement à la loi précitée du 10 mai 1995. Cette loi comporte un chapitre II relatif au Fonds du Rail qui traite e.a. de la programmation et du financement de l'infrastructure ferroviaire.

Au fur et à mesure de l'évolution du programme des investissements le relevé légal des investissements pourra par la suite être mis à jour, à l'instar de la pratique législative retenue en relation avec l'approbation légale des investissements infrastructurels dans d'autres domaines.

L'article 10 de la loi prévoit l'institution du Fonds du Rail.

Afin de ne pas remettre en cause la numérotation des articles de la loi du 10 mai 1995 ledit article 10 pourra utilement être complété par l'autorisation légale à prévoir, tout en subdivisant cet article en plusieurs paragraphes.

Les dispositions actuelles concernant l'institution et les modalités de fonctionnement du Fonds du Rail feront l'objet d'un premier paragraphe. Les dispositions nouvelles seront reprises dans deux paragraphes nouveaux, numérotés 2 et 3.

*

2. L'AMENDEMENT DES ARTICLES 10, 11, 16 ET 20 DE LA LOI DU 10 MAI 1995

2.1. La mise en oeuvre des projets déclarés d'utilité publique

Quant à la reconnaissance de l'utilité publique dont bénéficient les projets d'investissements en matière d'infrastructure ferroviaire, elle est prévue par l'article 16 modifié de la loi du 10 mai 1995.

La réalisation de certains des projets repris dans le programme commenté ci-avant requiert l'acquisition préalable des terrains nécessaires à leur implantation.

L'article 16 de la loi précitée du 10 mai 1995 prévoit que les opérations immobilières en cause sont reconnues d'utilité publique. Or, ces dispositions ne précisent ni les conditions à respecter pour établir l'utilité publique de l'acquisition de tel immeuble, ni la forme dans lesquelles une expropriation éventuelle pourrait intervenir.

Il est proposé de combler cette lacune en complétant ledit article 16 par l'obligation pour l'Etat de faire approuver par un règlement grand-ducal à prendre sur avis obligatoire du Conseil d'Etat un plan des parcelles entrant en ligne de compte pour une éventuelle expropriation. Cette disposition s'inspire de la législation précitée portant création d'une grande voirie de communication et l'institution d'un fonds des routes. Par ailleurs, pour ce qui est de la procédure d'expropriation il est renvoyé à la loi du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique. Cette loi règle en effet tant les mesures préparatoires relatives à l'expropriation que la procédure d'expropriation devant les juridictions.

Cette législation a pourtant été prise dans une optique trop orientée vers une application dans les seuls secteurs de la construction routière et de la construction immobilière publique. Aussi les compétences d'exécution ont-elles été confiées au Ministre des Travaux Publics. Tenant compte de la répartition des responsabilités au niveau gouvernemental il convient d'attribuer au Ministre en charge des chemins de fer ces compétences, lorsque l'expropriation concerne un projet d'infrastructure ferroviaire. Or, l'arrêt de la Cour Constitutionnelle du 6 mars 1998 a remis en cause la délégation par le législateur de compétences directement à un membre déterminé du Gouvernement au motif notamment que les articles 36 et 76 de la Constitution réservent au Grand-Duc les prérogatives d'exécuter les lois et les traités et d'organiser son Gouvernement. Voilà pourquoi il est proposé de renvoyer dans le texte de la loi à un règlement grand-ducal qui déterminera les compétences ministérielles en fonction des intérêts pratiques de l'exécution de la loi en projet.

2.2. Les dépenses imputables au Fonds du Rail

L'actuel article 10 de la loi du 10 mai 1995 qui institue le Fonds du Rail ajoute de façon laconique que „les dépenses occasionnées par la réalisation du programme d'investissement, y compris les acquisitions immobilières requises à cet effet, sont imputées sur le Fonds du Rail“.

Or, l'article 5 de la même loi dispose que les frais d'expertises et, de façon générale, le coût de tout concours externe nécessaire à la réalisation du programme des investissements ferroviaires sont supportés par le Fonds du Rail. Par ailleurs, l'article 20 prévoit que le gestionnaire de l'infrastructure est rémunéré de toutes les autres prestations effectuées et de tous les engagements financiers pris dans le cadre

des missions lui confiées par l'Etat non seulement dans le domaine des investissements, mais aussi dans celui de la maintenance du réseau et de la régulation du trafic.

Dans cet ordre d'idées il semble logique de ne pas seulement imputer sur le Fonds du Rail les dépenses occasionnées par la réalisation du programme d'investissement, tel que stipulé par l'article 10 précité de la loi du 10 mai 1995, mais de faire gérer par l'intermédiaire de ce Fonds également les crédits budgétaires prévus tant pour la gestion courante du réseau (= maintenance de l'infrastructure et régulation du trafic) que pour la surveillance et les expertises requises dans le domaine de la gestion de l'infrastructure. Il est évident que les crédits relatifs à cette gestion courante continuent à apparaître de façon séparée dans le budget annuel de l'Etat.

2.3. La comptabilité des opérations financières relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

L'article 11 de la loi du 10 mai 1995 dispose que le Fonds du Rail est alimenté 1° par des dotations budgétaires, 2° par le produit de la vente d'immeubles appartenant au domaine ferroviaire de l'Etat et 3° par les contributions communautaires aux projets d'investissement concernant le réseau.

Or, l'article 20 déjà cité stipule qu'il est fait déduction des redevances d'utilisation perçues sur les opérateurs utilisant le réseau et des autres rétributions encaissées par le gestionnaire en exécution de missions connexes lui confiées par l'Etat, dans le cadre de la rémunération qui lui est due pour l'indemniser de ses missions légales.

Cette façon de procéder manque de transparence, alors que dans les comptes de l'Etat n'apparaît que le solde résultant des compensations opérées entre produits perçus pour compte de l'Etat et prestations facturées à charge de celui-ci.

En vue d'établir la clarté souhaitée dans les décomptes il est proposé de porter directement en recette au Fonds du Rail le produit des redevances d'utilisation ainsi que tous les autres revenus provenant en particulier de la location d'immeubles qui font partie du domaine affecté à l'infrastructure ferroviaire. De la sorte il n'y aura plus, comme le permet l'actuel article 20, de compensation entre les postes des charges facturées par les CFL à l'Etat du chef de leurs prestations effectuées dans le cadre de la gestion de l'infrastructure et les postes de produits provenant des recettes perçues dans le contexte de cette mission.

*

3. COMMENTAIRE DES DISPOSITIONS LEGALES EN PROJET

3.1. ad modification de l'article 10, paragraphe 1

Le relevé des dépenses imputables au Fonds du Rail est complété en y ajoutant

- les dépenses relatives à la gestion courante du réseau qui comprennent aussi bien les frais de maintenance de l'infrastructure que ceux relatifs à la régulation du trafic;
- le coût des concours externes pour gérer l'infrastructure ferroviaire (notamment les frais d'expertise et d'étude) et pour contrôler cette gestion (notamment frais de surveillance et d'audit).

3.2. ad ajout à l'article 10 des nouveaux paragraphes 2 et 3

Les deux paragraphes nouveaux qu'il est proposé d'insérer à l'article 10 de la loi du 10 mai 1995 comportent séparément les dispositions générales relatives à l'autorisation légale à intervenir (paragraphe 2) ainsi que le relevé des projets d'infrastructure à approuver par le législateur et les montants maxima des dépenses autorisées pour réaliser ces projets (paragraphe 3).

3.2.1. Le paragraphe 2 prévoit l'autorisation pour le Gouvernement de réaliser certains projets d'infrastructure à condition que ces projets soient énoncés au programme d'investissement quinquennal que le Gouvernement a approuvé en vertu de l'article 9 de la loi du 10 mai 1995 et qu'ils figurent sur le relevé faisant l'objet du paragraphe 3 suivant.

Par analogie à la législation portant création d'une grande voirie de communication et institution d'un fond des routes, le paragraphe 2 détermine en outre la consistance des projets concernés, en ce qu'il précise en détail quels peuvent être les travaux et acquisitions afférentes qui sont susceptibles d'être financés sur base de l'autorisation légale sous examen.

3.2.2. Le nouveau paragraphe 3 comporte le relevé des projets d'infrastructure à autoriser par le législateur ainsi que leur coût.

Par dépense maximale il faut entendre le coût direct supporté par le gestionnaire de l'infrastructure et facturé à l'Etat. Le projet de loi indique séparément pour chaque projet à autoriser le montant maximal du coût direct. Les montants indiqués sont susceptibles d'augmenter sous l'effet des hausses légales de prix pouvant intervenir jusqu'à l'achèvement des travaux.

Aux montants indiqués s'ajoutent les frais généraux qui grèvent le coût des projets d'infrastructure tout comme l'ensemble des autres activités des CFL. Les frais généraux comprennent toutes les dépenses des CFL qui ne peuvent pas être imputées sur les coûts générés par les différents centres d'activités de l'entreprise et individualisés dans le cadre de la comptabilité analytique mise en place depuis quelques années. Plutôt que de majorer le coût direct des projets d'infrastructure sous examen par un taux fixe légalement déterminé, il est préférable de mettre à profit les efforts d'affinement en cours de cette comptabilité analytique qui permettra de réduire le taux desdits frais généraux. Le taux mis en compte en 1998 a été de 7,8%.

Les montants indiqués sont par ailleurs également majorés du taux légal de la TVA, fixé actuellement à 15%.

Enfin, la réalisation de certains des projets a été entamée dès avant 1999, exercice à partir duquel le projet de loi sous examen est censé produire ses effets.

Le tableau ci-après reprend l'état des paiements relatifs aux différents projets:

No	Libellé	Coût total des projets à autoriser (sans TVA)	Dépenses effectives avant 1999	Dépenses à autoriser par le législateur pour les parts des projets restant à réaliser à partir de 1999 (sans TVA)	Dépenses à effectuer en 1999	Dépenses à effectuer en 2000	Dépenses à effectuer en 2001	Dépenses à effectuer au cours des exercices ultérieurs
	(1)	(2) = (3) + (4)	(3)	(4) = (5) + (6) + (7) + (8)	(5)	(6)	(7)	(8)
1°	Augmentation de la capacité de la ligne de Bettembourg/frontière à Luxembourg par l'adjonction d'une 3e voie et renouvellement complet des voies existantes	1.768.500.000.	8.000.000.-	1.760.500.000.-	160.000.000.-	245.000.000.-	325.000.000.-	1.030.500.000.-
2°	Renouvellement complet de voie et d'appareils de voie sur la ligne de Bettembourg à Pétange et en particulier dans le secteur de la gare d'Esch-sur-Alzette	171.300.000.-	/	171.300.000.-	59.000.000.-	112.300.000.-	/	/
3°	Mise à double voie partielle des lignes de Pétange à Luxembourg et de Pétange à Rodange/frontière et renouvellement et modernisation des installations fixes de ces lignes et en particulier dans les secteurs des gares Pétange et Rodange	2.545.481.000.-	675.481.000.-	1.870.000.000.	186.000.000.-	68.000.000.-	245.000.000.-	1.371.000.000.-
4°	Renouvellement complet de voie et des infrastructures de la ligne du Nord et en particulier de la section de voie Walferdange-Lorenzweiler et augmentation de la capacité de ligne	600.500.000.-	/	600.500.000.-	23.100.000.-	115.400.000.-	/	462.000.000.-
5°	Modernisation et renouvellement des infrastructures de la section de voie Oetrange-Wasserbillig/frontière de la ligne de Luxembourg à Wasserbillig	1.158.122.000.-	996.322.000.	161.800.000.-	116.000.000.	45.800.000.-	/	/

No	Libellé	Coût total des projets à autoriser (sans TVA)	Dépenses effectives avant 1999	Dépenses à autoriser par le législateur pour les parts des projets restant à réaliser à partir de 1999 (sans TVA)	Dépenses à effectuer en 1999	Dépenses à effectuer en 2000	Dépenses à effectuer en 2001	Dépenses à effectuer au cours des exercices ultérieurs
	(1)	(2) = (3) + (4)	(3)	(4) = (5) + (6) + (7) + (8)	(5)	(6)	(7)	(8)
6°	Renouvellement du poste directeur en gare de Wasserbillig	243.000.000.-	20.000.000.-	223.000.000.-	/	/	110.000.000.-	113.000.000.-
7°	Modernisation de la ligne de Bettembourg à Dudelange avec notamment l'aménagement d'une voie d'évitement dans le secteur de la gare de Dudelange-Ville	200.000.000.-	/	200.000.000.-	/	/	/	200.000.000.-
8°	Renouvellement et modernisation des installations fixes des lignes de Noertzange à Rumelange et de Tétange à Langergrund et en particulier dans les secteurs des gares	452.526.000.-	141.856.000.-	310.670.000.-	85.303.000.-	100.367.000.-	92.000.000.-	33.000.000.-
9°	Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en gare de Luxembourg	1.500.000.000.-	/	1.500.000.000.-	/	13.000.000.-	249.000.000.-	1.238.000.000.-
10°	Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur le réseau CFL	995.000.000.-	/	995.000.000.-	40.000.000.-	30.000.000.-	90.000.000.-	835.000.000.-
11°	Aménagement d'arrêts supplémentaires pour voyageurs sur l'ensemble du réseau	440.000.000.-	/	440.000.000.-	/	/	/	440.000.000.-
12°	Remplacement de fils de câbles 3 et 25 kV sur l'ensemble du réseau	248.290.000.-	104.290.000.-	144.000.000.-	10.000.000.-	15.000.000.-	15.000.000.-	104.000.000.-

No	Libellé	Coût total des projets à autoriser (sans TVA)	Dépenses effectives avant 1999	Dépenses à autoriser par le législateur pour les parts des projets restant à réaliser à partir de 1999 (sans TVA)	Dépenses à effectuer en 1999	Dépenses à effectuer en 2000	Dépenses à effectuer en 2001	Dépenses à effectuer au cours des exercices ultérieurs
	(1)	(2) = (3) + (4)	(3)	(4) = (5) + (6) + (7) + (8)	(5)	(6)	(7)	(8)
13°	Alimentation du réseau en énergie électrique de traction dans l'optique du trafic au début du 21e siècle	1.462.812.000.-	124.949.000.	1.337.863.000.	80.863.000.-	80.000.000.-	199.000.000.-	978.000.000.-
14°	Renouvellement de passages à niveau sur l'ensemble du réseau	298.000.000.-	20.000.000.	278.000.000.	20.000.000.-	20.000.000.-	30.000.000.-	208.000.000.-
	Total	12.083.531.000.-	2.090.898.000.-	9.992.633.000.-	780.266.000.-	844.867.000.-	1.355.000.000.-	7.012.500.000.-

Il convient d'ajouter que trois des 14 projets précités bénéficient d'un soutien financier de la part de l'Union Européenne. Il s'agit du projet No 3 – renouvellement et modernisation de la section de ligne de Pétange à Rodange/frontière (au total 7 millions ECUs), du projet No 5 – modernisation et renouvellement de la section Oetrange-Wasserbillig/frontière de la ligne Luxembourg à Wasserbillig (au total 6,75 millions ECUs) et du projet No 13 – alimentation du réseau en énergie électrique de traction (au total 1 million ECUs). Les deux premiers projets ont bénéficié d'une contribution financière de la part de l'Union Européenne comme faisant partie d'un programme d'adaptation pour le transport combiné des axes ferroviaires vers la plate-forme multimodale de Bettembourg.

L'échéancier des paiements qui interviennent à raison de 40% au moment de la décision d'allocation du soutien financier, à raison de 30% au moment de la réalisation à 70% du projet et à raison du solde de 30% au moment de l'achèvement des travaux se présente comme suit:

en francs luxembourgeois

	<i>exercices antérieurs</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>exercices ultérieurs</i>
projet 3	109.620.000 (tranche I)	84.000.000 (tranche II)	/	/	84.000.000 (tranche III)
projet 5	192.000.000 (tranches I et II)	/	/	80.000.000 (tranche III)	/
projet 13	16.200.000 (tranche I)	12.000.000 (tranche II)	/	/	12.000.000 (tranche III)

Les 14 projets en question sont justifiés comme suit:

1° *Ligne de Bettembourg/frontière à Luxembourg:*

a) Augmentation de la capacité de la ligne Bettembourg-Luxembourg par l'aménagement d'une troisième voie.

La ligne de Zoufftgen à Luxembourg constitue une des artères les plus fréquentées du réseau ferré tant au niveau national qu'international. Cette ligne à double voie fait également partie de nos lignes de transit depuis la Mer du Nord vers le Sud de l'Europe et constitue une des lignes d'apport vers la plate-forme intermodale de Bettembourg.

En termes de capacité, cette ligne, et en particulier le tronçon de Bettembourg à Luxembourg, frôle les limites de la saturation aux heures de pointe du trafic.

En 1997 une moyenne de 164 circulations/sens sur 24 heures a été atteinte.

A l'avenir d'autres circulations viendront se greffer de surcroît sur cette artère et une extension des capacités d'infrastructure deviendra inévitable.

Le projet sous examen prévoit l'augmentation de capacités de trafic par l'adjonction d'infrastructures complémentaires aux voies existantes avec adaptation des situations actuelles à Bettembourg Nord et Luxembourg Sud.

Le projet comprend en particulier:

- l'intégration dans le projet du plan des voies des aspects fonctionnels et inhérents à la circulation des trafics susceptibles d'emprunter cette ligne à l'avenir
 - le TGV
 - le train/tram régional
 - le trafic voyageurs national et international
 - l'augmentation du trafic marchandises notamment dans la perspective d'une utilisation croissante du freeway ferroviaire instauré entre la Belgique, le Luxembourg et la France et passant par la ligne;
- la mise en place d'une nouvelle 3e voie depuis la sortie de Bettembourg Nord à Berchem Nord;
- l'incorporation de la 3e voie actuelle dans la ligne existante depuis Berchem Nord à Luxembourg Sud;
- la réalisation de points de passage entre les 3 voies pour les deux sens de circulation à
 - Bettembourg Nord

- Berchem Nord
- Luxembourg Sud

en vue d'augmenter la capacité totale, la fluidité et la flexibilité du trafic;

- l'intégration du trafic de la ligne Alzingen-Syren dans les nouvelles voies;
- l'adaptation du plan des voies de la tête Nord de la gare de Bettembourg et de la tête Sud de la gare de Luxembourg;
- l'optimisation de la signalisation sur l'ensemble des 3 voies y compris les gares encadrantes;
- la création d'un arrêt/quai à Berchem pour la 3e voie et la réservation de terrains dans cette même gare pour une 4e voie d'évitement à réaliser ultérieurement.

La dépense afférente est estimée à 1.155.500.000.– LuF, dont une provision de 100.000.000.– francs pour l'acquisition des terrains requis.

b) **Renouvellement complet de voies**

Ce projet a pour objet le renouvellement des infrastructures des deux voies existantes entre Zoufftgen et Luxembourg. Le renouvellement est justifié par l'âge et l'usure avancés du matériel de superstructure notamment en raison de la très forte sollicitation due à l'intensité du trafic.

La dépense afférente est estimée à 505.000.000.– LuF.

2° *Ligne de Bettembourg à Pétange* (renouvellement complet de voie et d'appareils de voies sur la ligne et en particulier dans le secteur dans la gare d'Esch-sur-Alzette):

Le projet comporte le renouvellement complet de voie et d'appareils de voies sur la ligne, en particulier dans le secteur de la gare d'Esch-sur-Alzette.

Le renouvellement est justifié par l'âge et l'usure avancée du matériel de superstructure, car la fatigue technique qui peut en résulter comporte un risque évident de sécurité pour le trafic ferroviaire.

La dépense afférente est estimée à 171.300.000.– LuF.

3° *Lignes de Pétange à Luxembourg et de Pétange à Rodange/frontière:*

a) **Mise à double voie partielle des lignes.**

La ligne de Pétange à Luxembourg est à voie unique et devra être adaptée en termes d'infrastructure à la circulation des trains/tram régionaux. Aussi est-il envisagé de réaliser des tronçons à double voie en vue de permettre les croisements de trains sur cette artère qui deviendront plus fréquents avec l'augmentation du trafic.

La dépense afférente est estimée à 1.371.000.000.– LuF.

b) **Renouvellement et modernisation des installations fixes des lignes, en particulier dans les secteurs des gares Pétange et Rodange.**

Les gares de Pétange et de Rodange ainsi que les voies encadrantes ne correspondent plus aux exigences de trafic actuel et futur et se trouvent dans un état de vétusté très avancé.

Le projet sous examen comprend dès lors

- l'aménagement d'un nouveau plan de voie en gare de Pétange et de Rodange;
- la centralisation des dessertes des équipements fixes en un seul poste directeur;
- la modernisation de l'ensemble des installations fixes.

La dépense afférente est estimée à 499.000.000.– LuF.

4° *Ligne de Luxembourg à Gouvy, dite Ligne du Nord:*

a) **Renouvellement complet de voie et des infrastructures de la ligne, en particulier de la section de voie Walferdange-Lorentzweiler.**

Les infrastructures actuelles datent des années 60 et se trouvent dans un état de vétusté avancé. Le projet comprend le renouvellement complet des superstructures sur quelque trois kilomètres.

La dépense afférente est estimée à 138.500.000.– LuF.

b) **Augmentation de la capacité de ligne**

Entre Luxembourg et Troisvierges la ligne nécessite dans le cadre de la circulation du futur train/tram régional des adaptations de capacité en termes de circulations. Des adaptations seront réalisées aussi bien dans la partie Sud que dans la partie Nord de cette ligne.

La dépense afférente est estimée à 462.000.000.– LuF.

5° *Ligne de Luxembourg à Wasserbillig* (modernisation et renouvellement des infrastructures de la section de voies Oetrange-Wasserbillig/frontière):

Le projet concerne la modernisation de la ligne et de ses gares en termes d'infrastructure. Cette modernisation s'impose à la fois par la vétusté avancée des équipements actuels et par l'augmentation du trafic.

La dépense afférente est estimée à 161.800.000.– LuF.

6° *Gare de Wasserbillig* (renouvellement du poste directeur):

La modernisation se justifie tant pour des raisons de vétusté des installations actuelles que pour répondre au futur niveau de trafic.

Le projet comporte l'aménagement d'un nouveau poste directeur en terme d'infrastructure. Ce poste directeur est destiné à commander l'ensemble des installations de sécurité dans le secteur de la gare de Wasserbillig.

7° *Ligne de Bettembourg à Dudelange* (modernisation de la ligne avec notamment l'aménagement d'une voie d'évitement dans le secteur de la Gare de Dudelange-Ville):

Dans le cadre de la circulation d'un train/tram régional sur le réseau CFL, la ligne de Bettembourg à Dudelange à voie unique mérite une modernisation et en particulier la création d'une voie d'évitement pour le croisement des trains à Dudelange-Ville.

La dépense afférente est estimée à 200.000.000.– LuF.

8° *Lignes de Noertzange à Rumelange et de Tétange à Langengrund* (renouvellement et modernisation des installations fixes des lignes, en particulier dans les secteurs des gares):

Le projet comprend la modernisation de l'ensemble des installations fixes des lignes et des gares, ainsi que le renouvellement des équipements existants. En gare de Tétange un nouveau plan de voie sera réalisé.

La dépense afférente est estimée à 310.670.000.– LuF.

9° *Gare de Luxembourg* (création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant):

Le projet comprend l'aménagement de diverses voies pour le garage temporaire ainsi que pour les préparations avant départ du matériel roulant voyageurs pour l'utilisation journalière.

La dépense afférente est estimée à 1.500.000.000.– LuF.

Le projet a pour but de créer les infrastructures requises pour procéder au remisage et à la préparation du matériel roulant ferroviaire, notamment dans la perspective de la mise en service du train/tram régional.

Il est actuellement à l'étude en vue de la détermination exacte du nombre de voies, de la longueur des voies et des installations connexes. Une étude de conception a été confiée au bureau Transurb Consult de Bruxelles.

10° *Amélioration de la sécurité de la circulation des trains sur le réseau:*

a) Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains.

Le projet a pour objet l'aménagement d'un dispositif d'arrêt automatique au droit des signaux fixes susceptibles de commander l'arrêt aux trains conformément au catalogue des mesures d'amélioration de la sécurité mis au point par les CFL à la suite des accidents survenus en 1997.

Cette installation est destinée à renforcer la sécurité des circulations ferroviaires dans l'immédiat.

La dépense afférente est estimée à 120.000.000.– LuF.

b) Installation d'un système de contrôle de vitesse.

Le présent projet prévoit l'aménagement d'un système complet de contrôle de vitesse en vue d'assurer une sécurité optimale des limitations ferroviaires. Le système TBL2 a été choisi et sera aménagé sur tout le réseau. Il s'agit du système qui correspond le mieux aux exigences des CFL, qui se trouvent confrontés à plusieurs autres systèmes utilisés par les réseaux voisins. Le projet est indépendant du projet énoncé au point a) ci-avant.

La dépense afférente est estimée à 875.000.000.– LuF.

11° Aménagement d'arrêts supplémentaires pour voyageurs:

Le projet comporte l'aménagement de onze arrêts supplémentaires sur l'ensemble du réseau CFL en vue d'améliorer l'accessibilité des transports publics du service voyageurs intérieur par rail dans l'optique de la mise en service du train/tram régional. Ces arrêts consistent pour l'essentiel dans l'aménagement de quais avec abris voyageurs et accès aux quais.

Le relevé des nouveaux arrêts retenus se présente comme suit:

- Bofferdange: arrêt situé à proximité des nouveaux quartiers d'habitation et adjacent à la maison de retraite de l'Etat;
- Rollingen: arrêt situé au centre de la localité;
- Ingeldorf: arrêt situé au centre de la localité et à côté du cimetière;
- Zone Industrielle Diekirch: arrêt situé à proximité des nouveaux quartiers d'habitation et permettant la desserte de la zone d'activités industrielle et artisanale;
- Dudelange/Burange: arrêt situé à proximité des nouveaux quartiers d'habitation côté Nord;
- Dudelange/Centre: arrêt situé au centre de la localité et permettant la desserte de la zone d'activité artisanale;
- Kayl/Dideschboun: arrêt situé à proximité des nouveaux quartiers d'habitation;
- Schifflange/Soltgen: arrêt situé à proximité des nouveaux quartiers d'habitation;
- Belvaux/Commune: arrêt situé au centre de la localité;
- Lamadelaine: arrêt permettant la desserte des quartiers d'habitation situés entre Pétange et Rodange;
- Croix de Cessange: arrêt permettant la desserte du parking de dissuasion.

La dépense afférente est estimée à 440.000.000.- LuF.

12° Remplacement de fils et câbles 3 et 25 kV sur l'ensemble du réseau:

Exposées à une très grande usure sous l'effet de la haute fréquence des circulations de trains, les installations des caténaires; nécessitent un renouvellement notamment au niveau des câbles.

La dépense afférente est estimée à 144.000.000.- LuF.

13° Alimentation du réseau en énergie électrique de traction dans l'optique du trafic au début du 21e siècle:

Le réseau est électrifié dans son intégralité depuis le début des années 90. L'alimentation de la première électrification du réseau en 1956 n'a pourtant pas été renforcée.

Le projet comprend pour l'essentiel le renforcement de l'alimentation générale du réseau grâce à la modernisation des équipements actuels des caténaires et des alimentations, ainsi que grâce à l'aménagement d'une nouvelle sous-station.

La dépense afférente est estimée à 1.337.963.000.- LuF.

14° Renouvellement de passages à niveau:

L'équipement actuel de quelque soixante passages à niveau remonte pour partie aux années 60 et montre des premiers signes de fatigue technique. Il est prévu de procéder à son remplacement pour préserver la sécurité ferroviaire et routière par la mise en place d'équipements plus modernes et donc plus fiables. Au-delà de la nécessité de remplacer le matériel actuel, il est prévu d'uniformiser l'ensemble des installations des passages à niveau du réseau en vue de diminuer à l'avenir les charges d'exploitation et d'entretien.

La liste des passages à niveau (P.N.) concernés *) se présente comme suit:

- ligne Luxembourg-Troisvierges: PN 15, 16*, 17, 17a, 18*, 21, 24*, 27a*, 27b*, 31*, 40*, 40a*, 41*, 43*, 44*, 47a*, 48a*, 54;
- ligne Ettelbruck-Diekirch: PN 111d*;
- ligne Luxembourg-Wasserbillig: PN 56, 59, 60, 63, 64, 65, 66, 66b, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73;

* Les PN marqués d'un astérisque sont équipés de bâtis électrohydrauliques avec moteur 24V.
Les PN soulignés sont équipés de 4 demi-barrières.

- ligne Wasserbillig-Mertert Port: PN 99;
 - ligne Luxembourg-Kleinbettingen: PN 77, 80, 81b, 85;
 - ligne Bettembourg/frontière-Luxembourg: PN 4a;
 - ligne Luxembourg-Esch: PN 86, 87, 88, (89), 91, 91a, 92*;
 - ligne Esch-sur-Alzette-Audun-le-Tiche: PN 93;
 - ligne Bettembourg-Dudelange: PN 102d, 103a, 103b, 104a;
 - ligne Noertzange-Rumelange: PN 105, 106;
 - ligne Tétange-Langengrund: PN 106a*;
 - ligne Esch-sur-Alzette-Athus: PN 13, 14, 27*;
 - ligne Pétange-Luxembourg: PN 2, 5*, 6, 7*;
 - Zone Industrielle Haneboesch: PN Haneboesch*.
- La dépense afférente est estimée à 278.000.000.– LuF.

3.3. *ad modification de l'article 11*

En vue d'éviter désormais qu'il y ait compensation entre produits et charges dans les décomptes présentés par les CFL au titre de leur gestion du réseau ferré pour compte de l'Etat, il y a lieu de porter directement en recette au Fonds du Rail les produits des recettes perçues par les CFL en leur qualité de gestionnaire.

A ces fins il convient de compléter le relevé des sources d'alimentation du Fonds du Rail par les revenus en cause qui sont, d'une part, les redevances d'utilisation à percevoir sur les opérateurs empruntant le réseau et, d'autre part, toutes les autres recettes dont notamment les loyers provenant de la mise en bail de certaines dépendances du domaine relevant de l'infrastructure ferroviaire.

3.4. *ad modification de l'article 16*

Conformément aux explications reprises au point 2.1. ci-avant il convient de compléter l'article 16 reconnaissant l'utilité publique des opérations immobilières réalisées dans le cadre de la mise en oeuvre du programme d'investissement ferroviaire en précisant les errements gouvernant une éventuelle expropriation.

3.5. *ad modification de l'article 20*

Comme il est prévu de renoncer à la compensation entre produits et charges concernant les activités de gestion de l'infrastructure ferroviaire, il convient d'aligner la rédaction de l'article 20 de la loi du 10 mai 1995 qui, en vertu de sa rédaction actuelle, prévoit expressément cette compensation.

Par ailleurs, il a paru indiqué de mettre à profit cette modification pour exiger que la comptabilisation des produits et charges en cause se fasse séparément pour les trois activités principales des CFL faisant partie de leur mission de gérer le réseau: les investissements, la maintenance de l'infrastructure et la régulation du trafic.

PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL
relatif aux mesures d'exécution de la législation
sur l'expropriation pour cause d'utilité publique en matière
d'infrastructure ferroviaire

TEXTE DU PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

Nous JEAN, par la grâce de Dieu, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la loi du 15 mai 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, telle qu'elle a été modifiée et complétée dans la suite;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports, de Notre Ministre du Budget et de Notre Ministre de la Justice et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Art. 1er.— Lorsque la réalisation d'un projet reconnu d'utilité publique relève du programme des investissements prévu à l'article 10 modifié de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, les mesures préparatoires relatives à l'expropriation sont diligentées par le Ministre des Transports qui assume les attributions dont question aux articles 11, 12, 13, 15, 19 et 22 de la loi du 15 mai 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Art. 2.— Notre Ministre des Transports, Notre Ministre du Budget et Notre Ministre de la Justice sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

*

EXPOSE DES MOTIFS

Le projet de loi complétant la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire comporte le programme des grands projets d'investissements en matière d'infrastructure ferroviaire dont la réalisation requiert l'autorisation préalable du législateur. Ce projet de loi prévoit par ailleurs que les opérations immobilières que l'exécution de ce programme rend nécessaire sont reconnues d'utilité publique, et il renvoie à la loi du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique pour déterminer les modalités de mise en oeuvre de ce principe.

Or, la loi du 15 mars 1979 désigne le Ministre des Travaux Publics comme autorité compétente pour son exécution. Par respect de la répartition des compétences au sein du Gouvernement il convient pourtant dans le contexte sous examen d'attribuer cette mission au Ministre en charge des chemins de fer.

Conformément aux principes énoncés dans l'arrêt de la Cour Constitutionnelle du 6 mars 1998 il a été omis de laisser le législateur attribuer cette compétence directement à un membre déterminé du Gouvernement, la loi en projet renvoyant à un règlement grand-ducal pour ce faire.

Le projet de règlement grand-ducal sous examen a pour objet de mettre en oeuvre cette disposition de la loi en projet et de désigner la Ministre des Transports comme autorité chargée des mesures d'exécution de la législation sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, chaque fois que le dossier a trait à des opérations immobilières relevant de l'infrastructure ferroviaire.

Abstraction faite de l'article 2 qui prévoit la formule exécutoire usuelle, le projet de règlement grand-ducal se limite à un seul article. Voilà pourquoi il a pu être renoncé au commentaire des articles usité.

4563/01

N° 4563¹**CHAMBRE DES DEPUTES**1^{er} Session extraordinaire 1999

PROJET DE LOI**modifiant la loi du 10 mai 1995
relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE**sur le projet de loi et le projet de règlement grand-ducal relatif
aux mesures d'exécution de la législation sur l'expropriation pour cause
d'utilité publique en matière d'infrastructure ferroviaire**

(12.7.1999)

Par sa lettre du 31 mars 1999, Madame la Ministre des Transports a bien voulu saisir la Chambre de Commerce pour avis du projet de loi et du projet de règlement grand-ducal sous rubrique.

*

1) PROJET DE LOI**modifiant la loi du 10 mai 1995
relative à l'infrastructure ferroviaire**

Le projet de loi sous avis prévoit l'insertion de l'autorisation du législateur requise en vertu de l'article 99 de la Constitution dans la loi du 10 mai 1995 précitée pour 14 projets d'investissement de grande envergure en matière d'infrastructure ferroviaire.

Il vise d'autre part à introduire les modalités de mise en oeuvre de la notion de l'utilité publique en relation avec les acquisitions immobilières requises pour l'infrastructure ferroviaire ainsi que l'adaptation des règles de fonctionnement du Fonds du Rail. L'objectif recherché en est un meilleur alignement des dispositions afférentes à la présentation des crédits de la loi budgétaire et de la création d'une plus grande transparence du décompte des opérations financières effectuées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire pour le compte de l'Etat.

Le projet de loi comporte quatre articles qui modifient les articles 10, 11, 16 et 20 de la loi du 10 mai 1995 précitée. Pour des explications détaillées en rapport avec les modifications proposées, la Chambre de Commerce renvoie au commentaire des articles exhaustif du projet de loi.

Concernant l'article 1

Pour ce qui est du premier objet du projet de loi, les auteurs proposent d'insérer l'autorisation spéciale du législateur pour les projets d'infrastructure, exigée en vertu de l'article 99 de la Constitution, dans la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, en l'occurrence à l'endroit de l'article 10 qui prévoit l'institution du Fonds du Rail. Il est ainsi prévu de faire appliquer les dispositions constitutionnelles (article 99 de la Constitution) et légales (loi du 31 août 1989 portant exécution de l'article 99, troisième et quatrième phrases, de la Constitution) aux investissements en matière d'infrastructure ferroviaire. A cet effet, il est proposé de compléter le paragraphe actuel et d'insérer les autres dispositions afférentes dans deux paragraphes nouveaux.

La Chambre de Commerce approuve ces modifications qui devraient contribuer à compléter et à rendre plus transparentes les dispositions concernant l'institution et les modalités de fonctionnement du Fonds du Rail.

Concernant l'article II

Cet article vise à remplacer l'article 11 de la loi du 10 mai 1995. L'objectif recherché par cette modification est de porter directement en recette au Fonds du Rail les produits des recettes perçues par les CFL en leur qualité de gestionnaire, en vue d'éviter qu'il y ait compensation entre produits et charges dans les décomptes présentés par les CFL au titre de leur gestion du réseau ferré pour compte de l'Etat.

Le nouvel article vise ainsi à compléter le relevé des sources d'alimentation du Fonds du Rail par les revenus afférents, c'est-à-dire les redevances d'utilisation à percevoir sur les opérateurs empruntant le réseau, ainsi que les autres recettes, dont notamment les loyers provenant de la mise en bail de certaines dépendances du domaine relevant de l'infrastructure ferroviaire.

La Chambre de Commerce n'a pas d'observations à faire.

Concernant l'article III

Cet article a pour objet de modifier et de compléter l'article 16 de la loi du 10 mai 1995 lequel reconnaît d'utilité publique les opérations immobilières réalisées dans le cadre de la mise en oeuvre du programme d'investissement ferroviaire. Les dispositions actuelles de l'article 16 prévoient que les opérations immobilières en cause sont reconnues d'utilité publique, sans que ne soient précisées ni les conditions à respecter pour établir l'utilité publique de l'acquisition des immeubles afférents, ni la forme sous laquelle une expropriation éventuelle peut avoir lieu.

Il est proposé de modifier l'article 16 dans le sens que les dispositions concernant les expropriations sont à approuver par règlement grand-ducal de même que les compétences ministérielles requises pour exécuter les dispositions légales concernées en relation avec la mise en oeuvre du programme des investissements importants concernant le réseau.

La Chambre de Commerce peut approuver ces modifications. Au premier alinéa de la proposition de texte concernant l'article 16, il y a lieu d'écrire: „Les opérations immobilières ... sont reconnues d'utilité publique.“

Concernant l'article IV

Cet article propose de modifier l'article 20 de la loi du 10 mai 1995 dans le sens d'une renonciation à la compensation entre produits et charges concernant les activités de gestion de l'infrastructure ferroviaire. Par ailleurs, les auteurs ont ajouté dans l'article 20 une disposition prévoyant l'exigence d'une séparation comptable au niveau des trois activités principales des CFL en l'occurrence les investissements, la maintenance de l'infrastructure et la régulation du trafic.

La Chambre de Commerce est en mesure d'approuver les dispositions du projet de loi sous rubrique.

*

2) PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL relatif aux mesures d'exécution de la législation sur l'expropriation pour cause d'utilité publique en matière d'infrastructure ferroviaire

L'objet du présent projet de règlement grand-ducal est de désigner le Ministre des Transports comme autorité chargée des mesures d'exécution de la législation sur l'expropriation pour cause d'utilité publique lorsque les opérations immobilières afférentes concernent l'infrastructure ferroviaire.

La loi du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique désigne le Ministre des Travaux Publics comme autorité compétente pour l'exécution du programme des grands projets d'investissements en matière d'infrastructure ferroviaire. Selon l'exposé des motifs du présent projet de règlement grand-ducal, il convient dans le contexte sous examen d'attribuer cette mission au Ministre en charge des chemins de fer et ceci en vue de respecter la répartition des compétences au sein du Gouvernement.

Comme la Cour constitutionnelle du 6 mars 1998 a remis en cause la délégation par le législateur de compétences directement à un membre déterminé du Gouvernement, les autorités proposent dans le projet de loi commenté ci-avant de renvoyer à un règlement grand-ducal.

En effet, c'est l'article III du projet de loi, modifiant l'article 16 de la loi du 10 mai 1995, qui propose que les compétences ministérielles requises pour l'exécution des dispositions légales concernées en

relation avec la mise en oeuvre du programme des investissements importants concernant le réseau soient déterminées par règlement grand-ducal pour créer ainsi la base légale du présent projet de règlement grand-ducal.

La Chambre de Commerce n'a pas d'observations à formuler au sujet du projet de règlement grand-ducal sous rubrique.

*

Le Chambre de Commerce, après consultation de ses ressortissants, peut dès lors approuver le projet de loi et le projet de règlement grand-ducal sous rubrique.

4563/02



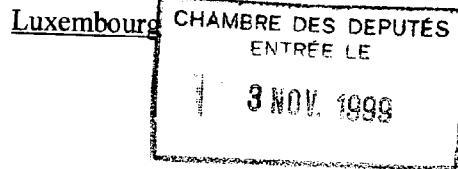
MINISTÈRE D'ÉTAT
LE MINISTRE AUX
RELATIONS AVEC LE PARLEMENT

SERVICE CENTRAL DE LÉGISLATION

SCL: 824 - L 3299 / R 3211
Doc. parl. 4563 12

Luxembourg, le 27 octobre 1999

Monsieur le Président
de la Chambre des Députés



- Objet:**
1. *Projet de loi modifiant la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.*
 2. *Projet de règlement grand-ducal relatif aux mesures d'exécution de la législation sur l'expropriation pour cause d'utilité publique en matière d'infrastructure ferroviaire.*

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir en annexe l'avis du Conseil d'Etat sur les projets de loi et de règlement grand-ducal sous rubrique. Ledit projet de loi a été déposé à la Chambre des Députés le 28 avril 1999 par le Ministre des Transports.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

Pour le Ministre aux Relations
avec le Parlement

Daniel Andrich
Conseiller de Gouvernement 1^{re} classe

Transmis en copie pour information
- aux Membres de la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports
- aux Membres de la Commission de Travail
Luxembourg, le 3 novembre 1999.
Le Greffier de la Chambre des Députés,

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

Projet de règlement grand-ducal relatif aux mesures d'exécution de la législation sur l'expropriation pour cause d'utilité publique en matière d'infrastructure ferroviaire.

Avis du Conseil d'Etat

(26 octobre 1999)

Par dépêche du 18 juin 1999, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a saisi le Conseil d'Etat pour avis du projet de loi modifiant la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ainsi que du projet de règlement grand-ducal relatif aux mesures d'exécution de la législation sur l'expropriation pour cause d'utilité publique en matière d'infrastructure ferroviaire. Ces projets, élaborés par la ministre des Transports, étaient accompagnés des exposés des motifs afférents.

L'avis de la Chambre de Commerce a été transmis au Conseil d'Etat le 28 juillet 1999.

Avant d'examiner le projet de loi sous avis, le Conseil d'Etat tient à signaler que le texte dactylographié lui transmis par dépêche du 18 juin 1999 et portant la référence "version du 24.03.99" diverge en plusieurs points du texte imprimé depuis lors, notamment dans son intitulé et en ce qu'il intègre déjà le préambule et la formule de promulgation qui, à l'évidence, n'ont pas leur place dans le texte d'un projet de loi.

Pour éviter toute confusion éventuelle, le Conseil d'Etat se propose dès lors d'aviser le seul texte imprimé et ayant fait l'objet de l'arrêté grand-ducal de dépôt du 6 avril 1999 et de faire abstraction du texte lui transmis le 18 juin 1999.

Considérations générales

D'après l'exposé des motifs, le projet de loi poursuit un double but:

D'une part, il a pour objet de demander l'autorisation du législateur requise en vertu de l'article 99 de la Constitution pour 14 projets d'investissement de grande envergure en matière d'infrastructure ferroviaire.

D'autre part, il porte introduction de modalités particulières de mise en œuvre de l'utilité publique en relation avec les acquisitions immobilières

nécessaires ainsi que l'adaptation des règles de fonctionnement du Fonds du rail. D'après les auteurs du projet, ces dispositions se justifient en vue d'un meilleur alignement à la présentation des crédits dans la loi budgétaire et de la création d'une plus grande transparence du décompte des opérations financières effectuées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, en l'occurrence les CFL, pour le compte de l'Etat.

Quant au premier objectif, à savoir l'approbation par le parlement d'une liste de 14 projets d'investissement de grande envergure dans le réseau ferroviaire, il rencontre l'approbation du Conseil d'Etat. Il est rappelé que cette liste comporte entre autres des projets aussi importants pour la modernisation du réseau que l'adjonction d'une troisième voie sur la ligne de Bettembourg/frontière à Luxembourg, la mise en double ligne partielle des lignes Pétange à Luxembourg et Pétange à Rodange/frontière, le renouvellement de la ligne du Nord entre Walferdange et Lorentzweiler, etc.

Quant à la forme, le Conseil d'Etat se doit cependant de regretter le fait de regrouper plusieurs projets d'investissement dans un seul et même projet de loi ce qui, tout en n'étant pas directement contraire à l'exigence de l'article 99 de la Constitution, en trahit cependant l'esprit en ce que la méthode choisie enlève en fait à la Chambre des députés son droit de se prononcer individuellement sur chacun des projets visés. Comme, à l'évidence, tous les projets prévus ne sauraient être réalisés en même temps, il eût été préférable de faire autoriser les principaux d'entre eux par des lois individuelles et spéciales.

Le Conseil d'Etat donne encore à considérer que pour le cas où le projet sous avis était voté après l'entrée en vigueur de la loi du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat, soit après le 1^{er} janvier 2000, un certain nombre de projets d'infrastructure figurant dans la liste des 14 projets n'auront plus besoin de l'autorisation de la Chambre des députés en raison du relèvement des seuils à 7.500.000 EUR (302.549.250 LUF) opéré par l'article 80 de ladite loi. Il en est ainsi des projets énumérés sous les points 2°, 5°, 6°, 7°, 12° et 14°. Le Conseil d'Etat ne s'oppose cependant pas à ce que ces projets restent inclus dans la loi; d'une part, parce qu'aucune disposition légale ne s'oppose à ce que des projets d'investissement dont le coût total se situe à un niveau inférieur aux seuils prévus par la loi ne soient autorisés par le législateur et, d'autre part, que leur maintien est nécessaire au regard de l'article III portant modification de l'article 16 de la loi et déclarant les projets en question d'utilité publique.

En s'inspirant de la législation afférente régissant la création d'une grande voirie de communication et l'institution d'un fonds des routes, les auteurs du projet prévoient encore de compléter les dispositions relatives à la reconnaissance du caractère d'utilité publique des opérations immobilières à réaliser sur le réseau ferroviaire par des dispositions de mise en oeuvre de cette utilité publique et régissant la procédure à suivre en cas d'expropriation. Spécialement, il est prévu que l'Etat devra faire approuver par règlement grand-ducal, à prendre sur avis obligatoire du Conseil d'Etat, le plan des parcelles entrant en ligne de compte pour une éventuelle expropriation.

Le projet de loi prévoit enfin des modifications ponctuelles aux articles 11 et 20 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, modifications qui ont pour objet de permettre de porter directement en recette au Fonds du rail le produit des redevances d'utilisation et les autres recettes découlant du domaine affecté à l'infrastructure ferroviaire. Il en résulte une situation comptable conforme aux principes généraux de la comptabilité en ce que la compensation prévue actuellement à l'article 20, entre les charges facturées à l'Etat par le gestionnaire du réseau (les CFL) et les recettes en provenance de l'utilisation de ce réseau, sera évitée.

Le projet de règlement grand-ducal sous rubrique vise à désigner le ministre des Transports comme autorité chargée des mesures d'exécution de la législation sur l'expropriation pour cause d'utilité publique s'il s'agit de la réalisation d'un projet d'infrastructure relevant du programme des investissements prévus à l'article 10 de la prédite loi modifiée du 10 mai 1995. D'après les auteurs du projet, un tel règlement serait nécessaire pour faire face aux principes énoncés dans l'arrêt de la Cour constitutionnelle du 6 mars 1998 qui s'opposerait à ce que le législateur attribue directement à un ministre le soin de mettre en œuvre les mesures pour l'application de la loi. Le Conseil d'Etat estime toutefois que cette interprétation de l'arrêt en question n'est pas exacte dans la mesure où l'objet visé en l'espèce consiste à charger le ministre de ne prendre que des mesures à caractère individuel, dénuées de tout caractère normatif, et constituant ainsi de simples décisions administratives ne relevant pas de l'article 36 de la Constitution. C'est pourquoi le Conseil proposera d'amender l'article III du projet de loi en y reprenant les dispositions du projet de règlement grand-ducal afférent.

Sous réserve des observations qu'il est amené à formuler ci-après à l'occasion de l'examen des articles, le Conseil d'Etat est en mesure d'approuver le projet de loi.

Examen des articles du projet de loi

Observation liminaire: Les auteurs ont choisi la numérotation des 4 articles du projet en recourant aux chiffres romains. Le Conseil d'Etat propose de s'en tenir à la numérotation usuelle en chiffres arabes alors que le projet se limite à la modification d'une seule loi. Comme la loi de 1995 a déjà connu plusieurs modifications depuis son adoption, il convient de la citer comme suit: "Loi modifiée du ...".

Articles I^{er} et II (1^{er} et 2 selon le Conseil d'Etat)

Sans observation.

Article III (3 selon le Conseil d'Etat)

Suite aux observations formulées dans le cadre des considérations générales, il y a lieu de remplacer la dernière phrase de l'article III comme suit:

« Lorsque la réalisation d'un projet reconnu d'utilité publique relève du programme des investissements prévu à l'article 10, les mesures préparatoires relatives à l'expropriation sont diligentées par le ministre qui assume les attributions dont question aux articles 11, 12, 13, 15, 19 et 22 de la loi du 15 mai 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique. »

Le texte du projet de règlement grand-ducal sous avis deviendra ainsi sans objet.

Article IV (4 selon le Conseil d'Etat)

Sans observation, sauf qu'il convient de remplacer le terme incorrect "renverse" au deuxième alinéa par le terme "verse" et que la formule de promulgation qui figure à la fin de l'article IV est à omettre dans le cadre d'un projet de loi.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 26 octobre 1999.

Le Secrétaire général,

s. Marc Besch

Le Président,

s. Paul Beghin

4563/03

N° 4563³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 1999-2000

PROJET DE LOI

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

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Dépêche du Ministre aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (3.4.2000).....	1
2) Texte des amendements gouvernementaux et commentaire	2
3) Texte coordonné du projet de loi.....	13

*

**DEPECHE DU MINISTRE AUX RELATIONS AVEC LE PARLEMENT
AU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES**

(3.4.2000)

Monsieur le Président,

A la demande du Ministre des Transports, j'ai l'honneur de vous saisir *d'amendements* au projet de loi sous rubrique.

A cet effet, je joins en annexe le texte des amendements avec un commentaire, ainsi qu'un texte coordonné du projet.

Tant à la lumière des observations du Conseil d'Etat que de la loi du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat qui est entrée en vigueur le 1er janvier 2000, il est indiqué d'apporter certaines modifications au texte initial du projet de loi. Par ailleurs, les CFL ont, en leur qualité de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, proposé de revoir sur certains points le relevé des projets d'investissement initialement prévus pour tenir compte des évolutions intervenues en matière de maintenance et de développement du réseau ferré.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

*Le Ministre aux Relations
avec le Parlement,*
François BILTGEN

*

TEXTE DES AMENDEMENTS ET COMMENTAIRE

Le projet de loi sous objet a été déposé le 6 avril 1999 à la Chambre des Députés, où il a été enregistré comme document parlementaire No 4563.

Parallèlement il a été soumis au Conseil d'Etat le 31 mars 1999 qui a émis son avis le 26 octobre 1999.

Tant à la lumière des observations du Conseil d'Etat que de la loi du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat qui est entrée en vigueur le 1er janvier 2000, le Gouvernement a jugé indiqué d'apporter certaines modifications au texte initial du projet de loi. Par ailleurs, les CFL ont, en leur qualité de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, proposé de revoir sur certains points le relevé des projets d'investissement à approuver par le législateur.

Etant donné que suite à l'entrée en vigueur de la loi du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat en date du 1er janvier 2000, un certain nombre de projets d'infrastructure n'ont plus besoin de l'autorisation de la Chambre des Députés en raison du relèvement des seuils à 7,5 mio euros (302 mio LUF), ceux-ci ont été écartés.

Dans un document intitulé „plan directeur ferroviaire du 21e siècle“ les CFL ont en novembre 1999 soumis au Gouvernement un nouveau programme d'investissement à long terme qui s'écarte sous certains aspects importants des propositions présentées fin 1999 pour servir de base au relevé des projets repris dans le relevé de l'article 1er, point 3 de la loi en projet.

A la demande de l'Inspection Générale des Finances l'enveloppe financière du programme quinquennal des investissements en matière d'infrastructure ferroviaire, destiné e.a. à couvrir la première part des dépenses générées par certains projets du plan directeur ferroviaire du 21e siècle, a été réduite en juin 1999 afin de garantir des avoirs suffisants du Fonds du Rail jusqu'en 2003.

Par ailleurs, le Gouvernement a invité les CFL à placer leur plan directeur ferroviaire à long terme dans un concept stratégique d'ensemble. Ce concept stratégique est censé refléter les flux de trafic actuels et futurs empruntant le réseau luxembourgeois. Il devra en plus renseigner sur les capacités d'infrastructure requises pour véhiculer le volume de trafic attendu au cours des deux prochaines décennies. Il permettra ainsi de déterminer les besoins en capacité d'infrastructure à moyen et à long terme en fonction de l'évolution du trafic voyageurs et marchandises national et international empruntant le réseau ferré national. Il devra enfin prendre en compte les choix retenus sur les réseaux voisins quant aux itinéraires d'acheminement prévus pour le trafic international de marchandises et de voyageurs. A cet égard les résultats de l'étude que les Gouvernements belge, français et luxembourgeois ont demandé aux CFL à la SNBC, à la SNCF et au RFF (Réseau Ferré Français, établissement public chargé de la gestion de l'infrastructure ferroviaire en France) constitueront un élément indispensable de ce concept.

Enfin, résolu de toujours faire primer ses choix en matière de politique des transports par la sécurité et conscient de l'atout que la sécurité représente pour les chemins de fer, le Gouvernement a invité les CFL à réserver aux projets d'infrastructure comportant des gains de sécurité pour la circulation ferroviaire une toute première priorité.

Les considérations qui précèdent ont conduit le Gouvernement à reformuler certaines des dispositions du projet de loi

- d'abord pour tenir compte des observations du Conseil d'Etat relatives à la question de la délégation de compétence du législateur en faveur d'un membre déterminé du Gouvernement en matière d'expropriation;
- ensuite pour retirer du relevé des projets d'investissements à approuver les dossiers dont le coût est inférieur à 302 millions LUF ou 7,5 millions euros, nouveau seuil d'applicabilité pour l'article 99, troisième et quatrième phrases de la Constitution, fixé par la loi précitée du 8 juin 1999;
- en outre pour retirer aussi du prédict relevé les projets de loi dont la raison d'être et la consistance seront déterminées par le concept stratégique en voie d'élaboration auprès des CFL et pour compléter le relevé par le projet de la mise à 3 voies de la sortie Nord de la Gare de Luxembourg à la hauteur du viaduc de Stadtgrund (bifurcation des lignes Luxembourg-Troisvierges-Liège et Luxembourg-Wasserbillig -Trèves), projet jugé prioritaire pour des raisons de sécurité de la circulation des trains;
- enfin pour mettre à profit l'amendement sous examen en vue d'adopter les estimations de coût de certains dossiers du projet initial à la lumière de l'affinement des devis disponibles.

Avant de pouvoir se prononcer définitivement sur les projets de grande envergure proposés dans le plan directeur du 21^e siècle, et partant sur leur intégration dans l'amendement gouvernemental du projet de loi sous objet, les CFL ont été invités à présenter ce concept stratégique d'ensemble. D'éventuelles modifications du relevé résultant dudit concept stratégique seront, le cas échéant, prévues au moment où les conclusions de l'étude des CFL seront disponibles.

Pour ce qui est du détail des différents éléments à amender il est renvoyé aux explications ci-après:

*

OBSERVATIONS LIMINAIRES

- Il est fait droit à la proposition du Conseil d'Etat de numéroter les 4 articles du projet en recourant aux chiffres arabes en lieu et place des chiffres romains.
- Suite à l'entrée en vigueur de la loi du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat en date du 1^{er} janvier 2000, un certain nombre de projets d'infrastructure figurant dans la liste actuelle n'ont plus besoin de l'autorisation de la Chambre des Députés en raison du relèvement du seuil légal de 124 mio LUF à 7,5 mio euros (\pm 302 mio LUF); ils sont par conséquent écartés.
- Le tableau en annexe 1 reprend
 - 1° les projets proposés avec la nouvelle numérotation;
 - 2° le libellé actuel (avec l'ancien libellé entre parenthèses et en italique) juxtaposant les montants des investissements initialement prévus et ceux des projets amendés.

*

1. AMENDEMENT DE L'ARTICLE 1^{er}, PARAGRAPHE 3

„3. Le Gouvernement est autorisé à imputer à charge des crédits de ce fonds spécial les dépenses concernant la réalisation des projets énumérés ci-après et qui dépassent le montant prévu par la législation portant exécution de l'article 99, troisième et quatrième phrases de la Constitution.

Les dépenses d'investissement concernant ces projets ne peuvent pas dépasser les montants ci-après indiqués, sans préjudice des hausses légales de prix pouvant intervenir jusqu'à l'achèvement des travaux:

1a° texte proposé

Ligne de Zoufftgen à Luxembourg (renouvellement complet des voies existantes entre Bettembourg/frontière et Luxembourg) 505.000.000.– LUF

commentaire

Ce projet a pour objet le renouvellement des infrastructures des deux voies existantes entre Zoufftgen et Luxembourg. Le renouvellement est justifié par l'âge et l'usure avancés du matériel de superstructure notamment en raison de la très forte sollicitation due à l'intensité du trafic.

En attendant la présentation par les CFL d'un concept stratégique d'ensemble permettant de déterminer les besoins de capacité d'infrastructure à moyen et à long terme en fonction de l'évolution du trafic voyageurs et marchandises national et international empruntant le réseau ferré national, il est fait abstraction de l'augmentation de la capacité de la ligne de Bettembourg à Luxembourg par l'adjonction d'une troisième voie ou de l'aménagement d'une nouvelle ligne.

Pour l'instant seul le montant de 505 mio LUF pour le renouvellement complet des voies existantes entre Bettembourg/frontière et Luxembourg est maintenu.

1b° texte proposé

Ligne de Zoufftgen à Luxembourg (aménagement d'une troisième voie dans le triangle de Fentange; augmentation de la capacité de ligne par l'optimisation des blocs de section, et intégration du poste de Berchem dans le poste directeur de Luxembourg) 546.000.000.– LUF

commentaire

Il s'agit d'un nouveau projet.

La ligne de Zoufftgen à Luxembourg constitue une des artères les plus fréquentées du réseau ferré tant en ce qui concerne le service national que pour ce qui est du trafic international. Cette ligne fait également partie de nos lignes de transit depuis la Mer du Nord vers le Sud de l'Europe et constitue une des lignes d'apport vers la plate-forme intermodale de Bettembourg.

En termes de capacité cette ligne vient actuellement à saturation aux heures de pointe du trafic.

Le présent projet comprend la construction dans le triangle de Fentange d'un raccordement de la 3^e voie entre Luxembourg et Fentange aux deux voies continuant en direction de Bettembourg, l'optimisation des blocs de section sur l'intégralité du tronçon Luxembourg-Bettembourg et l'intégration du poste de Berchem dans le poste directeur de Luxembourg.

2° texte proposé

Mise à double voie partielle des lignes de Pétange à Luxembourg et de Pétange à Rodange/frontière et renouvellement et modernisation des installations fixes de ces lignes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et Rodange

1.992.547.000.– LUF

commentaire

Texte inchangé

p.m.

- a) La ligne de Pétange à Luxembourg est à voie unique et devra être adaptée en termes d'infrastructure à la circulation des trains régionaux et ainsi réduire le risque de retards sur cette ligne. Aussi est-il envisagé de réaliser des tronçons à double voie en vue de permettre les croisements de trains sur cette artère qui deviendront plus fréquents avec l'augmentation du trafic.

Etant donné que l'assiette existante permet le dédoublement de la ligne, sauf pour ce qui est des passages sur les ponts existants dont la largeur est insuffisante, et vu que des capacités suffisantes peuvent être obtenues par un dédoublement qui ne comprendra pas les passages sur les ponts, le projet initial d'une mise à double voie partielle des lignes est maintenu.

La dépense afférente est estimée à 1.371.000.000.– LUF.

- b) Renouvellement et modernisation des installations fixes des lignes, en particulier dans les secteurs des gares Pétange et Rodange.

Les gares de Pétange et de Rodange ainsi que les voies encadrantes ne correspondent plus aux exigences de trafic actuel et futur et se trouvent dans un état de vétusté très avancé.

Le projet sous examen comprend dès lors

- l'aménagement d'un nouveau plan de voie en gare de Pétange et de Rodange;
- la centralisation des dessertes des équipements fixes en un seul poste directeur;
- la modernisation de l'ensemble des installations fixes.

La dépense afférente est estimée à 621.547.000.– LUF.

L'augmentation par rapport au projet initial résulte d'une révision des prévisions initiales et du fait que lors de l'inscription du projet au budget d'investissement de l'exercice 1996, ni le projet de signalisation, ni le projet de télécommunication n'étaient encore clairement définis quant à l'envergure et aux technologies à implanter. En plus des modifications sont apportées au projet initial tel que l'aménagement de compteurs d'essieux et l'aménagement en complément au poste de signalisation informatisé d'un système de sécurité pour la commande et la visualisation des écrans.

3° texte proposé

Ligne de Luxembourg à Gouvy, dite Ligne du Nord

584.834.000.– LUF

commentaire

Texte inchangé, économie budgétaire de 15.666.000.– LUF, respectivement 2,6% sur ce projet.

4° texte proposé

Ligne de Luxembourg à Wasserbillig (renouvellement de voie, d'appareils de voie et du poste directeur en gare de Wasserbillig) 828.500.000.– LUF

commentaire

L'augmentation de 70,67% ou 585.500.000.– LUF par rapport au projet initial résulte du fait que lors de l'inscription du budget initial, ni le projet de signalisation, ni le projet de télécommunication étaient clairement définis quant à l'envergure et aux technologies à implanter. En plus, les travaux de voie et d'appareils de voie n'avaient pas été budgétisés lors du projet initial.

5° texte proposé

Renouvellement et modernisation des installations fixes des lignes de Noertzange à Rumelange et de Tétange à Langengrund, en particulier dans les secteurs des gares: 322.684.000.– LUF

commentaire

L'augmentation de 3,9% ou 12.014.000.– LUF par rapport au budget initial résulte notamment de quelques modifications ponctuelles apportées au projet initial tel que l'aménagement de compteurs d'essieux, et l'aménagement en complément au poste de signalisation informatisé d'un système de sécurité pour la commande et la visualisation sur écrans.

6° texte proposé

Gare d'Esch-sur-Alzette (modernisation et renouvellement des installations fixes; situation définitive) 894.000.000.– LUF

commentaire

Il s'agit d'un nouveau projet qui comporte l'adaptation de l'infrastructure de la gare d'Esch-sur-Alzette à une nouvelle situation du plan de circulation.

La gare d'Esch-sur-Alzette constitue un important noeud ferroviaire aussi bien du point de vue exploitation que du point de vue des installations fixes.

Au courant des années à venir une partie importante des installations fixes devra être renouvelée en raison de l'état vétuste et obsolète des équipements. Préalablement à toute exécution, une adaptation des équipements aux besoins futurs de transport et d'exploitation a été étudiée avec l'objectif:

- d'une simplification et d'un réaménagement fonctionnel des plans de voie;
- d'une modernisation des installations de sécurité par l'aménagement d'un nouveau poste de signalisation informatisé.

7° texte proposé

Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg 1.000.000.000.– LUF

commentaire

Economie budgétaire de 500 mio LUF.

La part de financement à supporter par l'Etat est réduit à 1 (au lieu des 1,5 mia LUF figurant au budget initial).

8° texte proposé

Mise à trois voies du viaduc de „Pulvermühl“ 1.000.000.000.– LUF

commentaire

Il s'agit d'un nouveau projet dont l'objet est la mise à 3 voies du viaduc actuellement à 2 voies pour 1° parer aux problèmes de sécurité dus aux appareils de voie situés sur le viaduc, et

2° supprimer le goulot d'exploitation qui comporte des restrictions de capacité dans l'exploitation des trains vers le Nord (Troisvierges) et vers l'Est (Wasserbillig).

L'adjonction d'une 3e voie sur le viaduc de la Sortie Nord de la Gare de Luxembourg à la hauteur de la bifurcation du Stadtgrund permettra de supprimer les appareils de voie situés sur le viaduc, et partant de réduire le risque d'un déraillement de train aux conséquences fatales à cet endroit. Il y a lieu de relever que dans la mesure où le projet risque de changer le panorama de la Ville de Luxembourg, une concertation avec les autorités municipales ainsi qu'avec les instances en charge de la protection des sites et monuments culturels devra dégager les solutions architecturales à retenir définitivement.

En attendant les travaux très importants de la mise à 3 voies du viaduc et la suppression des appareils de voie sur l'ouvrage en question, un projet d'un montant total de 50 millions LUF, relatif à l'aménagement de la sécurité d'infrastructure à la bifurcation Stadtgrund, figure au plan quinquennal 1999 -2003 du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire avec 9 millions LUF pour 2001, 11 millions LUF pour 2002, et 30 millions LUF pour l'exercice 2003. Le projet en question consiste notamment à affecter chacune des 2 voies existantes du viaduc en tant que voie unique, d'un côté vers Wasserbillig et de l'autre côté vers Troisvierges tout en réduisant temporairement la capacité d'exploitation des trains vers le Nord et vers l'Est du réseau.

9° texte proposé

Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau

995.000.000.– LUF

commentaire

a) Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains

Texte inchangé

b) Installation d'un système de contrôle de vitesse

Depuis l'arrêté grand-ducal de dépôt du 6 avril 1999 il a été constaté que

- le concept technique du projet initial (TBL2) aboutit à l'exclusivité accordée à un seul fournisseur et ne permet donc pas de faire jouer la concurrence;
- le concept n'est pas en ligne avec l'évolution en cours vers un système européen ECTS (ERTMS) devant à terme assurer une interopérabilité ferroviaire à l'échelon du continent.

Ainsi le système a-t-il été repensé et le système européen (ERTMS) a-t-il été retenu. Il s'agit du système qui correspond le mieux aux exigences du réseau luxembourgeois qui se trouve confronté à plusieurs autres systèmes utilisés par les réseaux voisins.

Reste à noter que le projet est indépendant du projet énoncé au projet a) ci-avant et que l'enveloppe budgétaire reste inchangée.

10° texte proposé

Aménagement de nouveaux quais pour voyageurs

400.000.000.– LUF

commentaire

Intitulé légèrement changé et économie budgétaire de 10% sur ce projet.

11° texte proposé

Alimentation du réseau ferré luxembourgeois en énergie électrique de traction dans l'optique du trafic au début du 21e siècle

1.416.011.000.– LUF

commentaire

Texte inchangé; augmentation budgétaire de 5,8% ou 78.148.000.– LUF due à une révision des prévisions initiales faites en 1998.

12° texte proposé

Renouvellement et suppression de passages à niveau sur l'ensemble du réseau

498.000.000.– LUF

commentaire

Texte inchangé; augmentation budgétaire de 79% ou 220.000.000.– LUF due à l'inclusion dans le projet, par rapport aux prévisions antérieures, de la suppression de passages à niveau avec aménagement d'ouvrages sous ou sur voie avec chemin et routes d'accès.

a) Renouvellement de passages à niveau

L'équipement actuel de quelque soixante passages à niveau remonte en partie aux années '60 et montre des premiers signes de fatigue technique. Il est prévu de procéder à son remplacement pour préserver la sécurité ferroviaire et routière par la mise en place d'équipements plus modernes et donc plus fiables. Au-delà de la nécessité de remplacer le matériel actuel, il est prévu d'uniformiser l'ensemble des installations de passages à niveau du réseau en vue de diminuer à l'avenir les charges d'exploitation et d'entretien de ces installations.

La liste des passages à niveau (P.N.) concernés se présente comme suit:

- ligne Luxembourg-Troisvierges: PN 15, 16*, 17, 17a, 18*, 21, 24*, 27a*, 27b*, 31*, 40*, 40a*, 41*, 43*, 44*, 47a*, 48a*, 54;
- ligne Ettelbruck-Diekirch: PN 111d*;
- ligne Luxembourg-Wasserbillig: PN 56, 59, 60, 63, 64, 65, 66, 66b, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73;
- ligne Wasserbillig-Mertert/Port: PN 99;
- ligne Luxembourg-Kleinbettingen: PN 77, 80, 81b, 85;
- ligne Bettembourg/frontière-Luxembourg: PN 4a;
- ligne Luxembourg-Esch-sur-Alzette: PN 86, 87, 88, (89), 91, 91a, 92*;
- ligne Esch-sur-Alzette-Audun-le-Tiche: PN 93;
- ligne Bettembourg-Dudelange: PN 102d, 103a, 103b, 104a;
- ligne Noertzange-Rumelange: PN 105, 106;
- ligne Tétange-Langengrund: PN 106a*;
- ligne Esch-sur-Alzette-Athus: PN 13, 14, 27*;
- ligne Pétange-Luxembourg: PN 2, 5*, 6, 7*;
- Zone Industrielle Haneboesch: PN Haneboesch*.

La dépense afférente est estimée à 298.000.000.– LUF.

b) Suppression de passages à niveau (montant de la participation du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire).

La suppression comportant principalement l'aménagement d'ouvrages sous ou sur voie avec chemins et routes d'accès se présente comme suit:

- PN 91a à Schifflange;
- PN 88 et 89 à Noertzange;
- PN 15 à Differdange;
- PN 70 à Wecker;
- PN 111b, 112, 111d à Diekirch;
- PN 23a à Mersch;
- PN 20b à Lorenzweiler;
- PN 27 à Rodange.

La dépense afférente est estimée à 200.000.000.– LUF.

13° texte proposé

Modernisation et renouvellement de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen

900.000.000.– LUF

* Les PN marqués d'un astérisque sont équipés de bâtis électrohydrauliques avec moteur 24 V.

– Les PN soulignés sont équipés de 4 demi-barrières.

commentaire

Il s'agit d'un projet nouveau.

Le renouvellement des infrastructures est, selon l'avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, justifié par l'âge et l'usure avancés des infrastructures.

Le dernier renouvellement de cette ligne a été effectué il y a 25 ans.

La remise en état des installations caténaïres permettra d'augmenter la vitesse de circulation, limitée aujourd'hui à 140 km/h, à 200 km/h. Actuellement la ligne en question est équipée par un système d'alimentation électrique à 3 kV courant continu. La modernisation de l'équipement permettra ultérieurement le passage au système à 2x 25 kV (50 Hz).

14° texte proposé

Renouvellement de voie et d'appareils de voie, aménagement de nouvelles voies et de nouveaux appareils de voie tertiaires et aménagement de supports spéciaux antigraissage dans les aiguillages des appareils de voie

350.000.000.– LUF

commentaire

Il s'agit d'un projet nouveau dont l'objet est entre autres le renouvellement de voies et d'appareils de voie et le remplacement de rails sur le réseau CFL dont l'âge et l'usure ne sont plus conformes aux standards requis par la sécurité ferroviaire.

Les installations suivantes sont prévues de bénéficier de ce crédit:

- Gare de Diekirch (voies et appareils de voie);
- Gare de Belval-Usines (voies de service, appareils de voie);
- Gare de Kleinbettingen (voies de service, appareils de voie);
- Gare de Wiltz (1 voie de circulation, appareils de voie);
- Autres et urgences;
- Remplacement de rails sur le réseau des CFL.

Un deuxième volet du projet a pour objet l'équipement des appareils de voie du réseau ferroviaire de supports spéciaux antigraissage dans les aiguillages permettent la manoeuvre des aiguilles d'appareils de voie sans graissage des selles à coussinet des aiguillages, et donc une économie des frais de maintenance.

En conséquence le nombre de 15 agents actuellement chargés du graissage des appareils de voie pourra être réduit de 13 unités. Les CFL maintiendront encore 2 agents pour l'entretien des supports.

Le temps d'amortissement des frais d'investissement peut être évalué à 2,5 années.

1.	Coût de l'investissement	100.000.000.– LUF
2.	Coût annuel pour le graissage des aiguillages	45.858.640.– LUF
2.1.	Coût des agents	
	15 (agents) x 1.656 (heures/an) x 1.821.– (LUF/heure)	45.233.640.– LUF
2.2.	Coût de matière	
	250 (LUF/kg de graisse) x 0,1 (kg de graisse/graisage d'un app. de voie) x 1.000 (app. de voie) x 25 (graissages par app. de voie/an)	625.000.– LUF
3.	Coût pour l'entretien des supports:	
	2 (agents) x 1.656 (heures/an) x, 1.821.– (LUF/heure)	6.031.152.– LUF
4.	Economie annuelle	39.827.488.– LUF
5.	Durée d'amortissement	
	$\frac{100.000.000.– \text{ LUF}}{39.827.488.– \text{ LUF/an}}$	2,51 années

Commentaire général:

Il convient d'ajouter que trois des 14 projets précités bénéficient d'un soutien financier de la part de l'Union Européenne. Il s'agit des projets suivants:

- projet No 1a: Renouvellement complet des voies existantes entre Bettembourg/frontière et Luxembourg (au total 1,2 million euros),
- projet No 2: Renouvellement et modernisation de la section de ligne de Pétange à Rodange/frontière (au total 7 millions euros),
- projet No 11: Alimentation du réseau en énergie électrique de traction (au total 1 million euros).

Les deux premiers projets ont bénéficié d'une contribution financière de la part de l'Union Européenne comme faisant partie d'un programme d'adaptation pour le transport combiné des axes ferroviaires vers la plate-forme multimodale de Bettembourg.

Les paiements des contributions communautaires interviennent d'après l'échéancier suivant:

- 40% au moment de la décision d'allouer le soutien financier;
- 30% au moment où le projet est réalisé à raison de 70%;
- 30% (= solde) au moment de l'achèvement des travaux.

Concrètement cette façon de procéder donne lieu au tableau d'allocation suivant des subventions communautaires accordées pour des projets d'infrastructure ferroviaire.

	<i>Montant total du projet (LUF)</i>	<i>Montant de la Subvention UE (euro)</i>	<i>Exercices antérieures (LUF)</i>	<i>1999 (LUF)</i>	<i>2000 (LUF)</i>	<i>2001 (LUF)</i>	<i>Exercices ultérieurs (LUF)</i>
Projet 1a	505.000.000	1.200.000		Tranche I (40%) 19.410.000		Tranche II (30%) 14.500.000	Tranche III (30%) 14.500.000
Projet 2	1.992.547.000	7.000.000	Tranche I (40%) 109.620.000		Tranche II (30%) 84.000.000		Tranche III (30%) 84.000.000
Projet 11	1.416.011.000	1.000.000	Tranche I (40%) 16.200.000				Tranche II et III 24.000.000

*

AMENDEMENT DE L'ARTICLE III

texte proposé

L'article 16 modifié de la loi du 10 mai 1995 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 16.**– Les opérations immobilières qui sont réalisées dans l'intérêt de la mise en oeuvre du programme dont question aux paragraphes 2. et 3. de l'article 10 sont reconnues d'utilité publique.

Le plan des parcelles à exproprier et la liste des propriétaires concernés sont approuvés par règlement grand-ducal, le Conseil d'Etat entendu en son avis. Pour le surplus les dispositions de la loi du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique sont d'application. Un règlement grand-ducal déterminera les compétences ministérielles requises pour l'exécution des dispositions légales concernées en relation avec la mise en oeuvre du programme des investissements importants concernant le réseau.

Lorsque la réalisation d'un projet reconnu d'utilité publique relève du programme des investissements prévu à l'article 10, les mesures préparatoires relatives à l'expropriation sont diligentées par le ministre qui assume les attributions dont question aux articles 11, 12, 13, 15, 19 et 22 de la loi du 15 mai 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.“

commentaire

En s'inspirant de la législation régissant la création d'une grande voirie de communication et l'institution d'un fonds des routes, il est prévu de compléter les dispositions relatives à la reconnaissance du caractère d'utilité publique des opérations immobilières à réaliser sur le réseau ferré par des dispositions de mise en oeuvre de cette utilité publique et régissant la procédure à suivre en cas

d'expropriation. A cet effet il avait été prévu de faire approuver par règlement grand-ducal, à prendre sur avis obligatoire du Conseil d'Etat, le plan des parcelles entrant en ligne de compte pour une éventuelle expropriation.

Comme l'objet visé en l'espèce aurait consisté à charger le ministre de ne prendre que des mesures à caractère individuel, dénuées de tout caractère normatif, et constituant ainsi de simples décisions administratives ne relevant que de l'article 36 de la Constitution, le Conseil d'Etat a proposé d'amender l'article 3 du projet de loi en y reprenant les dispositions du projet de règlement grand-ducal afférent, qui en devient superfluateur. La proposition du Conseil d'Etat est retenue.

*

3. AMENDEMENT DE L'ARTICLE IV

Pas de changement, hormis le fait de donner droit à la proposition du Conseil d'Etat de remplacer le terme incorrect „renverse“ au deuxième alinéa par „*verse*“.

*

* texte en italique = changements par rapport au projet de loi initial

ANNEXE I

montants en LUF

NO	Libellé	Relevé amendé	Relevé initial	Motif
1a°	Ligne de Zouffgen à Luxembourg (renouvellement complet des voies existantes entre Bettembourg/fronrière et Luxembourg) (ancien 2° – libellé: <i>renouvellement complet de voie et d'appareils de voie sur la ligne de Bettembourg à Pétange, en particulier dans le secteur de la gare d'Esch-sur-Alzette</i>)	505.000.000	171.300.000	<i>renouvellement des voies existantes en attendant le concept stratégique</i>
1b°	Ligne Zouffgen-Luxembourg (aménagement d'une 3e voie dans le triangle de Fentage, augmentation de la capacité de ligne par l'optimisation des blocks de section, intégration du poste de Berchem dans le Poste Directeur de Luxembourg (ancien 1° – libellé: <i>augmentation de la capacité de la ligne de Bettembourg/fronrière à Luxembourg par l'adjonction d'une troisième voie et renouvellement complet des voies existantes</i>))	546.000.000	1.760.500.000	<i>projet reporté en attendant le concept stratégique</i>
2°	Mise à double voie partielle des lignes de Pétange à Luxembourg et de Pétange à Rodange/fronrière et renouvellement et modernisation des installations fixes de ces lignes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et Rodange (ancien 3°)	1.992.547.000	1.870.000.000	<i>projet du dédoublement complet en attente jusqu'à la présentation du concept stratégique</i>
3°	Renouvellement complet de voie et des infrastructures de la ligne de Luxembourg à Gouvy, dite „Ligne du Nord“ en particulier de la section de voie Walferdange-Lorentzweiler et augmentation de la capacité de ligne (ancien 4°)	584.834.000	600.500.000	<i>projet inchangé, économie de 2,6%</i>
4°	Renouvellement de voie, d'appareils de voie et du poste directeur en gare de Wasserbillig (ancien 5° – libellé: <i>modernisation et renouvellement des infrastructures de la section de voie Oetrange-Wasserbillig/fronrière de la ligne de Luxembourg à Wasserbillig + ancien 6° – libellé: renouvellement du poste directeur en gare de Wasserbillig</i>)	828.500.000	384.800.000	<i>augmentation de l'envergure du projet</i>
5°	Renouvellement et modernisation des installations fixes des lignes de Noertzange à Rumelange et de Tétange à Langengrund, en particulier dans les secteurs des gares (ancien 8°)	322.684.000	310.670.000	<i>augmentation de 3,9% du projet suite à l'apport de modifications ponctuelles</i>
6°	Gare Esch-sur-Alzette (modernisation et renouvellement des installations fixes, situation définitive)	894.000.000	/	<i>nouveau projet – renouvellement en raison de l'état vétuste et obsolète des équipements</i>
7°	Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en gare de Luxembourg (ancien 9°)	1.000.000.000	1.500.000.000	<i>projet inchangé – part de financement à supporter par l'Etat réduite à 1 mia LUF</i>

NO	Libellé	Relevé amendé	Relevé initial	Motif
8°	Mise à trois voies du viaduc de „Pulfermühl“ en Gare de Luxembourg	1.000.000.000	/	nouveau projet – problèmes de sécurité dus aux appareils de voie situés sur le viaduc
9°	Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau (ancien 10°)	995.000.000	995.000.000	projet et budget inchangés
10°	Aménagement de nouveaux quais pour voyageurs (ancien 11° – libellé: aménagement d'arrêts supplémentaires pour voyageurs sur l'ensemble du réseau)	400.000.000	440.000.000	économie budgétaire de 10%
11°	Alimentation du réseau ferré luxembourgeois en énergie électrique de traction dans l'optique du trafic au début du 21 siècle (ancien 13°)	1.416.011.000	1.337.863.000	augmentation budgétaire de 5,8% due à une révision des prévisions initiales faites en 1998
12°	Renouvellement et suppression de passages à niveau sur l'ensemble du réseau (ancien 14°)	498.000.000	278.000.000	augmentation budgétaire de 79% due à l'inclusion dans le projet de la suppression de passages à niveau avec aménagement d'ouvrages sous ou sur voie avec chemins et routes d'accès
13°	Modernisation et renouvellement de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen	900.000.000	/	nouveau projet justifié par l'âge et l'usure avancés des infrastructures (25 ans)
14°	Renouvellement de voie et d'appareils de voie, aménagement de nouvelles voies et de nouveaux appareils de vie tertiaires et aménagement de supports spéciaux antigrassage dans les aiguilles des appareils de voie	350.000.000	/	nouveau projet pour se conformer aux standards requis par la sécurité ferroviaire
ancien 7°	modernisation de la ligne de Bettembourg à Dudelange avec notamment l'aménagement d'une voie d'évitement dans le secteur de la gare de Dudelange-Ville	/	200.000.000	projet écarté – relèvement du seuil à 7,5 mio euros (302 mio LUF)
ancien 12°	remplacement de fils de câbles 3 et 25 kV sur l'ensemble du réseau	/	144.000.000	projet écarté – relèvement du seuil à 7,5 euros (302 mio LUF)
	TOTAL	12.232.576.000	9.992.633.000	2.239.943.000

*

TEXTE COORDONNE DU PROJET DE LOI

Art. 1er.– L'article 10 de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 10.**– Il est institué un fonds spécial, dénommé „Fonds du Rail“.

1. Sont imputés sur le Fonds du Rail:

- les dépenses occasionnées par la réalisation du programme d'investissement;
- les dépenses relatives aux acquisitions immobilières requises dans l'intérêt de la réalisation du programme d'investissement;
- les dépenses relatives à la gestion courante de l'infrastructure comprenant notamment les frais d'entretien du réseau ainsi que les dépenses relatives à la régulation du trafic ferroviaire sur le réseau;
- les frais d'experts et d'études relatifs à la réalisation du programme d'investissement ainsi que les frais d'études et de surveillance de la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Le ministre ordonnance les dépenses à charge de ce Fonds.

2. Le Gouvernement est autorisé à réaliser les projets d'infrastructure ferroviaire énoncés au programme des investissements repris au paragraphe 3. et concernant la remise en état, la modernisation et l'extension du réseau ainsi que la suppression de lignes.

Les projets en question comprennent les études préparatoires et définitives, l'acquisition des terrains et des immeubles bâtis, la construction, le parachèvement et l'équipement des voies, installations de voies et ouvrages d'art, les raccordements à l'infrastructure existante ainsi que le rétablissement des communications interrompues.

3. Le Gouvernement est autorisé à imputer à charge des crédits de ce fonds spécial les dépenses concernant la réalisation des projets énumérés ci-après et qui dépassent le montant prévu par la législation portant exécution de l'article 99, troisième et quatrième phrases de la Constitution.

Les dépenses d'investissement concernant ces projets ne peuvent pas dépasser les montants ci-après indiqués, sans préjudice des hausses légales de prix pouvant intervenir jusqu'à l'achèvement des travaux:

<i>1a° Ligne de Zoufftgen à Luxembourg (renouvellement complet des voies existantes entre Bettembourg/frontière et Luxembourg)</i>	<i>505.000.000.– LUF</i>
<i>1b° Ligne Zoufftgen-Luxembourg (aménagement d'une 3e voie dans le triangle de Fentange, augmentation de la capacité de ligne par l'optimisation des blocks de section, intégration du poste de Berchem dans le Poste Directeur de Luxembourg)</i>	<i>546.000.000.– LUF</i>
<i>2° Mise à double voie partielle des lignes de Pétange à Luxembourg et de Pétange à Rodange/frontière et renouvellement et modernisation des installations fixes de ces lignes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et Rodange</i>	<i>1.992.547.000.– LUF</i>
<i>3° Renouvellement complet de voie et des infrastructures de la ligne de Luxembourg à Gouvy, dite „Ligne du Nord“, en particulier de la section de voie Walferdange-Lorentzweiler et augmentation de la capacité de ligne</i>	<i>584.834.000.– LUF</i>
<i>4° Renouvellement de voie, d'appareils de voie et du poste directeur en gare de Wasserbillig</i>	<i>828.500.000.– LUF</i>
<i>5° Renouvellement et modernisation des installations fixes des lignes de Noertzange à Rumelange et de Tétange à Langengrund, en particulier dans les secteurs des gares</i>	<i>322.684.000.– LUF</i>
<i>6° Gare Esch-sur-Alzette (modernisation et renouvellement des installations fixes, situation définitive)</i>	<i>894.000.000.– LUF</i>
<i>7° Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en gare de Luxembourg</i>	<i>1.000.000.000.– LUF</i>

8°	Mise à trois voies du viaduc de „Pulfermühl“ en gare de Luxembourg	1.000.000.000.– LUF
9°	Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau	995.000.000.– LUF
10°	Aménagement de nouveaux quais pour voyageurs	400.000.000.– LUF
11°	Alimentation du réseau ferré luxembourgeois en énergie électrique de traction dans l'optique du trafic au début du 21e siècle	1.416.011.000.– LUF
12°	Renouvellement et suppression de passages à niveau sur l'ensemble du réseau	498.000.000.– LUF
13°	Modernisation et renouvellement de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen	900.000.000.– LUF
14°	Renouvellement de voie et d'appareils de voie, aménagement de nouvelles voies et de nouveaux appareils de voie tertiaires et aménagement de supports spéciaux antigraissage dans les aiguilles des appareils de voie	350.000.000.– LUF

Art. 2.– L'article 11 de la loi du 10 mai 1995 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 11.**– Le Fonds du Rail est alimenté:

- par des dotations budgétaires;
- par le produit de la vente d'immeubles appartenant au domaine foncier et bâti du réseau et rendus disponibles après la réalisation du programme d'investissement;
- par le produit des redevances d'utilisation prévues à l'article 8;
- par les revenus provenant notamment de la location d'immeubles faisant partie du domaine foncier et bâti du réseau;
- par les subventions de l'Union Européenne allouées à des projets inscrits au programme d'investissement.

Les sommes dont question aux tirets deux à cinq sont portées directement en recette au Fonds.“

Art. 3.– L'article 16 modifié de la loi du 10 mai 1995 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 16.**– Les opérations immobilières qui sont réalisées dans l'intérêt de la mise en oeuvre du programme dont question aux paragraphes 2. et 3. de l'article 10 sont reconnues d'utilité publique.

Le plan des parcelles à exproprier et la liste des propriétaires concernés sont approuvés par règlement grand-ducal, le Conseil d'Etat entendu en son avis. Pour le surplus les dispositions de la loi du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique sont d'application. Un règlement grand-ducal déterminera les compétences ministérielles requises pour l'exécution des dispositions légales concernées en relation avec la mise en oeuvre du programme des investissements importants concernant le réseau.

Lorsque la réalisation d'un projet reconnu d'utilité publique relève du programme des investissements prévu à l'article 10, les mesures préparatoires relatives à l'expropriation sont diligentées par le ministre qui assume les attributions dont question aux articles 11, 12, 13, 15, 19 et 22 de la loi du 15 mai 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.“

Art. 4.– L'article 20 de la loi du 10 mai 1995 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 20.**– Le gestionnaire de l'infrastructure effectue les paiements correspondant aux engagements financiers et recouvre les recettes relevant des missions lui confiées dans le cadre de la présente loi.

Conformément aux modalités fixées par le contrat de gestion prévu à l'article 6 l'Etat rémunère les prestations effectuées par le gestionnaire à charge des crédits du Fonds du Rail et le gestionnaire verse au profit du Fonds du Rail les recettes dont le recouvrement lui a été confié.

Les comptes des CFL relatifs à la gestion du réseau ferroviaire sont tenus d'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale et de façon à ce que ces comptes soient nettement séparés de ceux relatifs à d'autres activités du gestionnaire, et qu'il n'y ait de transfert d'aides possible entre ces deux catégories de comptes.

Le gestionnaire veillera par ailleurs, en ce qui concerne la gestion du réseau, à séparer les produits et les charges se rapportant aux investissements, à l'entretien et à la régulation du trafic.“

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

Explications: texte en italique = changements par rapport au projet de loi initial

Service Central des Imprimés de l'Etat

4563/04

N° 4563⁴**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 1999-2000

PROJET DE LOI**modifiant la loi du 10 mai 1995
relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(2.5.2000)

Par dépêche du 3 avril 2000, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a saisi le Conseil d'Etat pour avis d'une série d'amendements au projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Les amendements au projet de loi, élaborés par le ministre des Transports, étaient accompagnés d'un commentaire.

Etait joint également un texte coordonné du projet de loi.

D'après le commentaire, les amendements ont essentiellement pour objet de tenir compte des observations présentées par le Conseil d'Etat dans son avis du 26 octobre 1999. Il en est ainsi de la numérotation du projet, du retrait de la liste des projets d'infrastructure qui n'ont plus besoin de l'approbation de la Chambre des députés en raison du relèvement du seuil légal de 124 millions de francs à 7,5 millions d'euros (~302 millions de francs), de la modification apportée à l'article 16 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la désignation du ministre appelé à diligenter les mesures préparatoires à une expropriation pour cause d'utilité publique ainsi que l'adaptation textuelle intervenue au niveau de l'article 20 de la même loi.

Ces amendements trouvent partant l'approbation du Conseil d'Etat.

Les amendements prévoient par ailleurs une modification fondamentale de la liste des travaux d'infrastructure ferroviaire à opérer dans les années à venir. Outre les projets qui en ont été retirés pour cause de relèvement du seuil légal, le Conseil d'Etat se doit de constater que hormis cinq projets ayant déjà figuré au projet initial (mais pour lesquels les montants ont été adaptés), tous les autres projets introduits par les amendements sont des projets nouveaux. Le Conseil d'Etat n'est pas en mesure d'apprécier le bien-fondé de ces changements d'orientation, ceci d'autant plus que le commentaire des auteurs se limite à quelques lignes d'explications sommaires.

Le Conseil d'Etat ne voudrait pas s'opposer à la nouvelle liste de projets retenue. Il donne cependant à considérer que l'établissement d'une liste comportant des travaux d'infrastructures de l'ordre de quelque treize milliards de francs mériterait un descriptif et un échéancier plus détaillés.

Le Conseil d'Etat tient par ailleurs à réitérer son regret déjà exprimé dans son avis initial du 26 octobre 1999 de voir regrouper plusieurs projets d'investissements d'importance dans un seul et même projet de loi. Cette méthode d'agir, tout en n'étant pas directement contraire à l'exigence de l'article 99 de la Constitution, en trahit cependant l'esprit en ce qu'elle enlève en fait à la Chambre des députés son droit de se prononcer individuellement et en connaissance de cause sur chacun des projets prévus.

Le nouveau libellé du projet, tel qu'il résulte de la série d'amendements sous avis, ne donne pas lieu à observation.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 2 mai 2000.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Raymond KIRSCH

Service Central des Imprimés de l'Etat

4563/05

N° 4563⁵

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 1999-2000

PROJET DE LOI

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

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DE L'ECONOMIE, DE L'ENERGIE,
DES POSTES ET DES TRANSPORTS

(21.6.2000)

La Commission se compose de: M. John SCHUMMER, Président-Rapporteur; MM. François BAUSCH, Willy BOURG, Mmes Mady DELVAUX-STEHRÉS, Agny DURDU, MM. Fernand GREISEN, Norbert HAUPERT, Ady JUNG, Claude MEISCH, Marco SCHANK et Marc ZANUSSI, Membres.

*

Le projet de loi sous examen a été déposé à la Chambre des Députés le 6 avril 1999.

1° But du projet de loi et procédure préparatoire

Comme son intitulé l'indique le projet de loi prévoit d'amender à plusieurs égards la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Les amendements proposés concernent

- l'autorisation par le législateur des grands projets d'investissement à venir qui affecteront l'infrastructure ferroviaire;
- l'adaptation des règles de fonctionnement du Fonds du Rail en vue de donner une plus grande transparence à la façon de comptabiliser les recettes et les dépenses effectuées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire pour compte de l'Etat;
- l'introduction des modalités de mise en oeuvre de l'utilité publique en relation avec les acquisitions immobilières rendues nécessaires par la viabilité et le développement du réseau ferré national.

Le projet de loi a fait l'objet d'une consultation de la Chambre de Commerce qui a rendu son avis le 12 juillet 1999 et qui, hormis l'une ou l'autre observation à caractère purement rédactionnel, n'a rien trouvé à redire quant au fond des dispositions proposées par le Gouvernement.

Le Conseil d'Etat, à son tour, a avisé le projet de loi le 26 octobre 1999. Tout en regrettant l'approche des auteurs du projet de regrouper dans un même texte de loi plus d'une douzaine de projets d'investissement représentant une charge financière de presque 10 milliards de francs luxembourgeois, le Conseil d'Etat appuie la démarche gouvernementale en ce qu'elle permet de respecter les exigences de l'article 99 de la Constitution. Quant aux deux autres objectifs poursuivis, il y souscrit également. Il propose cependant de simplifier l'approche retenue dans le texte gouvernemental qui a prévu d'attribuer par le biais d'un règlement grand-ducal au Ministre des Transports la compétence en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique lorsque le réseau ferré est visé. En effet, comme cette compétence n'a rien de normatif, mais revêt le caractère de simples décisions administratives, le détour par le règlement grand-ducal, comme préconisé par le Gouvernement, est jugé inutile pour fixer cette attribution ministérielle.

Le 17 mars 2000 le Gouvernement a saisi la Chambre des Députés d'amendements au projet initial. Ces amendements ont été motivés comme suit:

- La loi du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat a porté de 124 à 302 millions de francs (ou 7,5 millions euros) le seuil légal à partir duquel l'autorisation du législateur prévue par l'article 99 de la Constitution est requise pour les projets d'infrastructure.

- Les observations du Conseil d'Etat quant à l'appréhension dans le texte du volet expropriation pour cause d'utilité publique sont suivies et conduisent à une modification des dispositions afférentes.
- L'orientation que le nouveau Gouvernement entend donner à la politique d'investissement dans le réseau ferré national ainsi que la révision des devis de plusieurs des projets proposés à l'approbation du législateur comportent une modification du relevé de projets initial, qui nonobstant l'élimination des projets dont le coût individuel n'atteint pas 302 mio LUF, représente dans la version amendée une enveloppe budgétaire pluriannuelle de 12,233 milliards (auxquels il faut théoriquement ajouter le coût des projets qui bien qu'éliminés du relevé seront néanmoins exécutés, soit un montant supplémentaire de 344 mio LUF).

Dans son avis complémentaire du 2 mai 2000 le Conseil d'Etat s'est déclaré d'accord avec les amendements proposés par le Gouvernement tout en déplorant – à l'instar de son premier avis – le caractère laconique des explications fournies par les auteurs pour justifier les projets en question.

Le projet de loi a figuré à l'ordre du jour de la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports le 23 mai dernier où il a fait l'objet d'une analyse détaillée en présence du Ministre des Transports.

2° L'objet du projet de loi

Les auteurs du projet ont opté pour l'insertion sous forme de dispositions complémentaires, voire même modifiées des éléments du projet de loi sous objet dans la législation de base sur la gestion de l'infrastructure ferroviaire du 10 mai 1995. Cette façon de procéder a certainement l'avantage de rendre plus aisée la consultation alors que le lecteur n'aura qu'à se rapporter à un seul texte légal.

Tout comme le Conseil d'Etat, la Commission ne peut que souscrire au souci du Gouvernement de rendre plus transparente la gestion comptable du Fonds du Rail en imposant aux CFL l'obligation d'affecter directement les dépenses et les recettes que ceux-ci auront effectuées pour compte de l'Etat dans le cadre de leur mandat de gestionnaire du réseau ferré.

Elle approuve également l'initiative du Gouvernement de vouloir donner au Ministre des Transports, autorité de tutelle des CFL et du Fonds du Rail, la prérogative d'exercer les compétences légales en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique en relation avec des acquisitions immobilières touchant à l'infrastructure ferroviaire. Plutôt que de créer une nouvelle législation à part les auteurs du projet de loi ont choisi de procéder par référence à la loi du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique qui attribue au Ministre des Travaux Publics la compétence „de droit commun“ en la matière. La recommandation du Conseil d'Etat de renoncer à un règlement grand-ducal pour ce faire au profit d'un règlement de la question dans le texte légal même – approche d'ailleurs suivie par le Gouvernement – ne donne pas lieu à d'autres commentaires.

Quant au relevé des projets d'investissement la Commission apprécie l'effort important que le Gouvernement entend réserver dans les années à venir à l'adaptation et au développement du réseau ferré national. Elle estime pourtant avec le Gouvernement que cet effort ne doit pas être dicté exclusivement par les besoins techniques avancés par le gestionnaire, mais qu'il doit se placer dans le cadre d'une politique de développement durable visant un système de transport performant qui répond aux besoins de mobilité interne du pays tout en comportant son intégration adéquate dans le tissu socio-économique de la Grande Région et tout en prévoyant les raccordements utiles avec les autres centres d'activités à l'étranger. A cet égard le potentiel de complémentarité des différents modes de transport doit être exploité à fond.

3° Le concept stratégique de la politique d'investissement ferroviaire

En définissant les priorités en matière d'investissements ferroviaires le Gouvernement s'est laissé guider par le double souci d'une sécurité optimale du trafic ferroviaire et de la mise en place des capacités d'infrastructure nécessaires pour évacuer un trafic en constante progression.

Les objectifs du concept stratégique qui se base sur les deux préoccupations ci-avant, doit prendre en compte

- la nécessité de bons raccordements du chemin de fer national aux réseaux ferroviaires transeuropéens, qui risqueraient autrement de contourner notre pays faute de connexions appropriées aux axes majeurs qui passent à proximité;

- la création ininterrompue par l'économie luxembourgeoise de nouveaux emplois à un rythme très soutenu attire toujours davantage des frontaliers qui devront être incités à recourir beaucoup plus qu'aujourd'hui aux transports en commun (par rail où une infrastructure est présente, par route là où le chemin de fer fait défaut), alors qu'ils sont beaucoup moins nombreux que les Luxembourgeois à utiliser le train et l'autobus;
- la Commission attend du Gouvernement qu'il se prononce ensemble avec les autorités de la Ville de Luxembourg sur la façon de gérer le trafic au niveau de la capitale et de sa périphérie dès que les études encore en cours sur le BTB seront disponibles.

La Commission est consciente du fait que les raccordements utiles aux réseaux transeuropéens ne seront possibles que dans le cadre d'accords négociés avec les autorités de nos pays voisins et grâce à la disposition du Grand-Duché de contribuer aux dépenses d'investissement dans les infrastructures et systèmes de transport censés concrétiser ces raccordements. Elle encourage le Gouvernement à finaliser rapidement les négociations en cours sur la desserte de la capitale dans le cadre du TGV-Est. Elle se félicite de l'achèvement des travaux de modernisation et d'électrification de la Ligne du Nord en territoire belge ouvrant la double perspective, au-delà d'une bonne relation ferroviaire entre Luxembourg et Liège à travers les Ardennes, d'une ligne d'apport au TGV-Nord avec un nouvel accès vers l'Allemagne du Nord et de la possibilité éventuelle d'un entremailage du TGV-Nord et du TGV-Est entre Liège et Metz en passant par Luxembourg. Quant aux liaisons vers l'Allemagne, la Commission se rend compte de la perte d'intérêt du noeud ferroviaire de Coblenche comme accès luxembourgeois au réseau ferré allemand à la suite de la réalisation en cours d'une ligne nouvelle entre Cologne et Francfort sur les hauteurs de la rive droite du Rhin. Elle pense ensemble avec le Gouvernement que tant les perspectives de la Ligne du Nord comme ligne d'apport au TGV-Nord à Liège que la prolongation ultérieure du TGV-Est vers Sarrebruck et Mannheim pourront compenser l'attrait perdu de Coblenche.

Constatant que les frontaliers sont beaucoup moins nombreux à utiliser les transports en commun que les résidents luxembourgeois, la Commission soutient le Gouvernement dans ses efforts d'attirer davantage de clients sur les trains et les autobus desservant des relations transfrontalières. Elle se félicite à cet égard des contacts qui ont entre-temps été établis avec des interlocuteurs institutionnels de l'autre côté de la frontière, et des projets qui sont en préparation pour améliorer l'offre des transports publics à l'égard des frontaliers.

Quant aux projets repris sur le relevé, la Commission a apprécié l'initiative du Ministre des Transports de mettre à sa disposition une documentation détaillée sur les différents projets en cause qui lui a permis une meilleure compréhension du bien-fondé des investissements projetés.

Elle note que ce sont en particulier le projet d'une mise à triple voie du viaduc de Pulfermühl, l'introduction du système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau ainsi que le renouvellement et la suppression d'une série de passages à niveau qui, ensemble avec des aspects sectoriels d'autres projets repris sur le relevé, qui contribueront à une amélioration sensible de la sécurité de la circulation des trains.

Les projets relatifs à l'augmentation de la capacité de l'infrastructure poursuivent un double intérêt. Côté fret ils contribuent au maintien du trafic international de transit et à la possibilité offerte pour compléter les trains au passage du Luxembourg par des wagons assurant les exportations de l'économie indigène toutes les fois que le potentiel d'expédition ne permet pas la composition de trains entiers. Côté voyageurs une capacité plus grande contribuera à améliorer la ponctualité des trains sur les tronçons à goulets, sources de retards réguliers à l'heure actuelle. Il convient d'évoquer à cet égard notamment les projets de réaménagement de la ligne Luxembourg-Bettembourg frontière et de la réalisation d'une 3e voie dans le triangle de Fentange, de la mise à double voie partielle de la ligne Pétange-Luxembourg et du renouvellement de la section Walferdange-Lorentzweiler de la Ligne du Nord. A cela l'on peut ajouter le renforcement de l'alimentation de réseau en énergie électrique de traction qu'impose l'augmentation du nombre des circulations de trains.

Par ailleurs, le programme des projets d'investissement à approuver est complété par un projet de création des voies d'accès et de remisage du matériel roulant, part du projet de construction d'un nouveau centre de maintenance supportée par le Fonds du Rail.

La Commission souligne également l'important investissement prévu dans l'intérêt de la mise en place d'arrêts supplémentaires, tenant compte de l'évolution démographique des localités, situés le long du chemin de fer et offrant un accès plus aisé au train.

Enfin, la Commission attend le concept stratégique des CFL qui leur a été demandé par le Ministre des Transports, parce qu'elle estime ensemble avec le Gouvernement qu'il faut disposer de perspectives d'évolution fiables du trafic ferroviaire pour pouvoir décider de l'opportunité d'éventuels projets complémentaires qu'il s'agira de réaliser en priorité, en plus du programme d'investissement sous examen.

Au regard des considérations qui précèdent elle peut marquer son accord avec la version amendée du projet de loi. Elle propose par conséquent à la Chambre des Députés d'adopter ce projet dans la version ci-après:

*

TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI

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

Art. 1er.– L'article 10 de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire est remplacé par le texte suivant:

„Art. 10.– Il est institué un fonds spécial, dénommé „Fonds du Rail“.

1. Sont imputés sur le Fonds du Rail:

- les dépenses occasionnées par la réalisation du programme d'investissement;
- les dépenses relatives aux acquisitions immobilières requises dans l'intérêt de la réalisation du programme d'investissement;
- les dépenses relatives à la gestion courante de l'infrastructure comprenant notamment les frais d'entretien du réseau ainsi que les dépenses relatives à la régulation du trafic ferroviaire sur le réseau;
- les frais d'experts et d'études relatifs à la réalisation du programme d'investissement ainsi que les frais d'études et de surveillance de la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Le Ministre ordonnance les dépenses à charge de ce Fonds.

2. Le Gouvernement est autorisé à réaliser les projets d'infrastructure ferroviaire énoncés au programme des investissements repris au paragraphe 3. et concernant la remise en état, la modernisation et l'extension du réseau ainsi que la suppression de lignes.

Les projets en question comprennent les études préparatoires et définitives, l'acquisition des terrains et des immeubles bâtis, la construction, le parachèvement et l'équipement des voies, installations de voies et ouvrages d'art, les raccordements à l'infrastructure existante ainsi que le rétablissement des communications interrompues.

3. Le Gouvernement est autorisé à imputer à charge des crédits de ce fonds spécial les dépenses concernant la réalisation des projets énumérés ci-après et qui dépassent le montant prévu par la législation portant exécution de l'article 99, troisième et quatrième phrases de la Constitution.

Les dépenses d'investissement concernant ces projets ne peuvent pas dépasser les montants ci-après indiqués, sans préjudice des hausses légales de prix pouvant intervenir jusqu'à l'achèvement des travaux:

1a°	Ligne de Zoufftgen à Luxembourg (renouvellement complet des voies existantes entre Bettembourg/frontière et Luxembourg)	505.000.000.– LUF
1b°	Ligne Zoufftgen-Luxembourg (aménagement d'une 3e voie dans le triangle de Fentange, augmentation de la capacité de ligne par l'optimisation des blocks de section, intégration du poste de Berchem dans le Poste Directeur de Luxembourg)	546.000.000.– LUF
2°	Mise à double voie partielle des lignes de Pétange à Luxembourg et de Pétange à Rodange/frontière et renouvellement et modernisation des installations fixes de ces lignes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et Rodange	1.992.547.000.– LUF

3°	Renouvellement complet de voie et des infrastructures de la ligne de Luxembourg à Gouvy, dite „Ligne du Nord“, en particulier de la section de voie Walferdange-Lorentzweiler et augmentation de la capacité de ligne	584.834.000.– LUF
4°	Renouvellement de voie, d'appareils de voie et du poste directeur en gare de Wasserbillig	828.500.000.– LUF
5°	Renouvellement et modernisation des installations fixes des lignes de Noertzange à Rumelange et de Tétange à Langengrund, en particulier dans les secteurs des gares	322.684.000.– LUF
6°	Gare Esch-sur-Alzette (modernisation et renouvellement des installations fixes, situation définitive)	894.000.000.– LUF
7°	Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg	1.000.000.000.– LUF
8°	Mise à trois voies du viaduc de „Pulfermühl“ en gare de Luxembourg	1.000.000.000.– LUF
9°	Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau	995.000.000.– LUF
10°	Aménagement de nouveaux quais pour voyageurs	400.000.000.– LUF
11°	Alimentation du réseau ferré luxembourgeois en énergie électrique de traction dans l'optique du trafic au début du 21e siècle	1.416.011.000.– LUF
12°	Renouvellement et suppression de passages à niveau sur l'ensemble du réseau	498.000.000.– LUF
13°	Modernisation et renouvellement de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen	900.000.000.– LUF
14°	Renouvellement de voie et d'appareils de voie, aménagement de nouvelles voies et de nouveaux appareils de voie tertiaires et aménagement de supports spéciaux antigraissage dans les aiguilles des appareils de voie	350.000.000.– LUF

Art. 2.– L'article 11 de la loi du 10 mai 1995 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 11.**– Le Fonds du Rail est alimenté:

- par des dotations budgétaires;
- par le produit de la vente d'immeubles appartenant au domaine foncier et bâti du réseau et rendus disponibles après la réalisation du programme d'investissement;
- par le produit des redevances d'utilisation prévues à l'article 8;
- par les revenus provenant notamment de la location d'immeubles faisant partie du domaine foncier et bâti du réseau;
- par les subventions de l'Union Européenne allouées à des projets inscrits au programme d'investissement.

Les sommes dont question aux tirets deux à cinq sont portées directement en recette au Fonds.”

Art. 3.– L'article 16 modifié de la loi du 10 mai 1995 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 16.**– Les opérations immobilières qui sont réalisées dans l'intérêt de la mise en oeuvre du programme dont question aux paragraphes 2. et 3. de l'article 10 sont reconnues d'utilité publique.

Le plan des parcelles à exproprier et la liste des propriétaires concernés sont approuvés par règlement grand-ducal, le Conseil d'Etat entendu en son avis. Pour le surplus les dispositions de la loi du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique sont d'application; lorsque la réalisation d'un projet reconnu d'utilité publique relève du programme des investissements prévu à l'article 10, les mesures préparatoires relatives à l'expropriation sont diligentées par le ministre qui

assume les attributions dont question aux articles 11, 12, 13, 15, 19 et 22 de la loi du 15 mai 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique."

Art. 4.– L'article 20 de la loi du 10 mai 1995 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 20.**– Le gestionnaire de l'infrastructure effectue les paiements correspondant aux engagements financiers et recouvre les recettes relevant des missions lui confiées dans le cadre de la présente loi.

Conformément aux modalités fixées par le contrat de gestion prévu à l'article 6 l'Etat rémunère les prestations effectuées par le gestionnaire à charge des crédits du Fonds du Rail et le gestionnaire verse au profit du Fonds du Rail les recettes dont le recouvrement lui à été confié.

Les comptes des CFL relatifs à la gestion du réseau ferroviaire sont tenus d'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale et de façon à ce que ces comptes soient nettement séparés de ceux relatifs à d'autres activités du gestionnaire, et qu'il n'y ait de transfert d'aides possible entre ces deux catégories de comptes.

Le gestionnaire veillera par ailleurs, en ce qui concerne la gestion du réseau, à séparer les produits et les charges se rapportant aux investissements, à l'entretien et à la régulation du trafic."

Luxembourg, le 21 juin 2000.

Le Président-Rapporteur,
John SCHUMMER

4563/06

N° 4563⁶

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 1999-2000

PROJET DE LOI

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

* * *

DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL
PAR LE CONSEIL D'ETAT

(7.7.2000)

Le Conseil d'Etat,

appelé par dépêche du Ministre aux Relations avec le Parlement du 3 juillet 2000 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

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

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 27 juin 2000 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et les avis émis par le Conseil d'Etat en ses séances des 26 octobre 1999 et 2 mai 2000;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique du 7 juillet 2000.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Raymond KIRSCH

4563

MEMORIAL

Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL

Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 66

4 août 2000

Sommaire

GESTION DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

Loi du 24 juillet 2000 modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire page 1326

Loi du 24 juillet 2000 modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Nous JEAN, par la Grâce de Dieu, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 27 juin 2000 et celle du Conseil d'Etat du 7 juillet 2000 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Article 1^{er}

L'article 10 de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire est remplacé par le texte suivant:

«Art. 10. Il est institué un fonds spécial, dénommé «Fonds du Rail».

1. Sont imputés sur le Fonds du Rail:

- les dépenses occasionnées par la réalisation du programme d'investissement;
- les dépenses relatives aux acquisitions immobilières requises dans l'intérêt de la réalisation du programme d'investissement;
- les dépenses relatives à la gestion courante de l'infrastructure comprenant notamment les frais d'entretien du réseau ainsi que les dépenses relatives à la régulation du trafic ferroviaire sur le réseau;
- les frais d'experts et d'études relatifs à la réalisation du programme d'investissement ainsi que les frais d'études et de surveillance de la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Le Ministre ordonnance les dépenses à charge de ce Fonds.

2. Le Gouvernement est autorisé à réaliser les projets d'infrastructure ferroviaire énoncés au programme des investissements repris au paragraphe 3. et concernant la remise en état, la modernisation et l'extension du réseau ainsi que la suppression de lignes.

Les projets en question comprennent les études préparatoires et définitives, l'acquisition des terrains et des immeubles bâtis, la construction, le parachèvement et l'équipement des voies, installations de voies et ouvrages d'art, les raccordements à l'infrastructure existante ainsi que le rétablissement des communications interrompues.

3. Le Gouvernement est autorisé à imputer à charge des crédits de ce fonds spécial les dépenses concernant la réalisation des projets énumérés ci-après et qui dépassent le montant prévu par la législation portant exécution de l'article 99, troisième et quatrième phrases de la Constitution.

Les dépenses d'investissement concernant ces projets ne peuvent pas dépasser les montants ci-après indiqués, sans préjudice des hausses légales de prix pouvant intervenir jusqu'à l'achèvement des travaux:

1a°	Ligne de Zoufftgen à Luxembourg (renouvellement complet des voies existantes entre Bettembourg/frontière et Luxembourg)	505.000.000.- LUF
1b°	Ligne Zoufftgen - Luxembourg (aménagement d'une 3 ^e voie dans le triangle de Fentange, augmentation de la capacité de ligne par l'optimisation des blocks de section, intégration du poste de Berchem dans le Poste Directeur de Luxembourg)....	546.000.000.- LUF
2°	Mise à double voie partielle des lignes de Pétange à Luxembourg et de Pétange à Rodange/frontière et renouvellement et modernisation des installations fixes de ces lignes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et Rodange.....	1.992.547.000.- LUF
3°	Renouvellement complet de voie et des infrastructures de la ligne de Luxembourg à Gouvy, dite «Ligne du Nord», en particulier de la section de voie Walferdange - Lorentzweiler et augmentation de la capacité de ligne	584.834.000.- LUF
4°	Renouvellement de voie, d'appareils de voie et du poste directeur en gare de Wasserbillig	828.500.000.- LUF
5°	Renouvellement et modernisation des installations fixes des lignes de Noertzange à Rumelange et de Tétange à Langengrund, en particulier dans les secteurs des gares	322.684.000.- LUF

6°	Gare Esch-sur-Alzette (modernisation et renouvellement des installations fixes, situation définitive).....	894.000.000.- LUF
7°	Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg.....	1.000.000.000.- LUF
8°	Mise à trois voies du viaduc de «Pulfermuehle» en gare de Luxembourg	1.000.000.000.- LUF
9°	Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau.....	995.000.000.- LUF
10°	Aménagement de nouveaux quais pour voyageurs	400.000.000.- LUF
11°	Alimentation du réseau ferré luxembourgeois en énergie électrique de traction dans l'optique du trafic au début du 21 ^e siècle	1.416.011.000.- LUF
12°	Renouvellement et suppression de passages à niveau sur l'ensemble du réseau.....	498.000.000.- LUF
13°	Modernisation et renouvellement de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen	900.000.000.- LUF
14°	Renouvellement de voie et d'appareils de voie, aménagement de nouvelles voies et de nouveaux appareils de voie tertiaires et aménagement de supports spéciaux anti-graissage dans les aiguilles des appareils de voie	350.000.000.- LUF

Article 2

L'article 11 de la loi du 10 mai 1995 précitée est remplacé par le texte suivant:

«**Art. 11.** Le Fonds du Rail est alimenté:

- par des dotations budgétaires;
- par le produit de la vente d'immeubles appartenant au domaine foncier et bâti du réseau et rendus disponibles après la réalisation du programme d'investissement;
- par le produit des redevances d'utilisation prévues à l'article 8;
- par les revenus provenant notamment de la location d'immeubles faisant partie du domaine foncier et bâti du réseau;
- par les subventions de l'Union Européenne allouées à des projets inscrits au programme d'investissement.

Les sommes dont question aux tirets deux à cinq sont portées directement en recette au Fonds.»

Article 3

L'article 16 modifié de la loi du 10 mai 1995 précitée est remplacé par le texte suivant:

«**Art. 16.** Les opérations immobilières qui sont réalisées dans l'intérêt de la mise en oeuvre du programme dont question aux paragraphes 2. et 3. de l'article 10 sont reconnues d'utilité publique.

Le plan des parcelles à exproprier et la liste des propriétaires concernés sont approuvés par règlement grand-ducal, le Conseil d'Etat entendu en son avis. Pour le surplus les dispositions de la loi du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique sont d'application; lorsque la réalisation d'un projet reconnu d'utilité publique relève du programme des investissements prévu à l'article 10, les mesures préparatoires relatives à l'expropriation sont diligentées par le ministre qui assume les attributions dont question aux articles 11, 12, 13, 15, 19 et 22 de la loi du 15 mai 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Article 4

L'article 20 de la loi du 10 mai 1995 précitée est remplacé par le texte suivant:

«**Art. 20.** Le gestionnaire de l'infrastructure effectue les paiements correspondant aux engagements financiers et recouvre les recettes relevant des missions lui confiées dans le cadre de la présente loi.

Conformément aux modalités fixées par le contrat de gestion prévu à l'article 6 l'Etat rémunère les prestations effectuées par le gestionnaire à charge des crédits du Fonds du Rail et le gestionnaire verse au profit du Fonds du Rail les recettes dont le recouvrement lui a été confié.

Les comptes des CFL relatifs à la gestion du réseau ferroviaire sont tenus d'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale et de façon à ce que ces comptes soient nettement séparés de ceux relatifs à d'autres activités du gestionnaire, et qu'il n'y ait de transfert d'aides possible entre ces deux catégories de comptes.

Le gestionnaire veillera par ailleurs, en ce qui concerne la gestion du réseau, à séparer les produits et les charges se rapportant aux investissements, à l'entretien et à la régulation du trafic.»

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

Le Ministre des Transports,
Henri Grethen

*Le Ministre du Trésor
et du Budget,*
Luc Frieden

Palais de Luxembourg, le 24 juillet 2000.

Pour le Grand-Duc:
Son Lieutenant-Représentant
Henri
Grand-Duc héritier

Doc. parl. 4563 sess. ord. 1998-1999 et 1999-2000.
