

N° 4563

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 1998-1999

PROJET DE LOI

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

* * *

(Dépôt: le 28.4.1999)

SOMMAIRE:

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

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

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

Arrêtons:

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

Palais de Luxembourg, le 6 avril 1999

La Ministre des Transports,
Mady DELVAUX-STEHRÉS

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

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

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

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

1. Sont imputés sur le Fonds du Rail:

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

Le Ministre ordonnance les dépenses à charge de ce Fonds.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*

EXPOSE DES MOTIFS

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

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

*

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

1.1. Les dispositions constitutionnelles et légales applicables

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*

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

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

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

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

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

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

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

2.2. Les dépenses imputables au Fonds du Rail

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*

3. COMMENTAIRE DES DISPOSITIONS LEGALES EN PROJET

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

en francs luxembourgeois

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

Les 14 projets en question sont justifiés comme suit:

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

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

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

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

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

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

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

Le projet comprend en particulier:

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

- Berchem Nord
- Luxembourg Sud

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

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

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

b) Renouvellement complet de voies

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

La dépense afférente est estimée à 505.000.000.– LuF.

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

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

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

La dépense afférente est estimée à 171.300.000.– LuF.

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

a) Mise à double voie partielle des lignes.

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

La dépense afférente est estimée à 1.371.000.000.– LuF.

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

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

Le projet sous examen comprend dès lors

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

La dépense afférente est estimée à 499.000.000.– LuF.

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

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

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

La dépense afférente est estimée à 138.500.000.– LuF.

b) Augmentation de la capacité de ligne

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

La dépense afférente est estimée à 462.000.000.– LuF.

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

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

La dépense afférente est estimée à 161.800.000.– LuF.

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

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

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

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

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

La dépense afférente est estimée à 200.000.000.– LuF.

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

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

La dépense afférente est estimée à 310.670.000.– LuF.

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

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

La dépense afférente est estimée à 1.500.000.000.– LuF.

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

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

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

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

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

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

La dépense afférente est estimée à 120.000.000.– LuF.

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

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

La dépense afférente est estimée à 875.000.000.– LuF.

11° Aménagement d'arrêts supplémentaires pour voyageurs:

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

Le relevé des nouveaux arrêts retenus se présente comme suit:

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

La dépense afférente est estimée à 440.000.000.– LuF.

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

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

La dépense afférente est estimée à 144.000.000.– LuF.

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

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

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

La dépense afférente est estimée à 1.337.963.000.– LuF.

14° Renouvellement de passages à niveau:

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

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

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

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

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

La dépense afférente est estimée à 278.000.000.– LuF.

3.3. *ad modification de l'article 11*

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

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

3.4. *ad modification de l'article 16*

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

3.5. *ad modification de l'article 20*

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

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

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

TEXTE DU PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

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

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

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

Notre Conseil d'Etat entendu;

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

Arrêtons:

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

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

*

EXPOSE DES MOTIFS

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

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

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

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

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