



CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# Dossier consolidé

Projet de loi 6430

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

Date de dépôt : Date inconnue

## Liste des documents

<b>Date</b>	<b>Description</b>	<b>Nom du document</b>	<b>Page</b>
26-06-2012	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
02-05-2012	Rapport de commission(s) : Commission du Développement durable Rapporteur(s) : Monsieur Marc Spautz	6430/01	<u>7</u>
10-05-2012	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°29 Une demande de dispense du second vote a été introduite	6430	<u>20</u>
25-05-2012	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (25-05-2012) Evacué par dispense du second vote (25-05-2012)	6430/02	<u>23</u>
18-07-2012	Publié au Mémorial A n°146 en page 1800	6430	<u>26</u>

# Résumé

## **Résumé 6430**

Le projet de loi sous rubrique est le résultat de la fusion de cinq projets de loi (doc. parl. 6346, 6347, 6348, 6349 et 6351) ayant tous les cinq pour objet de modifier ou de compléter l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Cet article comporte le relevé des projets et est régulièrement mis à jour au rythme de la réalisation du programme d'investissement arrêté entre le Gouvernement et les CFL en matière de maintenance, de sécurisation et d'extension de l'infrastructure ferroviaire.

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

Le coût initial estimé du projet, qui a fait l'objet de la loi du 3 juin 2003, était de 113.311.935 euros. Cette position est adaptée par le projet 6346 qui porte ce montant à 215.000.000 euros, ce qui équivaut à une augmentation de quelque 102.000.000 euros. L'augmentation du coût estimé de différentes positions du devis est principalement due aux faits suivants :

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

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

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

Le projet en question a pour objet la réalisation d'un réseau de radio ferroviaire numérique intégrée ERTMS/GSM-R. Ce système de radio mobile intégrera les communications vocales ainsi que les transmissions de données ferroviaires. Sa normalisation au niveau européen garantira l'interopérabilité technique avec les gestionnaires d'infrastructure limitrophes et les opérateurs ferroviaires. La mise en place de l'infrastructure GSM-R du réseau ferré luxembourgeois comprend les étapes suivantes :

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

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

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

Il est prévu de réaliser les travaux suivants :

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

Ces travaux devraient s'étendre jusqu'en 2020.

Le projet de loi 6349 se propose de compléter l'article 10 de la loi précitée du 10 mai 1995 par un point 27° permettant à l'Etat via le Fonds du rail de financer, pour un montant de 42.000.000 euros, l'exécution de travaux d'infrastructures en vue du renouvellement et de la modernisation des installations de signalisation sur la ligne ferroviaire Luxembourg-Kleinbettingen (Phase 1). Il s'agit plus précisément du renouvellement des Postes Directeurs de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. La réalisation du projet s'avère nécessaire pour les raisons suivantes :

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

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

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

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

- la modernisation des installations de sécurité et de télécommunications du poste de signalisation de Differdange. Il est prévu d'aménager un poste de signalisation informatisé décentralisé à Differdange et de réaliser la desserte centrale à partir du Poste Directeur de Pétange. Le nouveau poste sera équipé d'une installation de télécommunication de technique moderne permettant également la connexion au futur poste de contrôle centralisé du réseau ferré luxembourgeois ;
- le renouvellement des installations de voie et de la plateforme, qui se justifie par l'âge et l'usure avancés du matériel de la superstructure ;
- la modernisation des installations de traction électrique de cette gare, qui se justifie par la vétusté des poutres de portiques rigides et souples, par l'usure avancée des fils, câbles et du matériel de suspension, par le type d'équipement caténaire de technologie ancienne ainsi que par la nécessité de perfectionner les installations d'alimentation et de rendre plus flexible l'exploitation de celles-ci.



6430/01

**N° 6430<sup>1</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2011-2012

---

---

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

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

(2.5.2012)

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

\*

**I. ANTECEDENTS**

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

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

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

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

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

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

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

\*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 2. Les projets à réaliser

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

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

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

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

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

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

Montants hors TVA indiqués en €:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Montants hors TVA indiqués en €:

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

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

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

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

Par la ligne 1 sont également desservies les antennes ferroviaires:

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

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

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

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

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

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

La fiche financière donne un aperçu des coûts du projet:

*Montants hors TVA indiqués en €*

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

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

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

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

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

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

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

La fiche financière donne un aperçu des coûts du projet:

*Montants hors TVA indiqués en €*

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

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

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

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

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

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

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

La fiche financière donne un aperçu des coûts du projet:

Montants hors TVA indiqués en €:

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

\*

### III. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

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

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

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

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

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

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

„16° (...).“

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

„18° (...).“

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

„26° (...).“

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

„27° (...).“

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

„28° (...).“

**Art. 6.** L'alinéa 3 du paragraphe 3 de l'article 10 de la même loi est remplacé par le texte suivant:

„Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 17°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1er octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1er avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1er octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 23°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Ceux repris sous 16°, 18°, 26°, 27° et 28° correspondent à la valeur 685,44 de cet indice au 1er octobre 2010. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ces montants sont adaptés semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.“

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

\*

#### **IV. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION**

Compte tenu de ce qui précède, la Commission du Développement durable recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous rubrique dans la teneur qui suit:

\*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Art. 6.** L'alinéa 3 du paragraphe 3 de l'article 10 de la même loi est remplacé par le texte suivant:

„Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 17°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1er octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1er avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1er octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 23°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Ceux repris sous 16°, 18°, 26°, 27° et 28° correspondent à la valeur 685,44 de cet indice au 1er octobre 2010. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ces montants sont adaptés semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.“

Luxembourg, le 2 mai 2012

*Le Rapporteur,*  
 Marc SPAUTZ

*Le Président,*  
 Fernand BODEN

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6430

## Bulletin de Vote (Vote Public)

Page 1/2

Date: 10/05/2012 15:02:32  
 Scrutin: 1  
 Vote: PL 6430 Gest. infrastruct.  
 ferroviaire  
 Description: Projet de loi 6430

Président: Mme Mutsch Lydia  
 Secrétaire A: M. Frieseisen Claude  
 Secrétaire B: Mme Barra Isabelle

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	53	0	0	53
Procuration:	7	0	0	76
Total:	5960	0	0	6059

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
<b>déi gréng</b>					
M. Adam Claude	Oui		M. Bausch François	Oui	(Mme Loschetter Vivia)
M. Braz Félix	Oui		M. Gira Camille	Oui	
M. Kox Henri	Oui		Mme Lorsché Josée	Oui	
Mme Loschetter Viviane	Oui				

<b>CSV</b>					
Mme Adehm Diane	Oui		Mme Andrich-Duval Sylv	Oui	
Mme Arendt Nancy	Oui		M. Boden Fernand	Oui	
M. Clement Lucien	Oui		Mme Doerner Christine	Oui	
M. Eicher Emile	Oui		M. Eischen Félix	Oui	
Mme Frank Marie-Josée	Oui		M. Gloden Léon	Oui	
M. Hauptert Norbert	Oui		M. Kaes Ali	Oui	
M. Lies Marc	Oui		Mme Mergen Martine	Oui	
M. Meyers Paul-Henri	Oui		M. Mosar Laurent	Oui	(Mme Arendt Nancy)
M. Oberweis Marcel	Oui		M. Roth Gilles	Oui	
M. Schaaf Jean-Paul	Oui		Mme Scholtes Tessy	Oui	
M. Spautz Marc	Oui		M. Weber Robert	Oui	
M. Weiler Lucien	Oui	(M. Spautz Marc)	M. Weydert Raymond	Oui	
M. Wilmes Serge	Oui		M. Wolter Michel	Oui	

<b>LSAP</b>					
M. Angel Marc	Oui		M. Bodry Alex	Oui	
Mme Dall'Agnol Claudia	Oui		M. Diederich Fernand	Oui	
M. Engel Georges	Oui		M. Fayot Ben	Oui	(M. Angel Marc)
M. Haagen Claude	Oui		M. Klein Jean-Pierre	Oui	
M. Lux Lucien	Oui		Mme Mutsch Lydia	Oui	
M. Negri Roger	Oui		M. Scheuer Ben	Oui	
Mme Spautz Vera	Oui				

<b>DP</b>					
M. Bauler André	Oui		M. Berger Eugène	Oui	
M. Bettel Xavier	Oui		Mme Brasseur Anne	Oui	(M. Meisch Claude)
M. Etgen Fernand	Oui		M. Helminger Paul	Oui	(M. Bettel Xavier)
M. Meisch Claude	Oui		Mme Polfer Lydie	Oui	
M. Wagner Carlo	Oui				

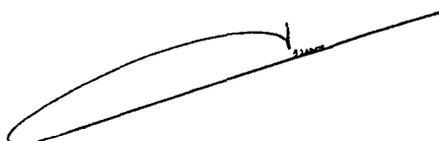
<b>ADR</b>					
M. Colombera Jean	Oui		M. Gibéryen Gast	Oui	
M. Henckes Jacques-Yve	Oui		M. Kothmann F	Oui	(M. Gibéryen)

<b>déi Lénk</b>					
M. Urbany Serge	Oui				

Le Président:



Le Secrétaire général:



Date: 10/05/2012 15:02:32  
 Scrutin: 1  
 Vote: PL 6430 Gest. infrastruct.  
 ferroviaire  
 Description: Projet de loi 6430

Président: Mme Mutsch Lydia  
 Secrétaire A: M. Frieseisen Claude  
 Secrétaire B: Mme Barra Isabelle

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	53	0	0	53
Procuration:	<del>87</del>	0	0	<del>76</del>
Total:	<del>5960</del>	0	0	<del>6059</del>

n'ont pas participé au vote:

Nom du député

Nom du député

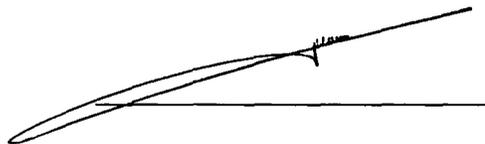
ADR

M. Kartheiser Fernand

Le Président:



Le Secrétaire général:



6430/02

**N° 6430<sup>2</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2011-2012

---

**PROJET DE LOI**

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

\* \* \*

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL  
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(22.5.2012)

*Le Conseil d'Etat,*

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 11 mai 2012 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 10 mai 2012 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'Etat en sa séance du 24 avril 2012;

*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 22 mai 2012.

*Le Secrétaire général,*

Marc BESCH

*Pour le Président,*

*La Vice-Présidente,*

Viviane ECKER

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6430

**MEMORIAL**  
Journal Officiel  
du Grand-Duché de  
Luxembourg



**MEMORIAL**  
Amtsblatt  
des Großherzogtums  
Luxemburg

---

**RECUEIL DE LEGISLATION**

---

**A — N° 146**

**18 juillet 2012**

---

**Sommaire**

**GESTION DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE**

Loi du 19 juin 2012 modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire .....	page <b>1800</b>
Texte coordonné de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ...	<b>1801</b>

**Loi du 19 juin 2012 modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995  
relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.**

Nous Henri, 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 10 mai 2012 et celle du Conseil d'Etat du 22 mai 2012 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

«28°	Gare de Differdange. Modernisation et renouvellement des installations fixes .....	51.000.000 €»
------	--	---------------

**Art. 6.** L'alinéa 3 du paragraphe 3 de l'article 10 de la même loi est remplacé par le texte suivant:

«Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1<sup>er</sup> avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 17°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1<sup>er</sup> octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1<sup>er</sup> avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1<sup>er</sup> octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 23°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1<sup>er</sup> avril 2008. Ceux repris sous 16°, 18°, 26°, 27° et 28° correspondent à la valeur 685,44 de cet indice au 1<sup>er</sup> octobre 2010. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ces montants sont adaptés semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.»

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 du Développement durable  
et des Infrastructures,  
**Claude Wiseler***

*Le Ministre des Finances,  
**Luc Frieden***

Palais de Luxembourg, le 19 juin 2012.  
**Henri**

**Loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire,**

(Mém. A – 40 du 18 mai 1995, p. 1168; Dir. 91/440)

Modifiée par:

Loi du 28 mars 1997

(Mém. A – 25 du 21 avril 1997, p. 881)

Loi du 11 juin 1999

(Mém. A – 86 du 2 juillet 1999, p. 1794)

Loi du 24 juillet 2000

(Mém. A – 66 du 4 août 2000, p. 1326)

Loi du 3 juin 2003

(Mém. A – 84 du 20 juin 2003, p. 1596)

Loi du 19 décembre 2003

(Mém. A – 184 du 31 décembre 2003, p. 3687)

Loi du 18 décembre 2003

(Mém. A – 195 du 31 décembre 2003, p. 4073)

Loi du 18 avril 2004

(Mém. A – 64 du 30 avril 2004, p. 958)

Loi du 18 avril 2004

(Mém. A – 65 du 5 mai 2004, p. 974)

Loi du 19 décembre 2005

(Mém. A – 217 du 29 décembre 2005, p. 3387)

Loi du 24 juillet 2006

(Mém. A – 141 du 16 août 2006, p. 2333)

Loi du 18 décembre 2006

(Mém. A – 222 du 21 décembre 2006, p. 3796)

Loi du 13 mars 2007

(Mém. A – 44 du 28 mars 2007, p. 800)

Loi du 5 juin 2009

(Mém. A – 134 du 15 juin 2009, p. 1888)

Loi du 6 mai 2010

(Mém. A – 75 du 19 mai 2010, p. 1378)

Loi du 3 août 2010

(Mém. A – 135 du 12 août 2010, p. 2194)

Loi du 17 décembre 2010

(Mém. A – 240 du 24 décembre 2010, p. 4016)

Loi du 19 juin 2012.

(Mém. A – 146 du 18 juillet 2012, p. 1800)

**Texte coordonné au 19 juin 2012****Version applicable à partir du 22 juillet 2012*****I. Les principes de gestion du «réseau ferré»<sup>1</sup>***

**Art. 1<sup>er</sup>.** Le «réseau ferré luxembourgeois»<sup>1</sup> est conçu pour répondre aux besoins globaux de l'aménagement du territoire, du développement de l'économie et de la mobilité de la population.

Ses raccordements avec les chemins de fer des pays voisins contribueront à son insertion appropriée dans les réseaux de transport transeuropéens et à une desserte ferroviaire adéquate de la région transfrontalière.

<sup>1</sup> Modifié par la loi du 24 juillet 2006.

**Art. 2.** (Loi du 24 juillet 2006) «Par réseau ferré il faut entendre l'infrastructure ferroviaire telle qu'elle est définie par la directive modifiée du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires (91/440/CEE).»

L'infrastructure ferroviaire se compose des éléments suivants, pour autant qu'ils font partie des voies principales et des voies de service, à l'exception de celles situées à l'intérieur des ateliers de réparation du matériel et des dépôts ou garages d'engins de traction, ainsi que des embranchements particuliers:

- Terrains;
- Corps et plate-forme de la voie, notamment remblais, tranchées, drains, rigoles, fossés maçonnés, aqueducs, murs de revêtement, plantations de protection des talus, etc.;
- quais à voyageurs et à marchandises;
- accotements et pistes;
- murs de clôture, haies vives, palissades;
- bandes protectrices contre le feu;
- dispositifs pour le réchauffage des appareils de voie;
- écrans pare-neige;
- Ouvrages d'art:
- ponts, ponceaux et autres passages supérieurs, tunnels, tranchées couvertes et autres passages inférieurs;
- murs de soutènement et ouvrages de protection contre les avalanches, les chutes de pierres, etc.;
- Passages à niveau, y compris les installations destinées à assurer la sécurité de la circulation routière;
- Superstructure, notamment:
- rails, rails à gorge et contre-rails;
- traverses et longrines, petit matériel d'assemblage, ballast, y compris gravillon et sable;
- appareils de voie;
- plaques tournantes et chariots transbordeurs (à l'exception de ceux exclusivement réservés aux engins de traction);
- Chaussées des cours à voyageurs et à marchandises, y compris les accès par route;
- Installations de sécurité, de signalisation et de télécommunication de pleine voie, de gare et de triage, y compris installations de production, de transformation et de distribution de courant électrique pour le service de la signalisation et des télécommunications;
- bâtiments affectés auxdites installations;
- freins de voie;
- Installations d'éclairage destinées à assurer la circulation des véhicules et la sécurité de cette circulation;
- Installations de transformation et de transport de courant électrique pour la traction des trains; sous-stations, lignes d'alimentation entre les sous-stations et les fils de contact, caténaies et supports; troisième rail avec supports;
- Bâtiments affectés au service des infrastructures.

Les éléments composant l'infrastructure ferroviaire pourront être complétés ou modifiés par règlement grand-ducal.

**Art. 3.** A partir de l'entrée en vigueur de la présente loi l'Etat a la pleine propriété du «réseau ferré»<sup>1</sup>.

L'Etat et les CFL procéderont «jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 1997»<sup>2</sup> aux écritures cadastrales afférentes qui seront reprises dans un règlement grand-ducal énumérant les propriétés domaniales concernées.

**Art. 4.** L'Etat pourvoit à la remise en état, à la modernisation et à l'entretien du «réseau ferré»<sup>1</sup> ainsi qu'aux raccordements ferroviaires internationaux.

Il décide de la construction de lignes nouvelles ainsi que de l'extension et de la suppression de lignes existantes.

Il a la charge de la police du réseau ferré. Cette mission comporte notamment l'obligation d'assurer les conditions de sécurité de l'exploitation ferroviaire, de sûreté des personnes et des biens et de conservation et de viabilité du «réseau ferré»<sup>1</sup>.

Les prescriptions y relatives seront fixées par règlement grand-ducal.

**Art. 5.** La remise en état, la modernisation et l'extension du «réseau ferré»<sup>1</sup>, la suppression de lignes ainsi que l'adaptation et le développement des raccordements ferroviaires internationaux sont réalisés sous l'autorité du membre du Gouvernement ayant dans ses attributions les chemins de fer, ci-après désigné par le terme «le ministre», avec le concours tant des services administratifs et techniques de l'Etat que du gestionnaire de l'infrastructure.

<sup>1</sup> Modifié par la loi du 24 juillet 2006.

<sup>2</sup> Prorogé par la loi du 8 mars 1997.

Le ministre peut s'assurer, avec l'accord du Conseil de Gouvernement, tous autres concours nécessaires à la réalisation du programme d'investissement ferroviaire et des raccordements ferroviaires transfrontaliers. Il peut notamment engager, par contrat à durée déterminée, du personnel expert en la matière dont un expert administrateur chargé de la coordination. Les frais y relatifs sont supportés à parts égales par les deux Fonds institués en vertu des articles 10 et 13.

**Art. 6.** La gestion du «réseau ferré»<sup>1</sup> est confiée à la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois, en abrégé CFL, ci-après dénommée le gestionnaire de l'infrastructure.

Les modalités de mise en œuvre de cette mission sont réglées par voie de contrat entre l'Etat et les CFL à approuver par règlement grand-ducal.

*(Loi du 13 mars 2007)*

«**Art. 7.** Toute construction de ligne de chemin de fer nouvelle, toute adjonction de voie(s) à une ligne de chemin de fer existante ainsi que tout autre projet de modification d'une ligne existante, y compris les installations ferroviaires connexes, font l'objet d'une évaluation des incidences du projet sur l'environnement dans les limites et conformément aux modalités de la loi du 13 mars 2007 portant transposition en droit luxembourgeois en matière d'infrastructures de transport de la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 modifiant la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.»<sup>2</sup>»

**Art. 8.** *(abrogé par la loi du 24 juillet 2006)*

## **II. L'institution d'un Fonds du Rail**

**Art. 9.** Les projets de remise en état, de modernisation et d'extension du «réseau ferré»<sup>1</sup> ou de suppression de lignes sont repris dans un programme d'investissement quinquennal établi par le ministre avec le concours du gestionnaire de l'infrastructure et soumis préalablement à son exécution à l'approbation du Gouvernement en Conseil.

Sur proposition du ministre une mise à jour du programme sera faite tous les ans par le Gouvernement.

*(Loi du 24 juillet 2000)*

«**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;

*(loi du 24 juillet 2006);*

«– les dépenses relatives à la gestion courante de l'infrastructure comprenant notamment les frais d'entretien du réseau ferré luxembourgeois ainsi que les dépenses relatives à la régulation du trafic ferroviaire sur ledit 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;

*(loi du 18 décembre 2006)*

«– les dépenses relatives aux acquisitions d'infrastructures et d'installations ferroviaires existantes qui ne font pas partie du réseau ferré national;»

*(loi du 3 août 2010)*

«– les frais de fonctionnement du régulateur du marché 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 ferré 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.»

<sup>1</sup> Modifié par la loi du 24 juillet 2006.

<sup>2</sup> La loi du 13 mars 2007 a été abrogée par la loi du 29 mai 2009 (Mém. A – 122 du 4 juin 2009, p. 1738) à laquelle il convient désormais de se référer.

(loi du 3 juin 2003)

«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)	12.518.623 €
1b°	Ligne Zoufftgen – Luxembourg (aménagement d'une 3 <sup>e</sup> 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)	27.500.000 €
2°	Mise à double voie intégrale de la ligne de Pétange à Luxembourg et renouvellement et modernisation des installations fixes de ces lignes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et de Rodange	319.920.000 €
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	14.497.656 €
4°	Renouvellement de voie, d'appareils de voie et du poste directeur en gare de Wasserbillig	23.867.189 €
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	9.441.223 €
6°	Gare Esch-sur-Alzette (modernisation et renouvellement des installations fixes, situation définitive)	25.161.193 €
7°	Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg	102.570.000 €
8°	Remise en état du viaduc «Pulvermuehle» en gare de Luxembourg	15.917.755 €
« 9°	(Loi du 6 mai 2010) Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois	37.269.864,25 €»
10°	Aménagement de nouveaux quais pour voyageurs	9.915.741 €
11°	Alimentation du réseau ferré luxembourgeois en énergie électrique de traction dans l'optique du trafic au début du 21 <sup>e</sup> siècle	35.101.996 €
12°	Renouvellement et suppression de passages à niveau sur l'ensemble du réseau	12.345.098 €
13°	Modernisation et renouvellement de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen	
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	8.676.273 €
15°	Modernisation et sécurisation de l'infrastructure ferroviaire de l'antenne de Kautenbach à Wiltz	31.463.086 €
« 16°	(Loi du 19 juin 2012) Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermühle) et Sandweiler	215.000.000 €»
17°	Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Modernisation des installations de signalisation et de télécommunication des postes de Wecker, Roodt, Oetrange et Sandweiler-Contern	25.606.000 €
« 18°	(Loi du 19 juin 2012) Réseau ferré luxembourgeois. Aménagement d'un réseau numérique intégrée ERTMS/GSM-R (partie infrastructure)	51.100.000 €»
19°	Ligne du Nord. Renouvellement d'installations de voie sur plusieurs tronçons de ligne	40.016.000 €
20°	Tronçon de ligne Berchem/Nord-Oetrange et courbe de raccordement d'Alzingen. Renouvellement complet d'installations de voie	12.752.000 €»

« 21°	(Loi du 18 décembre 2003) Raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel, d'une part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg-Gouvy, dite Ligne du Nord, et, d'autre part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg-Wasserbillig	389.680.000 €»
« 22°	(Loi du 18 avril 2004) Construction d'une antenne ferroviaire Belval-Usines – Belvaux-Mairie	95.450.000 €»
« 23°	(Loi du 18 avril 2004) Construction d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie Nord de la Gare de Luxembourg, raccordement d'une des deux voies par un tunnel nouveau à voie unique et réaménagement général de la tête Nord de la Gare de Luxembourg	180.700.000 €»
« 24°	(Loi du 5 juin 2009) Gare de Luxembourg. Reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 0,858 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen (Rue d'Alsace)	19.250.000 €»
« 25°	(Loi du 17 décembre 2010) Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase I	42.878.500 €»
« 26°	(Loi du 19 juin 2012) Ligne du Nord. Renouvellement complet de différents tronçons de voie avec amélioration de la plate-forme en vue de la mise en œuvre de traverses en béton	96.200.000 €»
27°	Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase I: Renouvellement des Postes Directeurs sur la situation actuelle	42.000.000 €
28°	Gare de Differdange. Modernisation et renouvellement des installations fixes	51.000.000 €»

(Loi du 19 juin 2012)

«Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1<sup>er</sup> avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 17°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1<sup>er</sup> octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1<sup>er</sup> avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1<sup>er</sup> octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 23°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1<sup>er</sup> avril 2008. Ceux repris sous 16°, 18°, 26°, 27° et 28° correspondent à la valeur 685,44 de cet indice au 1<sup>er</sup> octobre 2010. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.»

(Loi du 24 juillet 2006)

«4. Par dérogation à l'article 12b) de la loi du 30 juin 2003 sur les marchés publics, la durée des contrats et marchés relatifs aux travaux, fournitures et services à exécuter en vertu de la présente loi peut excéder dix exercices, y non compris celui au cours duquel ils ont été conclus.»

(Loi du 24 juillet 2000)

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

– par des dotations budgétaires;

(loi du 19 décembre 2003)

«– par des emprunts;»

– par le produit de la vente d'immeubles appartenant au domaine foncier et bâti du réseau ferré 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 ferré;

– par les subventions de l'Union Européenne allouées à des projets inscrits au programme d'investissement.»

(Loi du 19 décembre 2003)

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

### III. Les raccordements ferroviaires internationaux

**Art. 12.** La participation à la réalisation de projets ferroviaires situés en dehors du territoire national, lorsque ces projets contribuent au maintien et au développement des raccordements ferroviaires du Grand-Duché de Luxembourg avec ses pays voisins et à l'insertion du «réseau ferré luxembourgeois»<sup>1</sup> dans les réseaux de transport transeuropéens doit être autorisée par une loi spéciale.

<sup>1</sup> Modifié par la loi du 24 juillet 2006.

**Art. 13.** Les dépenses engendrées par ces participations sont à charge d'un fonds spécial, dénommé Fonds des Raccordements Ferroviaires Internationaux.

Le ministre ordonnance les dépenses à charge à ce Fonds.

**Art. 14.** Le Fonds des Raccordements Ferroviaires Internationaux est alimenté:

- par des dotations budgétaires;
- par les subventions de l'Union européenne allouées au Grand-Duché de Luxembourg en vue de promouvoir la réalisation des raccordements visés à l'article 12;
- par les rémunérations des participations de l'Etat dans des entités étrangères ou internationales qui sont, le cas échéant, chargées de la réalisation des projets prévus à l'article 12.

(loi du 23 décembre 2005)

- «par des emprunts

Les sommes dont question aux deuxième, troisième et quatrième tirets sont portées directement en recette au Fonds.»

#### **IV. Les missions du gestionnaire de l'infrastructure**

**Art. 15.** La gestion du «réseau ferré»<sup>1</sup> comporte la charge de la conception, de la planification technique et financière, de l'adjudication et de la réalisation des travaux de renouvellement, de la maintenance de la totalité des voies et installations fixes du réseau ferré, dans la mesure où celles-ci sont nécessaires pour assurer la circulation des trains et la sécurité de cette circulation. Cette gestion inclut par ailleurs l'administration centrale et locale de la circulation des trains qui comprend notamment la planification, le suivi, l'expédition et la réception, le dispatching et les systèmes de communication et d'information.

Les mêmes modalités valent dans le cadre de projets d'extension du réseau ou de suppression des lignes dont la réalisation technique est confiée au gestionnaire. (Loi du 24 juillet 2006) «Les mêmes modalités valent dans le cadre de projets d'extension du réseau ou de suppression des lignes dont la réalisation technique est confiée au gestionnaire. Celui-ci est notamment tenu de présenter au ministre un plan de renforcement des capacités, s'il est informé de problèmes de saturation sur un axe déterminé par l'organisme de répartition prévu par la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.»

Pour l'exécution des travaux lui incombant, le gestionnaire de l'infrastructure est investi de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Etat en matière de travaux publics. Toutefois, il demeure soumis à toutes les obligations qui dérivent, pour l'Etat, de ces lois et règlements.

(Loi du 24 juillet 2000)

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

(Loi du 13 mars 2007)

«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. 17.** Le gestionnaire de l'infrastructure a l'obligation d'entretenir constamment le «réseau ferré»<sup>1</sup> et toutes ses dépendances dans un état tel que les besoins du trafic et la circulation des trains sont assurés dans des conditions de sécurité et de commodité appropriées.

Toutefois, cette obligation est limitée en cas de réduction du trafic, aux exigences du service réduit maintenu et en cas de suspension ou de suppression du trafic ferroviaire sur une ligne ou une section de ligne en ce qui concerne le gros-œuvre de l'infrastructure, aux mesures nécessaires pour assurer la sécurité publique et le respect des droits des tiers. Dans cette hypothèse le gestionnaire peut être autorisé par le ministre à supprimer les installations ferroviaires rendues inutiles par les transformations ainsi apportées à l'exploitation.

**Art. 18.** Dans les limites de la mission lui dévolue en vertu de l'article 6 le gestionnaire de l'infrastructure est responsable tant envers l'Etat qu'envers les particuliers, et notamment envers les entreprises ferroviaires qui empruntent le «réseau ferré luxembourgeois»<sup>1</sup>, du dommage causé soit par son propre fait, sa faute, sa négligence ou son imprudence, soit par le fait des personnes dont il doit répondre ou des choses qu'il a sous sa garde.

Les dispositions qui précèdent ne préjudicient pas à l'application des dispositions internationales sur la responsabilité en matière de gestion de l'infrastructure ferroviaire.

**Art. 19.** Le gestionnaire réalise et entretient les embranchements particuliers conformément aux modalités fixées dans le contrat de gestion à conclure selon l'article 6.

Les conditions de la réalisation, de l'entretien et de l'usage de ces embranchements particuliers sont convenues entre le gestionnaire et l'embranché.

<sup>1</sup> Modifié par la loi du 24 juillet 2006.

(Loi du 24 juillet 2000)

«**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 ferré»<sup>1</sup> sont tenus d'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale et de façon à permettre la tenue et la publication de comptes de profit et pertes séparés et de bilans financiers annuels séparés décrivant les actifs et les passifs, d'une part, pour les activités relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et, d'autre part, pour les autres activités dont notamment celle relative à la fourniture de services de transports. Les aides publiques versées à l'une de ces catégories d'activités ne peuvent pas être transférées à l'autre; cette interdiction doit être reflétée par les comptes y relatifs.

Le gestionnaire veillera par ailleurs, en ce qui concerne la gestion du «réseau ferré»<sup>1</sup>, à séparer les produits et les charges se rapportant aux investissements, à l'entretien et à la régulation du trafic.»

**Art. 21.** Sont abrogés l'article 49 et l'article 50, à l'exception de son dernier alinéa, de la loi du 23 décembre 1994 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1995.

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

---

<sup>1</sup> Modifié par la loi du 24 juillet 2006.