



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 7341

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

Date de dépôt : 11-07-2018

Date de l'avis du Conseil d'État : 18-07-2018

Auteur(s) : Monsieur François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
11-07-2018	Déposé	7341/00	<u>3</u>
18-07-2018	Avis du Conseil d'État (17.7.2018)	7337/01, 7338/01, 7341/01	<u>44</u>

7341/00

N° 7341

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2017-2018

PROJET DE LOI

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

* * *

(Dépôt: le 11.7.2018)

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (9.7.2018).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs	2
4) Plans.....	11
5) Commentaire de l'article unique.....	23
6) Fiche financière	23
7) Fiche d'évaluation d'impact.....	24
8) Avis de la Commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire	26
9) Texte coordonné.....	28

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons :

Article unique.– Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Cabasson, le 9 juillet 2018

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*
François BAUSCH

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

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

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

« 39°	Ligne de Luxembourg à Wasserbillig ; modernisation des installations ferroviaires avec aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Wasserbillig	105.000.000 € »
-------	--	-----------------

2. Le troisième alinéa du paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant :

« Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 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°, 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. Ceux sous 29° et 34° correspondent à la valeur 725,05 de cet indice au 1er octobre 2012. Celui de 30° correspond à la valeur 761,20 de cet indice au 1er avril 2016. Celui sous 31° correspond à la valeur 730,85 de cet indice au 1er avril 2013. Ceux sous 23°, 32° et 33° correspondent à la valeur 738,97 de cet indice au 1er octobre 2013. Celui sous 35° correspond à la valeur 764,68 de cet indice au 1er octobre 2016. Celui sous 36° correspond à la valeur 775,93 de cet indice au 1er avril 2017. Ceux sous 37°, 38° et 39° correspondent à la valeur 779,82 de cet indice au 1er octobre 2017. 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. »

*

EXPOSE DES MOTIFS

1. INTRODUCTION

Le présent projet relatif à la modernisation des installations ferroviaires avec aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Wasserbillig 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 14 octobre 2015, la Chambre des Députés a marqué son accord à l'élaboration des études nécessaires à la réalisation du projet en question.

Les études APD (avant-projet détaillé) sont achevées et il est proposé de présenter un projet de loi à la Chambre des Députés en vue de l'approbation des travaux à réaliser.

*

2. OBJET DU PROJET

2.1. Concept de mobilité

2.1.1. Objectifs de la stratégie de mobilité durable « MoDu »

Le projet de la modernisation des installations ferroviaires et de l'aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Wasserbillig fait partie intégrante de la réalisation des objectifs de mobilité tels que définis par le Ministère du Développement durable et des Infrastructures dans la stratégie « MoDu ».

2.1.2. Contexte

Le projet est localisé à Wasserbillig dans la Commune de Mertert et s'inscrit dans le site actuel de la gare de Wasserbillig.

Le projet s'intègre dans le tissu urbain existant en conservant l'agencement général et les fonctionnalités du pôle d'échange actuel.

La desserte du trafic motorisé est assurée par la route nationale N1 disposant d'un gabarit à 3 voies comprenant une voie médiane qui véhiculera les mouvements tournants sécurisés et priorités (bus) par des signalisations tricolores

Les itinéraires des modes de déplacement doux sont intégrés dans le concept de circulation global. L'effet de coupure induit par la plateforme ferroviaire actuelle est atténué par de nouvelles facilités pour les piétons et cyclistes reliant les zones d'habitation attenantes à l'Esplanade de la Moselle avec le centre de l'agglomération.

2.1.3. Objectifs du projet

La gare de Wasserbillig présente un intérêt particulier sur la ligne Luxembourg – Wasserbillig au vu de sa situation en tant que première station d'entrée sur le réseau ferré luxembourgeois en provenance de l'Allemagne.

Un grand nombre de navetteurs transfrontaliers utilisent la route nationale N1 qu'il s'agit de capter et de transférer dès que possible sur les transports publics. Or, le parking en surface actuel ne présente qu'une capacité limitée de quelque 100 emplacements de parcage.

Le projet vise à augmenter cette capacité moyennant l'insertion d'un bâtiment P&R compatible avec les contraintes d'urbanisme, s'intégrant au mieux dans le tissu urbain local et en adéquation avec des conditions de circulations acceptables pour l'ensemble des modes de déplacement (capacité de stationnement projetée : 368 places).

Le réaménagement de l'ensemble des aires de circulation aux alentours du bâtiment P&R permet de renforcer la cohérence visuelle du site comprenant le parvis du bâtiment-voyageurs et la gare routière qui auront un aspect de place publique plus conviviale, animée par l'intégration de commerces dans le bâtiment P&R.

Le projet augmente l'attrait commercial et l'intermodalité en créant de nouvelles connexions pour les modes de déplacement doux avec un passage souterrain plus confortable, des aires de circulation couvertes et le rattachement de la passerelle piétonne existante aux quais à voyageurs reliant par ailleurs le secteur attenant à l'Esplanade de la Moselle au centre de l'agglomération.

Le projet prévoit une mise en conformité globale des fonctionnalités ferroviaires aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI) comprenant notamment des mesures de sécurité et d'accessibilité pour les voyageurs moyennant des systèmes d'orientation et de guidage modernisés, par la mise aux normes des communications verticales et l'élargissement des quais, ainsi que par l'aménagement d'installations facilitant la circulation des personnes à mobilité réduite.

Finalement, les voies de garage et de manœuvre desservant le quai de chargement existant et les voies desservant le port fluvial de Mertert seront réorganisées en vue d'augmenter la sécurité et les performances au niveau de l'exploitation en augmentant notamment les longueurs utiles des voies.

2.2. Eléments du projet

2.2.1. Gare ferroviaire

Les travaux en gare de Wasserbillig ont pour objectif d'augmenter la capacité d'accueil de voyageurs et de mettre les infrastructures en conformité avec les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) européennes. Ainsi la largeur des quais est portée à 8,5 mètres et la longueur utile minimale des quais à 250 mètres. La hauteur des quais est augmentée à 55 centimètres.

Le nombre de quais à disposition des trains à voyageurs reste le même qu'aujourd'hui. Les deux quais sont reliés par un nouveau passage souterrain conforme aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI). Par ailleurs, la passerelle piétonne existante est munie de nouvelles communications verticales (escaliers fixes et ascenseurs) desservant également les deux quais.

Le projet comprend également une réorganisation des voies de manœuvre et de garage, d'une part, du côté Nord en relation avec le quai de chargement existant maintenu, et d'autre part, du côté Sud en relation avec les voies desservant les infrastructures du port fluvial de Mertert, visant à optimiser l'exploitation en terme de sécurité, flexibilité et performances.

Les travaux en gare de Wasserbillig débuteront en décembre 2019 et s'achèveront en mai 2024.

2.2.2. Gare routière

Le projet prévoit de maintenir les fonctionnalités actuelles de la gare routière présentant 2 quais sous forme d'îlots indépendants et permettant le stationnement de bus d'une longueur de 15 mètres.

Dans les limites de l'assise disponible, le réagencement de la gare routière permet d'ajouter en parallèle un troisième quai indépendant d'une longueur utile de 12 mètres.

Le projet comprend un réaménagement complet de la gare routière créant une identité visuelle cohérente du site, ainsi que des adaptations ponctuelles au niveau de la voirie publique attenante sécurisant les traversées piétonnes et mouvements tournants d'une part, et priorisant les bus desservant la gare routière, d'autre part.

Les travaux relatifs à la gare routière s'étaleront de décembre 2022 à mai 2023 (finalisation des aménagements en surface).

2.2.3. Bâtiment P&R

Le projet prévoit la construction d'un bâtiment P&R sur l'assise du parking en surface actuel. La capacité de stationnement actuelle de quelque 100 places est portée à 368 places. Parmi les places de stationnement, 20 seront équipées de bornes de recharge électriques dont 10 réservées au car-sharing.

Le niveau rez-de-chaussée intègre, du côté orienté vers les quais ferroviaires, 10 emplacements réservés aux personnes à mobilité réduite et un local pour vélos sécurisé présentant une capacité de stationnement de 104 emplacements (*mBox*).

En vue d'obtenir une densité de stationnement importante, le concept général prévoit un agencement en deux modules décalés verticalement d'un demi-étage et reliés par demi-rampes. À la demande de l'Administration communale de Mertert, la hauteur maximale du bâtiment est limitée à 12 mètres afin de respecter le contexte urbain existant. Il en résulte un agencement comprenant un demi-niveau en sous-sol et trois niveaux en aérien. Cette configuration permet par ailleurs de prévoir une sortie du bâtiment P&R au niveau -1 passant sous le parvis de la gare réservé dès lors à la circulation des modes de déplacement doux.

À la demande de l'Administration communale, le projet prévoit la possibilité d'aménager des commerces au rez-de-chaussée.

Les travaux de construction du nouveau bâtiment P&R débuteront fin 2021 pour une mise en service en juillet 2023.

*

3. DESCRIPTION DU PROJET

3.1. Concept architectural et fonctionnel

L'agencement général du pôle d'échange

L'ensemble des aires de circulation aux alentours du nouveau bâtiment P&R, comprenant le trottoir longeant la N1, le parvis du bâtiment-voyageurs ainsi que la gare routière, présentent un traitement architectural cohérent ayant recours à un même type de matériaux de revêtement qui contribue à renforcer le caractère urbain et convivial de la place de la gare tout en assurant la fonctionnalité technique de l'aménagement.

Le volume du nouveau bâtiment P&R étant dicté par la surface au sol disponible et par la hauteur maximale autorisée, le concept architectural vise à optimiser l'intégration du bâtiment dans le tissu urbain existant en définissant le traitement adéquat des façades.

Afin de répondre aux critères des prescriptions techniques ITM-SST 1506.2 en matière d'ouvertures et de conférer un aspect léger au bâtiment, les façades présentent un bardage de grilles métalliques, à l'exception de la partie basse de la façade orientée vers la N1.

A la demande de l'Administration communale, le demi-niveau enterré ainsi qu'une partie du niveau 0 présentent une façade plus fermée dont le bardage est réalisé partiellement en des matériaux similaires aux constructions attenantes et partiellement par des grilles métalliques.

La façade vers la N1 est pourvue de 4 encoches aux étages supérieures afin d'articuler le bâtiment et de correspondre au rythme plus fragmenté de la silhouette urbaine. Ces niches sont végétalisées afin d'augmenter la perception visuelle de ce fractionnement et de fournir une ambiance plus chaleureuse aux piétons. En vue d'animer les façades, les cages d'escalier sont agencées aux extrémités Est et Ouest du bâtiment et munies de surfaces vitrées.

La façade des locaux commerciaux du côté de la gare routière respectivement du parvis du bâtiment-voyageurs est entièrement vitrée.

Le parvis de la gare composé d'éléments végétaux et minéraux deviendra le centre de rencontre, où se croiseront tous les flux des différents éléments constituant le pôle d'échange.

La nouvelle place de la gare sera conçue comme une zone d'entrée accueillante. Elle offrira de l'espace pour s'attarder et, en même temps, fonctionnera comme un répartiteur fonctionnel qui donne accès aux quais, au nouveau passage souterrain, au bâtiment P&R et à la gare routière.

Une grande partie des quais sera couverte au moyen de marquises qui assureront aux voyageurs un abri contre les intempéries.

L'intégration d'un nouveau passage souterrain et l'insertion de nouvelles communications verticales au droit de la passerelle piétonne existante permettent de renforcer la liaison entre le centre de l'agglomération et le secteur résidentiel le long de l'Esplanade de la Moselle, y compris la piste cyclable PC 3.

Les marquises

Le projet prévoit des toits de quais conçus sous forme d'éléments préfabriqués permettant grâce à leur modularité de couvrir tout type de quai quelle que soit la singularité de forme ou de géométrie. L'emploi de profilés standard en acier à haut degré de préfabrication facilite le montage en un temps réduit pour la mise en place et la construction.

Les toits de quai sont caractérisés par leur forme en ailes de papillon. Afin de prendre en compte les diverses géométries de quais, différents types de toits sont déclinés (à un ou deux montants, simples ou doubles) à partir d'un concept de base unique. Les arêtes des toits de quais reprennent la largeur des quais et tiennent compte de leur forme. Ainsi la forme évasée ou conique des bordures de quais sera elle aussi couverte par le toit de quai.

L'aménagement de la gare routière et du parvis du bâtiment-voyageurs

Le nouveau parvis de la gare a été conçu comme une entrée accueillante. Il offre un espace de détente et d'attente attrayant, et sert en même temps de plateforme aisément identifiable donnant accès aux quais, au passage souterrain, au bâtiment P&R et à la gare routière.

La nouvelle gare routière permet d'accueillir trois arrêts de bus agencés en parallèle comme îlots indépendants.

Pour le revêtement de sol, le choix s'est porté sur des dalles en béton de grand format. Cette manière de traiter le sol propage une atmosphère conviviale et vivante, et englobe la gare routière, le bâtiment-voyageurs ainsi que le nouveau bâtiment P&R comme une unité en termes de design.

Le nouveau passage souterrain

Le nouveau passage souterrain relie, d'une part, le parvis de la gare aux deux quais et, d'autre part, le centre de l'agglomération de Wasserbillig au secteur résidentiel situé le long de l'Esplanade de la Moselle.

Le raccordement du passage souterrain du côté de la Moselle permet également de créer une liaison attrayante pour les modes de déplacement doux empruntant la piste cyclable PC 3 et les usagers du

Kiss & Ride intégré sur une bande de stationnement le long de l'Esplanade de la Moselle, et d'assurer ainsi l'accès vers les quais, la gare routière, le nouveau bâtiment P&R, le local de stationnement pour vélos et le centre de l'agglomération.

L'accès au souterrain se fait du côté de l'Esplanade de la Moselle par une rampe respectivement un escalier fixe et au droit des deux quais par des escaliers fixes et des ascenseurs. A travers les nouveaux aménagements, l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite est assurée

La passerelle piétonne existante

Actuellement, la passerelle piétonne relie l'Esplanade de la Moselle à la Route de Luxembourg (N1) du côté Ouest des quais de la gare de Wasserbillig sans rattachement aux installations voyageurs.

Le projet prévoit de rattacher la passerelle piétonne aux quais moyennant des escaliers fixes et des ascenseurs entraînant des adaptations ponctuelles de la structure métallique existante. Pour garantir un accès aux personnes à mobilité réduite, le projet rajoute un ascenseur au droit de l'escalier fixe existant du côté de l'Esplanade de la Moselle, ainsi qu'un élévateur mécanique latéral du côté de la Route de Luxembourg.

Par ailleurs, la charpente métallique existante bénéficiera d'un programme de réhabilitation avec la mise en œuvre d'un nouveau système anticorrosion et une mise en peinture.

Les performances en termes de sécurité et de confort seront renforcées moyennant la mise en place de nouveaux éléments de circulation antidérapants, des bardages, ainsi qu'une couverture avec éclairage intégré.

Le bâtiment BMS et bâtiment technique

Le bâtiment BMS (Building Management System) à Wasserbillig est destiné à abriter une des unités de surveillance de la nouvelle GTC (Gestion Technique Centralisée) qui sera mise en place par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire dans le cadre d'un nouveau projet au niveau national.

L'ensemble des données techniques de sécurité ainsi que la surveillance vidéo ainsi que la surveillance vidéo de la partie Est du réseau ferré y seront réunies. Le bâtiment BMS sera pré-équipé des installations techniques et des dispositifs de sécurité en vue d'accueillir ultérieurement les équipements BMS proprement dits.

Les équipements BMS seront intégrés dans une ancienne remise pour locomotives qui sera rénovée et conservée en tant que patrimoine architectural et adaptée pour pouvoir accueillir les installations correspondantes.

3.2. Travaux de génie civil

Les quais

La longueur des deux quais sera adaptée aux nouvelles normes en vigueur et par rapport au plan des voies issu du nouveau concept d'exploitation de la gare de Wasserbillig. La hauteur de quai par rapport au rail sera de 55 centimètres. Il est prévu de construire les bordures de quais à partir d'éléments préfabriqués en béton de 2,50 mètres de large. Le noyau médian situé entre les éléments préfabriqués en bordure des quais bilatéraux sera confectionné et revêtu de manière conventionnelle.

Les quais seront équipés des équipements standards CFL (éclairage, sonorisation, signalétique, surveillance vidéo, téléaffichage, mobilier urbain, réseau Wifi, etc.). Un réseau multitubulaire permettra l'alimentation de tous les équipements.

La mise en place de bandes de guidage podotactiles répondra aux exigences en matière de déplacement des personnes à mobilité réduite.

Les quais sont couverts par des marquises.

L'assainissement

La plateforme ferroviaire ne présente actuellement pas de système de drainage particulier. Dans le cadre des travaux de renouvellement des voies, les eaux pluviales ruisselant et s'infiltrant seront éva-

cuées gravitairement moyennant des drains et des collecteurs et seront rejetées dans le cours récepteur (Moselle).

En concertation avec l'Administration de la Gestion de l'eau, aucun traitement quantitatif des eaux de ruissellement issues de la plateforme ferroviaire n'est prévu, hormis pour les eaux générées sur les surfaces des quais en particulier.

Au niveau du bâtiment P&R, un réseau séparatif est prévu pour évacuer les eaux usées vers le bassin d'orage existant et situé sous l'aire de circulation de la gare routière. Les eaux pluviales générées sur la surface du P&R, comprenant également les surfaces de circulation attenantes, sont évacuées après traitement quantitatif vers l'exutoire du bassin d'orage. Les eaux de pluie générées sur l'aire de circulation de la gare routière sont également acheminées vers l'exutoire du bassin précité.

3.3. Equipements ferroviaires

Le tracé ferroviaire

Le projet de mise en conformité des voies prévoit les mesures suivantes, à savoir :

- ripage des voies 109 et 103 en vue de l'élargissement des quais à voyageurs ; les quatre bords de quai seront rétablis moyennant des éléments préfabriqués modulaires avec une longueur utile minimale de 250 mètres et une hauteur de 55 centimètres par rapport aux voies attenantes ;
- suppression des voies de garage 104 à 107 du côté Sud et remplacement par deux voies allongées 104N et 105N ; les nouvelles voies 103N et 105N présenteront une longueur utile d'au moins 760 mètres ;
- les voies 110 et 120 du côté Nord de la gare de Wasserbillig seront supprimées ; les voies 140, 160 et 170 non électrifiées bénéficieront d'un nouveau rattachement en direction de Luxembourg-Ouest.

La signalisation ferroviaire

Les changements au plan des voies prévus dans le cadre du projet nécessitent un certain nombre d'adaptations aux installations de contrôle-commande et signalisation. Les travaux de la signalisation comprennent les adaptations des signaux, des systèmes de contrôle-commande et des installations de télécommunication.

Les installations caténaires

La modification du tracé voie, la mise en conformité de la gare (élargissement et prolongement des quais, pose de marquise sur la globalité des quais, etc.), la modification et l'ajout d'appareils de voie sur la partie Ouest, le nouveau plan signalisation (PSS) et le nouveau découpage électrique (SAS) impactent fortement les installations fixes de traction électrique.

A partir du point kilométrique 35,800 les voies seront équipées par des supports indépendants, entre les points kilométriques 35,800 et 36,700 des portiques caténaires (poutres autoportantes) équiperont les voies 109N, 101, 102 et 103N. Les voies 104N et 105N seront équipées moyennant des supports indépendants. Du point kilométrique 36,700 jusqu'à la fin du projet les portiques existants seront conservés. Les armements caténaires seront toutefois remplacés. Afin d'éviter la pose de supports caténaires dans les quais (problème d'interface avec les marquises), deux portiques caténaires (poutre autoportante) seront de dimensions non standards (ouverture supérieure à 31,5 mètres).

Les spécifications techniques d'interopérabilité (STI)

La gare ferroviaire sera certifiée conformément aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI). Ces spécifications fixent les conditions d'interopérabilité des réseaux ferrés européens et s'appliquent à la conception, la construction, la mise en service, le réaménagement, le renouvellement, l'exploitation et l'entretien des infrastructures ferroviaires.

Plus particulièrement la gare ferroviaire sera certifiée conforme aux spécifications suivantes :

- STI-INF pour l'infrastructure ferroviaire,
- STI-PMR pour l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite,

- STI-ENE pour les installations caténaires et
- STI-CCS pour les installations contrôle-commande et signalisation.

Les méthodes de sécurité communes (MSC)

Les installations ferroviaires, touchées par le présent projet, sont soumises à une analyse de risque spécifique prévue par la réglementation européenne sur les méthodes de sécurité communes (MSC). Cette analyse permet d'identifier des risques spécifiques émanant des futures infrastructures. Les mesures adéquates, dans le but de limiter les risques, ainsi définies sont prises.

3.4. Installations techniques

Les installations électriques à moyenne tension

Le projet prévoit la construction d'un poste de transformation moyenne tension d'une capacité de 1 x 630 kVA – 20/0,4 kV. Ce poste se situera dans un bâtiment technique à l'extérieur du bâtiment P&R.

L'installation de la station moyenne tension alimentera le bâtiment P&R, le bâtiment-voyageurs et les quais. Le bâtiment sera équipé d'un groupe électrogène (avec moteur diesel) d'une puissance de 100 kVA lequel assurera en cas d'une défaillance du système électrique l'alimentation en moyenne tension.

Le chauffage des rampes d'accès

Les rampes d'accès et de sortie du parking relais seront protégées de la neige et du verglas grâce à un chauffage électrique au sol. L'exécution de ce chauffage respectera les normes et réglementations en vigueur. L'installation est composée de nattes et câbles chauffants, d'une armoire électrique avec une unité de commande, des capteurs de température et d'humidité et tous les câbles nécessaires et les conduites. La mise en service de l'installation est conditionnée par la température extérieure.

L'éclairage extérieur de la gare de Wasserbillig

Le projet respecte les normes européennes d'éclairage EN 12464-1 et EN 12464-2.

Un éclairage d'effet décoratif est prévu au droit du parvis de la gare et dans le passage souterrain pour piétons.

Le projet vise à atténuer au mieux les effets pouvant résulter de la pollution lumineuse.

L'installation de vidéosurveillance

La gare de Wasserbillig sera équipée d'un système intégral de vidéosurveillance.

Des caméras IP sont installées dans le périmètre du bâtiment P&R, du bâtiment-voyageurs et des quais ainsi que dans le périmètre du bâtiment BMS. Les caméras sont du type PCP/IP. La durée d'enregistrement est de 20 jours. Des serveurs décentralisés sont installés permettant la connexion à la GTC des CFL

3.5. Déroulement du chantier

Pour le déroulement des travaux, un phasage de principe a été défini lors des études d'avant-projet détaillé. La réalisation des travaux dans un délai de quatre ans et demi nécessite une planification précise des différentes étapes de construction respectant les barrages du trafic ferroviaire.

Le phasage des travaux vise les objectifs suivants :

- limiter les perturbations de l'exploitation ferroviaire au strict minimum, notamment en ce qui concerne les barrages complets de la ligne de Luxembourg à Wasserbillig ;
- limiter les incidences du chantier sur l'accessibilité du port fluvial de Mertert ;
- offrir un confort adéquat aux usagers du train et préserver au minimum deux voies à quai ;

- regrouper géographiquement les travaux en vue d’optimiser l’organisation du chantier avec une implantation adaptée des zones d’installation de chantier facilement accessibles depuis la voirie publique et
- limiter l’incidence des travaux sur le fonctionnement de la gare routière à un strict minimum malgré les contraintes imposées par le chantier sur un site caractérisé par un tissu urbain dense.

Les travaux relatifs à la plateforme ferroviaire et aux quais sont regroupés géographiquement en trois groupes, à savoir tout d’abord les travaux relatifs aux voies attenantes au quai 1 et au quai de chargement du côté Nord (phases 1 à 3 du groupe A), ensuite les travaux relatifs aux voies de garage et de manœuvre en relation avec le port de Mertert du côté Sud (phases 4 à 8 du groupe B), et finalement les travaux sur la partie médiane de la plateforme ferroviaire regroupant les voies attenantes au quai 2 (phases 9 à 14 du groupe C).

Le phasage permet de préserver 3 voies à quai pendant les phases 4 à 14 (durée 40 mois), et au strict minimum 2 voies à quai pendant les phases 1 à 3 (14 mois). Le passage souterrain pour voyageurs et piétons existant reste accessible pendant l’ensemble des travaux et permet de desservir les quais sans effet de coupure entre le secteur de l’Esplanade de la Moselle et le centre de l’agglomération.

*

4. VOLET FINANCIER

La présente loi de financement a pour objet la modernisation des installations ferroviaires et l’aménagement d’un bâtiment P&R en gare de Wasserbillig avec ses raccords aux infrastructures existantes et dont le coût s’élève à 105.000.000 euros hors TVA.

Les montants indiqués s’entendent hors taxes sur la valeur ajoutée (TVA) et correspondent à une valeur 779,82 de l’indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} octobre 2017.

Budget des travaux

Le budget des travaux comprend les coûts pour les travaux de construction, y compris les coûts des installations de chantier, les surcoûts dus à la construction sous trafic ferroviaire et toutes les prestations des CFL spécifiques.

Honoraires et frais

Le budget pour honoraires et frais divers couvre le coût des études et de direction des travaux jusqu’à la mise en service des installations ainsi que les frais pour publications et consommations.

Emprises

En général, le projet s’inscrit dans l’assise foncière du Fonds du Rail, à l’exception de trois parcelles :

- une emprise provisoire pour l’installation de chantier le long de l’Esplanade de la Moselle (parcelle n°767/8754 d’une surface de 18,30 ares) ;
- une emprise définitive sur l’actuel parking en surface appartenant à la Commune de Mertert et devant faire l’objet d’un échange de terrains (parcelle n°819/3515 d’une surface de 7,60 ares) et
- une emprise définitive sur le trottoir longeant l’Esplanade de la Moselle et faisant partie du domaine public communal en vue d’y intégrer la rampe et l’escalier d’accès au nouveau passage souterrain pour voyageurs et piétons d’une surface de 1,31 ares.

Les coûts des emprises nécessaires à la réalisation du projet ne sont pas compris dans le budget du projet.

*

5. ESTIMATION DES COUTS

Les coûts ADP (avant-projet détaillé) du projet se chiffrent à 105.000.000 euros, dont 14.300.000 euros sont alloués à la construction du bâtiment P&R (1.200.000 euros pour les travaux de voirie et d'aménagement du parvis sont inclus dans le montant du bâtiment P&R), 70.900.000 euros au réaménagement de la totalité de la gare ferroviaire, 12.000.000 euros aux études et 7.800.000 euros sont réservés aux imprévus.

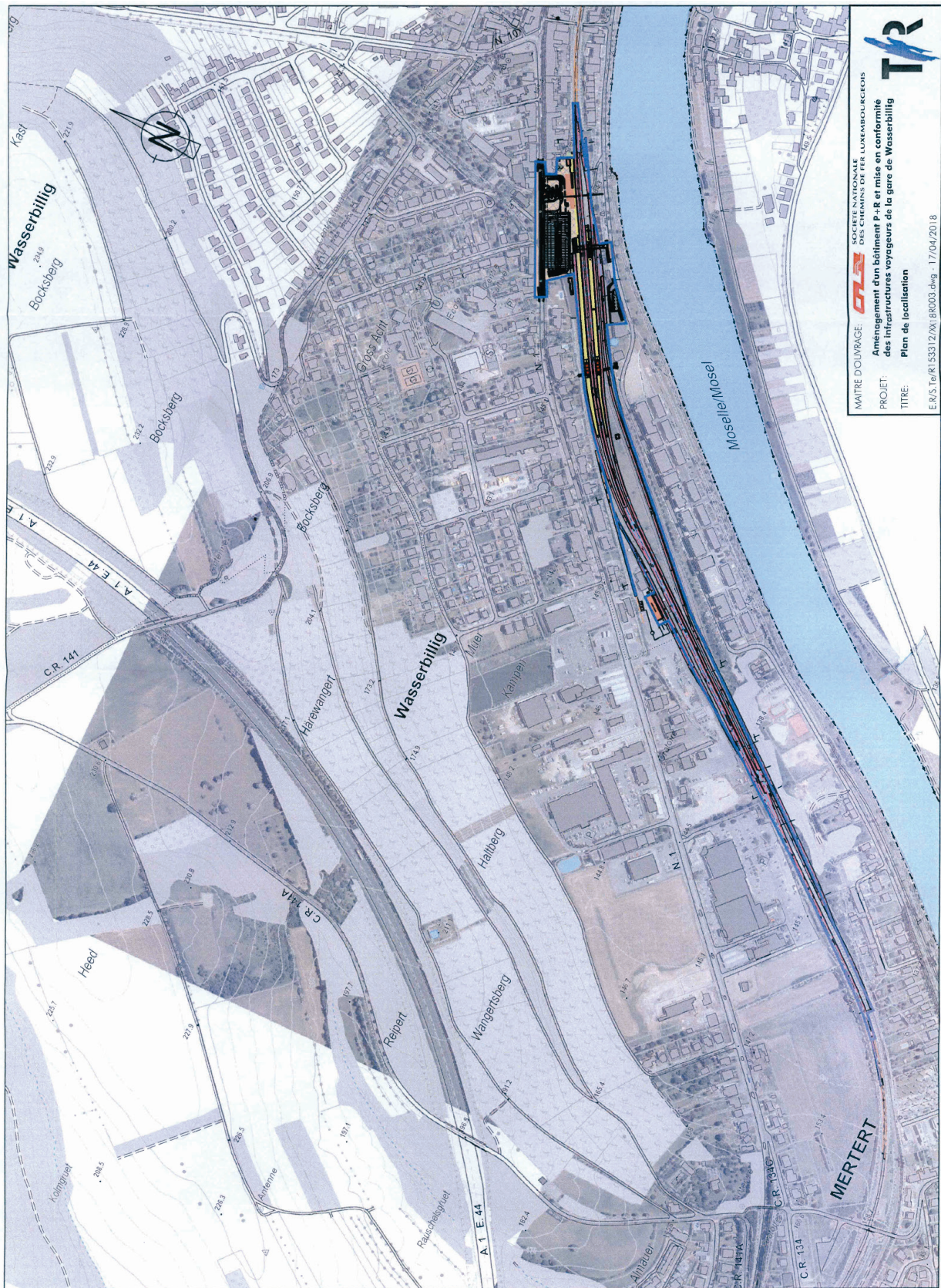
Le total des coûts se subdivisent comme suit :

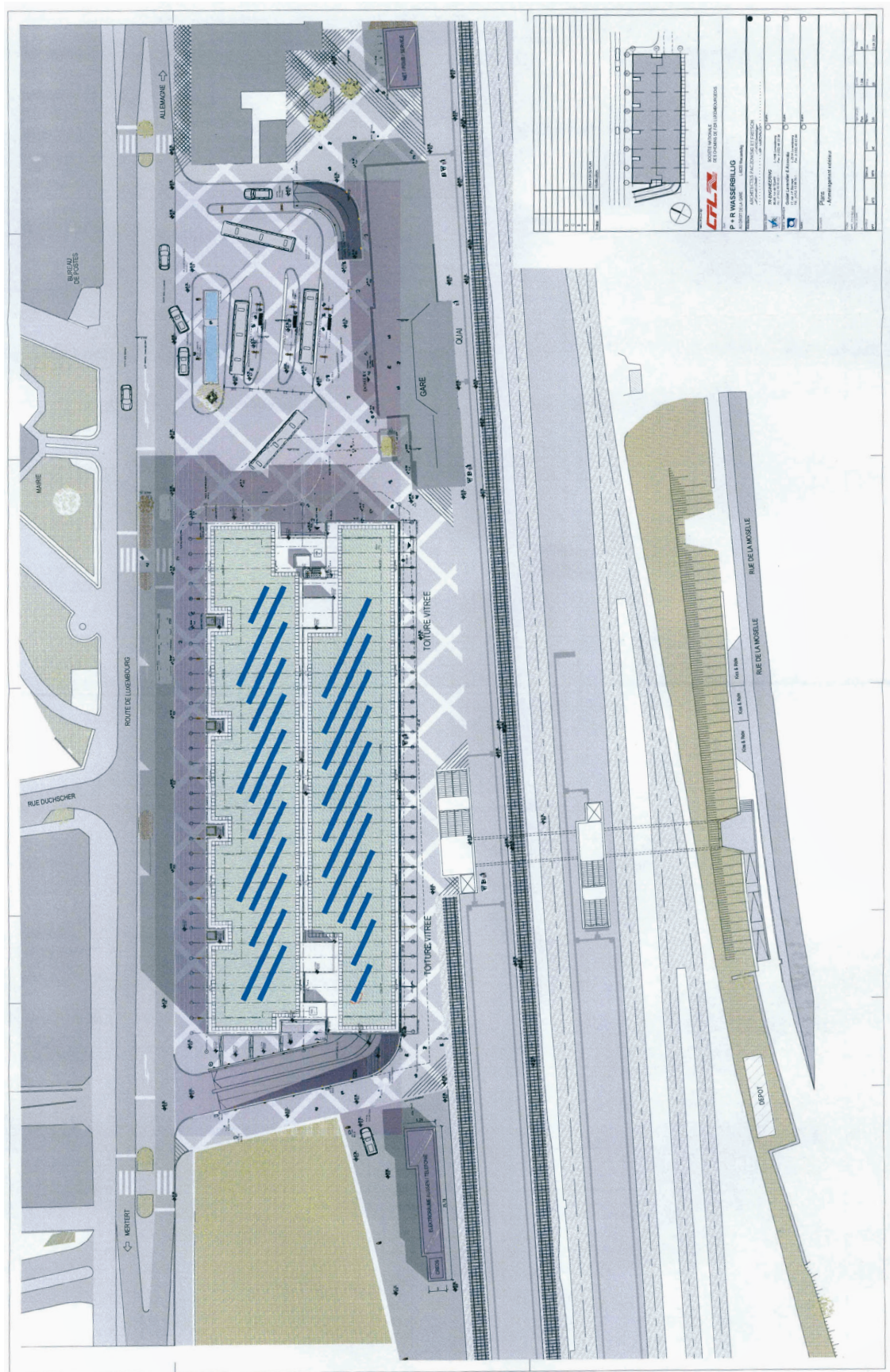
<i>Libellé</i>	<i>Montant hTVA</i>
A. Architecture	8.700.000 €
B. Génie Civil	27.300.000 €
C. Equipements ferroviaires	34.400.000 €
D. Génie technique	8.200.000 €
E. Encadrement CFL	6.600.000 €
SOUS-TOTAL	85.200.000 €
F. Etudes (15 % des positions A à D)	12.000.000 €
G. Divers et imprévus	7.800.000 €
TOTAL hTVA du projet	105.000.000 €

Les montants indiqués s'entendent hors taxes sur la valeur ajoutée (TVA) et correspondent à la valeur 779,82 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} octobre 2017.

*

PLANS



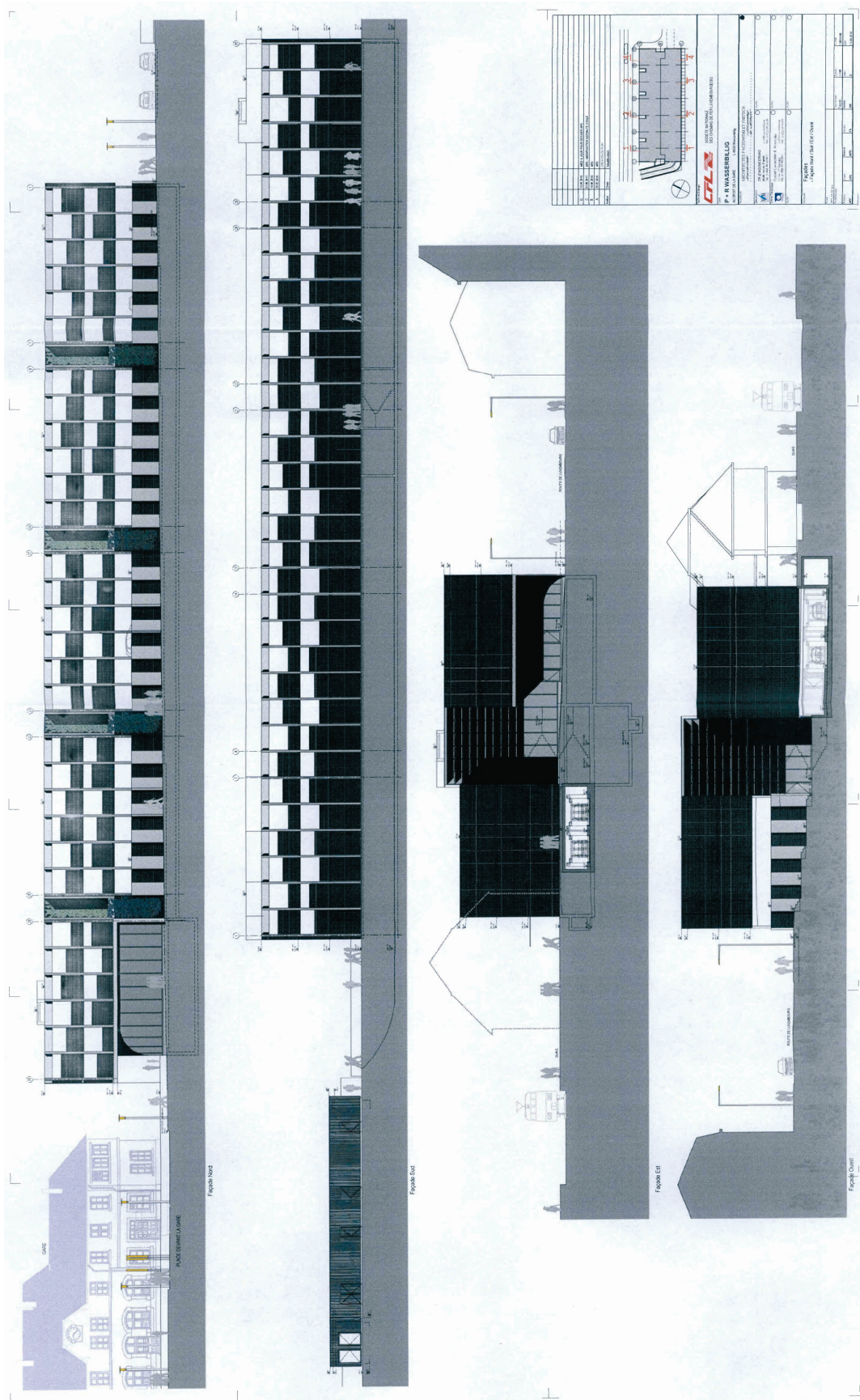


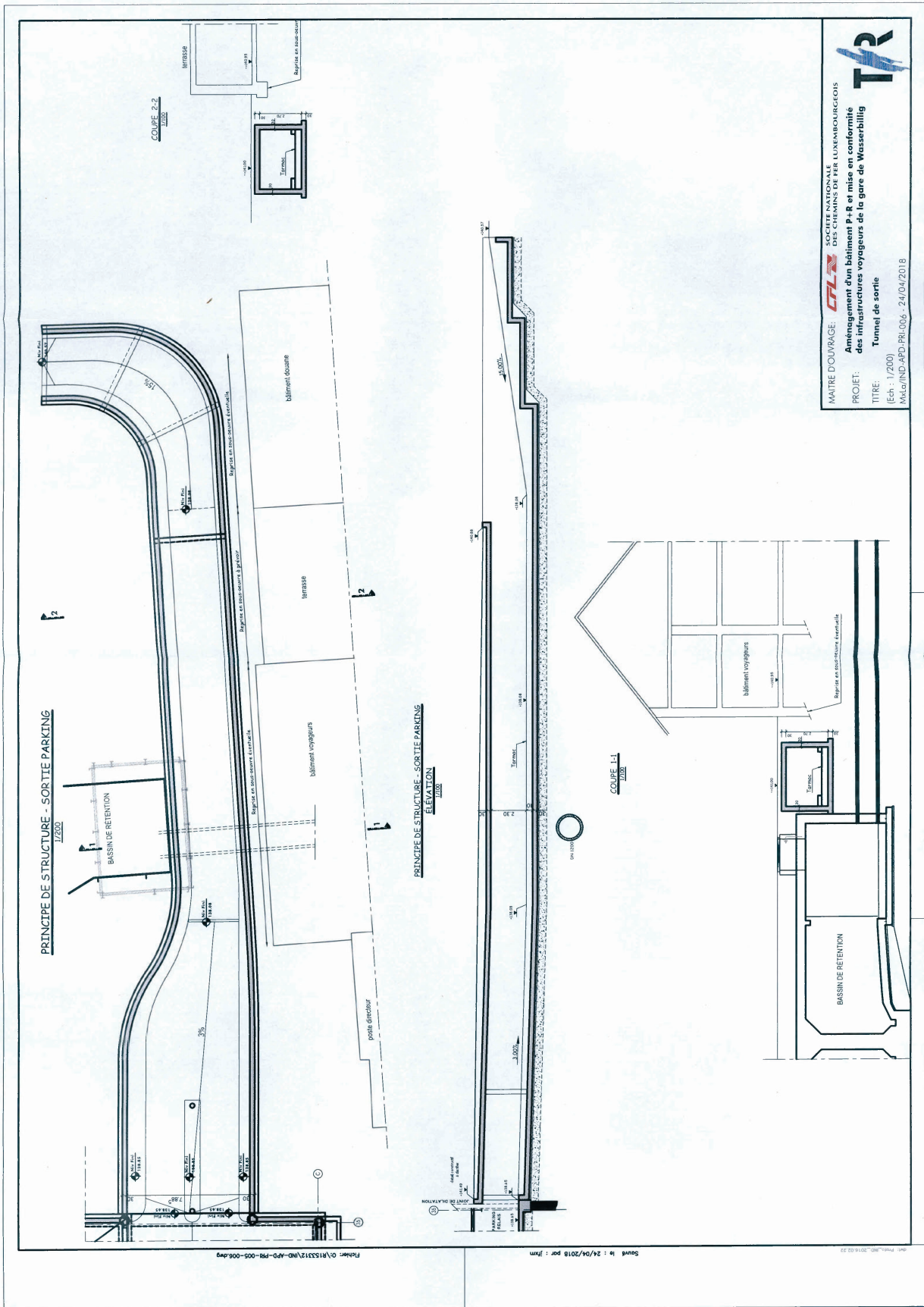


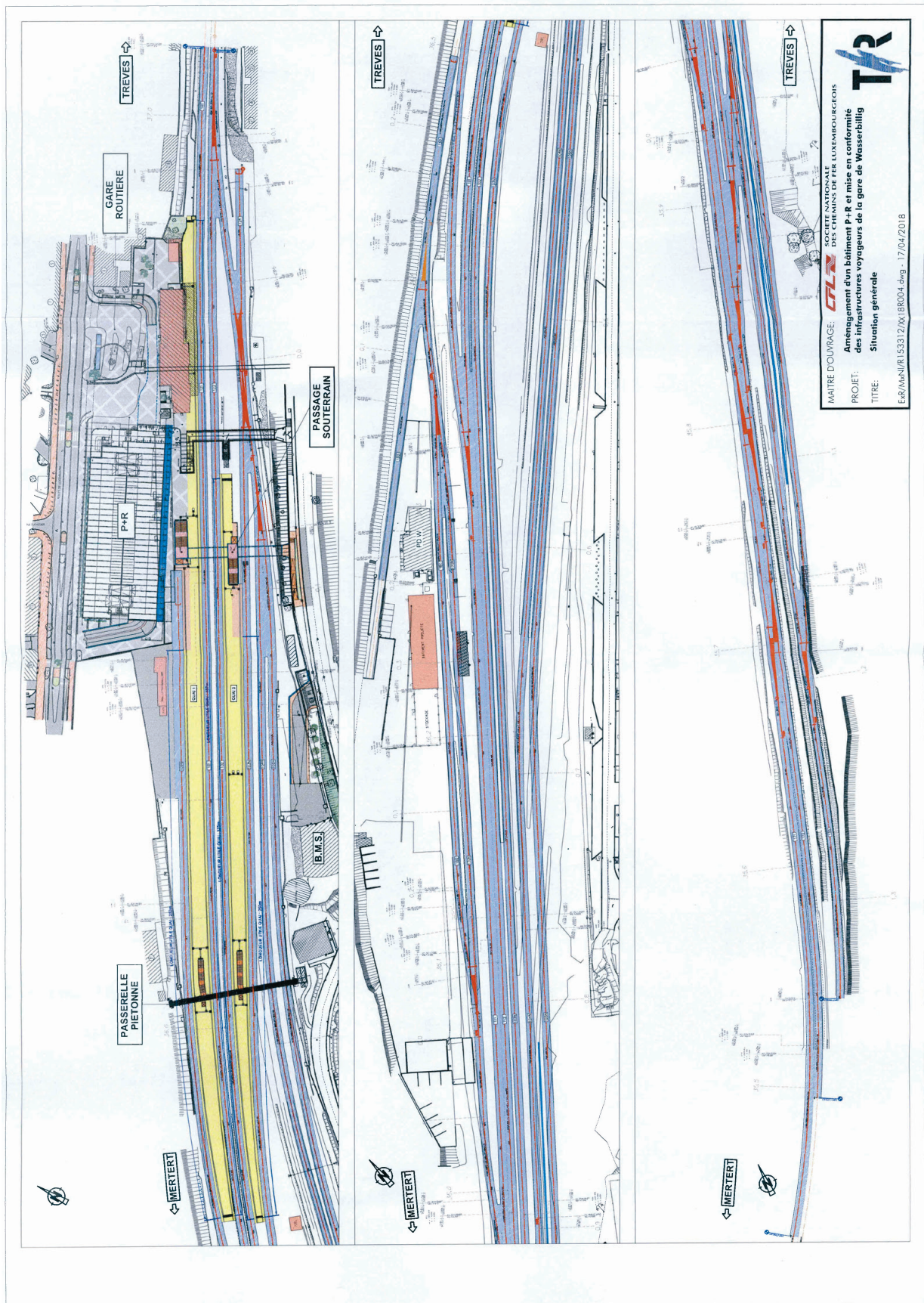
APF	APD	WPR	EXT	9000
DATE	13.04.2018	ECHELLE	-	IND. 00

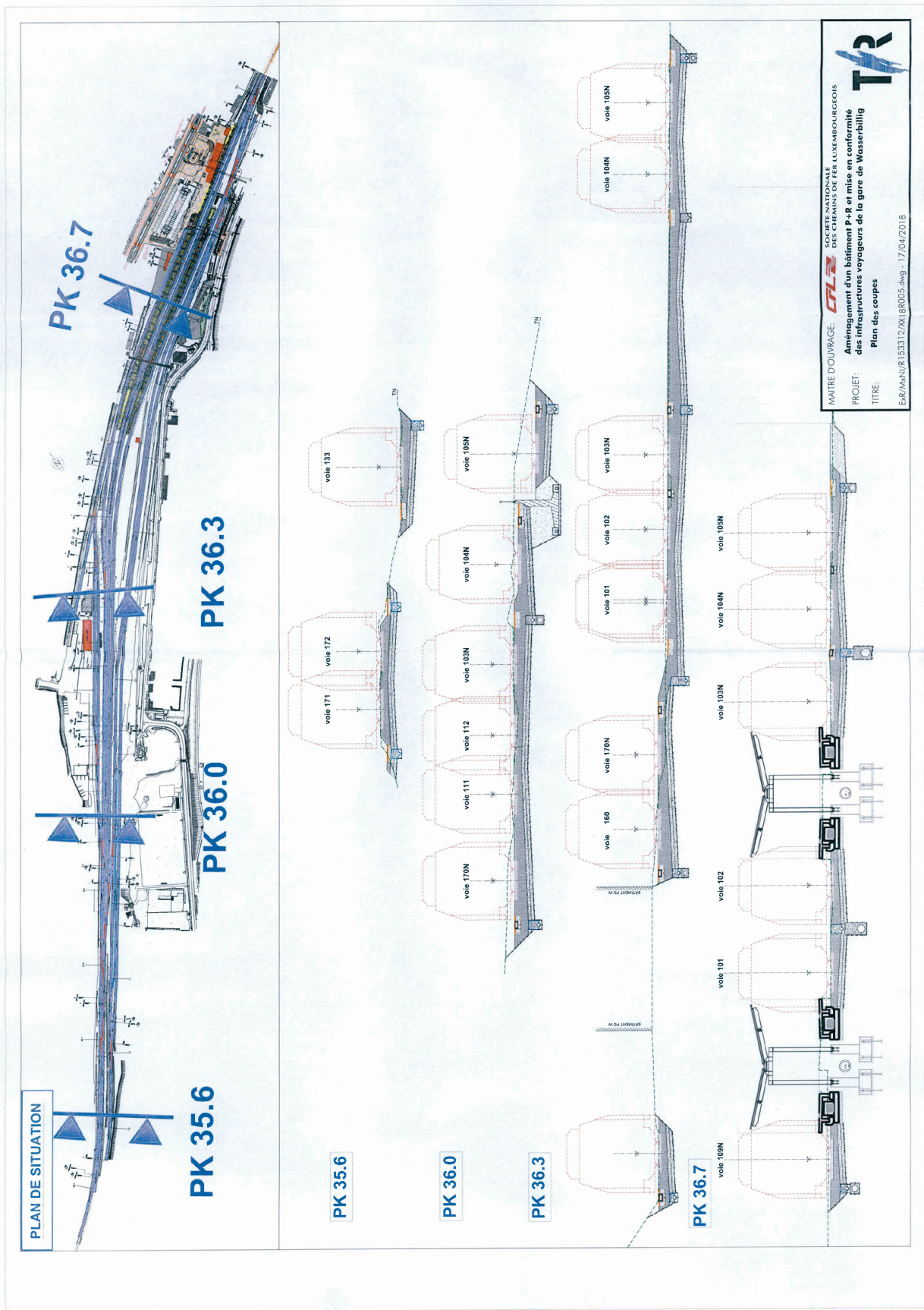
WPR_AMENAGEMENTS EXTERIEURS

Z:\WPR-Wasserbillig P-R002 WPR-DOCUMENTS\APD_PREPARATION\001 LAYOUT APD\pics\Fusszeile_fertig.jpg

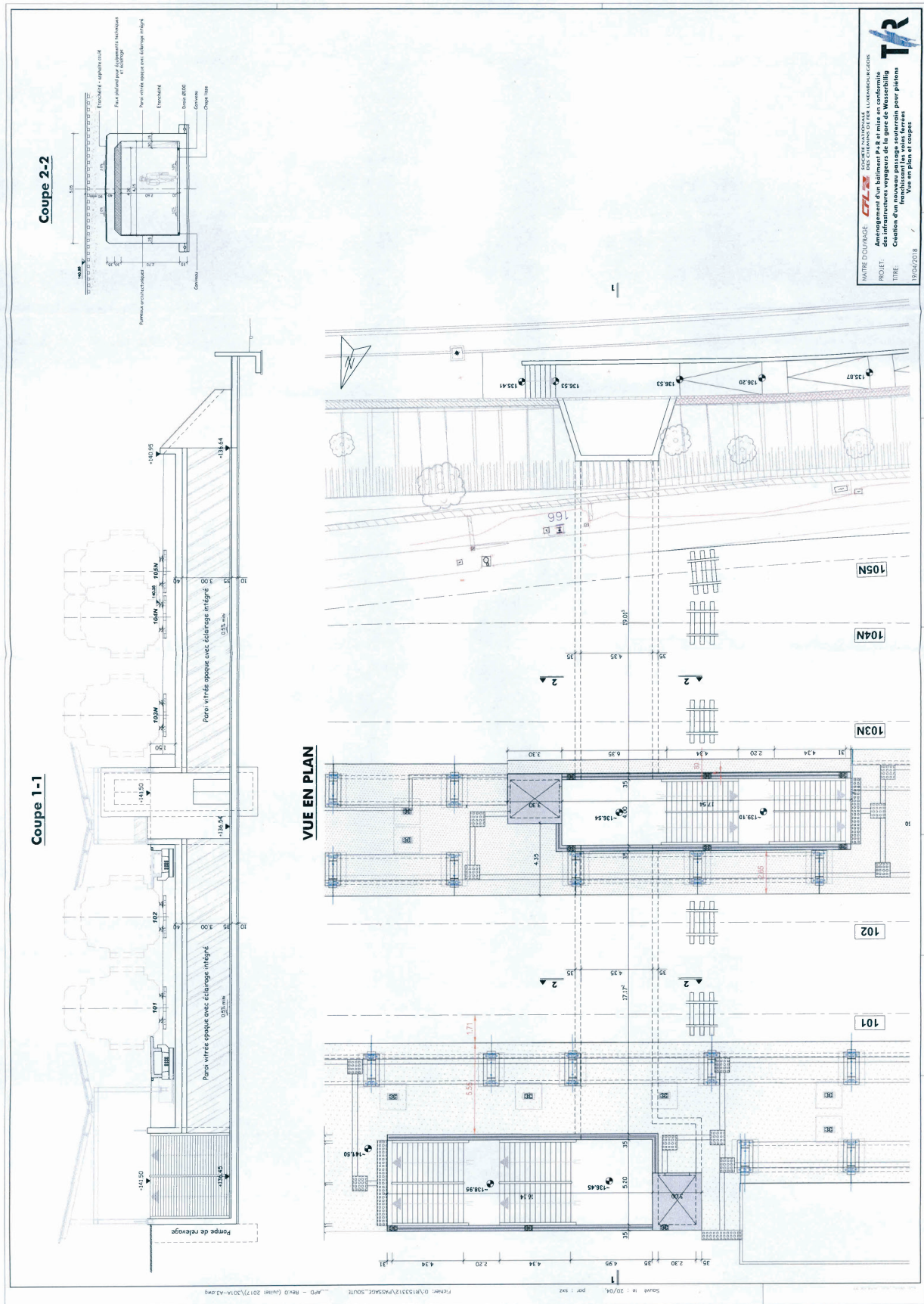


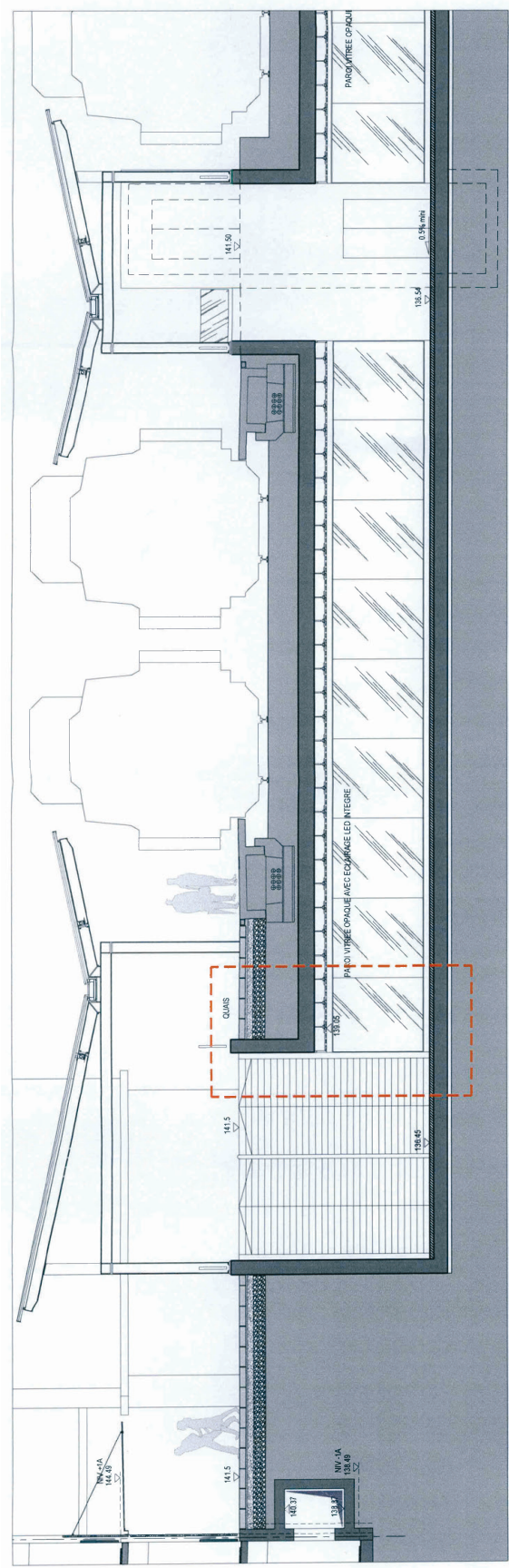




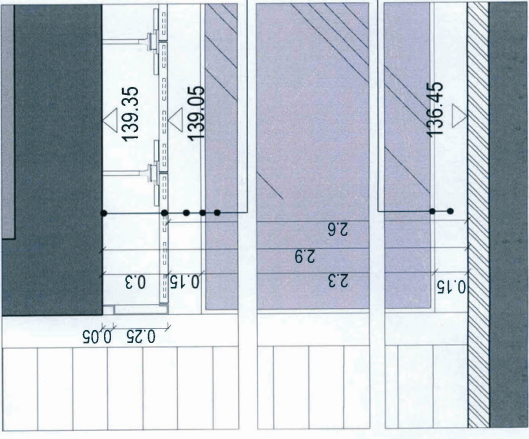








COUPE ACCES PIETONS PASSAGE SOUSTERRAIN 1/2 - 1/100



Dalle structurelle
Faux-plafonds métalliques
Socle en métal laqué
Cadre de support au périmètre de la surface
Panneau en verre translucide (éclairage LED derrière LOT GOLAV)
Cadre de support au périmètre de la surface
Socle en métal laqué

EXTRAIT COUPE LONGITUDINALE - PASSAGE SOUSTERRAIN - 1/20

Z:\WPR\Wasserdilling P-R02 WPR DOCUMENTS\WPD_PREPARATION\001 LAYOUT APD\casFusselle_1erfg.jpg



WPR_AMENAGEMENTS EXTERIEURS
COUPES DETAILS
ACCES PIETONS PASSAGE SOUSTERRAIN

APF	APD	WPR	EXT	9057_B
DATE	13.04.2018	ECHELLE	1/100 - 1/20	IND. 00

COMMENTAIRE DE L'ARTICLE UNIQUE

Conformément à la pratique antérieure de regrouper dans un relevé l'ensemble de tous les projets ferroviaires de grande envergure dont le coût de réalisation dépasse le seuil légal fixé par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le Budget, la Comptabilité et la Trésorerie de l'Etat, il est proposé de modifier le paragraphe 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire par l'ajout du projet relatif à la modernisation des installations ferroviaires avec aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Wasserbillig (nouveau projet n°39).

En vue de pouvoir mettre en compte les hausses légales, il y a en outre lieu de faire correspondre le montant de l'enveloppe financière précitée à la valeur de l'indice semestriel des prix à la construction, soit la valeur de 779,82 de l'indice au 1^{er} octobre 2017.

Il convient d'inscrire cette précision au troisième alinéa du paragraphe 3 dudit article 10.

L'évaluation financière du projet n°39 se situe au coût de 105.000.000 euros au niveau de l'indice des prix à la construction valable au 1^{er} octobre 2017 (indice 779,82).

*

FICHE FINANCIERE

Le projet de loi sous examen prévoit l'autorisation par le législateur, conformément à l'article 99 de la Constitution, d'un nouveau projet d'investissement 39°, qui se présente comme suit :

39°	Ligne de Luxembourg à Wasserbillig ; modernisation des installations ferroviaires avec aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Wasserbillig	105.000.000 €
-----	--	---------------

Le projet de loi sous examen prévoit l'autorisation par le législateur, conformément à l'article 99 de la Constitution, de la modernisation des installations ferroviaires et de l'aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Wasserbillig.

Le projet prévoit l'aménagement d'un bâtiment P&R, le réaménagement de la gare routière et du parvis devant la gare, la construction d'un nouveau souterrain pour voyageurs, la mise en place d'escaliers assurant le lien entre les quais et la passerelle piétonnière existante, l'élargissement du quai situé au milieu de la gare, le ripage et la suppression de voies et l'adaptation des installations de télécommunication, de signalisation et de caténaires au nouveau plan des voies.

La Commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire a émis un avis favorable lors de sa réunion du 1^{er} juin 2018.

Le coût de l'avant-projet détaillé, se chiffre à 105.000.000,00 €.

Les montants indiqués s'entendent hors taxes sur la valeur ajoutée (TVA) et correspondent à la valeur 779,82 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} octobre 2017.

*

FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
Ministère initiateur :	Ministère du Développement durable et des Infrastructures
Auteur(s) :	Monsieur André Bissen, gestionnaire dirigeant
Téléphone :	247-84933
Courriel :	andre.bissen@tr.etat.lu
Objectif(s) du projet :	Ligne de Luxembourg à Wasserbillig; modernisation des infrastructures ferroviaires avec aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Wasserbillig
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :	CFL, Administration de la Gestion de l'eau, Commune de Merttert
Date :	

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s) : Oui ☐ Non ☒
 Si oui, laquelle/lesquelles :
 Remarques/Observations :

2. Destinataires du projet :

– Entreprises/Professions libérales :	Oui ☐	Non ☒
– Citoyens :	Oui ☒	Non ☐
– Administrations :	Oui ☐	Non ☒

3. Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui ☐ Non ☐ N.a.¹ ☒
 (c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)
 Remarques/Observations :

4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui ☒ Non ☐
 Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui ☒ Non ☐
 Remarques/Observations :

5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui ☐ Non ☒
 Remarques/Observations :

6. Le projet contient-il une charge administrative² pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui ☐ Non ☒

¹ N.a. : non applicable.

² Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en oeuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

Si oui, quel est le coût administratif³ approximatif total ?
(nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)

7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données interadministratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel⁴ ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
8. Le projet prévoit-il :
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
 - des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
 - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
- Si oui, laquelle :
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
- Sinon, pourquoi ?
11. Le projet contribue-t-il en général à une :
- a) simplification administrative, et/ou à une Oui ☐ Non ☒
 - b) amélioration de la qualité réglementaire ? Oui ☐ Non ☒
- Remarques/Observations :
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui ☐ Non ☒
- Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
- Si oui, lequel ?
- Remarques/Observations :

³ Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

⁴ Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

Egalité des chances

15. Le projet est-il :

- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui ☐ Non ☒
- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui ☐ Non ☒
- Si oui, expliquez de quelle manière :
- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui ☒ Non ☐
- Si oui, expliquez pourquoi :
- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui ☐ Non ☒
- Si oui, expliquez de quelle manière :

16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ?

Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒

Si oui, expliquez de quelle manière :

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵ ?

Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒

Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :
www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶ ?

Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :
www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

*

AVIS DE LA COMMISSION D'ANALYSE DES PROJETS D'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE (7.6.2018)

Par leur courrier réf. : GI-PR 98004 – 100351 du 25 mai 2018, les CFL ont soumis pour approbation à Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures un projet concernant la modernisation des installations ferroviaires avec aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Wasserbillig estimé à un montant de 105.000.000 euros.

Le projet comprend l'aménagement d'un bâtiment P&R, d'une part, et la mise en conformité des infrastructures voyageurs, d'autre part.

Le bâtiment P&R sera réalisé sur le parking d'accueil P&R existant et comprendra 368 emplacements de parcage et un local dans lequel une cage sécurisée pour bicyclettes (*mBox*) sera aménagée. Il est en outre prévu d'aménager des locaux destinés à l'exploitation de commerces au rez-de-chaussée du bâtiment P&R. Parallèlement à la réalisation du bâtiment P&R, le parvis situé devant la gare et la gare routière seront réaménagés.

La mise en conformité des installations voyageurs comprend :

- la construction d'un nouveau souterrain pour voyageurs suivant les besoins des personnes à mobilité réduite ;

⁵ Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

- l'élargissement du quai situé au milieu de la gare ;
- le ripage de voies existantes pour tenir compte de l'élargissement du quai ;
- la suppression de voies ;
- la mise en place d'escaliers assurant le lien entre les quais et la passerelle piétonnière existante ;
- l'adaptation des installations de signalisation et de télécommunication et du poste directeur au nouveau plan des voies de la gare ;
- l'adaptation des installations caténares au nouveau plan des voies de la gare ;
- la réalisation d'un bâtiment permettant la surveillance vidéo d'une partie du réseau ferré luxembourgeois et
- la mise en place de marquises au-dessus des quais à voyageurs.

Du point de vue financier, le projet se résume comme suit :

<i>Libellé</i>	<i>Montant hTVA</i>
A. Architecture	8.700.000 €
B. Génie Civil	27.300.000 €
C. Equipements ferroviaires	34.400.000 €
D. Génie technique	8.200.000 €
E. Encadrement CFL	6.600.000 €
SOUS-TOTAL	85.200.000 €
F. Etudes (15 % des positions A à D)	12.000.000 €
G. Divers et imprévus	7.800.000 €
TOTAL hTVA du projet	105.000.000 €

Au vu des explications reçues des CFL lors de sa réunion du 1^{er} juin 2018, la Commission d'analyse avise favorablement le projet et propose à Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures d'insérer un projet n°39 relatif à la modernisation des installations ferroviaires avec aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Wasserbillig dans la liste reprise à l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, tout en prévoyant un montant de 105.000.000 euros (indice 779,82 au 1^{er} octobre 2017) pour ce projet.

*Pour la Commission d'analyse des
projets d'infrastructure ferroviaire,*

Félicie WEYCKER
Présidente

*

TEXTE COORDONNE

LOI DU 10 MAI 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

(Mém. A - 40 du 18 mai 1995, p. 1168; doc. parl. 3977; dir. 91/440)

modifiée par:

Loi du 28 mars 1997

(Mém. A - 25 du 21 avril 1997, p. 881; doc. parl. 4265)

Loi du 11 juin 1999

(Mém. A - 86 du 2 juillet 1999, p. 1794; doc. parl. 4217; dir. 91/440, 95/18, 95/19)

Loi du 24 juillet 2000

(Mém. A - 66 du 4 août 2000, p. 1326; doc. parl. 4563)

Loi du 3 juin 2003

(Mém. A - 84 du 20 juin 2003, p. 1596; doc. parl. 4942 et 5032; Rectificatif: Mém. A - 97 du 15 juillet 2003, p. 1972)

Loi du 19 décembre 2003

(Mém. A - 184 du 31 décembre 2003, p. 3687; doc. parl. 5200)

Loi du 18 décembre 2003

(Mém. A - 195 du 31 décembre 2003, p. 4073; doc. parl. 5098)

Loi du 18 avril 2004

(Mém. A - 64 du 30 avril 2004, p. 958; doc. parl. 5192)

Loi du 18 avril 2004

(Mém. A - 65 du 5 mai 2004, p. 974; doc. parl. 5233)

Loi du 23 décembre 2005

(Mém. A - 217 du 29 décembre 2005, p. 3387; doc. parl. 5500)

Loi du 24 juillet 2006

(Mém. A - 141 du 16 août 2006, p. 2333; doc. parl. 5529)

Loi du 18 décembre 2006

(Mém. A - 222 du 21 décembre 2006, p. 3796; doc. parl. 5589)

Loi du 13 mars 2007

(Mém. A - 44 du 28 mars 2007, p. 800; doc. parl. 5198; dir. 97/11; Rectificatif: Mém. A - 164 du 29 août 2007, p. 3074)

Loi du 5 juin 2009

(Mém. A - 134 du 15 juin 2009, p. 1888; doc. parl. 5968)

Loi du 6 mai 2010

(Mém. A - 75 du 19 mai 2010, p. 1378; doc. parl. 6107)

Loi du 3 août 2010

(Mém. A - 135 du 12 août 2010, p. 2194; doc. parl. 6110; dir. 2007/58)

Loi du 17 décembre 2010

(Mém. A - 240 du 24 décembre 2010, p. 4016; doc. parl. 6146)

Loi du 19 juin 2012

(Mém. A - 146 du 18 juillet 2012, p. 1800; doc. parl. 6430; Texte coordonné: Mém. A - 146 du 18 juillet 2012, p. 1801)

Loi du 27 août 2013

(Mém. A - 162 du 9 septembre 2013, p. 3104; doc. parl. 6569)

Loi du 28 avril 2014

(Mém. A - 80 du 13 mai 2014, p. 1306; doc. parl. 6601)

Loi du 27 août 2014

(Mém. A - 171 du 1^{er} septembre 2014, p. 3228; doc. parl. 6684)

Loi du 19 décembre 2014

(Mém. A - 248 du 23 décembre 2014, p. 4809; doc. parl. 6669)

Loi du 19 décembre 2014

(Mém. A - 249 du 23 décembre 2014, p. 4811; doc. parl. 6725)

Loi du 23 décembre 2014

(Mém. A - 265 du 29 décembre 2014, p. 5614; doc. parl. 6734 ; Rectificatif : Mém. A - 3 du 8 janvier 2015, p.14)

Loi du 12 avril 2015

(Mém. A - 75 du 17 avril 2015, p. 1459; doc. parl. 6770)

Loi du 23.12.2016

(Mém. A - 294 du 27.12.2016, p. 6062; doc. parl. 6931 ; dir. 2012/34)

Loi du 22.05.2018

(Mém. A - 443 du 31.05.2018, doc. parl. 7233)

Loi du 22.05.2018

(Mém. A - 444 du 31.05.2018, doc. parl. 7234)

Loi du 22.05.2018

(Mém. A - 445 du 31.05.2018, doc. parl. 7244)

Texte coordonné au 20.06.2018

Version applicable à partir du 31.12.2016

(Loi du 23.12.2016)

« Chapitre 1^{er} – Les principes de gestion du réseau »

Art. 1^{er}. *(Loi du 23.12.2016)* « Le réseau national répond 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 contribuent à son insertion appropriée dans les réseaux de transport transeuropéens et à une desserte ferroviaire adéquate de la région transfrontalière. »

Art. 2. *(Loi du 23.12.2016)* « Pour l'application de la présente loi, l'on entend par :

1. « bénéfice raisonnable » : un taux de rémunération du capital propre qui prend en compte le risque, y compris celui pesant sur les recettes, ou l'absence de risque, encouru par l'exploitant de l'installation de service et qui est conforme au taux moyen constaté dans le secteur concerné au cours des dernières années ;
2. « exploitant d'installation de service » : toute entité publique ou privée chargée de gérer une ou plusieurs installations de service ou de fournir à des entreprises ferroviaires un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;
3. « gestionnaire de l'infrastructure » : toute entité ou entreprise chargée de l'établissement, de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, y compris la gestion du trafic, et du système de signalisation et de contrôle-commande ;
4. « infrastructure ferroviaire » : l'ensemble des éléments faisant 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 :
 - a) terrains ;
 - b) corps et plate-forme de la voie : remblais, tranchées, drains, rigoles, fossés maçonnés, aqueducs, murs de revêtement, plantations de protection des talus ; quais à voyageurs et à marchandises, y

- compris dans les gares de voyageurs et les terminaux de marchandises ; accotements et pistes ; murs de clôture, haies vives, palissades ; bandes protectrices contre le feu, dispositifs pour le réchauffage des appareils de voie ; croisements ; écrans pare-neige ;
- c) 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 ;
 - d) passages à niveau, y compris les installations destinées à assurer la sécurité de la circulation routière ;
 - e) superstructure : 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 ;
 - f) chaussées des cours à de voyageurs et à de marchandises, y compris les accès par route et les accès pour piétons ;
 - g) 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 aux dites installations ; freins de voie ;
 - h) installations d'éclairage destinées à assurer la circulation des véhicules et la sécurité de cette circulation ;
 - i) 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, caténaires et supports ; troisième rail avec supports ;
 - j) bâtiments affectés au service des infrastructures, y compris une partie des installations destinées au recouvrement des frais de transport ;
5. « installation de service » : l'installation, y compris les terrains, bâtiments et équipements qui sont spécialement aménagés, en totalité ou en partie, pour permettre la fourniture d'un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;
6. « réseau » : l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire gérée par un gestionnaire de l'infrastructure ;
7. « voies de garage » : les voies spécifiquement réservées au stationnement temporaire des véhicules ferroviaires entre deux missions. »

Art. 3. (Loi du 23.12.2016) « L'Etat a la pleine propriété du réseau.

Les écritures cadastrales afférentes sont reprises dans un règlement grand-ducal énumérant les propriétés domaniales concernées. »

Art. 4. (Loi du 23.12.2016) « L'Etat pourvoit à la remise en état, à la modernisation et à l'entretien du réseau 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. Cette mission comporte 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.

Les prescriptions y relatives sont fixées par règlement grand-ducal. »

Art. 5. (Loi du 23.12.2016) « La remise en état, la modernisation et l'extension du réseau, 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 les Transports dans ses attributions, 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.

Le ministre peut s'assurer, avec l'accord du Gouvernement en conseil, 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. (Loi du 23.12.2016) « (1) La gestion du réseau est confiée à la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, dénommée ci-après « CFL ». Cette gestion comprend les missions suivantes :

1. la maintenance, le renouvellement, la modernisation et l'extension des installations fixes du réseau ferré luxembourgeois, y compris la stratégie du développement du réseau et des corridors internationaux ;
2. le bon déroulement des projets d'infrastructure ;
3. la gestion du trafic sur le réseau ferré luxembourgeois dans une optique de sécurité, de performance, de qualité et de service au client.

Tout en respectant le cadre de tarification et de répartition et les règles spécifiques établies par l'Etat, le gestionnaire de l'infrastructure est responsable de son organisation, de sa gestion et de son contrôle interne.

(2) Les missions du gestionnaire de l'infrastructure et les modalités de mise en œuvre de celles-ci sont réglées par voie de contrat, d'une durée minimale de cinq ans, entre l'Etat et les CFL. Ledit contrat est approuvé par règlement grand-ducal. Le contrat précise les dispositions du chapitre 3*bis* et comporte les éléments suivants :

1. le champ d'application du contrat en ce qui concerne l'infrastructure et les installations de service, en conformité avec la structure indiquée à l'annexe II de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite, englobant tous les aspects de la gestion de l'infrastructure, y compris l'entretien, le renouvellement des éléments de l'infrastructure déjà en service et la construction de nouvelles infrastructures ;
2. la structure des versements ou des fonds alloués :
 - a) aux différents services d'infrastructure énumérés à l'annexe II de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;
 - b) à l'entretien et au renouvellement ;
 - c) à une nouvelle infrastructure ;
 - d) à la résorption des arriérés d'entretien et de renouvellement existants ;
3. les objectifs de performance orientés vers l'utilisateur, sous la forme d'indicateurs et de critères de qualité portant sur les éléments suivants :
 - a) les performances des trains et la satisfaction de la clientèle ;
 - b) la capacité du réseau ;
 - c) la gestion des actifs ;
 - d) les volumes d'activité ;
 - e) les niveaux de sécurité ; et
 - f) la protection de l'environnement ;
4. le volume de l'arriéré d'entretien éventuel et les actifs qui seront retirés du service et, partant, généreront des flux financiers différents ;
5. les mesures d'incitation visées à l'article 14*bis*, paragraphe 1^{er} ;
6. les obligations d'information minimales incombant au gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne le contenu et la fréquence de présentation des rapports, y compris les informations à publier chaque année ;
7. la durée convenue du contrat, qui est synchronisée et compatible avec la durée du plan d'entreprise, de la concession ou de la licence du gestionnaire de l'infrastructure et le cadre et les règles de tarification fixés par l'Etat ;
8. les règles applicables en cas de perturbation importante des activités ou dans les situations d'urgence, y compris des plans d'urgence et de résiliation anticipée du contrat, ainsi que les règles en matière d'information en temps et en heure des utilisateurs ;

9. les mesures de réparation à prendre si l'une des parties manque à ses obligations contractuelles ou lorsque des circonstances exceptionnelles ont une incidence sur la disponibilité des financements publics ;
10. les conditions et procédures de renégociation et de résiliation anticipée.

(3) Les modalités du contrat et la structure des versements destinés à procurer des moyens financiers au gestionnaire de l'infrastructure sont convenues à l'avance et couvrent toute la durée du contrat.

(4) Les candidats et, sur demande, les candidats potentiels, sont informés par l'Etat et le gestionnaire de l'infrastructure sur le contenu du contrat. Ils peuvent exprimer leur avis sur le contrat avant sa signature. »

Art. 7. [abrogé par la Loi du 23.12.2016]

(Loi du 23.12.2016)

« Chapitre 2 – L'institution d'un Fonds du rail »

Art. 8. (Loi du 23.12.2016) « En matière d'organisation, de gestion et de contrôle administratif, économique et comptable interne, les entreprises ferroviaires directement ou indirectement détenues ou contrôlées par l'Etat sont dotées d'un statut d'indépendance selon lequel elles disposent d'un patrimoine, d'un budget et d'une comptabilité séparés de ceux de l'Etat. »

Art. 9. (Loi du 23.12.2016) « Le ministre développe l'infrastructure ferroviaire nationale en tenant compte des besoins généraux de l'Union européenne, y compris celui de coopérer avec les pays tiers voisins. Il est publié, après consultation des parties intéressées, une stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire. Cette stratégie couvre une période d'au moins cinq ans et est reconductible.

Les projets de remise en état, de modernisation et d'extension du réseau 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. »

Art. 10. (Loi du 23.12.2016) « Il est institué un fonds spécial, dénommé « Fonds du rail ».

(1) Sont imputés sur le Fonds du rail :

1. les dépenses occasionnées par la réalisation du programme d'investissement ;
2. les dépenses relatives aux acquisitions immobilières requises dans l'intérêt de la réalisation du programme d'investissement ;
3. les dépenses relatives à la gestion courante de l'infrastructure comprenant les frais d'entretien du réseau national ainsi que les dépenses relatives à la régulation du trafic ferroviaire sur ledit réseau ;
4. 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 ;
5. les dépenses relatives aux acquisitions d'infrastructures et d'installations ferroviaires existantes qui ne font pas partie du réseau national ;
6. 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 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. »

(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 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)	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°	<i>(Loi du 6 mai 2010)</i> Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau national	37.269.864,25 € »
10°	Aménagement de nouveaux quais pour voyageurs	9.915.741 €
11°	Alimentation du réseau national en énergie électrique de traction dans l'optique du trafic au début du 21e 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 antigrassage 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°	<i>(Loi du 19 juin 2012)</i> 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, Oetrangle et Sandweiler-Contern	25.606.000 €
« 18°	<i>(Loi du 19 juin 2012)</i> Réseau national. Aménagement d'un réseau numérique intégré 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-Oetrangle et courbe de raccordement d'Alzingen. Renouvellement complet d'installations de voie	12.752.000 €
« 21°	<i>(Loi du 18 décembre 2003)</i> 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°	<i>(Loi du 18 avril 2004)</i> Construction d'une antenne ferroviaire Belval-Usines – Belvaux-Mairie	95.450.000 € »
« 23°	<i>(Loi du 19 décembre 2014)</i> Construction d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie Nord de la Gare de Luxembourg et réaménagement général de la tête Nord de la Gare de Luxembourg	334.000.000 € »
« 24°	<i>(Loi du 5 juin 2009)</i> 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°	<i>(Loi du 17 décembre 2010)</i> Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 1	42.878.500 € »
« 26°	<i>(Loi du 19 juin 2012)</i> 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 1 : Renouvellement des Postes Directeurs sur la situation actuelle	42.000.000 €
28°	Gare de Differdange. Modernisation et renouvellement des installations fixes	51.000.000 € »
« 29°	<i>(Loi du 27 août 2013)</i> Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg ; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase I : travaux préparatoires	182.000.000 € »
« 30°	<i>(Loi du 22 mai 2018)</i> Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II : Réélectrification de la ligne	71.900.000 € »
« 31°	<i>(Loi du 19 décembre 2014)</i> Construction d'une nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg	292.013.570 € »
« 32°	<i>(Loi du 27 août 2014)</i> Ligne de Luxembourg à Troisvierges/frontière. Aménagement d'un point d'arrêt « Pfaffenthal-Kirchberg » à Luxembourg	96.297.629 € »
« 33°	<i>(Loi du 23 décembre 2014)</i> Pôle d'échange multimodal de la gare d'Ettelbruck	98.000.000 € »

« 34°	(Loi du 12 avril 2015) Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg ; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase II : bâtiment administratif	39.000.000 € »
« 35°	(Loi du 22 mai 2018) Ligne de Pétange à Athus / Longwy ; aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Rodange	43.470.000 € »
« 36°	(Loi du 22 mai 2018) Gare de Luxembourg ; aménagement des quais V et VI et restructuration du plan des voies	171.000.000 € »
« 37°	(projet de loi en cours de procédure) Ligne de Pétange à Athus / Longwy ; mise en conformité des installations voyageurs en gare de Rodange	107.500.000 € »
« 38°	(projet de loi en cours de procédure) Ligne de Luxembourg à Troisvierges/frontière ; mise en conformité des installations voyageurs en gare de Mersch	51.750.000 € »
« 39°	(projet de loi en cours de procédure) Ligne de Luxembourg à Wasserbillig ; modernisation des installations ferroviaires avec aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Wasserbillig	105.000.000 € »

(projet de loi en cours de procédure)

« 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°, 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. Ceux sous 29° et 34° correspondent à la valeur 725,05 de cet indice au 1er octobre 2012. Celui de 30° correspond à la valeur 761,20 de cet indice au 1er avril 2016. Celui sous 31° correspond à la valeur 730,85 de cet indice au 1er avril 2013. Ceux sous 23°, 32° et 33° correspondent à la valeur 738,97 de cet indice au 1er octobre 2013. Celui sous 35° correspond à la valeur 764,68 de cet indice au 1er octobre 2016. Celui sous 36° correspond à la valeur 775,93 de cet indice au 1er avril 2017. Ceux sous 37°, 38° et 39° correspondent à la valeur 779,82 de cet indice au 1er octobre 2017. 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. »

(4) [ancien – abrogé par la Loi du 23.12.2016]

(Loi du 23.12.2016)

« (5) Les comptes de profits et pertes du gestionnaire de l'infrastructure présentent, dans des conditions normales d'activité et par rapport à une période raisonnable qui ne dépasse pas cinq ans, au moins un équilibre entre, d'une part, les recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure, les excédents dégagés d'autres activités commerciales, les revenus non remboursables de sources privées et le financement par l'État, y compris, le cas échéant, les avances de l'État, et, d'autre part, les dépenses d'infrastructure. »

Art. 11. (Loi du 23.12.2016) Le Fonds du rail est alimenté:

1. par des dotations budgétaires ;
2. par des emprunts ;
3. 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 ;

4. par des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales provenant des comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés à l'article 20, paragraphe 2, et à l'article 19bis, paragraphe 5, de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation qui sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées ;
5. par les revenus provenant de la location d'immeubles faisant partie du domaine foncier et bâti du réseau ;
6. par les subventions de l'Union européenne allouées à des projets inscrits au programme d'investissement.

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

(Loi du 23.12.2016)

« Chapitre 3 – Les raccordements ferroviaires internationaux »

Art. 12. (Loi du 23.12.2016) « 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 national dans les réseaux de transport transeuropéens doit être autorisée par une loi spéciale. »

Art. 13. (Loi du 23.12.2016) « 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 de ce Fonds. »

Art. 14. (Loi du 23.12.2016) « Le Fonds des raccordements ferroviaires internationaux est alimenté:

1. par des dotations budgétaires;
2. 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;
3. 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 ;
4. par des emprunts.

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

(Loi du 23.12.2016)

« Chapitre 3bis – Coût de l'infrastructure et comptabilité »

Art. 14bis. (Loi du 23.12.2016) « (1) Des mesures d'incitation encouragent le gestionnaire de l'infrastructure à réduire les coûts de fourniture de l'infrastructure tout en respectant les exigences en matière de sécurité et en maintenant et améliorant la qualité de service de l'infrastructure.

(2) Le gestionnaire de l'infrastructure dresse et tient à jour le registre de ses actifs et des actifs qu'il est chargé de gérer. Ce registre est accompagné du détail des dépenses consacrées au renouvellement et à la mise à niveau de l'infrastructure.

(3) Le gestionnaire de l'infrastructure établit une méthode d'imputation des coûts aux différentes catégories de services offerts aux entreprises ferroviaires. »

(Loi du 23.12.2016)

« Chapitre 4 – Les missions du gestionnaire de l'infrastructure »

Art. 15. (Loi du 23.12.2016) « (1) La gestion du réseau comporte la charge de la conception, de la planification technique et financière, de l'adjudication et de la réalisation des travaux de renouvellement.

ment, de la maintenance de la totalité des voies et installations fixes du réseau, dans la mesure où celles-ci sont nécessaires pour assurer la circulation des trains et la sécurité de cette circulation. Cette gestion inclut l'administration centrale et locale de la circulation des trains qui comprend le suivi, l'expédition et la réception, le dispatching et les systèmes de communication et d'information.

(2) Les mêmes modalités que celles prévues au paragraphe 1^{er} valent dans le cadre de projets d'extension du réseau ou de suppression des lignes dont la réalisation technique est confiée au gestionnaire de l'infrastructure.

(3) Lorsque, à l'issue de la coordination des sillons demandés et de la consultation des candidats, il s'avère impossible de répondre favorablement à toutes les demandes de capacités de l'infrastructure, l'Administration des chemins de fer déclare immédiatement la section de l'infrastructure concernée «infrastructure saturée» et elle en informe le gestionnaire de l'infrastructure. Il en va de même des infrastructures susceptibles de souffrir d'une même pénurie dans un proche avenir.

(4) Lorsqu'une infrastructure est déclarée saturée, le gestionnaire de l'infrastructure procède à une analyse des capacités, sauf si un plan de renforcement des capacités a déjà été mis en œuvre.

L'analyse des capacités détermine les contraintes des capacités de l'infrastructure qui empêchent de répondre de manière appropriée aux demandes de capacités et propose des méthodes permettant de satisfaire aux demandes supplémentaires. L'analyse des capacités détermine les raisons de cette saturation et les mesures à prendre à court et moyen terme pour y remédier.

L'analyse des capacités porte sur l'infrastructure, les procédures d'exploitation, la nature des différents services exploités et l'incidence de ces facteurs sur les capacités de l'infrastructure. Les mesures à envisager comprennent la modification de l'itinéraire, la reprogrammation des services, la modification des vitesses et l'amélioration de l'infrastructure.

L'analyse des capacités est accomplie dans un délai de six mois après que l'infrastructure a été déclarée saturée.

(5) Dans un délai de six mois suivant l'achèvement de l'analyse des capacités, le gestionnaire de l'infrastructure présente un plan de renforcement des capacités. Le plan de renforcement des capacités est établi après consultation des utilisateurs de l'infrastructure saturée concernée. Il indique :

1. les raisons de la saturation ;
2. l'évolution probable du trafic ;
3. les contraintes qui pèsent sur le développement de l'infrastructure ;
4. les solutions envisageables concernant le renforcement des capacités et leur coût.

(6) Sur la base d'une analyse coût-avantage des éventuelles mesures envisagées, il définit également les actions à mener pour renforcer les capacités de l'infrastructure et comporte un calendrier pour leur mise en œuvre. Ce plan est soumis à l'approbation préalable du ministre.

(7) Aucune redevance de rareté n'est due sur l'infrastructure concernée dans les cas où :

1. le gestionnaire de l'infrastructure ne présente pas de plan de renforcement des capacités ; ou
2. le gestionnaire de l'infrastructure tarde à mettre en œuvre les actions définies dans le cadre du plan de renforcement des capacités.

(8) Nonobstant le paragraphe 7, et sous réserve de l'accord de l'organisme visé à l'article 1^{er} de la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire, les redevances sont dues si :

1. le plan de renforcement des capacités ne peut pas être mis en œuvre pour des raisons échappant au contrôle du gestionnaire de l'infrastructure; ou
2. les options qui s'offrent au gestionnaire de l'infrastructure ne sont pas viables économiquement ou financièrement.

(9) 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. »

Art. 16. *(Loi du 23.12.2016)* « Les opérations immobilières qui sont réalisées dans l'intérêt de la mise en œuvre du programme dont question à l'article 10, paragraphes 2 et 3, 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. 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 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique. »

Art. 17. *(Loi du 23.12.2016)* « Le gestionnaire de l'infrastructure a l'obligation d'entretenir constamment le réseau 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 ce cas, le gestionnaire de l'infrastructure peut être autorisé par le ministre à supprimer les installations ferroviaires rendues inutiles par les transformations ainsi apportées à l'exploitation. »

Art. 18. *(Loi du 23.12.2016)* « 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 national, 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. »

Art. 19. *(Loi du 23.12.2016)* « Le gestionnaire de l'infrastructure 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 de l'infrastructure et l'embranché. »

Art. 20. *(Loi du 23.12.2016)* « (1) Le gestionnaire de l'infrastructure adopte un plan d'entreprise incluant des plans d'investissements et de financement. Il veille à ce que les candidats connus et, sur demande, les candidats potentiels ont accès aux informations pertinentes et ont la possibilité d'exprimer leur avis sur le contenu du plan d'entreprise pour ce qui est des conditions d'accès et d'utilisation, de la nature, de la mise à disposition et du développement de l'infrastructure avant son approbation par le gestionnaire de l'infrastructure.

(2) D'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale des comptes de profits et pertes et des bilans distincts sont tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport par des entreprises ferroviaires. Les aides publiques versées à l'une de ces deux activités ne sont pas transférées à l'autre.

Le gestionnaire de l'infrastructure veille, 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.

D'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale des comptes de profits et pertes et des bilans distincts sont tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la fourniture des services de transport ferroviaire de fret et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs. Les fonds publics versés pour des activités relatives à la fourniture de services de transport au titre des missions de service public figurent séparément dans les comptes correspondants et ne sont pas transférés aux activités relatives à la fourniture d'autres services de transport ou à toute autre activité.

Les comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés aux alinéas 1er et 3 du présent paragraphe sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un

domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales.

(3) Dans le respect d'une gestion financière saine, le gestionnaire de l'infrastructure effectue les paiements correspondant aux engagements financiers et recouvre les recettes relevant des missions lui confiées sur base 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 de l'infrastructure à charge des crédits du Fonds du rail et le gestionnaire de l'infrastructure verse au profit du Fonds du rail les recettes dont le recouvrement lui a été confié. »

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.

7337/01, 7338/01, 7341/01

N° 7337¹**N° 7338¹****N° 7341¹****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2017-2018

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

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(17.7.2018)

Par dépêche du 29 juin 2018, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (Ligne de Pétange à Athus / Longwy ; mise en conformité des installations voyageurs en gare de Rodange) (n° CE : 52.973, dossier parl. n° 7337), élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Par une autre dépêche du 29 juin 2018, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (Ligne de Luxembourg à Troisvierges / frontière ; mise en conformité des installations voyageurs en gare de Mersch) (n° CE : 52.974, dossier parl. n° 7338), élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Par dépêche du 9 juillet 2018, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (Ligne de Luxembourg à Wasserbillig ; modernisation des installations ferroviaires avec aménagement d'un bâtiment P & R en gare de Wasserbillig) (n° CE : 52.983, n° dossier parl. : 7341), élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures.

À chacun des textes des projets de loi précités étaient joints un exposé des motifs, un commentaire de l'article unique, une fiche d'évaluation d'impact, une fiche financière, un texte coordonné de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire que les projets sous avis tendent à modifier ainsi que les avis de la Commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire du 15 mai 2018 à l'égard des projets de loi n°s 7337 et 7338 et du 7 juin 2018 à l'égard du projet de loi n° 7341.

CONSIDERATIONS GENERALES

Par les projets de loi sous avis, le Gouvernement est autorisé à réaliser les travaux nécessaires à la modernisation des installations ferroviaires des gares de Rodange, Mersch et Wasserbillig.

Le projet de loi n° 7337 portant sur la gare de Rodange prévoit la suppression du passage à niveau n° 27 et son remplacement par un nouveau souterrain, la mise en place d'un deuxième souterrain du côté de Pétange, l'aménagement d'une passerelle assurant la liaison entre le bâtiment P&R, les quais ferroviaires et la gare routière, l'élargissement du quai situé au milieu de la gare, le réaménagement du plan des voies de la gare, l'adaptation des installations de signalisation et de caténaire au nouveau plan des voies, la construction d'un bâtiment technique, la réalisation d'une nouvelle gare routière et la mise en place de stationnements pour taxis.

Le projet de loi n° 7338 concernant la gare de Mersch prévoit la reconstruction des souterrains pour voyageurs, l'élargissement du quai situé au milieu de la gare, la modification du tracé de la troisième voie de la gare, le réaménagement du plan des voies de la gare, l'adaptation des installations de signalisation et de caténaire au nouveau plan des voies et la réalisation d'une nouvelle gare routière.

Le projet de loi n° 7341 relatif à la gare de Wasserbillig prévoit l'aménagement d'un bâtiment P&R, le réaménagement de la gare routière et du parvis devant la gare, la construction d'un nouveau souterrain pour voyageurs, la mise en place d'escaliers assurant le lien entre les quais et la passerelle piétonnière existante, l'élargissement du quai situé au milieu de la gare, la suppression de voies et l'adaptation des installations de télécommunication, de signalisation et de caténaires au nouveau plan des voies.

Le Conseil d'État note que le projet de loi n° 7337 anticipe au point 2 de l'article unique du projet de loi n° 7338 la valeur indiciaire du point 38° qui ne figure pas dans le projet de loi n° 7337.

Il attire, en outre, l'attention des auteurs des projets de loi sur le fait que, selon l'ordre de publication des trois lois en projet au Journal officiel, un texte incomplet pourrait entrer en vigueur pour l'article 10, paragraphe 3, alinéa 3, de la loi précitée du 10 mai 1995. Étant donné que les trois projets de loi modifient la même disposition légale, à savoir l'article 10, paragraphe 3, alinéas 2 et 3, de la loi précitée du 10 mai 1995, le Conseil d'État propose de fusionner les projets de loi sous examen. Cette façon de procéder aura l'avantage de dissiper tout risque quant à la teneur finale de la disposition légale visée.

*

EXAMEN DES ARTICLES UNIQUES RESPECTIFS

Le texte de l'article unique des projets de loi sous examen n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État quant au fond.

Au vu de ce qui précède, il propose le libellé suivant :

« PROJET DE LOI

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

Article unique. L'article 10, paragraphe 3, de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire est modifié comme suit :

1° L'alinéa 2 est complété par les points 37°, 38° et 39° suivants :

« 37°	Ligne de Pétange à Athus / Longwy ; mise en conformité des installations voyageurs en gare de Rodange	107 500 000 eur
38°	Ligne de Luxembourg à Troisvierges / frontière ; mise en conformité des installations voyageurs en gare de Mersch	51 750 000 eur
39°	Ligne de Luxembourg à Wasserbillig ; modernisation des installations ferroviaires avec aménagement d'un bâtiment P & R en gare de Wasserbillig	105 000 000 eur »

2° L'alinéa 3 prend la teneur suivante :

« 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^{er} 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^{er} octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1^{er} avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1^{er} octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1^{er} avril 2008. Ceux repris sous 16°, 18°, 26°, 27° et 28° correspondent à la valeur 685,44 de cet indice au 1^{er} octobre 2010. Ceux sous 29° et 34° correspondent à la valeur 725,05 de cet indice au 1^{er} octobre 2012. Celui repris sous 30° correspond à la valeur 761,20 de cet indice au 1^{er} avril 2016. Celui repris sous 31° correspond à la valeur 730,85 de cet indice au 1^{er} avril 2013. Ceux repris sous 23°, 32° et 33° correspondent à la valeur 738,97 de cet indice au 1^{er} octobre 2013. Celui repris sous 35° correspond à la valeur 764,68 de cet indice au 1^{er} octobre 2016. Celui repris sous 36° correspond à la valeur 775,93 de cet indice au 1^{er} avril 2017. Ceux sous 37°, 38° et 39° correspondent à la valeur 779,82 de cet indice au 1^{er} octobre 2017.

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. » »

*

OBSERVATION D'ORDRE LEGISTIQUE

Article unique

Les tirets entre les numéros d'article et le texte de l'article sont à omettre. Partant, il y a lieu de supprimer le tiret derrière les termes « **Article unique.** ».

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 18 votants, le 17 juillet 2018.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Georges WIVENES

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau