

## N° 7338

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2017-2018

**PROJET DE LOI**

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

\* \* \*

*(Dépôt: le 9.7.2018)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (2.7.2018).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs .....	2
4) Plans.....	8
5) Commentaire de l'article unique.....	16
6) Fiche financière .....	16
7) Fiche d'évaluation d'impact.....	17
8) Avis de la Commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire (15.5.2018) .....	19
9) Texte coordonné.....	21

\*

**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 2 juillet 2018

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*

François BAUSCH

HENRI

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

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

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

« 38°	Ligne de Luxembourg à Troisvierges/frontière ; mise en conformité des installations voyageurs en gare de Mersch .....	51.750.000 € »
-------	---	----------------

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

« Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 17°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1er octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1er avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1er octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Ceux repris sous 16°, 18°, 26°, 27° et 28° correspondent à la valeur 685,44 de cet indice au 1er octobre 2010. Ceux sous 29° et 34° correspondent à la valeur 725,05 de cet indice au 1er octobre 2012. Celui de 30° correspond à la valeur 761,20 de cet indice au 1er avril 2016. Celui sous 31° correspond à la valeur 730,85 de cet indice au 1er avril 2013. Ceux sous 23°, 32° et 33° correspondent à la valeur 738,97 de cet indice au 1er octobre 2013. Celui sous 35° correspond à la valeur 764,68 de cet indice au 1er octobre 2016. Celui sous 36° correspond à la valeur 775,93 de cet indice au 1er avril 2017. Ceux sous 37° et 38° correspondent à la valeur 779,82 de cet indice au 1er octobre 2017. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité. »

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

### 1. INTRODUCTION

Le présent projet relatif à la mise en conformité des infrastructures voyageurs en gare de Mersch a été inscrit sur la liste des projets d'investissement du Ministère du Développement durable et des Infrastructures ayant atteint le niveau APS (avant-projet sommaire).

Lors de sa séance publique du 14 octobre 2015, la Chambre des Députés a marqué son accord à l'élaboration des études nécessaires à la réalisation du projet en question.

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

\*

### 2. OBJET DU PROJET

#### 2.1. Concept de mobilité

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

Le projet de la mise en conformité des installations voyageurs de la gare de Mersch fait partie intégrante de la réalisation des objectifs de mobilité tels que définis par le Ministère du Développement durable et des Infrastructures dans la stratégie « MoDu ».

##### 2.1.2. Contexte

Le projet fait partie d'un ensemble d'éléments planifiés permettant de redynamiser le quartier de la gare de Mersch. En effet, dans les alentours de la gare seront également aménagés un nouveau quartier,

une gare routière, la rue de la Gare en elle-même et un bâtiment P&R. De plus, le projet de la mise en conformité des installations voyageurs de la gare reste compatible avec la planification d'une rampe pour une piste cyclable projetée permettant de lier la rue Aloyse Kayser au nouveau quartier de la gare.

Au vu des aménagements prévus autour de la gare de Mersch, les connexions entre les anciens et nouveaux quartiers deviennent primordiales. Afin de pouvoir garantir ces liaisons, le souterrain à voyageurs se trouvant au Sud de la gare sera prolongé en direction du futur bâtiment P&R et un nouveau souterrain à voyageurs et à piétons central au Nord sera construit.

### **2.1.3. Objectifs du projet**

Les objectifs du projet sont :

- l'augmentation sensible de la capacité d'accueil de voyageurs au vu de l'émergence d'un nouveau quartier ;
- l'amélioration de la performance des infrastructures ferroviaires autant par la modernisation des installations de voie et d'alimentation électrique que par l'agrandissement des surfaces des quais ;
- l'augmentation de l'intermodalité grâce à l'interconnexion entre la gare et les différents quartiers de part et d'autre de la gare et aux connexions avec le nouveau bâtiment P&R et la gare routière et
- la sécurité et l'accessibilité pour les voyageurs grâce à des systèmes d'orientation et de guidage modernisés et des installations facilitant la circulation des personnes à mobilité réduite.

## **2.2. Eléments du projet**

### **2.2.1. Gare ferroviaire**

Les travaux en gare de Mersch ont pour objectif d'augmenter la capacité d'accueil de voyageurs et de mettre les infrastructures en conformité avec les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) européennes. Pour cela la largeur du quai central sera augmentée à environ 8,5 mètres. La longueur utile des quais et la hauteur des quais seront respectivement augmentées à 250 mètres et à 55 centimètres.

Le nombre de quais à disposition des trains à voyageurs reste le même qu'aujourd'hui. L'ajout d'appareils de voie supplémentaires en têtes Nord et Sud de la gare de Mersch devient nécessaire pour le phasage des travaux et permettra une exploitation ultérieure plus flexible. La quatrième voie sera déposée.

### **2.2.2. Gare routière**

La disposition actuelle de la gare routière est constituée de six quais, représentés sous forme d'îlots indépendants, permettant le stationnement de bus d'une longueur de 15 mètres.

Le nouveau concept se traduit par un îlot central à la géométrie en dents de scie, autour duquel stationnent les bus. Cet îlot permet la création de neuf emplacements (4 x 15 mètres et 5 x 18mètres). La disposition centrale d'un seul îlot permet également la circulation en toute sécurité des usagers qui peuvent ainsi se déplacer librement sur une surface qui leur est réservée.

Des bornes pour chargement de bus électriques sont également prévues.

\*

## **3. DESCRIPTION DU PROJET**

### **3.1. Concept architectural et fonctionnel**

Les futurs abords de la gare remplissent une fonction de liaison importante entre la structure urbaine actuelle de Mersch, avec le bâtiment voyageurs existant comme lieu d'identification, et le nouveau quartier de la gare.

Les éléments les plus importants du projet sont le réaménagement du parvis de la gare, de la gare routière, du nouveau passage souterrain central et des quais, ainsi que l'accès au nouveau bâtiment P&R au Sud du quartier de la gare.

Outre la centralisation des différents modes de transport, la conception vise à atteindre un haut niveau de qualité de vie dans les espaces publics, en garantissant l'accessibilité et l'extension des infrastructures piétonnières et cyclables.

L'unité visuelle de l'aménagement des abords de la gare sera assurée par un jeu de marquises harmonisées et par un concept de matériaux de qualité pour les revêtements de sol et de surface des éléments bâtis.

### *Les marquises*

Un ensemble de marquises harmonieuses se déclinant sous deux formes sensiblement différentes assure la délimitation conceptuelle entre deux espaces fonctionnels distincts et forme un support visuel entre le parvis de la gare et la future place centrale du quartier du côté Est de la ligne.

Les matériaux prévus pour la toiture architecturale sont harmonisés avec ceux de la façade du bâtiment P&R et contribuent à créer une atmosphère agréable grâce à l'emploi de surfaces métalliques de grande qualité.

### *Le parvis de la gare*

Le nouveau parvis de la gare a été conçu comme une entrée accueillante. Il offre un espace de détente et sert en même temps de plate-forme aisément identifiable donnant accès aux quais, au passage souterrain central et à la gare routière.

Pour le revêtement de sol, le choix s'est porté sur des dalles en béton de grand format aux teintes nuancées beige clair et gris clair, qui créent une ambiance conviviale et chaleureuse tout en intégrant bien le bâtiment-voyageurs en pierres naturelles.

### *La gare routière*

La nouvelle gare routière permet d'accueillir dans un espace couvert jusqu'à neuf arrêts de bus. Les arrêts de bus sont disposés en dent de scie, ce qui permet une organisation efficace dans l'espace confiné disponible.

### *Le passage souterrain Nord*

Le nouveau passage souterrain Nord relie le parvis de la gare à la place centrale du nouveau quartier et devient ainsi un élément significatif de la liaison entre ce nouveau quartier et l'espace urbain existant de Mersch.

Pour les voyageurs, tout comme pour les habitants du nouveau quartier, ce passage constituera d'emblée une entrée attrayante assurant l'accès vers les quais, la gare routière et le nouveau bâtiment P&R.

Les accès principaux à ce passage souterrain se feront par des escaliers d'une largeur de 7 mètres. Des ascenseurs assurent un accès sans obstacle pour les personnes à mobilité réduite.

### *Le passage souterrain Sud*

L'extension et la rénovation du passage souterrain sud existant permet l'accès des parties sud des quais au nouveau bâtiment P&R.

L'accès se fait par des rampes à pentes variables dont la couverture est intégrée aux marquises des quais.

### *Le bâtiment BMS et bâtiment technique*

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

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

### 3.2. Travaux de génie civil

#### *Les quais*

La longueur des deux quais sera adaptée aux nouvelles normes en vigueur et par rapport au plan des voies issu du nouveau concept d'exploitation de la gare de Mersch. La hauteur de quai par rapport au rail sera partout de 55 centimètres. La géométrie projetée de la gare de Mersch présente un léger décalage longitudinal des quais. Ce décalage a été rendu nécessaire par la présence du souterrain sud existant qui fait l'objet d'un prolongement en direction du futur bâtiment P&R.

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

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

Les quais seront couverts par des marquises.

#### *L'assainissement*

La gare de Mersch est actuellement assainie en système mixte. Les plateformes de la gare Mersch (la gare ferroviaire et la gare routière) seront assainies en système séparatif. Pour suffire aux recommandations de l'Administration de la Gestion de l'Eau, les eaux pluviales du site seront retenues par un bassin de rétention avant d'être déversées dans la canalisation.

Un réseau séparatif est prévu pour évacuer les eaux usées dans la canalisation des eaux mixtes existante.

### 3.3. Equipements ferroviaires

#### *Le tracé ferroviaire*

La gare sera composée de deux quais d'une longueur nette de 250 m. La nouvelle géométrie des voies se caractérise par la suppression de la voie 404 et l'élargissement du quai central entraînant un déplacement de la voie 403.

#### *La signalisation ferroviaire*

La signalisation ferroviaire sera adaptée en fonction des besoins de la gare ferroviaire. Les travaux de la signalisation comprennent les adaptations des signaux, des systèmes de contrôle-commande et des installations de télécommunication.

#### *Les installations caténares*

Les caténares installées seront suspendues à des portiques surplombant les trois voies en gare. La disposition des portiques et des poteaux caténares en gare ferroviaire sera adaptée au nouveau tracé des voies et à l'architecture de la gare.

#### *Les spécifications techniques d'interopérabilité (STI)*

La gare ferroviaire sera aménagée conformément aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI).

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

- STI-INF pour l'infrastructure ferroviaire,
- STI-PMR pour l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite,
- STI-ENE pour les installations caténares et
- STI-CCS pour les installations contrôle-commande et signalisation.

### *Les méthodes de sécurité communes (MSC)*

L'intégralité du projet a été soumise à une analyse des risques spécifique prévue par la réglementation européenne sur les méthodes de sécurité communes (MSC). Cette analyse a permis d'identifier des risques spécifiques émanant de l'opération des futures infrastructures. Les mesures adéquates dans le but de limiter les risques ainsi identifiés ont été décidées lors de l'élaboration détaillée du projet.

### **3.4. Installations techniques**

#### *Les installations électriques à moyenne tension*

L'ensemble du site est alimenté par le réseau moyenne tension d'Electris (20 kV).

Un transformateur est prévu du côté Nord de la gare routière afin d'alimenter les bornes de chargement des bus électriques. Un deuxième transformateur alimente l'ensemble des installations techniques de la gare.

Les installations basse tension ainsi que l'éclairage seront réalisés suivant les normes en vigueur. Les installations dans les locaux techniques sont du type industriel, montées en apparent. Toutes les installations des zones publiques sont prévues du type anti-vandale.

#### *Le réseau de terre et paratonnerre*

Une attention particulière est donnée à la protection foudre et au réseau de terre des installations.

#### *L'éclairage*

L'éclairage de la gare ferroviaire et de la gare routière répond à la norme européenne EN 12464-2.

#### *Les moyens de levage*

Le nouveau souterrain à voyageurs et à piétons côté Nord sera doté de trois ascenseurs à entraînement électrique permettant l'accès aux quais, au parvis de la gare et à la place du nouveau quartier.

#### *La détection incendie*

Conformément aux prescriptions en vigueur, l'ensemble des locaux fermés (à l'exception des locaux sanitaires) sera équipé d'une détection incendie automatique.

#### *Les installations de courant faible*

Un système de contrôle d'accès équipe tous les locaux dont l'accès est réservé au personnel des CFL. Des horloges ainsi que des panneaux de signalisations sont placés sur les quais. Des bornes SOS sont disposées à différents endroits des zones publiques.

### **3.5. Déroulement du chantier**

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

Le phasage des travaux a été défini de sorte à perturber le moins possible l'exploitation ferroviaire. La majorité des phases permettent de préserver au moins 2 voies à quai. Les barrages complets des phases 1 à 4 concernent des barrages ponctuels de weekends nécessaires aux travaux de blindages.

En phase 5 se présente un barrage complet de la gare pendant 3 semaines empêchant ainsi tout trafic ferroviaire en gare. Cette coupure servira au poussage de la partie Ouest du nouveau souterrain Nord et à la mise en place de nouveaux aiguillages.

En phase 6, la circulation ferroviaire aura lieu par la voie 402 et la nouvelle voie 403 et il sera procédé à la construction de la partie du quai central donnant sur la voie 401.

En dernière phase sera construit le quai latéral longeant la voie 402. Pour ce faire, un barrage de la voie 402 devient nécessaire. La circulation aura lieu par les voies 401 et 403.

\*

#### 4. VOLET FINANCIER

La présente loi de financement a pour objet la modernisation et la mise en conformité des infrastructures voyageurs en gare de Mersch avec ses raccords aux infrastructures existantes et dont le coût s'élève à 51.750.000 euros hors TVA.

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

##### Budget des travaux

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

##### Mesures compensatoires

Il n'y a pas de mesures compensatoires pour ce projet.

##### Honoraires et frais

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

##### Emprises

La mise en conformité se fait à l'intérieur de la limite des terrains affectés au Fonds du Rail sauf la sortie du souterrain Nord vers la future place du quartier. L'acquisition de cette emprise nécessaire pour la réalisation du projet n'est pas comprise dans le budget du projet. Pendant la phase des travaux, une emprise locative est nécessaire afin de réaliser le mur de soutènement le long du quai 1.

\*

#### 5. ESTIMATION DES COUTS

Les coûts relatifs à ce projet basés sur l'avant-projet détaillé (APD) sont estimés à un montant de 51.750.000 euros et se subdivisent comme suit :

<i>Libellé</i>	<i>Montant hTVA</i>
A. Architecture	8.340.000 €
B. Génie Civil	15.340.000 €
C. Equipements ferroviaires	9.550.000 €
D. Génie technique	5.370.000 €
E. Encadrement CFL	3.500.000 €
<b>SOUS-TOTAL</b>	<b>42.100.000 €</b>
F. Etudes (15 % des positions A à D)	5.790.000 €
G. Divers et imprévus	3.860.000 €
<b>TOTAL hTVA du projet</b>	<b>51.750.000 €</b>

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



**PLANS**

**Visualisations 3D**

*Phase APD*

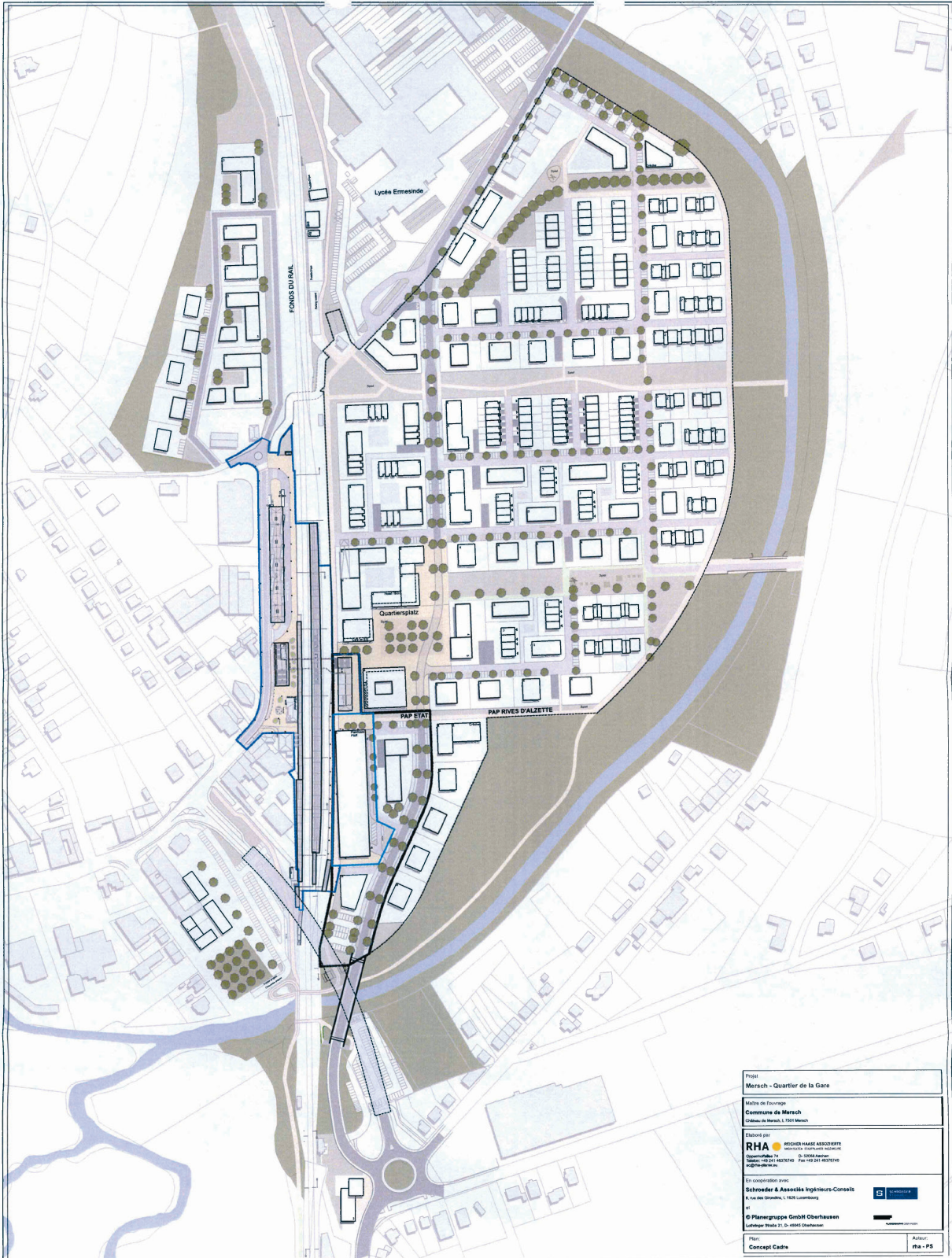












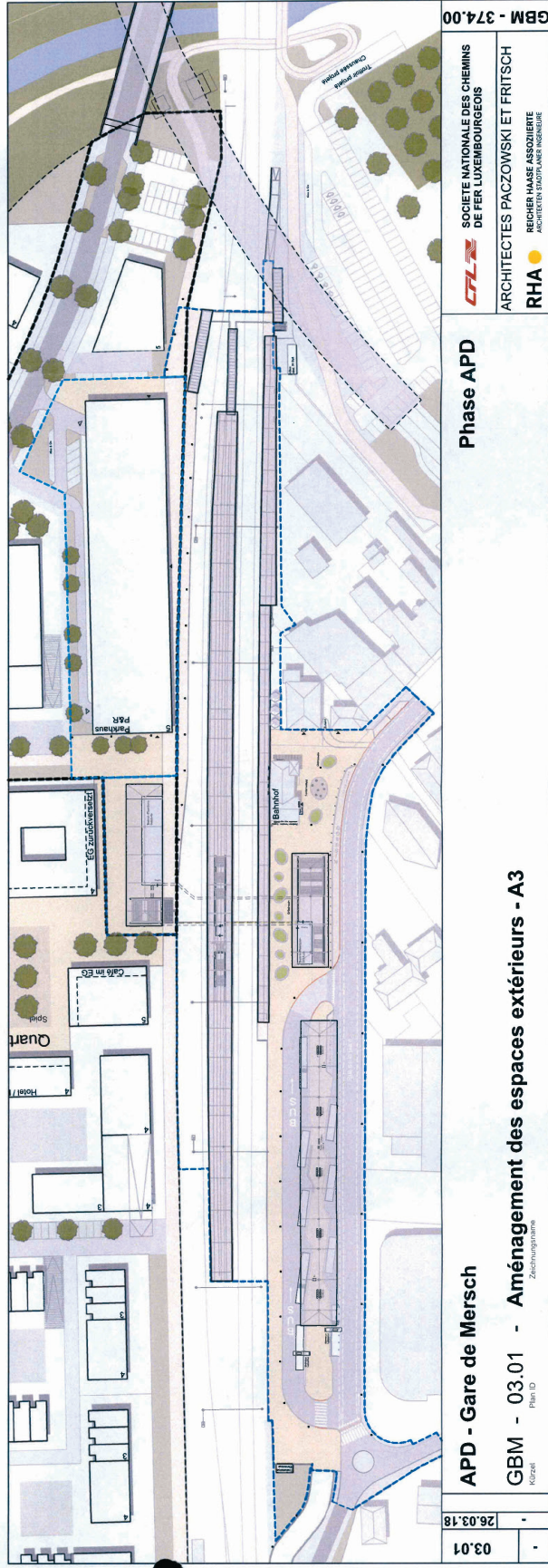
Projet	
Mersch - Quartier de la Gare	
Maître de l'ouvrage	
Commune de Mersch	
Château de Mersch, 5, 1901 Mersch	
Elaboré par	
<b>RHA</b>	REICHER HAASE ASSOZIIERT ARCHITECTEN STADTPLANER INGENIEURE
Oppenhoffallee 74 52066 Aachen Tel. +49 241 - 46376740 Fax +49 241 - 46376741 rha@rha-planer.eu	D - 52066 Aachen Tel. +49 241 - 46376740 Fax +49 241 - 46376741 www.rha-planer.eu
En coopération avec	
<b>Schneider &amp; Associés</b>	INGENIEURS-CONSILS
17, rue de l'Industrie, 1058 Luxembourg	
© Planergruppe GmbH Oberhausen Luisenpark Straße 21, D-40880 Oberhausen	
Plan	Archit.
Concept Cadre	rha - PS

26.03.18  
03.00

**APD - Gare de Mersch**  
**GBM - 03.00 - QDLG Concept Cadre - A3**  
 Kürzel      Plan ID      Zeichnungsname

**CFL** SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER LUXEMBOURGEOIS  
**RHA** REICHER HAASE ASSOZIIERT  
 ARCHITECTEN STADTPLANER INGENIEURE  
 Oppenhoffallee 74      D - 52066 Aachen  
 Tel. +49 241 - 46376740      Fax +49 241 - 46376741      www.rha-planer.eu

**GBM - 374.00**



GBM - 374.00

**CTL** SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER LUXEMBOURGEOIS

**ARCHITECTES PACZOWSKI ET FRITSCH**

**RHA** RECHER HAASE ASSOZIIERTE ARCHITECTEN STADTPLANER INGENIEURE

**Phase APD**

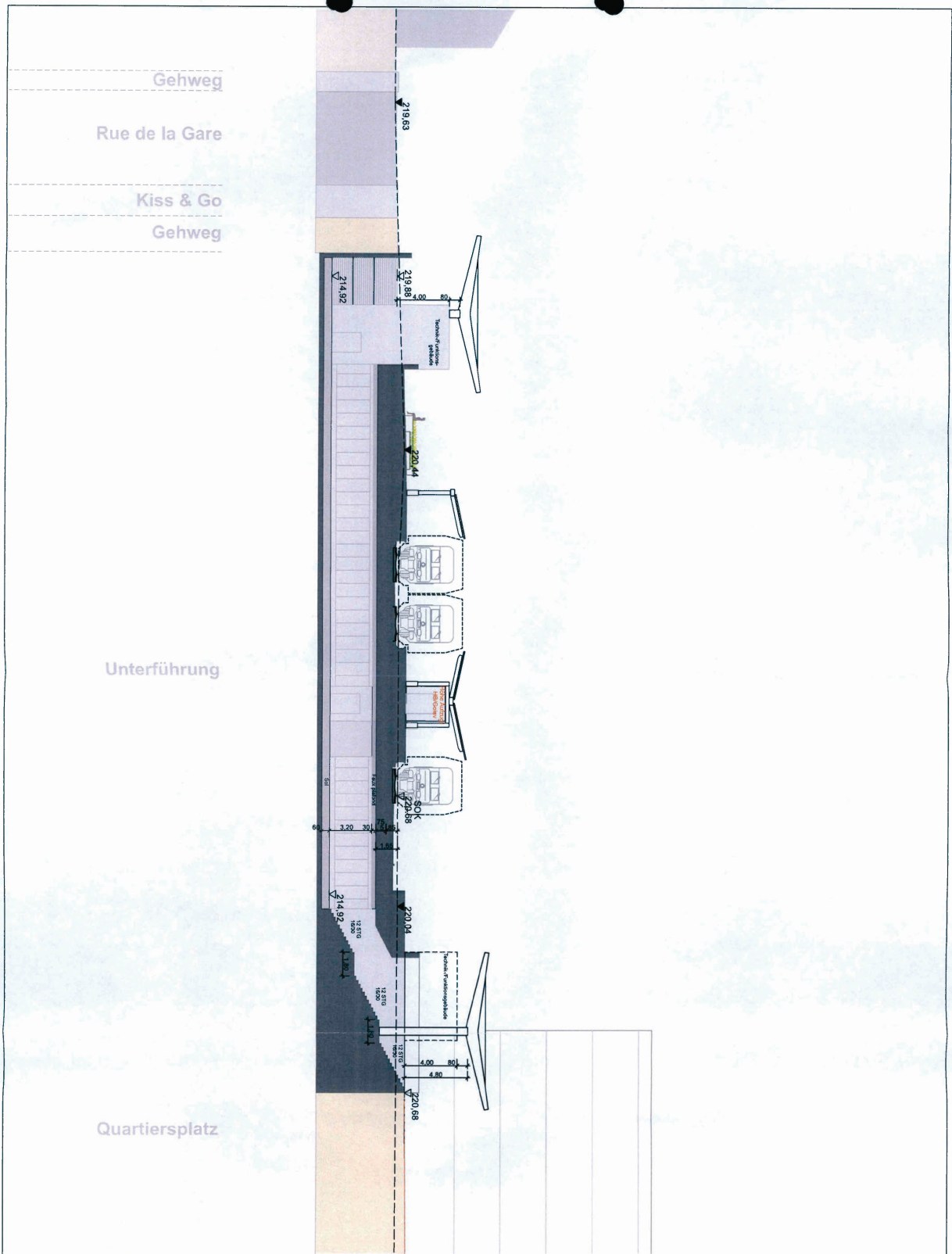
**APD - Gare de Mersch**

**GBM - 03.01 - Aménagement des espaces extérieurs - A3**

Kontext Plan 10 Zustimmungsbau

03.01	.
26.03.18	.





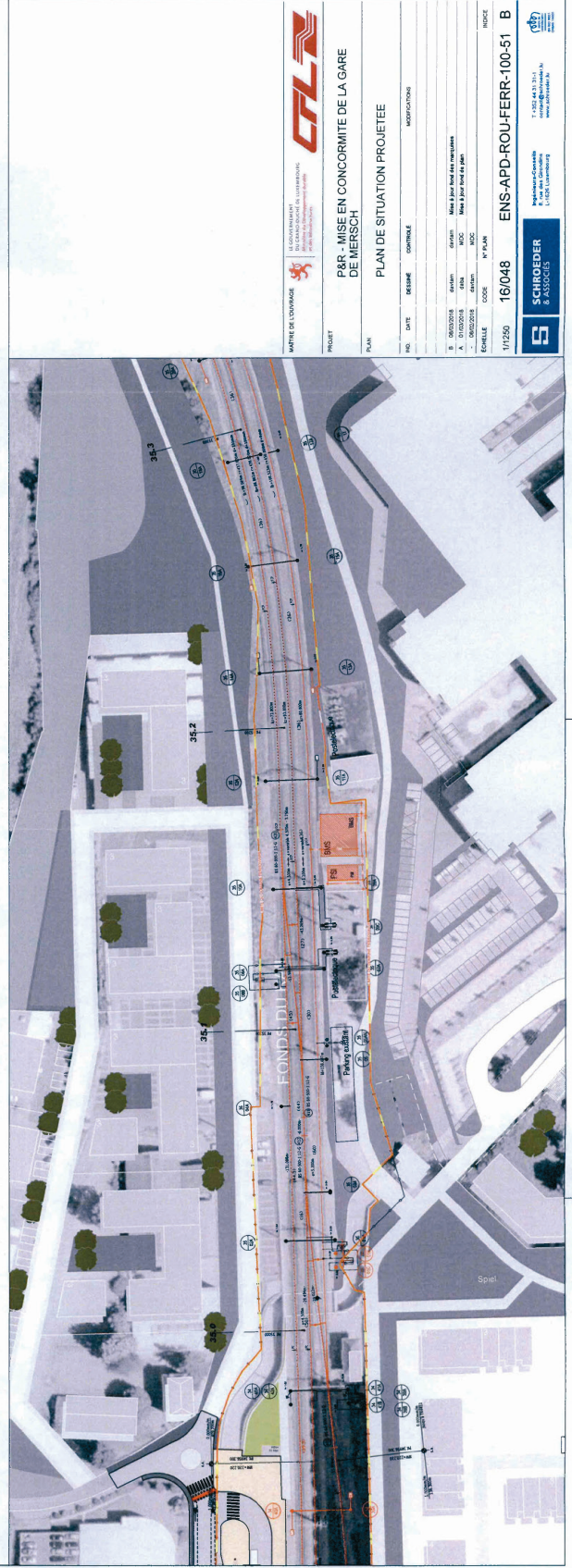
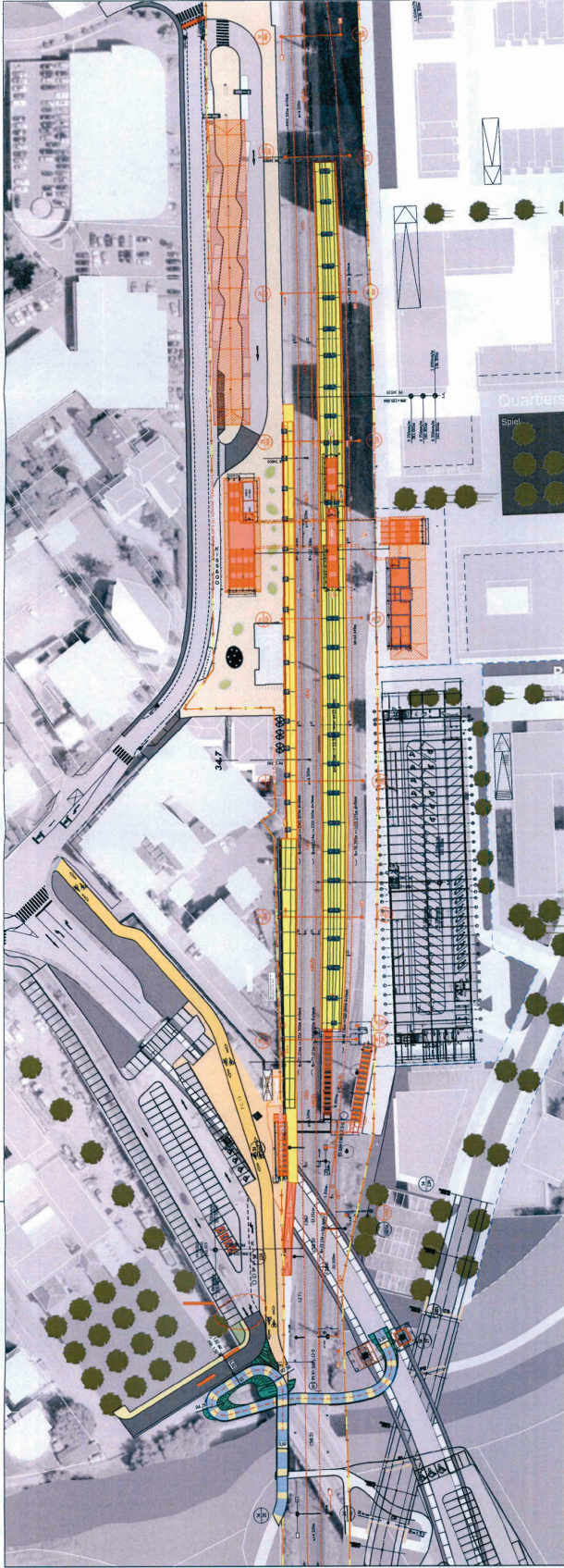
03.02  
26.03.18 1:250

**APD - Gare de Mersch**  
**GBM - 03.02 - Coupe - Passage souterrain**  
 Kürzel      Plan ID      Zeichnungsname  
**Phase APD**

**CFL** SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER LUXEMBOURGEOIS  
 ARCHITECTES PACZOWSKI ET FRITSCH  
**RHA** REICHER HAASE ASSOZIIERTE ARCHITECTEN STADTPLANER INGENIEURE

**GBM - 374.00**





**CTLR**  
 MAITRE DE L'OUVRAGE  
 11, CLOUVERAIN  
 59000 LILLE  
 03 20 39 10 00  
 www.ctlr.fr

**PROJET**  
 PAR MISE EN CONCORMITE DE LA GARE  
 DE MERSCH

**PLAN**  
 PLAN DE SITUATION PROJETEE

NO.	DATE	DESINE	CONTROLE	MODIFICATIONS
B	03/03/2018	EFRAIN		Mise à jour Plan des Voies
A	01/03/2018	EFRAIN		Mise à jour Plan de Site
A	01/03/2018	EFRAIN		Mise à jour Plan de Site
Echelle: CODE N° PLAN				
11/250 16/048 ENS-APD-ROU-FERR-100-51 B				

**SCHROEDER & ASSOCIES**  
 11, rue de Valenciennes  
 59000 LILLE  
 03 20 39 10 00  
 www.schroeder-associes.fr

C:\projets\17\25016\100-51-13-2\100-51-13-2.dwg





## COMMENTAIRE DE L'ARTICLE UNIQUE

Conformément à la pratique antérieure de regrouper dans un relevé l'ensemble de tous les projets ferroviaires de grande envergure dont le coût de réalisation dépasse le seuil légal fixé par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le Budget, la Comptabilité et la Trésorerie de l'Etat, il est proposé de modifier le paragraphe 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire par l'ajout du projet relatif à la mise en conformité des installations voyageurs en gare de Mersch (nouveau projet n°38).

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

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

L'évaluation financière du projet n°38 se situe au coût de 51.750.000 euros au niveau de l'indice des prix à la construction valable au 1<sup>er</sup> octobre 2017 (indice 779,82).

\*

## FICHE FINANCIERE

Le projet de loi sous examen prévoit l'autorisation par le législateur, conformément à l'article 99 de la Constitution, d'un nouveau projet d'investissement 38°, qui se présente comme suit :

38°	Ligne de Luxembourg à Troisvierges/frontière ; mise en conformité des installations voyageurs en gare de Mersch .....	51.750.000 €
-----	---	--------------

Le projet de loi sous examen prévoit l'autorisation par le législateur, conformément à l'article 99 de la Constitution, de la mise en conformité des installations voyageurs en gare de Mersch.

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

La Commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire a émis un avis favorable lors de sa réunion du 4 mai 2018.

Le coût de l'avant-projet détaillé, se chiffre à 51.750.000,00 €.

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

\*

## FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

### Coordonnées du projet

<b>Intitulé du projet :</b>	<b>Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire</b>
<b>Ministère initiateur :</b>	<b>Ministère du Développement durable et des Infrastructures</b>
<b>Auteur(s) :</b>	<b>Monsieur André Bissen, gestionnaire dirigeant</b>
<b>Téléphone :</b>	<b>247-84933</b>
<b>Courriel :</b>	<b>andre.bissen@tr.etat.lu</b>
<b>Objectif(s) du projet :</b>	<b>Ligne de Luxembourg à Troisvierges/frontière; mise en conformité des installations voyageurs en gare de Mersch</b>
<b>Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :</b>	<b>CFL, Commune de Mersch</b>
<b>Date :</b>	

### Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s) : Oui  Non   
 Si oui, laquelle/lesquelles :  
 Remarques/Observations :
  
2. Destinataires du projet :
  - Entreprises/Professions libérales : Oui  Non
  - Citoyens : Oui  Non
  - Administrations : Oui  Non
  
3. Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui  Non  N.a.<sup>1</sup>   
 (c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)  
 Remarques/Observations :
  
4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui  Non   
 Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui  Non   
 Remarques/Observations :
  
5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui  Non   
 Remarques/Observations :
  
6. Le projet contient-il une charge administrative<sup>2</sup> pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui  Non

<sup>1</sup> N.a. : non applicable.

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

- Si oui, quel est le coût administratif<sup>3</sup> approximatif total ?  
(nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données interadministratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel<sup>4</sup> ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
8. Le projet prévoit-il :
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui  Non  N.a.
  - des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui  Non  N.a.
  - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui  Non  N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, laquelle :
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui  Non  N.a.
- Sinon, pourquoi ?
11. Le projet contribue-t-il en général à une :
- a) simplification administrative, et/ou à une Oui  Non
  - b) amélioration de la qualité réglementaire ? Oui  Non
- Remarques/Observations :
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui  Non  N.a.
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui  Non
- Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, lequel ?
- Remarques/Observations :

### Egalité des chances

15. Le projet est-il :
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non

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

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

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

16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, expliquez de quelle manière :

#### **Directive « services »**

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation<sup>5</sup> ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur : [www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers<sup>6</sup> ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur : [www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

\*

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

(15.5.2018)

Par leur courrier réf. : GI-PR 98004 – 100162 du 30 avril 2018, les CFL ont soumis pour approbation à Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures un projet concernant la mise en conformité des infrastructures voyageurs en gare de Mersch estimé à un montant de 51.750.000 euros.

La gare de Mersch a été modernisée la dernière fois à la fin des années 1980 dans le cadre de la modernisation de la Ligne du Nord. Au début des années 2000, un deuxième souterrain pour voyageurs donnant accès au deuxième quai a été ajouté. Dans le cadre de l'ouverture du lycée Ermesinde situé de l'autre côté des voies ferrées, il a été procédé à un passage à niveau situé à la sortie de la gare de Mersch en direction de Cruchten.

Au vu du parking d'accueil P&R et du nouveau quartier « Rives de l'Alzette » réalisés lors des années à venir, le flux des voyageurs prenant le train en gare de Mersch augmentera sensiblement. Le projet sous examen a pour objet l'adaptation des installations ferroviaires aux nouvelles exigences, tout en rendant les installations accessibles aux besoins des personnes à mobilité réduite.

Le projet prévoit :

- la construction d'un nouveau souterrain pour voyageurs, tout en tenant compte des exigences des personnes à mobilité réduite ;
- la rénovation d'un souterrain pour voyageurs existant ;
- l'élargissement du quai situé au milieu de la gare ;

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

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

- la modification du tracé de la troisième voie ;
- la suppression de la quatrième voie ;
- l'adaptation du plan des voies par la mise en place de nouveaux appareils de voie aux deux extrémités de la gare ;
- l'adaptation des installations de caténaire ;
- l'aménagement d'une nouvelle gare routière permettant aussi aux bus d'une longueur de 18 mètres la desserte de la gare de Mersch et
- la mise en place de bornes électriques permettant le chargement de bus électriques.

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

<i>Libellé</i>	<i>Montant hTVA</i>
A. Architecture	8.340.000 €
B. Génie Civil	15.340.000 €
C. Equipements ferroviaires	9.550.000 €
D. Génie technique	5.370.000 €
E. Encadrement CFL	3.500.000 €
<b>SOUS-TOTAL</b>	<b>42.100.000 €</b>
F. Etudes (15 % des positions A à D)	5.790.000 €
G. Divers et imprévus	3.860.000 €
<b>TOTAL hTVA du projet</b>	<b>51.750.000 €</b>

Au vu des explications reçues des CFL lors de sa réunion du 4 mai 2018, la Commission d'analyse avise favorablement le projet et propose à Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures d'insérer un projet n°38 relatif à la mise en conformité des infrastructures voyageurs en gare de Mersch dans la liste reprise à l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, tout en prévoyant un montant de 51.750.000 euros (indice 779,82 au 1<sup>er</sup> octobre 2017) pour ce projet.

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

Félicie WEYCKER

*Présidente*

\*



**TEXTE COORDONNE**

**LOI DU 10 MAI 1995**

**relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.**

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

modifiée par:

Loi du 28 mars 1997

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

Loi du 11 juin 1999

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

Loi du 24 juillet 2000

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

Loi du 3 juin 2003

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

Loi du 19 décembre 2003

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

Loi du 18 décembre 2003

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

Loi du 18 avril 2004

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

Loi du 18 avril 2004

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

Loi du 23 décembre 2005

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

Loi du 24 juillet 2006

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

Loi du 18 décembre 2006

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

Loi du 13 mars 2007

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

Loi du 5 juin 2009

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

Loi du 6 mai 2010

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

Loi du 3 août 2010

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

Loi du 17 décembre 2010

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

Loi du 19 juin 2012

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

Loi du 27 août 2013

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

Loi du 28 avril 2014

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

Loi du 27 août 2014

(Mém. A - 171 du 1<sup>er</sup> septembre 2014, p. 3228; doc. parl. 6684)

Loi du 19 décembre 2014

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

Loi du 19 décembre 2014

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

Loi du 23 décembre 2014

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

Loi du 12 avril 2015

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

Loi du 23.12.2016

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

Loi du 22.05.2018

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

Loi du 22.05.2018

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

Loi du 22.05.2018

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

**Texte coordonné au 20.06.2018**  
**Version applicable à partir du 31.12.2016**

*(Loi du 23.12.2016)*

**« Chapitre 1<sup>er</sup> – Les principes de gestion du réseau »**

**Art. 1<sup>er</sup>.** *(Loi du 23.12.2016)* « Le réseau national répond aux besoins globaux de l'aménagement du territoire, du développement de l'économie et de la mobilité de la population.

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

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

1. « bénéfice raisonnable » : un taux de rémunération du capital propre qui prend en compte le risque, y compris celui pesant sur les recettes, ou l'absence de risque, encouru par l'exploitant de l'installation de service et qui est conforme au taux moyen constaté dans le secteur concerné au cours des dernières années ;
2. « exploitant d'installation de service » : toute entité publique ou privée chargée de gérer une ou plusieurs installations de service ou de fournir à des entreprises ferroviaires un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;
3. « gestionnaire de l'infrastructure » : toute entité ou entreprise chargée de l'établissement, de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, y compris la gestion du trafic, et du système de signalisation et de contrôle-commande ;
4. « infrastructure ferroviaire » : l'ensemble des éléments faisant partie des voies principales et des voies de service, à l'exception de celles situées à l'intérieur des ateliers de réparation du matériel et des dépôts ou garages d'engins de traction, ainsi que des embranchements particuliers :
  - a) terrains ;

- b) corps et plate-forme de la voie : remblais, tranchées, drains, rigoles, fossés maçonnés, aqueducs, murs de revêtement, plantations de protection des talus ; quais à voyageurs et à marchandises, y compris dans les gares de voyageurs et les terminaux de marchandises ; accotements et pistes ; murs de clôture, haies vives, palissades ; bandes protectrices contre le feu, dispositifs pour le réchauffage des appareils de voie ; croisements ; écrans pare-neige ;
  - c) ouvrages d'art : ponts, ponceaux et autres passages supérieurs, tunnels, tranchées couvertes et autres passages inférieurs ; murs de soutènement et ouvrages de protection contre les avalanches, les chutes de pierres ;
  - d) passages à niveau, y compris les installations destinées à assurer la sécurité de la circulation routière ;
  - e) superstructure : rails, rails à gorge et contre-rails ; traverses et longrines, petit matériel d'assemblage, ballast, y compris gravillon et sable ; appareils de voie ; plaques tournantes et chariots transbordeurs, à l'exception de ceux exclusivement réservés aux engins de traction ;
  - f) chaussées des cours à de voyageurs et à de marchandises, y compris les accès par route et les accès pour piétons ;
  - g) installations de sécurité, de signalisation et de télécommunication de pleine voie, de gare et de triage, y compris installations de production, de transformation et de distribution de courant électrique pour le service de la signalisation et des télécommunications ; bâtiments affectés aux dites installations ; freins de voie ;
  - h) installations d'éclairage destinées à assurer la circulation des véhicules et la sécurité de cette circulation ;
  - i) installations de transformation et de transport de courant électrique pour la traction des trains : sous-stations, lignes d'alimentation entre les sous-stations et les fils de contact, caténaires et supports ; troisième rail avec supports ;
  - j) bâtiments affectés au service des infrastructures, y compris une partie des installations destinées au recouvrement des frais de transport ;
5. « installation de service » : l'installation, y compris les terrains, bâtiments et équipements qui sont spécialement aménagés, en totalité ou en partie, pour permettre la fourniture d'un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;
6. « réseau » : l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire gérée par un gestionnaire de l'infrastructure ;
7. « voies de garage » : les voies spécifiquement réservées au stationnement temporaire des véhicules ferroviaires entre deux missions. »

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

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

**Art. 4.** (Loi du 23.12.2016) « L'Etat pourvoit à la remise en état, à la modernisation et à l'entretien du réseau ainsi qu'aux raccordements ferroviaires internationaux.

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

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

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

**Art. 5.** (Loi du 23.12.2016) « La remise en état, la modernisation et l'extension du réseau, la suppression de lignes ainsi que l'adaptation et le développement des raccordements ferroviaires internationaux sont réalisés sous l'autorité du membre du Gouvernement ayant les Transports dans ses attributions, ci-après désigné par le terme « le ministre », avec le concours tant des services administratifs et techniques de l'Etat que du gestionnaire de l'infrastructure.

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

**Art. 6. (Loi du 23.12.2016)** « (1) La gestion du réseau est confiée à la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, dénommée ci-après « CFL ». Cette gestion comprend les missions suivantes :

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

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

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

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

8. les règles applicables en cas de perturbation importante des activités ou dans les situations d'urgence, y compris des plans d'urgence et de résiliation anticipée du contrat, ainsi que les règles en matière d'information en temps et en heure des utilisateurs ;
9. les mesures de réparation à prendre si l'une des parties manque à ses obligations contractuelles ou lorsque des circonstances exceptionnelles ont une incidence sur la disponibilité des financements publics ;
10. les conditions et procédures de renégociation et de résiliation anticipée.

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

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

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

*(Loi du 23.12.2016)*

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

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

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

Les projets de remise en état, de modernisation et d'extension du réseau ou de suppression de lignes sont repris dans un programme d'investissement quinquennal établi par le ministre avec le concours du gestionnaire de l'infrastructure et soumis préalablement à son exécution à l'approbation du Gouvernement en conseil.

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

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

(1) Sont imputés sur le Fonds du rail :

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

Le ministre ordonnance les dépenses à charge de ce Fonds.

(2) Le Gouvernement est autorisé à réaliser les projets d'infrastructure ferroviaire énoncés au programme des investissements repris au paragraphe 3 et concernant la remise en état, la modernisation

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

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

*(Loi du 3 juin 2003)*

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

1a°	Ligne de Zoufftgen à Luxembourg (renouvellement complet des voies existantes entre Bettembourg/frontière et Luxembourg)	12.518.623 €
1b°	Ligne Zoufftgen - Luxembourg (aménagement d'une 3e voie dans le triangle de Fentange, augmentation de la capacité de ligne par l'optimisation des blocks de section, intégration du poste de Berchem dans le Poste Directeur de Luxembourg)	27.500.000 €
2°	Mise à double voie intégrale de la ligne de Pétange à Luxembourg et renouvellement et modernisation des installations fixes de ces lignes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et de Rodange	319.920.000 €
3°	Renouvellement complet de voie et des infrastructures de la ligne de Luxembourg à Gouvy, dite « Ligne du Nord », en particulier de la section de voie Walferdange – Lorentzweiler et augmentation de la capacité de ligne	14.497.656 €
4°	Renouvellement de voie, d'appareils de voie et du poste directeur en gare de Wasserbillig	23.867.189 €
5°	Renouvellement et modernisation des installations fixes des lignes de Noertzange à Rumelange et de Tétange à Langengrund, en particulier dans les secteurs des gares	9.441.223 €
6°	Gare Esch-sur-Alzette (modernisation et renouvellement des installations fixes, situation définitive)	25.161.193 €
7°	Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg	102.570.000 €
8°	Remise en état du viaduc « Pulvermuehle » en gare de Luxembourg	15.917.755 €
« 9°	<i>(Loi du 6 mai 2010)</i> Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau national	37.269.864,25 € »
10°	Aménagement de nouveaux quais pour voyageurs	9.915.741 €
11°	Alimentation du réseau national en énergie électrique de traction dans l'optique du trafic au début du 21e siècle	35.101.996 €
12°	Renouvellement et suppression de passages à niveau sur l'ensemble du réseau	12.345.098 €
13°	Modernisation et renouvellement de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen	
14°	Renouvellement de voie et d'appareils de voie, aménagement de nouvelles voies et de nouveaux appareils de voie tertiaires et aménagement de supports spéciaux antigraissage dans les aiguilles des appareils de voie	8.676.273 €



15°	Modernisation et sécurisation de l'infrastructure ferroviaire de l'antenne de Kautenbach à Wiltz	31.463.086 €
« 16°	<i>(Loi du 19 juin 2012)</i> Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermühle) et Sandweiler	215 000 000 € »
17°	Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Modernisation des installations de signalisation et de télécommunication des postes de Wecker, Roodt, Oetrange et Sandweiler-Contern	25.606.000 €
« 18°	<i>(Loi du 19 juin 2012)</i> Réseau national. Aménagement d'un réseau numérique intégré ERTMS/GSM-R (partie infrastructure)	51.100.000 € »
19°	Ligne du Nord. Renouvellement d'installations de voie sur plusieurs tronçons de ligne	40.016.000 €
20°	Tronçon de ligne Berchem/Nord-Oetrange et courbe de raccordement d'Alzingen. Renouvellement complet d'installations de voie	12.752.000 €
« 21°	<i>(Loi du 18 décembre 2003)</i> Raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel, d'une part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg-Gouvy, dite Ligne du Nord, et, d'autre part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg-Wasserbillig	389.680.000 € »
« 22°	<i>(Loi du 18 avril 2004)</i> Construction d'une antenne ferroviaire Belval-Usines – Belvaux-Mairie	95.450.000 € »
« 23°	<i>(Loi du 19 décembre 2014)</i> Construction d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie Nord de la Gare de Luxembourg et réaménagement général de la tête Nord de la Gare de Luxembourg	334.000.000 € »
« 24°	<i>(Loi du 5 juin 2009)</i> Gare de Luxembourg. Reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 0,858 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen (Rue d'Alsace)	19.250.000 € »
« 25°	<i>(Loi du 17 décembre 2010)</i> Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 1	42.878.500 € »
« 26°	<i>(Loi du 19 juin 2012)</i> Ligne du Nord. Renouvellement complet de différents tronçons de voie avec amélioration de la plate-forme en vue de la mise en œuvre de traverses en béton	96.200.000 €
27°	Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase 1 : Renouvellement des Postes Directeurs sur la situation actuelle	42.000.000 €
28°	Gare de Differdange. Modernisation et renouvellement des installations fixes	51.000.000 € »
« 29°	<i>(Loi du 27 août 2013)</i> Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg ; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase I : travaux préparatoires	182.000.000 € »
« 30°	<i>(Loi du 22 mai 2018)</i> Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II : Réélectrification de la ligne	71.900.000 € »
« 31°	<i>(Loi du 19 décembre 2014)</i> Construction d'une nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg	292.013.570 € »

« 32°	<i>(Loi du 27 août 2014)</i> Ligne de Luxembourg à Troisvierges/frontière. Aménagement d'un point d'arrêt « Pfaffenthal-Kirchberg » à Luxembourg	96.297.629 € »
« 33°	<i>(Loi du 23 décembre 2014)</i> Pôle d'échange multimodal de la gare d'Ettelbruck	98.000.000 € »
« 34°	<i>(Loi du 12 avril 2015)</i> Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg ; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase II : bâtiment administratif	39.000.000 € »
« 35°	<i>(Loi du 22 mai 2018)</i> Ligne de Pétange à Athus / Longwy ; aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Rodange	43.470.000 € »
« 36°	<i>(Loi du 22 mai 2018)</i> Gare de Luxembourg ; aménagement des quais V et VI et restructuration du plan des voies	171.000.000 € »
« 37°	<i>(projet de loi en cours de procédure)</i> Ligne de Pétange à Athus / Longwy ; mise en conformité des installations voyageurs en gare de Rodange	107.500.000 € »
« 38°	<i>(projet de loi en cours de procédure)</i> Ligne de Luxembourg à Troisvierges/frontière ; mise en conformité des installations voyageurs en gare de Mersch	51.750.000 € »
« 39°	<i>(projet de loi en cours de procédure)</i> Ligne de Luxembourg à Wasserbillig ; modernisation des installations ferroviaires avec aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Wasserbillig	105.000.000 € »

*(projet de loi en cours de procédure)*

« Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 17°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1er octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1er avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1er octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Ceux repris sous 16°, 18°, 26°, 27° et 28° correspondent à la valeur 685,44 de cet indice au 1er octobre 2010. Ceux sous 29° et 34° correspondent à la valeur 725,05 de cet indice au 1er octobre 2012. Celui de 30° correspond à la valeur 761,20 de cet indice au 1er avril 2016. Celui sous 31° correspond à la valeur 730,85 de cet indice au 1er avril 2013. Ceux sous 23°, 32° et 33° correspondent à la valeur 738,97 de cet indice au 1er octobre 2013. Celui sous 35° correspond à la valeur 764,68 de cet indice au 1er octobre 2016. Celui sous 36° correspond à la valeur 775,93 de cet indice au 1er avril 2017. **Ceux sous 37°, 38° et 39° correspondent à la valeur 779,82 de cet indice au 1er octobre 2017.** Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité. »

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

*(Loi du 23.12.2016)*

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

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

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

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

(Loi du 23.12.2016)

### « Chapitre 3 – Les raccordements ferroviaires internationaux »

**Art. 12.** (Loi du 23.12.2016) « La participation à la réalisation de projets ferroviaires situés en dehors du territoire national, lorsque ces projets contribuent au maintien et au développement des raccordements ferroviaires du Grand-Duché de Luxembourg avec ses pays voisins et à l'insertion du réseau national dans les réseaux de transport transeuropéens doit être autorisée par une loi spéciale. »

**Art. 13.** (Loi du 23.12.2016) « Les dépenses engendrées par ces participations sont à charge d'un fonds spécial, dénommé Fonds des raccordements ferroviaires internationaux. Le ministre ordonnance les dépenses à charge de ce Fonds. »

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

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

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

(Loi du 23.12.2016)

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

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

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

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

(Loi du 23.12.2016)

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

**Art. 15.** (Loi du 23.12.2016) « (1) La gestion du réseau comporte la charge de la conception, de la planification technique et financière, de l'adjudication et de la réalisation des travaux de renouvellement, de la maintenance de la totalité des voies et installations fixes du réseau, dans la mesure où celles-ci sont nécessaires pour assurer la circulation des trains et la sécurité de cette circulation. Cette gestion inclut l'administration centrale et locale de la circulation des trains qui comprend le suivi, l'expédition et la réception, le dispatching et les systèmes de communication et d'information.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. le plan de renforcement des capacités ne peut pas être mis en œuvre pour des raisons échappant au contrôle du gestionnaire de l'infrastructure; ou

2. les options qui s'offrent au gestionnaire de l'infrastructure ne sont pas viables économiquement ou financièrement.

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

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

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

**Art. 17.** *(Loi du 23.12.2016)* « Le gestionnaire de l'infrastructure a l'obligation d'entretenir constamment le réseau et toutes ses dépendances dans un état tel que les besoins du trafic et la circulation des trains sont assurés dans des conditions de sécurité et de commodité appropriées.

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

**Art. 18.** *(Loi du 23.12.2016)* « Dans les limites de la mission lui dévolue en vertu de l'article 6, le gestionnaire de l'infrastructure est responsable, tant envers l'Etat qu'envers les particuliers et notamment envers les entreprises ferroviaires qui empruntent le réseau national, du dommage causé soit par son propre fait, sa faute, sa négligence ou son imprudence, soit par le fait des personnes dont il doit répondre ou des choses qu'il a sous sa garde. »

**Art. 19.** *(Loi du 23.12.2016)* « Le gestionnaire de l'infrastructure réalise et entretient les embranchements particuliers conformément aux modalités fixées dans le contrat de gestion à conclure selon l'article 6.

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

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

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

Le gestionnaire de l'infrastructure veille, en ce qui concerne la gestion du réseau, à séparer les produits et les charges se rapportant aux investissements, à l'entretien et à la régulation du trafic.

D'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale des comptes de profits et pertes et des bilans distincts sont tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la fourniture

des services de transport ferroviaire de fret et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs. Les fonds publics versés pour des activités relatives à la fourniture de services de transport au titre des missions de service public figurent séparément dans les comptes correspondants et ne sont pas transférés aux activités relatives à la fourniture d'autres services de transport ou à toute autre activité.

Les comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés aux alinéas 1er et 3 du présent paragraphe sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales.

(3) Dans le respect d'une gestion financière saine, le gestionnaire de l'infrastructure effectue les paiements correspondant aux engagements financiers et recouvre les recettes relevant des missions lui confiées sur base de la présente loi.

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

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

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