

N° 7337

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.....	9
5) Commentaire de l'article unique.....	18
6) Fiche financière	18
7) Fiche d'évaluation d'impact.....	19
8) Avis de la Commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire (15.5.2018)	21
9) Texte coordonné.....	23

*

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 :

« 37°	Ligne de Pétange à Athus / Longwy ; mise en conformité des installations voyageurs en gare de Rodange	107.500.000 € »
-------	---	-----------------

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 Rodange 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 Rodange 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 présent projet a pour objet la mise en conformité et le réaménagement complet de la gare de Rodange.

La construction d'un bâtiment P&R de 1.567 places d'emplacement sur l'ancien site de l'usine de Rodange va permettre un rabattement des navetteurs frontaliers et résidents sur les transports publics.

Une augmentation considérable des flux de voyageurs est donc à prévoir au niveau de la gare de Rodange.

Afin de créer un accès du bâtiment P&R vers les quais, une passerelle de liaison est prévue. Cette passerelle permettra d'accéder du bâtiment P&R directement sur les trois quais. Pour remplir les différents critères relatifs aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI) un élargissement et un rehaussement du quai central s'impose. Cet élargissement entraîne la suppression partielle d'une voie ferrée qui deviendra une voie en cul de sac.

Les plateformes ferroviaires seront revues également dans leur ensemble, y compris le système de drainage, le ballast, les voies ferrées, les installations de traction électriques ainsi que les équipements de signalisation.

2.1.3. Objectifs du projet

Les objectifs du projet sont :

- l'amélioration de la fiabilité des infrastructures ferroviaires par leur modernisation ;
- l'amélioration de l'accessibilité de la gare grâce à son interconnexion avec les différents quartiers adjacents et avec le nouveau bâtiment P&R et
- l'aménagement de 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.

Le projet relatif à la modernisation des installations fixes en gare de Rodange comprend les parties suivantes :

- la mise en conformité de la gare de Rodange aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI) ;
- l'amélioration de l'accessibilité aux quais par le biais de deux souterrains et d'une passerelle ;
- le réaménagement de la gare routière et du parvis de la gare ainsi que la construction d'un bâtiment technique et d'un bâtiment « building management system » (BMS) ;
- la suppression du passage à niveau n°27 situé dans la rue de l'Industrie et
- l'aménagement de cages sécurisées pour bicyclettes (*mBox*).

*

3. DESCRIPTION DU PROJET

3.1. Concept architectural et fonctionnel

Pour les aménagements extérieurs de la gare de Rodange, les deux aspects principaux de la conception sont :

- créer des espaces extérieurs agréables qui invitent les voyageurs à s'attarder et
- faciliter l'orientation des usagers à l'aide de points de repères visuels (passerelle, bâtiment P&R, bâtiment-voyageurs).

Outre les aspects fonctionnels à prendre en compte dans la mise en réseau 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.

Le concept d'éclairage qui a été choisi souligne les aménagements mis en place. En plus de l'éclairage de base pour la circulation routière et les piétons, des accents lumineux ont été placés sur les cheminements et les places les plus importantes afin d'assurer l'orientation nocturne et la sécurité des usagers. Une attention particulière sera portée lors de la conception de l'éclairage afin de ne pas perturber les riverains.

Les différents lieux mis en valeur sont :

- le parvis de la gare avec l'accès aux nouveaux passages souterrains ;
- la place du côté de la gare devant la passerelle qui offre un accès direct aux quais et au nouveau bâtiment P&R et

- la place devant le nouveau bâtiment P&R qui permet d'accéder aux quais et à la gare routière via la passerelle.

Globalement, ces différentes places ont été planifiées selon le même concept et sont ponctuées par des îlots verts formant des plans inclinés. Ils sont ceinturés par des éléments en béton préfabriqués de grandes dimensions sur lesquels des bancs sont disposés pour les voyageurs et passagers en attente. L'orientation en plan de ces îlots verts indique la direction pour les usagers. Ceux-ci reçoivent aussi un éclairage adapté pour mettre en valeur la végétation grâce aux spots intégrés dans le sol.

Les revêtements de sol sont définis par des pavés en pierre bleue naturelle 30 x 10 et des pavés en béton 20 x 20. Ces mêmes matériaux ont également été utilisés pour les espaces publics de Rodange et notamment pour le réaménagement de la place de l'église et du centre culturel. Le but étant d'unifier les espaces publics de la localité de Rodange en prolongeant le concept sur les aménagements extérieurs de la gare de Rodange.

Les marquises

Les toitures de quais sont conçues sous forme de systèmes modulaires permettant de couvrir tout type de quai quelle que soit sa singularité de forme ou de géométrie.

Afin de prendre en compte les diverses géométries de quais, différents types de toits ont été conçus (à un ou deux montants, simples ou doubles) à partir d'un concept de base unique. Les portiques, s'alignent en règle générale avec une distance axiale d'environ 9 mètres et se présentent à un ou deux montants ; ils peuvent servir à passer au choix les câbles électriques ou l'évacuation des eaux du toit.

La gare routière

La nouvelle gare routière offre de l'espace pour trois quais de bus standards et articulés dans un espace réduit.

Les zones périphériques de la gare routière restent libres et garantissent un accès sans entrave aux arrêts de bus.

Les zones d'attente sont disposées le long du mur en béton vu séparant les quais des trains de ceux des bus. Des panneaux d'information et des distributeurs automatiques de tickets sont également installés.

La zone « Kiss&Ride » offre sept places de stationnement de courte durée; s'ajoutent à cela deux emplacements pour personnes à mobilité réduite ainsi que trois emplacements pour taxis.

Le passage souterrain Ouest

Le souterrain existant (souterrain Ouest) au droit du passage à niveau actuel sera remplacé par un nouvel ouvrage présentant des rampes et des escaliers d'accès, ainsi que des ascenseurs. Pour des raisons de gabarit il n'a pas été possible de prévoir un ascenseur au quai 2. Les personnes à mobilité réduite pourront emprunter, soit la rampe d'accès aux quais, soit les ascenseurs de la passerelle.

Le passage souterrain Est

Un deuxième souterrain (souterrain Est) sera réalisé du côté Est de la gare. Ce souterrain présentera comme accès seulement des escaliers au vu de l'exiguïté du site.

La passerelle

La passerelle donne un accès au niveau 3 du bâtiment P&R où se trouvent les emplacements pour personnes à mobilité réduite. Elle permet aux piétons d'accéder aux quais et au bâtiment-voyageurs ainsi qu'à la gare routière. Cet accès sera le plus utilisé par les piétons.

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 voies et plateforme ferroviaires

Pour permettre la réalisation du nouveau concept d'exploitation de la gare et le raccord de la nouvelle passerelle de liaison au bâtiment P&R, il est nécessaire de reconfigurer une grande partie des voies et de remplacer les appareils de voie existants.

Le goulot d'étranglement actuel, à l'entrée est de la gare, sera résolu par la modification du tracé des voies.

La construction des escaliers et ascenseurs d'accès à la passerelle nécessite un élargissement du quai 2 devenu possible par la suppression de la voie 103.

Les nouvelles voies seront posées sur des traverses en béton. Les plateformes et leur assainissement, ainsi que la construction des fondations pour les nouveaux supports caténaux seront réalisés au préalable des travaux de voie.

Les quais

Dans le cadre du projet la longueur des trois quais sera adaptée aux nouvelles normes en vigueur et par rapport au plan des voies. La hauteur des quais par rapport au plan de roulement, sera augmentée à 54 centimètres. L'entre-axe des voies principales 121 et 122 sera augmenté à 4 mètres.

Pour permettre la construction des escaliers et ascenseurs d'accès à la passerelle qui relie les quais au bâtiment P&R, il faudra élargir le quai 2.

Les quais seront équipés des équipements standards CFL (éclairage, sonorisation, signalétique, téléaffichage, mobilier urbain, surveillance vidéo, bornes Wifi et bornes SOS). 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.

Dans la mesure du possible les quais sont réalisés avec des éléments en béton préfabriqués. Les quais sont couverts par des marquises métalliques.

L'assainissement

Les eaux pluviales des plateformes ne seront plus rejetées dans la canalisation mixte de la commune. Le concept de l'assainissement prévoit trois points de rejets qui se retrouvent sur les axes des canalisations d'eaux pluviales existantes.

3.3. Equipements ferroviaires

Le tracé ferroviaire

Le projet de la gare de Rodange se situe sur la ligne Luxembourg – Rodange – Athus. L'adaptation du tracé de voies est prévue du point kilométrique 1,5 au point kilométrique 2,8, soit sur un tracé d'environ 1,3 kilomètres. En outre, les sept voies présentes dans l'emprise de la gare de Rodange ainsi qu'une vingtaine d'aiguillages en entrée et sortie de la gare seront en grande partie remplacées ou réaménagées.

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

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

Les caténares installées seront suspendues à des portiques surplombant les voies en gare. La disposition des portiques et des poteaux caténares sera adaptée à la nouvelle géométrie 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 définies 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 moyen tension de la CREOS (20 kV).

Un transformateur est prévu dans le bâtiment technique pour alimenter 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 situé du côté Nord sera doté de cinq ascenseurs à entraînement électrique.

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

Travaux de mise en conformité de la gare de Rodange

Les travaux seront exécutés de telle manière à pouvoir garantir la desserte de trois voies à quai pendant la plus grande partie du chantier.

Les trois quais seront réalisés l'un après l'autre.

A partir du moment où la nouvelle passerelle de liaison entre le nouveau parking P&R et les quais sera opérationnelle, il sera procédé à la construction du nouveau souterrain au droit du passage à niveau actuel, ainsi que le deuxième nouveau souterrain à l'Est de la gare.

La réfection des plateformes et la pose des nouvelles voies se feront en parallèle à la construction des quais dans un phasage coordonné.

L'équipement de la nouvelle caténaire sera effectué principalement en une phase après réalisation de tous les nouveaux supports de caténaires.

Le début des travaux est planifié pour juillet 2019. Le projet sera achevé en septembre 2023.

Travaux d'aménagement extérieur

Les travaux d'aménagement de la gare routière, du parvis de la gare ainsi que les travaux entre le parking en ouvrage et le quai 3 pourront être réalisés en parallèle aux travaux ferroviaires.

*

4. VOLET FINANCIER

La présente loi de financement a pour objet la modernisation et la mise en conformité des infrastructures voyageurs en gare de Rodange avec ses raccords aux infrastructures existantes et dont le coût s'élève à 107.500.000 euros hors TVA.

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

Budget des travaux

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

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. Cependant, pendant les travaux, une emprise locative est nécessaire afin de réaliser certains travaux.

5. ESTIMATION DES COUTS

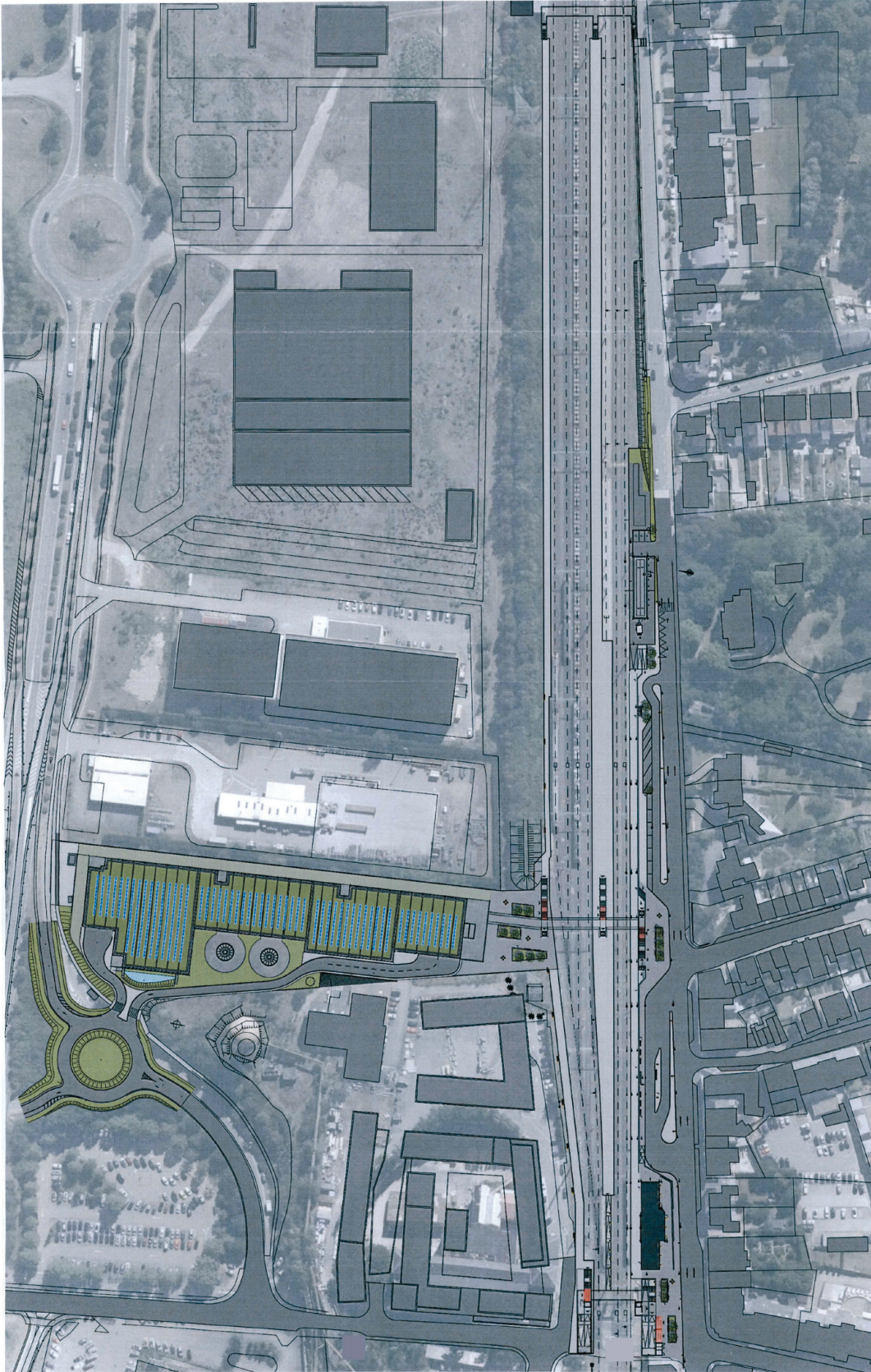
Les coûts relatifs à ce projet basés sur l'avant-projet détaillé (APD) sont estimés à un montant de 107.500.000 euros et se subdivisent comme suit :

<i>Libellé</i>	<i>Montant hTVA</i>
A. Architecture	2.600.000 €
B. Génie Civil	38.100.000 €
C. Equipements ferroviaires	35.400.000 €
D. Génie technique	4.300.000 €
E. Encadrement CFL	7.000.000 €
SOUS-TOTAL	87.400.000 €
F. Etudes (15 % des positions A à D)	12.060.000 €
G. Divers et imprévus	8.040.000 €
TOTAL hTVA du projet	107.500.000 €

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

*

PLANS

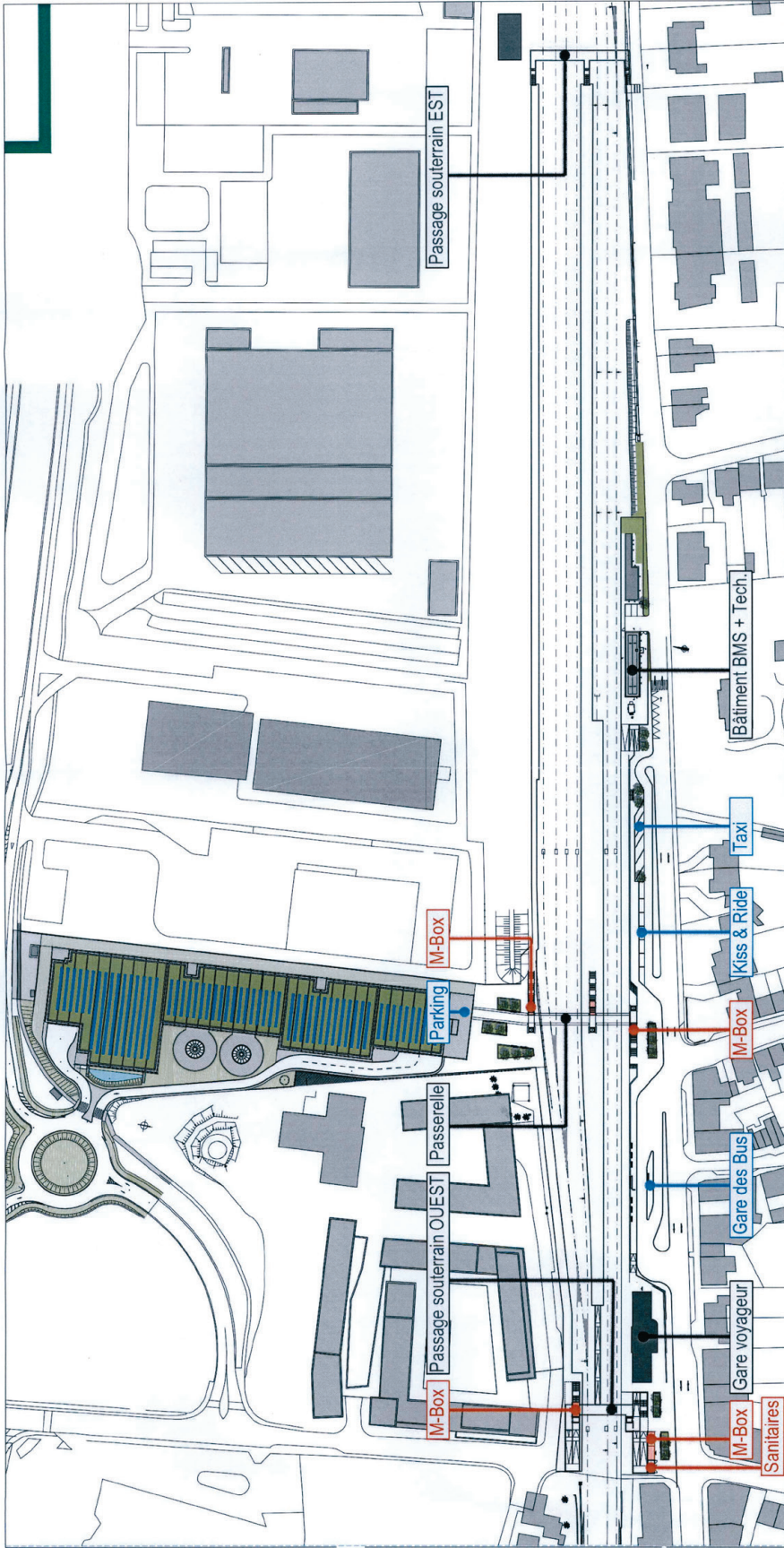


BFF	APD	RPR	GARE	11
DATE	16.03.2018	ECHELLE	1/1500	IND. 00

RPR - GARE DE RODANGE
PLAN MASSE
A3

Beiler François Fritsch





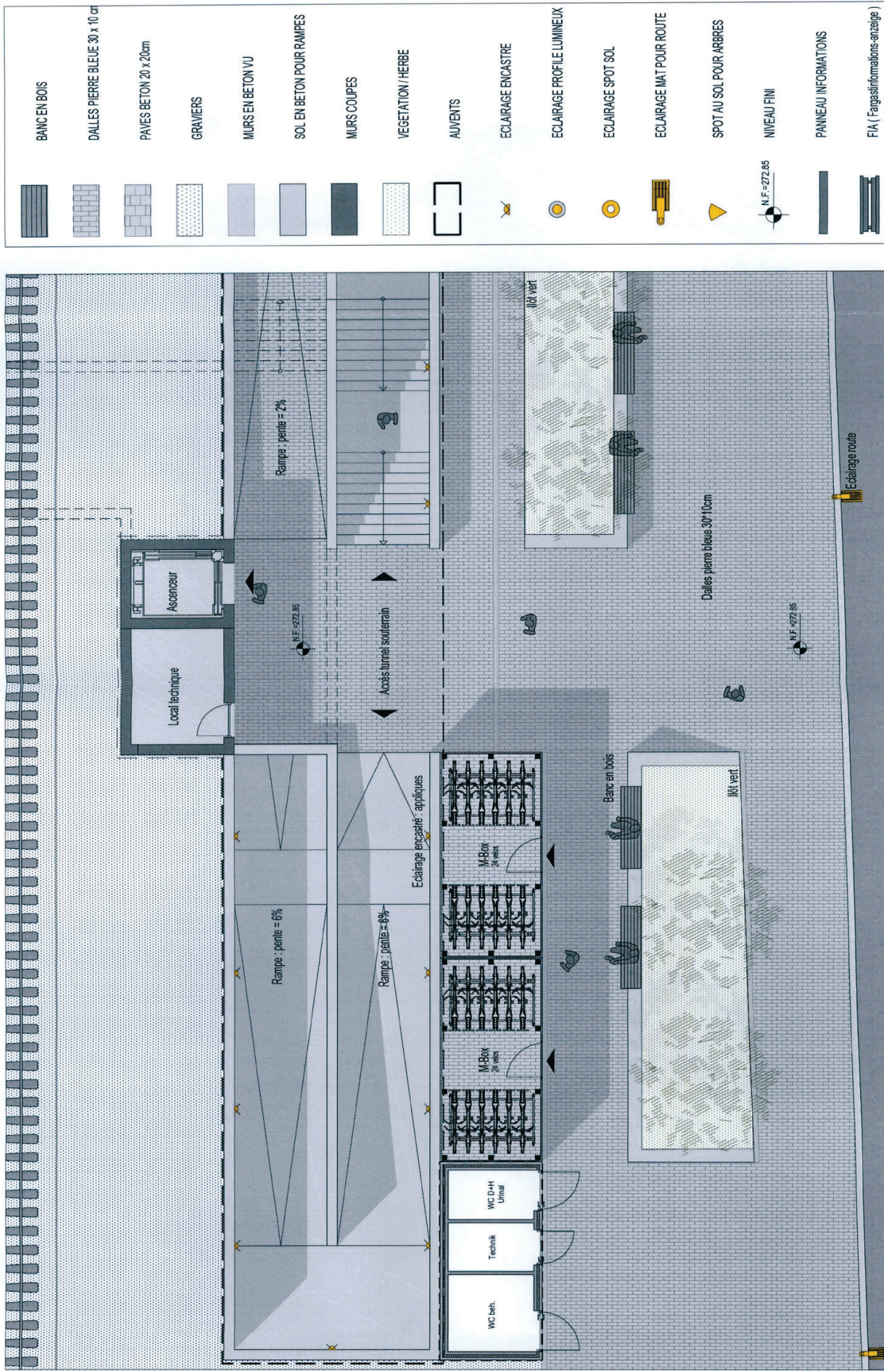
BFF	APD	RPR	GARE	9010
DATE 16.03.2018				IND. 00

RPR - GARE RODANGE
 PLAN SCHEMA
 EQUIPEMENTS, INFRASTRUCTURES

Gabriel Lavandier & Associés
 17, rue J.F. Saragat
 L-2614 Luxembourg
 Tél: (+352) 43 66 76-1
 Fax: (+352) 43 62 64

INCA Ingénieurs Conseils Associés
 L-5009 Niedermeren
 47, rue Gabriel Lippmann
 Tél: (+352) 42 68 90
 Fax: (+352) 42 68 96

Beiler François Fritsch
 L-1418 Luxembourg
 24, rue des Galles
 Tél: (+352) 22 07 334
 Fax: (+352) 24 12 31



BFF	APD	RPR	GARE	9051_A
DATE	16.03.2018	ECHELLE	1/100	IND. 00

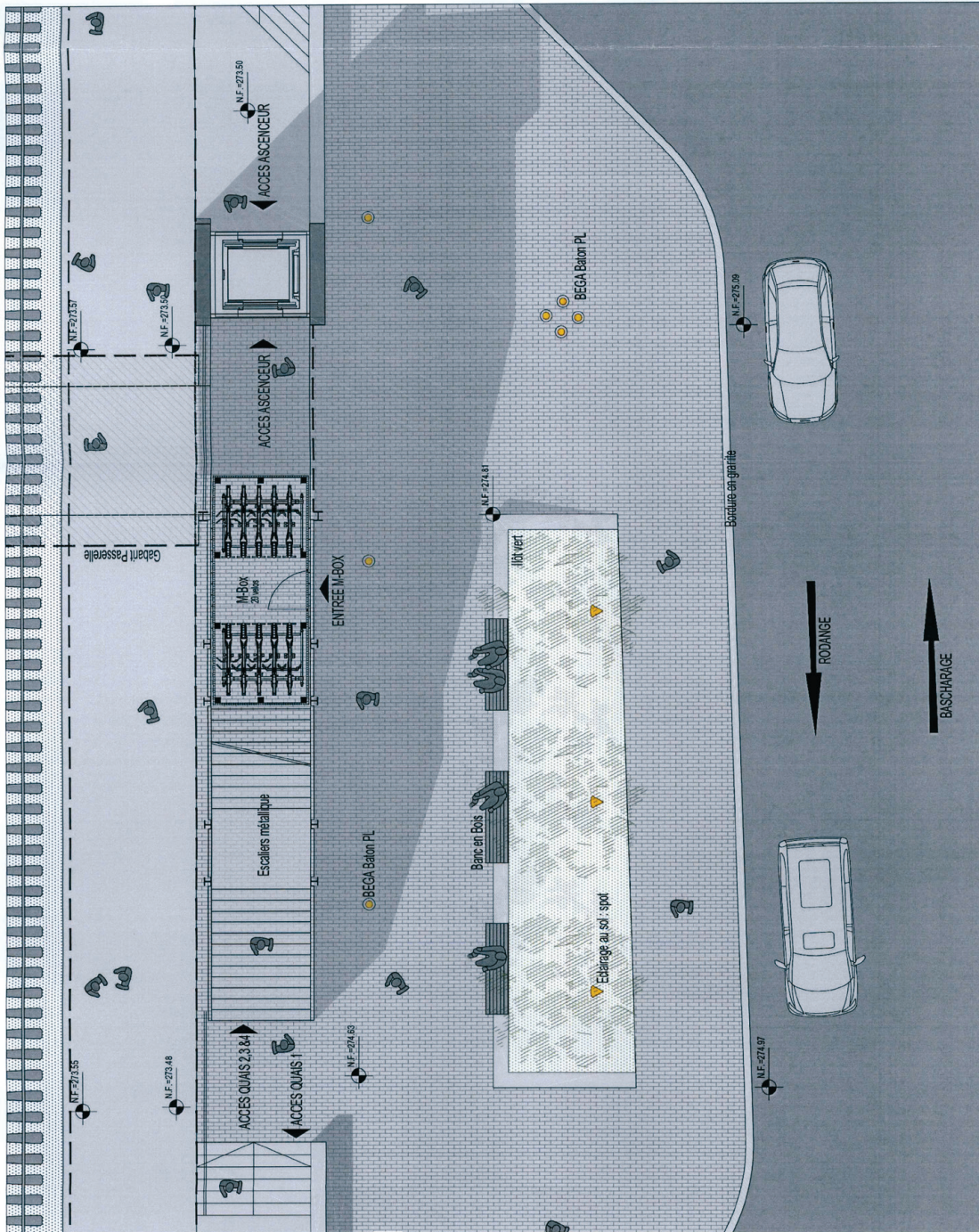
RPR - GARE DE RODANGE
 PLAN DETAILS
 SOUTERRAIN

Gobiet, Lavandier & Associés
 L-2574 Luxembourg
 17, rue J.P. Savary
 Tel: (+352) 46 60 76 1
 Fax: (+352) 46 60 76 4

INCA Ingénieurs Conseils Associés
 L-6906 Mersmann
 47, rue Gabriel Lippmann
 Tel: (+352) 46 60 84
 Fax: (+352) 46 60 86

Beiler François Fritsch
 L-1118 Luxembourg
 2, rue des Coëdes
 Tel: (+352) 27 07 554
 Fax: (+352) 27 07 551

	BANC EN BOIS
	DALLES PIERRE BLEUE 30 x 10 cm
	PAVES BETON 20 x 20cm
	GRAVIERS
	MURS EN BETON VU
	SOL EN BETON POUR RAMPES
	MURS COUPÉS
	VEGETATION / HERBE
	AUVENTS
	ECLAIRAGE ENCASTRE
	ECLAIRAGE PROFILE LUMINEUX
	ECLAIRAGE SPOT SOL
	ECLAIRAGE MAT POUR ROUTE
	SPOT AU SOL POUR ARBRES
	NIVEAU FINI N.F. = 272.85
	PANNEAU INFORMATIONS
	FIA (Fagastations-anzeige)



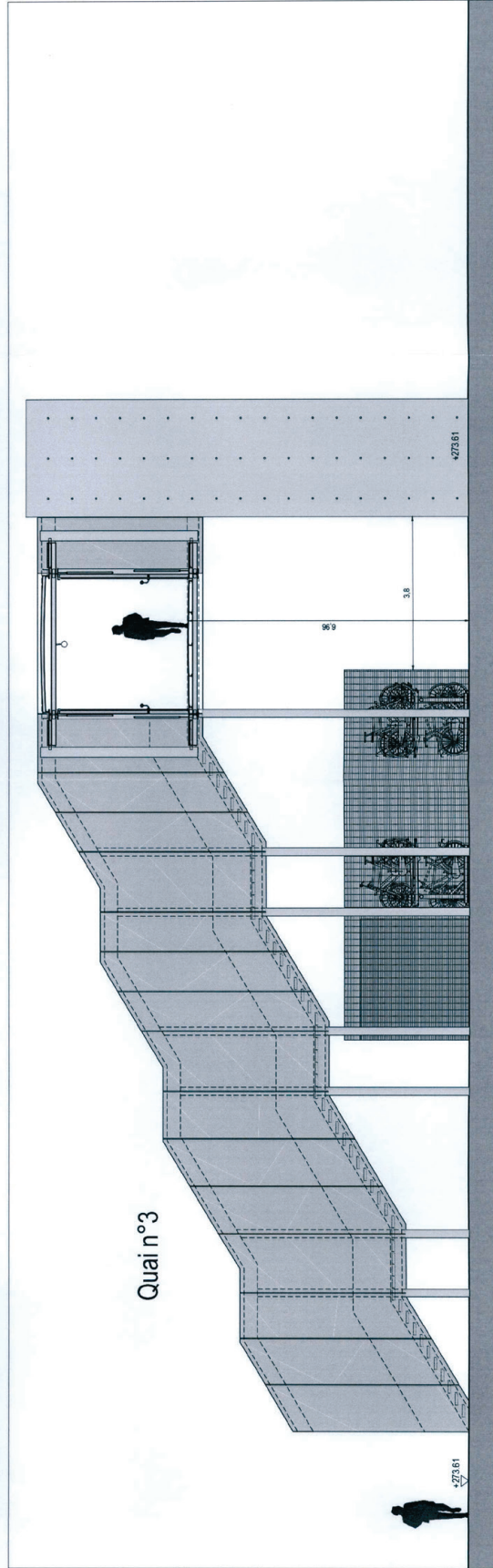
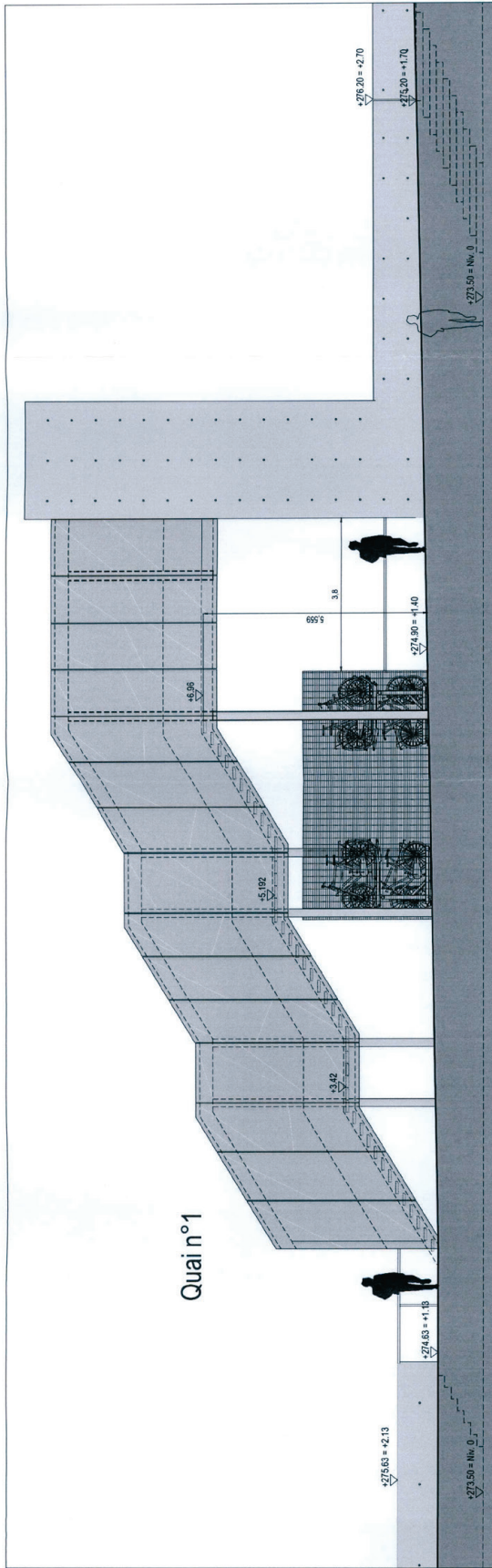
BFF	APD	RPR	GARE	9054_A
DATE	16.03.2018	ECHELLE	1/100	IND. 00

RPR - GARE DE RODANGE
PLAN DETAILS
PASSERELLE

Gobiet Lavandier & Associés
17, rue J.F. Stange
L-2514 Luxembourg
Tel: (+352) 43 66 76-1
Fax: (+352) 43 66 64

INCA Ingénieurs Conseils Associés
L-9906 Neudorf
17, rue Gabriel Lippmann
Tel: (+352) 42 68 90
Fax: (+352) 42 68 96

Boiler François Fritsch
26, rue des Ombres
L-1618 Luxembourg
Tel: (+352) 22 27 551
Fax: (+352) 24 12 51



ELEVATIONS DES ESCALIERS DE LA PASSERELLE POUR LE QUAI 1 ET LE QUAI 3

BFF	APD	RPR	GARE	9054_C
DATE	16.03.2018			IND. 00

RPR - GARE DE RODANGE
COUPES DETAILS
ELEVATIONS ESCALIERS PASSERELLE

Gobiet Lavandier & Associés
17, rue J.P. Savigne
L-2614 Luxembourg
Tel.: (+352) 43 66 76-1
Fax: (+352) 43 67 64



INCA Ingénieurs Conseils Associés
47, rue Gabriel Jospin
L-6006 Mersch-sur-Sauer
Tel.: (+352) 42 68 90
Fax: (+352) 42 68 96



Beiler François Fritsch
28, rue des Gables
L-1418 Luxembourg
Tel.: (+352) 22 07 551
Fax: (+352) 24 73 51



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 Rodange (nouveau projet n°37).

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

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

L'évaluation financière du projet n°37 se situe au coût de 107.500.000 euros au niveau de l'indice des prix à la construction valable au 1^{er} octobre 2017 (indice 779,82).

*

FICHE FINANCIERE

Le projet de loi sous examen prévoit l'autorisation par le législateur, conformément à l'article 99 de la Constitution, d'un nouveau projet d'investissement 37°, qui se présente comme suit :

37°	Ligne de Pétange à Athus / Longwy ; mise en conformité des installations voyageurs en gare de Rodange	107.500.000 €
-----	---	---------------

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 Rodange.

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

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 107.500.000,00 €.

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

*

FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

Coordonnées du projet

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

Mieux légiférer

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

2. Destinataires du projet :
 - Entreprises/Professions libérales : Oui Non
 - Citoyens : Oui Non
 - Administrations : Oui Non

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

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

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

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

¹ N.a. : non applicable.

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

- Si oui, quel est le coût administratif³ approximatif total ?
(nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données interadministratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui Non N.a.
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel⁴ ? Oui Non N.a.
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
8. Le projet prévoit-il :
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui Non N.a.
 - des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui Non N.a.
 - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui Non N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui Non N.a.
Si oui, laquelle :
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui Non N.a.
Sinon, pourquoi ?
11. Le projet contribue-t-il en général à une :
- a) simplification administrative, et/ou à une Oui Non
 - b) amélioration de la qualité réglementaire ? Oui Non
- Remarques/Observations :
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui Non N.a.
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui Non
Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui Non N.a.
Si oui, lequel ?
Remarques/Observations :

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

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

Egalité des chances

15. Le projet est-il :
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
 - positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
 - Si oui, expliquez de quelle manière :
 - neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
 - Si oui, expliquez pourquoi :
 - négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
 - Si oui, expliquez de quelle manière :
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui Non N.a.
- Si oui, expliquez de quelle manière :

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵ ? Oui Non N.a.
- Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur : www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶ ? Oui Non N.a.
- Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur : www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

*

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

(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 Rodange estimé à un montant de 107.500.000 euros.

La gare de Rodange a été ponctuellement modernisée dans le début des années 2000 dans le cadre de la réalisation d'un poste directeur centralisé en gare de Pétange.

Au vu du parking d'accueil P&R de 1.567 emplacements qui sera réalisé, le flux des voyageurs prenant le train en gare de Rodange 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 :

- le remplacement du souterrain existant par un nouveau souterrain remplissant les exigences des personnes à mobilité réduite ;
- la mise en place d'une passerelle menant des quais de la gare vers le nouveau parking P&R envisagé du côté de l'Avenue de l'Europe ;

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

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

- la réalisation d'un nouveau souterrain aux bouts des quais en direction de Pétange donnant aussi accès à la route de Luxembourg ;
- l'élargissement du quai situé au milieu de la gare ;
- la modernisation des appareils de voie, tout en adaptant le plan des voies ;
- l'adaptation des installations de caténaire ;
- l'adaptation du poste directeur de Pétange au nouveau plan des voies ;
- le renouvellement des installations de voie, tout en remplaçant les traverses en bois par des traverses en béton ;
- la suppression du passage à niveau n°27 en gare de Rodange et
- la mise en place d'une nouvelle gare routière, tout en tenant compte des catégories de bus desservant la gare de Rodange.

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

<i>Libellé</i>	<i>Montant hTVA</i>
A. Architecture	2.600.000 €
B. Génie Civil	38.100.000 €
C. Equipements ferroviaires	35.400.000 €
D. Génie technique	4.300.000 €
E. Encadrement CFL	7.000.000 €
SOUS-TOTAL	87.400.000 €
F. Etudes (15 % des positions A à D)	12.060.000 €
G. Divers et imprévus	8.040.000 €
TOTAL hTVA du projet	107.500.000 €

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°37 relatif à la mise en conformité des infrastructures voyageurs en gare de Rodange 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 107.500.000 euros (indice 779,82 au 1^{er} octobre 2017) pour ce projet.

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

Félicie WEYCKER

Présidente

*

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

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

modifiée par:

Loi du 28 mars 1997

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

Loi du 11 juin 1999

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

Loi du 24 juillet 2000

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

Loi du 3 juin 2003

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

Loi du 19 décembre 2003

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

Loi du 18 décembre 2003

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

Loi du 18 avril 2004

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

Loi du 18 avril 2004

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

Loi du 23 décembre 2005

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

Loi du 24 juillet 2006

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

Loi du 18 décembre 2006

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

Loi du 13 mars 2007

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

Loi du 5 juin 2009

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

Loi du 6 mai 2010

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

Loi du 3 août 2010

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

Loi du 17 décembre 2010

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

Loi du 19 juin 2012

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

Loi du 27 août 2013

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

Loi du 28 avril 2014

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

Loi du 27 août 2014

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

Loi du 19 décembre 2014

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

Loi du 19 décembre 2014

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

Loi du 23 décembre 2014

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

Loi du 12 avril 2015

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

Loi du 23.12.2016

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

Loi du 22.05.2018

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

Loi du 22.05.2018

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

Loi du 22.05.2018

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

Texte coordonné au 20.06.2018
Version applicable à partir du 31.12.2016

(Loi du 23.12.2016)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le ministre peut s'assurer, avec l'accord du Gouvernement en conseil, tous autres concours nécessaires à la réalisation du programme d'investissement ferroviaire et des raccordements ferroviaires

transfrontaliers. Il peut notamment engager, par contrat à durée déterminée, du personnel expert en la matière dont un expert administrateur chargé de la coordination. Les frais y relatifs sont supportés à parts égales par les deux Fonds institués en vertu des articles 10 et 13. »

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

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

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

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

1. le champ d'application du contrat en ce qui concerne l'infrastructure et les installations de service, en conformité avec la structure indiquée à l'annexe II de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite, englobant tous les aspects de la gestion de l'infrastructure, y compris l'entretien, le renouvellement des éléments de l'infrastructure déjà en service et la construction de nouvelles infrastructures ;
2. la structure des versements ou des fonds alloués :
 - a) aux différents services d'infrastructure énumérés à l'annexe II de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;
 - b) à l'entretien et au renouvellement ;
 - c) à une nouvelle infrastructure ;
 - d) à la résorption des arriérés d'entretien et de renouvellement existants ;
3. les objectifs de performance orientés vers l'utilisateur, sous la forme d'indicateurs et de critères de qualité portant sur les éléments suivants :
 - a) les performances des trains et la satisfaction de la clientèle ;
 - b) la capacité du réseau ;
 - c) la gestion des actifs ;
 - d) les volumes d'activité ;
 - e) les niveaux de sécurité ; et
 - f) la protection de l'environnement ;
4. le volume de l'arriéré d'entretien éventuel et les actifs qui seront retirés du service et, partant, généreront des flux financiers différents ;
5. les mesures d'incitation visées à l'article 14*bis*, paragraphe 1^{er} ;
6. les obligations d'information minimales incombant au gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne le contenu et la fréquence de présentation des rapports, y compris les informations à publier chaque année ;
7. la durée convenue du contrat, qui est synchronisée et compatible avec la durée du plan d'entreprise, de la concession ou de la licence du gestionnaire de l'infrastructure et le cadre et les règles de tarification fixés par l'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°	(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 national	37.269.864,25 € »
10°	Aménagement de nouveaux quais pour voyageurs	9.915.741 €
11°	Alimentation du réseau national en énergie électrique de traction dans l'optique du trafic au début du 21e siècle	35.101.996 €
12°	Renouvellement et suppression de passages à niveau sur l'ensemble du réseau	12.345.098 €
13°	Modernisation et renouvellement de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen	
14°	Renouvellement de voie et d'appareils de voie, aménagement de nouvelles voies et de nouveaux appareils de voie tertiaires et aménagement de supports spéciaux antigrassage dans les aiguilles des appareils de voie	8.676.273 €
15°	Modernisation et sécurisation de l'infrastructure ferroviaire de l'antenne de Kautenbach à Wiltz	31.463.086 €
« 16°	(Loi du 19 juin 2012) Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermühle) et Sandweiler	215 000 000 € »

17°	Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Modernisation des installations de signalisation et de télécommunication des postes de Wecker, Roodt, Oetrange et Sandweiler-Contern	25.606.000 €
« 18°	<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 I : Renouvellement des Postes Directeurs sur la situation actuelle	42.000.000 €
28°	Gare de Differdange. Modernisation et renouvellement des installations fixes	51.000.000 € »
« 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^{er} valent dans le cadre de projets d'extension du réseau ou de suppression des lignes dont la réalisation technique est confiée au gestionnaire de l'infrastructure.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

