

N° 6349

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

PROJET DE LOI

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

* * *

*(Dépôt: le 21.10.2011)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (13.10.2011)	1
2) Texte du projet de loi	2
3) Exposé des motifs	2
4) Commentaire de l'article unique	7
5) Fiche financière	7
6) Avis de la Commission d'Analyse des projets d'Infrastructure Ferroviaire	9
7) Texte coordonné de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire	10

*

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.

Palais de Luxembourg, le 13 octobre 2011

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

Claude WISELER

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Article unique.– 1. 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:

Le deuxième alinéa du paragraphe 3 est complété comme suit:

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

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 1^o, 3^o, 10^o, 11^o, 12^o et 14^o correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2000. Ceux repris sous 1b^o, 2^o, 4^o, 5^o, 6^o, 7^o, 8^o, 15^o, 16^o, 17^o, 18^o, 19^o et 20^o correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1er octobre 2001. Celui repris sous 21^o correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1er avril 2002. Celui repris sous 22^o correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1er octobre 2002. Les montants repris sous 9^o, 23^o, 24^o et 25^o correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Celui repris sous 27^o correspond à la valeur 685,44 de cet indice au 1er octobre 2010. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.“

*

EXPOSE DES MOTIFS

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

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

Jusqu'à présent, 7 mises à jour du relevé ont été retenues par le législateur:

- loi du 3 juin 2003 autorisant
 - des projets de mise à double voie intégrale
 - 1^o de la ligne de chemin de fer Pétange-Luxembourg et
 - 2^o de la section entre la bifurcation de Stadtgrund et Sandweiler de la ligne de Luxembourg à Wasserbillig
(adaptation du projet sous 2^o du relevé de l'article 10 et ajout du projet sous 16^o);
 - la participation financière de l'Etat à la réalisation d'un nouveau centre de remisage et de maintenance au Dernier Sol à Luxembourg-Bonnevoie et du renouvellement des installations de voie de la section entre Berchem/Nord et Oetrange et de la courbe de raccordement d'Alzingen comme projets préliminaires à la réalisation de la stratégie „mobilité.lu“ (adaptation du projet sous 7^o et ajout du projet sous 20^o);
 - des projets tenant au grand entretien et à la sécurisation du réseau ferré existant et concernant plus particulièrement la modernisation et la sécurisation de l'antenne ferroviaire entre Kautenbach et Wiltz, la modernisation de la signalisation de la ligne Luxembourg-Wasserbillig, le renouvellement d'installations de voie sur plusieurs tronçons de la Ligne du Nord et l'aménagement d'un réseau radio numérique intégrée sur l'ensemble du réseau (ajout des projets sous 15^o, 17^o, 18^o et 19^o);

- loi du 18 décembre 2003 autorisant le 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 (ajout du projet 21°);
- loi du 18 avril 2004 autorisant la construction d'une antenne ferroviaire Belval-Usines-Belvaux-Mairie (ajout du projet 22°);
- loi du 18 avril 2004 autorisant la construction d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie Nord de la Gare de Luxembourg, le raccordement d'une des deux voies par un tunnel nouveau à voie unique et le réaménagement général de la tête Nord de la Gare de Luxembourg (ajout du projet 23°);
- loi du 6 juin 2009 autorisant la reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 0,858 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen (Rue d'Alsace) (ajout du projet 24°);
- loi du 6 mai 2010 autorisant l'installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois (modification du projet 9°);
- loi du 17 décembre 2010 autorisant l'aménagement de la phase 1 de la gare périphérique de Howald (ajout du projet 25°).

Le nouveau 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 27°, qui se présente comme suit:

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

Dans cet ordre d'idées, il est proposé de compléter le deuxième et le troisième alinéa du paragraphe 3. de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée en ajoutant le projet 27°, d'une part, et en adaptant en conséquence le troisième alinéa qui indique l'indice semestriel des prix à la construction servant de référence pour déterminer la période d'application des hausses légales applicables aux montants maxima des enveloppes financières accordées par le législateur, d'autre part.

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

Le présent projet relatif au renouvellement des Postes Directeurs de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen a été inscrit sur la liste des projets d'investissement du Ministère du Développement durable et des Infrastructures ayant atteint le niveau APS (avant-projet sommaire).

Lors de sa séance publique du 22 septembre 2010, la Chambre des Députés a marqué son accord à l'élaboration des études nécessaires à la réalisation du projet en question.

1. Objet du projet

Le présent projet a pour objet l'exécution de travaux d'infrastructures en vue du renouvellement et de la modernisation des installations de signalisation sur la ligne ferroviaire Luxembourg-Kleinbettingen.

La réalisation du projet s'avère nécessaire pour les raisons suivantes:

- 1) Augmentation de la sécurité de l'exploitation ferroviaire sur la ligne Luxembourg-Kleinbettingen.
- 2) Maintien de l'exploitation de la ligne ferroviaire Luxembourg-Kleinbettingen tout en préparant la modernisation de la ligne Luxembourg-Kleinbettingen dans le cadre du projet EUROCAPRAIL.
- 3) Préparation de la ligne Luxembourg-Kleinbettingen à l'interopérabilité du système ferroviaire trans-européen conventionnel.

2. Situation actuelle

Les postes de signalisation actuellement en service depuis les années 1970 sont des postes à relais. Les installations techniques de ces postes, à savoir les installations en cabine et en campagne, y compris

l'installation de télétransmissions, ont atteint leur limite d'âge et ne répondent plus aux besoins d'une exploitation ferroviaire moderne.

Par ailleurs, la durée de vie financière de ce type d'installations techniques peut être estimée à 40 ans.

La détection de la non-occupation de voie est actuellement réalisée au moyen de circuits de voie du type 50 Hz mono- et bi-rail à relais moteur asynchrone bi-phasé avec phase à la voie et phase auxiliaire et du type à impulsions de tension élevée. A noter que le projet de la norme CENELEC FprEN 50238-2 intitulée „Railway Applications – Electrical Compatibility between Rolling Stock and Train Detection Systems – Part 2 – Compatibility with Track Circuits“ ne retient pas les types de circuits de voie précités pour réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

Dans le but:

- d'éviter une pénurie en matériel de réserve;
 - de réduire la fréquence d'apparition de perturbations aux installations techniques de signalisation (cette fréquence est en progression depuis quelques années);
 - de garantir le maintien de l'exploitation ferroviaire sur la ligne Luxembourg-Kleinbettingen;
 - d'augmenter la sécurité de l'exploitation ferroviaire sur la ligne Luxembourg-Kleinbettingen;
 - de favoriser l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel;
- une modernisation de ces postes de signalisation s'impose dans les meilleurs délais.

En ce qui concerne l'installation de télétransmissions, la modernisation s'avère être inévitable vu l'état vétuste de ces installations.

3. Description du projet

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

Les installations en campagne seront contrôlées et commandées par la nouvelle technologie „FEC“ (Field Element Controller).

Les signaux lumineux en campagne seront équipés de la nouvelle technologie „LED“.

La détection de la non-occupation de voie sera réalisée exclusivement par le biais de la nouvelle génération d'installations de comptage d'essieux du type „Az LM“ avec point de détection du type „Zp30H“. A noter que le projet de la norme CENELEC FprEN 50238-3 intitulée „Railway Applications – Electrical Compatibility between Rolling Stock and Train Detection Systems – Part 3 – Compatibility with Axle Counters“ retient ce type de point de comptage pour réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

La deuxième phase du projet „Modernisation de ligne Luxembourg-Kleinbettingen“ prévoit la ré-électrification de la ligne en bi-mode 3 kV courant continu/25 kV 50 Hz monophasé. Le basculement subséquent de l'électrification de la ligne de 3 kV courant continu vers 25 kV 50 Hz monophasé nécessite le remplacement des circuits de voie actuellement en service. En effet, ces circuits de voie ne sont pas compatibles avec une électrification de 25 kV 50 Hz monophasé. Les nouvelles installations de comptage d'essieux sont compatibles avec les deux types d'électrification.

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

- Implantation des signaux fixes à droite dans le sens de circulation de la voie à laquelle ils s'adressent ou au-dessus de cette voie afin de réaliser une homogénéisation du réseau ferré luxembourgeois;
- Augmentation de la distance de couverture des points dangereux permanents;
- Amélioration de la visibilité des signaux fixes lumineux à partir du poste de conduite du conducteur d'engin moteur;

- Réalisation d'itinéraires de manœuvre supplémentaires à la situation actuelle et nécessaires pour effectuer la desserte du chantier lors de la réalisation de la modernisation de la ligne Luxembourg-Kleinbettingen dans le cadre du projet EUROCAPRAIL.

4. Réalisation du projet

Le projet en question comprend deux phases:

- a) Première phase: Travaux préparatoires à la réalisation du chantier.

Cette phase comprend les travaux suivants pour permettre la réalisation du chantier et sont strictement nécessaires pour maintenir l'exploitation ferroviaire de la ligne Luxembourg-Kleinbettingen durant la réalisation du chantier:

- Adaptations aux éléments de contrôle et de commande existants des appareils de voie et sabots de déraillement manœuvrés à distance pour permettre l'aménagement des nouveaux éléments de contrôle et de commande;
- Déplacement de certains signaux fixes lumineux existants afin de garantir leur visibilité à partir du poste de conduite du conducteur d'engin moteur après aménagement des potences sur lesquels seront fixées les nouveaux signaux fixes lumineux.

Le début de ces travaux est prévu au cours de l'année 2012.

- b) Deuxième phase: Réalisation du chantier.

Cette phase constitue la réalisation du projet de renouvellement et de modernisation, à savoir l'aménagement d'un poste de signalisation informatisé (PSI) en gare de Kleinbettingen et de postes décentralisés en gares de Bertrange-Strassen et de Mamer, intégrés dans le PSI précité.

Les installations techniques à aménager en cabine sont du type „ESTW L90“ et comprennent notamment:

- Poste de commande et de contrôle pour deux chefs de circulation;
- Calculateurs, y compris logiciels;
- Interfaces électriques entre les installations en cabine et en campagne;
- Alimentation des nouveaux postes, y compris le raccordement au réseau d'énergie électrique public ainsi que l'alimentation de secours constituée d'accumulateurs électriques et d'un groupe électrogène de secours;
- Câblage, y compris les baies de câbles et les câbles de signalisation;
- Installations de détection et d'extinction d'incendie.

Les installations précitées seront complétées par une installation d'annonce et de suivi automatique des trains du type „ZN L2000“ ainsi que d'une installation de commande automatique des itinéraires-trains du type „ZL L2000“ et dont les centraux respectifs seront aménagés dans le PSI de Kleinbettingen.

Les installations en cabine seront abritées par des bâtiments du type modulaire à aménager. L'emplacement respectif de ces bâtiments est prévu en gares de Kleinbettingen, Mamer et Bertrange-Strassen.

Le bâtiment de Kleinbettingen accueillera les chefs de circulation lesquels commanderont et contrôleront à partir du PSI de Kleinbettingen la ligne ferroviaire Luxembourg-Kleinbettingen de Bertrange-Strassen jusqu'à la frontière belgo-luxembourgeoise, remplaçant ainsi l'installation de télétransmissions actuellement en service et dont le caractère obsolète a déjà été mentionné. La gare de Luxembourg restera sous la commande et le contrôle du Poste Directeur de Luxembourg (PDL).

Les installations techniques à aménager en campagne comprennent notamment les installations suivantes:

- Signaux fixes lumineux fixés sur potence ou mât;
- Divers repères fixes et signaux fixes non lumineux;
- Points de comptages afférents aux installations de comptage d'essieux;
- Moteurs électriques d'aiguillage;
- Sabots de déraillements;
- Crocodiles et pédales afférents au système MEMOR II+;

- Installations techniques de réchauffage des aiguilles;
- Câbles de signalisation.

L'aménagement des installations précitées nécessite la réalisation des travaux connexes ci-après:

- Travaux de terrassement pour l'aménagement des nouveaux bâtiments modulaires abritant les nouvelles installations techniques;
- Travaux de terrassement pour l'aménagement des nouvelles installations en campagne (signaux et armoires à câbles);
- Aménagement de nouveaux caniveaux et de nouvelles traversées et réaménagement des caniveaux existants pour les nouveaux câbles de signalisation.

Le projet de renouvellement et de modernisation nécessite aussi des adaptations au niveau des installations de télécommunications en campagne ainsi qu'au central de vidéosurveillance du réseau ferré luxembourgeois pour la réception des messages générés par les installations de détection et d'extinction d'incendie.

Après la mise en service des nouveaux postes, les anciennes installations techniques en cabine et en campagne seront déposées.

Le début des travaux de terrassements et de signalisation est prévu pour début 2012.

La mise en service des nouveaux postes est prévue au cours du deuxième semestre 2012.

Remarque:

Pour conclure ce chapitre, il y a lieu de relever que le planning relatif au déploiement du système de contrôle de vitesse européen ERTMS/ETCS sur le réseau ferré luxembourgeois prévoit la mise en service du dernier lot, à savoir la ligne ferroviaire Luxembourg-Kleinbettingen, au cours de l'année 2012. Le projet de renouvellement des Postes Directeurs prévoit la mise en service du nouveau PSI et des nouveaux postes décentralisés en même temps que celle du système ERTMS/ETCS sur la ligne Luxembourg-Kleinbettingen. Grâce à cette démarche, la réalisation d'une phase intermédiaire coûteuse du système ERTMS/ETCS sur la situation actuelle peut être évitée. Pour cette raison, le détail estimatif du projet de renouvellement des Postes Directeurs ne contient pas les coûts afférents à une modification du système ERTMS/ETCS.

5. Coûts de fonctionnement

Le coût de fonctionnement annuel des installations de signalisation de la ligne Luxembourg-Kleinbettingen sera diminué suite à une meilleure fiabilité des installations techniques des nouveaux postes de signalisation informatisés par rapport aux installations techniques des postes de signalisation actuellement en service et dont la limite d'âge ainsi que la durée de vie financière sont atteintes.

En ce qui concerne le coût de fonctionnement annuel lié à l'entretien des installations techniques, les nouvelles technologies „FEC“, „LED“ et „Az LM (Zp30H)“ citées plus haut ne permettent pas une comparaison détaillée par manque de retour d'expérience de ces installations sur le réseau ferré luxembourgeois. Cependant, une analyse des prescriptions d'entretien relatives aux anciennes et nouvelles installations permet de conclure que les coûts d'entretien, notamment des installations en campagne, seront réduits.

Dans ce contexte, il faut rappeler l'état vétuste de l'installation de télétransmissions actuellement en service et dont une défaillance nécessitera la commande locale des Postes Directeurs de Bertrange-Strassen, Mamer et Capellen pour pouvoir maintenir l'exploitation de la ligne ferroviaire Luxembourg-Kleinbettingen. Dans ces cas les commandes locales nécessitent une augmentation de l'effectif du personnel d'exploitation avec des coûts subséquents.

6. Estimation des coûts

Les coûts APD du projet se chiffrent à 42.000.000,00 € et se subdivisent comme suit:

Montants hors TVA indiqués en €

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

Les montants indiqués s'entendent hors taxes sur la valeur ajoutée (TVA) et correspondent à la valeur 685,44 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2010.

*

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 de 40 millions €, il est proposé de modifier le paragraphe 3. de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée par l'ajout du projet relatif à la modernisation de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen, phase 1: renouvellement des Postes Directeurs sur la situation actuelle (nouveau projet 27°).

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 des prix à la construction, soit la valeur de 685,44 de l'indice du 1er octobre 2010.

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

L'évaluation financière du projet No 27 se situe au coût de 42.000.000 euros au niveau de l'indice des prix à la construction valable au 1er octobre 2010 (indice 685,44).

*

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 27°, qui se présente comme suit:

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

Le projet de loi sous examen prévoit l'autorisation par le législateur, conformément à l'article 99 de la Constitution, de la modernisation de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Phase 1: renouvellement des Postes Directeurs sur la situation actuelle (ajout d'un projet).

Le présent projet d'investissement 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 22 septembre 2010, la Chambre des Députés a marqué son accord à l'élaboration des études nécessaires à la réalisation du projet en question.

Les coûts APD du projet se chiffrent à 42.000.000,00 € et se subdivisent comme suit:

Montants hors TVA indiqués en €

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

AVIS DE LA COMMISSION D'ANALYSE DES PROJETS D'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase 1: Renouvellement des Postes Directeurs sur la situation actuelle. Nouveau projet

Présences:

Mme Félicie Weycker, MDDI
Mme Michèle Steichen, IGF
M. Guy Besch, MDDI
M. Jeannot Poeker, MDDI
M. René Biwer, APC
M. Jean-Marie Franziskus, CFL
M. Jean-Jacques Olinger, CFL

Dans le cadre de la nouvelle procédure à suivre en matière de préparation et de présentation de nouveaux projets d'infrastructure ferroviaire nécessitant l'approbation du législateur, les CFL ont transmis par leur courrier, réf.: CF/A 27365-69225 du 8 octobre 2010, au Ministre du Développement durable et des Infrastructures un dossier relatif au projet cité sous objet.

En effet, lors de la séance du 22 septembre 2010, sur base du dossier d'avant-projet sommaire („APS“), le projet a déjà eu l'accord de principe par voie de motion de la Chambre des Députés.

Lors de sa réunion du 29 mars 2011 la Commission d'Analyse des projets d'Infrastructure Ferroviaire a examiné le dossier sous objet sur base du dossier APD.

Le projet a pour objet le remplacement des postes à relais des gares de Bertrange-Strassen, Mamer et Kleinbettingen et du poste d'annonce de Capellen par un poste de signalisation informatisé en gare de Kleinbettingen et de postes décentralisés en gares de Bertrange-Strassen et de Mamer.

En outre, des adaptations et des modifications de la signalisation seront réalisées en campagne en vue d'augmenter la sécurité en relation avec l'exploitation de la ligne.

A préciser que les postes de signalisation actuellement en service depuis les années 1970 sont des postes à relais. Les installations techniques de ces postes, à savoir les installations en cabine et en campagne, y compris l'installation de télétransmissions, ont atteint leur limite d'âge et ne répondent plus aux besoins d'une exploitation ferroviaire moderne. Par ailleurs, la durée de vie financière de ce type d'installations techniques peut être estimée à 40 ans. Par conséquent, le présent projet devient indispensable notamment pour des motifs de sécurité.

Les coûts APD du projet se chiffrent à 42.000.000.– euros (HTVA) et correspondent à la valeur 685,44 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2010.

Au vu des explications détaillées fournies oralement lors de la séance du 29 mars 2011 et par écrit en date du 16 mai 2011 par le représentant des CFL, la Commission n'a pas d'objection quant à la transmission de ce nouveau projet sous forme d'avant-projet de loi au Gouvernement en conseil en vue d'approbation et de le déposer par la suite à la Chambre des Députés.

*Pour la Commission d'Analyse des projets
d'Infrastructure Ferroviaire,*

Le Président,
Félicie WEYCKER

Le Secrétaire,
Jean-Jacques OLINGER

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

I. Les principes de gestion du réseau ferré

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

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

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

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

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

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

Art. 3. A partir de l'entrée en vigueur de la présente loi l'Etat a la pleine propriété du réseau ferré.
(Loi du 28 mars 1997)

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

Art. 4. L'Etat pourvoit à la remise en état, à la modernisation et à l'entretien du réseau ferré ainsi qu'aux raccordements ferroviaires internationaux.

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

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

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

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

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

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

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

Art. 7. Toute construction de ligne nouvelle et toute modification du tracé d'une ligne existante requérant le déplacement de l'assiette sont subordonnées à l'élaboration préalable d'une étude de l'impact sur l'environnement naturel et l'environnement humain.

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

II. L'institution d'un Fonds du Rail

Art. 9. Les projets de remise en état, de modernisation et d'extension du réseau ferré 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.

¹ La loi du 28 mars 1997 remplace le texte suivant: „L'Etat et les CFL procéderont dans les 12 mois suivant l'entrée en vigueur de la présente loi aux écritures cadastrales afférentes qui seront reprises dans un règlement grand-ducal énumérant les propriétés domaniales concernées.“

(Loi du 24 juillet 2000)²

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 ferré luxembourgeois ainsi que les dépenses relatives à la régulation du trafic ferroviaire sur ledit réseau (*loi du 24 juillet 2006*);
- 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;
- les dépenses relatives aux acquisitions d’infrastructures et d’installations ferroviaires existantes qui ne font pas partie du réseau ferré national (*loi du 18 décembre 2006*);
- les frais de fonctionnement du régulateur du marché ferroviaire (*loi du 3 août 2010*).

Le Ministre ordonnance les dépenses à charge de ce Fonds.

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

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

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

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°	(<i>Loi du 3 juin 2003</i>) 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 € ³
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 € ⁴
3°	(<i>Loi du 24 juillet 2000</i>) 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 €

2 La loi du 24 juillet 2000 remplace le texte de la loi du 10 mai 1995: „Il est institué un fonds spécial, dénommé „Fonds du Rail“. 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. Le Ministre ordonnance les dépenses à charge de ce Fonds.“

3 Loi du 20 juillet 2000: 546.000.000 LUF/13.534.986,45 €

4 Loi du 24 juillet 2000: Mise à double voie partielle des lignes de Pétange à Luxembourg et de Pétange à Rodange/frontière et renouvellement et modernisation des installations fixes de ces lignes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et Rodange: 1.992.547.000 LUF/49.393.949,91 €

4°	(Loi du 3 juin 2003) Renouvellement de voie, d'appareils de voie et du poste directeur en gare de Wasserbillig	23.867.189 € ⁵
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
6°	Gare Esch-sur-Alzette (modernisation et renouvellement des installations fixes, situation définitive)	25.161.193 € ⁷
7°	Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg	102.570.000 € ⁸
8°	Remise en état du viaduc „Pulvermuehle“ en gare de Luxembourg	15.917.755 € ⁹
9°	(Loi du 6 mai 2010) Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois	37.269.864,25 €
10°	Aménagement de nouveaux quais pour voyageurs	9.915.741 €
11°	Alimentation du réseau ferré luxembourgeois en énergie électrique de traction dans l'optique du trafic au début du 21e siècle	35.101.996 €
12°	Renouvellement et suppression de passages à niveau sur l'ensemble du réseau	12.345.098 €
13°	(Loi du 3 juin 2003) Modernisation et renouvellement de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen	/ ¹⁰
14°	(Loi du 24 juillet 2000) Renouvellement de voie et d'appareils de voie, aménagement de nouvelles voies et de nouveaux appareils de voie tertiaires et aménagement de supports spéciaux antigraissage dans les aiguilles des appareils de voie	8.676.273 €
15°	(Loi du 3 juin 2003) Modernisation et sécurisation de l'infrastructure ferroviaire de l'antenne de Kautenbach à Wiltz	31.463.086 €
16°	(avant-projet de loi) Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermühle) et Sandweiler	215.000.000 €
17°	Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Modernisation des installations de signalisation et de télécommunication des postes de Wecker, Roodt, Oetrange et Sandweiler-Contern	25.606.000 €
18°	(avant-projet de loi) Réseau ferré luxembourgeois. Aménagement d'un réseau radio numérique intégrée ERTMS/GSM-R (partie infrastructure)	51.100.000 €
19°	Ligne du Nord. Renouvellement d'installations de voie sur plusieurs tronçons de ligne	40.016.000 €
20°	Tronçon de ligne Berchem/Nord-Oetrange et courbe de raccordement d'Alzingen. Renouvellement complet d'installations de voie	12.752.000 €
21°	(Loi du 18 décembre 2003) Raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel, d'une part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg-Gouvy, dite Ligne du Nord, et, d'autre part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg-Wasserbillig	389.680.000 €
22°	(Loi du 18 avril 2004) Construction d'une antenne ferroviaire Belval-Usines-Belvaux-Mairie	95.450.000 €

5 Loi du 24 juillet 2000: 828.500.000 LUF/20.537.978,53 €

6 Loi du 24 juillet 2000: 322.684.000 LUF/7.999.127,42 €

7 Loi du 24 juillet 2000: 894.000.000 LUF/22.161.681,11 €

8 Loi du 24 juillet 2000: 1.000.000.000 LUF/24.789.352,48 €

9 Loi du 24 juillet 2000: Mise à trois voies du viaduc de „Pulvermuehle“ en gare de Luxembourg: 1.000.000.000 LUF/24.789.352,48 €

10 Loi du 24 juillet 2000: 900.000.000 LUF/22.310.417,23 €

23°	Construction d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie Nord de la Gare de Luxembourg, raccordement d'une des deux voies par un tunnel nouveau à voie unique et réaménagement général de la tête Nord de la Gare de Luxembourg	180.700.000 €
24°	(Loi du 5 juin 2009) Gare de Luxembourg. Reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 0,858 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen (Rue d'Alsace)	19.250.000 €
25°	(Loi du 17 décembre 2010) Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase I	42.878.500 €
26°	(avant-projet de loi) Ligne du Nord. Renouvellement complet de différents tronçons de voie avec amélioration de la plate-forme en vue de la mise en oeuvre de traverses en béton	96.200.000 €
27°	(avant-projet de loi) Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase I: Renouvellement des Postes Directeurs sur la situation actuelle	42.000.000 €
28°	(avant-projet de loi) Gare de Differdange. Modernisation et renouvellement des installations fixes	51.000.000 €

(cinq avant-projets de loi)

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

(Loi du 24 juillet 2006)

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

(Loi du 24 juillet 2000)

Art. 11. Le Fonds du Rail est alimenté:

- par des dotations budgétaires;
- par des emprunts; *(loi du 19 décembre 2003)*
- par le produit de la vente d'immeubles appartenant au domaine foncier et bâti du réseau ferré et rendus disponibles après la réalisation du programme d'investissement;
- par le produit des redevances d'utilisation prévues à l'article 8;
- par les revenus provenant notamment de la location d'immeubles faisant partie du domaine foncier et bâti du réseau ferré;
- par les subventions de l'Union Européenne allouées à des projets inscrits au programme d'investissement.

Les sommes dont question aux tirets deux à six sont portées directement en recette au Fonds.¹¹

¹¹ La loi du 24 juillet 2000 a remplacé le texte de la loi du 10 mai 1995: „Le Fonds du Rail est alimenté:

- par des dotations budgétaires;
- par le produit de la vente d'immeubles au domaine foncier et bâti du réseau ferré et rendus disponibles après la réalisation du programme d'investissement;
- par les subventions de l'Union Européenne allouées à des projets inscrits au programme d'investissement.

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

III. Les raccordements ferroviaires internationaux

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

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

Le ministre ordonnance les dépenses à charge à ce Fonds.

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

- par des dotations budgétaires;
- par les subventions de l'Union Européenne allouées au Grand-Duché de Luxembourg en vue de promouvoir la réalisation des raccordements visés à l'article 12;
- par les rémunérations des participations de l'Etat dans des entités étrangères ou internationales qui sont, le cas échéant, chargées de la réalisation des projets prévus à l'article 12;
- par des emprunts. *(loi du 23 décembre 2005)*

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

IV. Les missions du gestionnaire de l'infrastructure

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

(Loi du 24 juillet 2006)

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

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

(Loi du 24 juillet 2000)

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

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

butions 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.¹²

Art. 17. Le gestionnaire de l'infrastructure a l'obligation d'entretenir constamment le réseau ferré 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 oeuvre de l'infrastructure, aux mesures nécessaires pour assurer la sécurité publique et le respect des droits des tiers. Dans cette hypothèse le gestionnaire peut être autorisé par le ministre à supprimer les installations ferroviaires rendues inutiles par les transformations ainsi apportées à l'exploitation.

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

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

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

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

(Loi du 24 juillet 2000)

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

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

Les comptes des CFL relatifs à la gestion du réseau ferroviaire sont tenus d'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale et de façon à permettre la tenue et la publication de comptes de profit et pertes séparés et de bilans financiers annuels séparés décrivant les actifs et les passifs, d'une part, pour les activités relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et, d'autre part, pour les autres activités dont notamment celle relative à la fourniture de services de transports. Les aides publiques versées à l'une de ces catégories d'activités ne peuvent pas être transférées à l'autre; cette interdiction doit être reflétée par les comptes y relatifs.¹³

12 La loi du 28 mars 1997 a remplacé le texte de la loi du 10 mai 1995: „Sous condition de respecter les maxima de la loi du 31 août 1989 portant exécution de l'article 99, troisième et quatrième phrases de la Constitution, le gestionnaire peut, dans le cadre des délégations prévues par l'article 6, procéder au nom et pour compte de l'Etat aux acquisitions, aliénations et échanges d'immeubles nécessaires à la gestion du réseau ferré. Les actes relatifs à ces opérations immobilières sont sujets à approbation par le ministre. Ces opérations font l'objet d'actes relatifs à recevoir par l'administration de l'Enregistrement et des Domaines.

Les opérations immobilières qui sont réalisées par le gestionnaire, et qui concernent le réseau ferré proprement dit, sont reconnues d'utilité publique.

Les parties sont dispensées de recourir à la vente publique dans les cas visés par la loi du 12 juin 1816 qui détermine les formalités à observer à l'égard de la vente d'immeubles appartenant à des mineurs, à des successions acceptées sous bénéfice d'inventaire, etc., loi qui reste applicable pour le surplus.“

La loi du 24 juillet 2000 remplace celle du 28 mars 1997: „Les opérations immobilières qui concernent le réseau ferré proprement dit, sont reconnues d'utilité publique.“

13 La loi du 28 mars 1997 a remplacé le texte de la loi du 10 mai 1995: „Les comptes des CFL relatifs à la gestion du réseau ferré 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 ferré, à séparer les produits et les charges se rapportant aux investissements, à l'entretien et à la régulation du trafic.¹⁴

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.

14 La loi du 24 juillet 2000 remplace l'article 20 de la loi du 10 mai 1995 qui était: „Le gestionnaire de l'infrastructure effectue les paiements correspondant aux engagements financiers pris dans le cadre des missions lui confiées. Ses prestations lui sont rémunérées par l'Etat, déduction faite des recettes qui proviennent des redevances d'utilisation perçues sur les entreprises ferroviaires qui empruntent le réseau ferré, et des rétributions résultant, le cas échéant, d'autres actes effectués en exécution des missions prévues dans le contrat de gestion de l'article 6. Le règlement de cette rémunération a lieu d'après les modalités de ce contrat de gestion.

Les comptes des CFL relatifs à la gestion 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 pas de transfert d'aides possible entre ces deux catégories de comptes.“

