

**N° 5589****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2005-2006

**PROJET DE LOI**

- 1° autorisant l'acquisition de l'infrastructure ferroviaire appartenant à la société Arcelor S.A.;
- 2° modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire;
- 3° modifiant la loi du 28 mars 1997
  - 1° approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946;
  - 2° approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL) et
  - 3° concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL,
  - 4° portant modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

\* \* \*

*(Dépôt: le 19.6.2006)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (9.6.2006).....	2
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs.....	7
4) Commentaire des articles.....	26
5) Fiche financière.....	27

\*

## ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

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

Arrêtons:

*Article unique.*– Notre Ministre des Transports est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi

1° autorisant l'acquisition de l'infrastructure ferroviaire appartenant à la société Arcelor S.A.;

2° modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire;

3° modifiant la loi du 28 mars 1997

1° approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946;

2° approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL) et

3° concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL,

4° portant modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Palais de Luxembourg, le 9 juin 2006

*Le Ministre des Transports,*

Lucien LUX

HENRI

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

**Art. 1er.**– L'Etat est autorisé à acquérir les infrastructures ferroviaires et les terrains y relatifs appartenant aux sociétés anonymes Arcelor Luxembourg, Arcelor Profil Luxembourg S.A. et Arcelor Rodange S.A. pour un montant ne pouvant pas dépasser 64.191.830 euros (indice semestriel des prix de la construction d'octobre 2005: 618,55). Un relevé qui est joint en annexe I et qui fait partie intégrante de la présente loi énumère les propriétés concernées.

**Art. 2.**– Le paragraphe 1 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire est complété in fine par un cinquième tiret libellé comme suit:

„– les dépenses relatives aux acquisitions d'infrastructures et d'installations ferroviaires existantes qui ne font pas partie du réseau ferré national.“

**Art. 3.**– L'Etat est autorisé à acquérir pour un montant ne pouvant pas dépasser 67.139.787 euros certaines propriétés, comprenant des immeubles fonciers et des immeubles bâtis, qui sont revenus en pleine propriété aux CFL par la loi du 28 mars 1997 1° approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946; 2° approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL) et 3° concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL et 4° portant modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Un relevé qui est joint en annexe II et qui fait partie intégrante de la présente loi énumère les propriétés concernées.

**Art. 4.**– Les propriétés énumérées au relevé qui est joint en annexe II de la présente loi sont supprimées de l'annexe dont question à l'article 3, paragraphe 1 de la loi du 28 mars 1997 1° approuvant

le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946; 2° approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL) et 3° concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL et 4° portant modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

**Art. 5.**– Le total des deux montants repris aux articles 1 et 3 est imputé sur les avoirs du Fonds du Rail qui est doté d'une alimentation supplémentaire à due concurrence.

A cet effet, le ministre ayant le budget dans ses attributions est autorisé à emprunter un montant global de 132 millions d'euros. Le montant ainsi emprunté est porté directement en recette au fonds du rail conformément à l'article 11 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

**Art. 6.**– Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

\*

#### ANNEXE I

### Relevé des propriétés aux sociétés anonymes Arcelor Luxembourg, Arcelor Profil Luxembourg S.A. et Arcelor Rodange S.A. à transférer en pleine propriété à l'Etat grand-ducal

#### Partie A: *emprises*

Commune	Section	Parcelle		Nature	Surface retenue			Surface totale			
					ha	a	ca	ha	a	ca	
Esch-sur-Alzette	A Esch-Nord	1884	17232	Place	00	14	69	00	14	69	
		1884	17234	Voie ferrée	00	00	81	00	00	81	
		1884	17236	Place (occupée)	00	01	66	00	01	66	
		2280	16989	Place	01	97	88	01	97	88	
Esch-sur-Alzette	B Lallange	20	3000	Voie ferrée	01	09	11	01	09	11	
		234	3004	Voie ferrée	00	01	11	00	01	11	
		Partie du No	452	3213	Vaine	00	25	00*	02	66	00
		507	2760	Voie ferrée	00	32	05	00	32	05	
		507	3128	Voie ferrée	00	12	97	00	12	97	
Mondercange	B Mondercange	2347	4318	Place	00	03	17	00	03	17	
		2380	4416	Voie ferrée	00	90	35	00	90	35	
Sanem	B Soleuvre	6	7751	Voie ferrée	00	01	19	00	01	19	
		6	7754	Voie ferrée	02	37	92	02	37	92	
		176	7759	Voie ferrée	00	74	85	00	74	85	
		212	6629	Voie ferrée	02	30	38	02	30	38	
Sanem	C Belvaux	1172	7499	Place	00	13	81	00	13	81	
		1172	7501	Place (occupée)	00	83	35	00	83	35	
		Partie du No	1681	7512	Place	05	06	00*	05	91	28
		Partie du No	1681	7568	Place	02	64	00*	03	39	36

Commune	Section	Parcelle		Nature	Surface retenue			Surface totale		
					ha	a	ca	ha	a	ca
Schiffflange	A Schiffflange	Partie	du No	Vaine	00	07	00*	04	23	48
		4172	11272							
		Partie	du No	Vaine	00	53	00*	02	32	99
		4387	10344							
Total					19	60	30*			

**Partie B: surfaces industrielles**

Commune	Section	Parcelle		Nature	Surface retenue			Surface totale		
					ha	a	ca	ha	a	ca
Differdange	A Niedercorn	2071	8206	Voie ferrée	00	83	52	00	83	52
		2071	8207	Rue	00	03	03	00	03	03
		Partie	du No	Place (occupée)	01	75	00*	09	65	32
		2071	8209							
		2305	8224	Voie ferrée	00	48	82	00	48	82
		2305	8225	Voie ferrée	00	02	34	00	02	34
		2305	8226	Rue	00	07	23	00	07	23
		2305	8227	Place	00	53	90	00	53	90
		2400	8234	Place	00	00	52	00	00	52
		Partie	du No	Place	00	70	00*	01	16	00
		2400	8236							
		Partie	du No	Place (occupée)	10	47	00*	40	76	42
		2546	8239							
3085	8241	Voie ferrée	01	29	02	01	29	02		
Differdange	B Differdange	Partie	du No	Place (occupée)	00	22	00*	31	10	93
		1304	9551							
		1304	9564	Rue	00	02	68	00	02	68
		Partie	du No	Place (occupée)	02	11	00*	44	08	67
1304	9613									
Esch-sur-Alzette	A Esch-Nord	1853	17238	Voie ferrée	00	20	80	00	20	80
		Partie	du No	Place (occupée)	08	80	00*	71	25	63
		1853	17257							
		1884	17211	Voie ferrée	00	09	29	00	09	29
		1884	17212	Place	00	21	72	00	21	72
		Partie	du No	Place (occupée)	00	23	00*	00	91	59
		1884	17213							
		1884	17237	Voie ferrée	01	00	32	01	00	32
		Partie	du No	Place (occupée)	00	57	00*	36	59	67
		1884	17256							
900	16524	Place	00	27	89	00	27	89		
3171	16620	Place (occupée)	02	50	00*	17	59	56		
Esch-sur-Alzette	B Lallange	Partie	du No	Place (occupée)	01	77	00*	18	38	95
		303	3008							
Mondercange	B Mondercange	2700	4461	Voie ferrée	03	23	56	03	23	56

Commune	Section	Parcelle		Nature	Surface retenue			Surface totale		
					ha	a	ca	ha	a	ca
Pétange	C Rodange	Partie 630	du No 5409	Place (occupée)	00	88	00*	15	64	23
		Partie 1080	du No 5442	Pré	00	32	00*	03	25	95
Sanem	B Soleuvre	1776	7724	Voie ferrée	00	87	69	00	87	69
		1776	7725	Place	00	74	68	00	74	68
Sanem	B Soleuvre	1906	7732	Place	00	45	48	00	45	48
		1965	7731	Voie ferrée	00	37	47	00	37	47
Schiffflange	A Schiffflange	Partie 4153	du No 10641	Place (occupée)	03	00	00*	05	93	57
Total					44	11	96*			

\* surface retenue approximative. La surface définitive est déterminée après mesurage à effectuer par l'Administration du Cadastre et de la Topographie.

\*

## ANNEXE II

**Relevé des propriétés relevant du patrimoine des CFL  
suivant l'annexe à l'article 3, paragraphe 1, de la loi du 28 mars 1997**

**1° approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946;**

**2° approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL) et**

**3° concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL,**

**4° portant modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

**et à transférer à l'Etat grand-ducal**

Commune	Section	Lot	No de la parcelle		Nature	Surface retenue			Surface totale		
						ha	a	ca	ha	a	ca
Luxembourg	HoB Bonnevoie	A <sup>1</sup>	604	9791	Droit de construction en élévation	04	21	95	04	21	95
	HoB Bonnevoie		604	9759	Bât. place	00	61	42	00	61	42
	HoB Bonnevoie		604	9760	Bât. place	00	00	79	00	00	79
	HoB Bonnevoie		105	9747	Place	00	31	12	00	31	12
			142	9748	Bât. place	04	89	09	13	79	44
Esch-sur-Alzette	C Esch-sur-Alzette (Sud)	X <sup>2</sup>	10	4656	Bât. voyageurs	00	23	25	00	23	25
	C Esch-sur-Alzette (Nord)		1852	16709	Bât. place	00	50	67	00	50	67
	C Esch-sur-Alzette (Sud)		10	4657	Place	00	34	13	00	57	86
Ettelbruck	C Ettelbruck	3	1033	7624	Bât. voyageurs	00	10	71	00	10	71
	C Ettelbruck		1033	7625	Bât. place	00	14	87	00	14	87
	C Ettelbruck		1033	7628	Place	00	23	69	00	23	69
	C Ettelbruck		1033	7899	Place	00	34	82	00	34	82
Pétange	A Pétange		428	7785	Place	00	31	41	00	31	41
	A Pétange		436	7784	Bât. place	00	17	65	00	17	65
	A Pétange		436	7786	Place	00	42	14	00	42	14
Bettembourg	A Bettembourg		1533	8927	Bât. voyageurs	00	10	18	00	10	18
	A Bettembourg		1533	8928	Place	00	31	72	00	31	72
	A Bettembourg		2296	8923	Place	03	91	62	03	91	62

1) La surface indiquée relève du plan de mesurage No 5674 du 23 février 2006. La surface définitive est déterminée après finissage des travaux de construction du Centre de Remisage et de Maintenance.

2) La surface indiquée relève du plan de mesurage No 02499 du 3 mars 2006. La surface définitive est déterminée après finissage des travaux de construction de la nouvelle Gare Routière.

3) La parcelle No 1033/7899 constitue la surface restante de la parcelle No 1033/7629 dont une partie a été vendue au Fonds du Logement.

## EXPOSE DES MOTIFS

*„Le chemin de fer sera le moyen de transport du 21e siècle, à condition qu'il survive au 20e.“*

A en juger de l'analyse faite par la Commission Européenne de la situation actuelle du chemin de fer en Europe, la célèbre boutade d'un ancien président des chemins de fer français n'a rien perdu de son actualité. Dans son Livre blanc du 30 juillet 1996, intitulé „Une stratégie pour revitaliser les chemins de fer communautaires“, la Commission constate en effet:

*„Nul n'ignore l'aggravation des encombrements, les problèmes environnementaux, le bruit de la circulation et l'opposition croissante à la construction incontrôlée de nouvelles infrastructures routières. Les personnes et l'industrie ont cependant besoin de transports fiables, sûrs, bon marché et rapides. C'est là le principal défi en matière de transport que nous devons relever en cette fin de XXe siècle. Les répercussions sociales des transports de marchandises comme de voyageurs peuvent toutefois être considérablement réduites si l'on recourt davantage au chemin de fer qu'à la route. Il est paradoxal de constater que la part du rail dans le marché des transports continue à décliner alors que bon nombre des problèmes qui pourraient être résolus par le chemin de fer s'aggravent.*

*... Il faut arriver à rendre le chemin de fer aussi intéressant que les autres moyens de transport.*

*La Commission estime que la meilleure façon d'arriver à des chemins de fer capables de concurrencer les autres modes de transport est de laisser agir davantage les forces du marché, mais sans toutefois perdre de vue que les chemins de fer doivent fournir un service public autorisant une mobilité adéquate à la société dans son ensemble. Cela exigera des efforts de toutes les parties intéressées: la Communauté et les Etats membres devront fournir le cadre nécessaire, tandis que les entreprises ferroviaires devront améliorer radicalement leurs services et leur efficacité.*

*A l'heure actuelle, les chemins de fer sont encore largement à l'abri des forces du marché. Lorsque le public boude le rail et que les trains ne se remplissent pas, l'Etat compense les pertes. A l'avenir, les chemins de fer devront se comporter beaucoup plus comme des entreprises normales, qui s'efforcent de satisfaire leur clientèle, sachant que si elles ne le font pas, quelqu'un d'autre y parviendra et s'appropriera ainsi leur part de marché. Tel est le changement fondamental qu'il faut réaliser, et les conséquences pour les transports pourraient être énormes.“*

\*

### 1. UN ENVIRONNEMENT FERROVIAIRE EN PLEINE MUTATION

Le livre blanc „La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix“ comprend une série de mesures qui allient tarification, revitalisation des modes de transport alternatifs à la route et investissements ciblés dans le réseau transeuropéen. Cette approche intégrée permet la remontée des parts modales à leur niveau de 1998 afin d'assurer un rééquilibrage à l'horizon 2010. Il s'agit d'une approche beaucoup plus ambitieuse qu'il n'y paraît, compte tenu du déséquilibre historique en faveur de la route depuis 50 ans. En outre, cette approche est celle qui a été retenue dans la contribution de la Commission soumise au Conseil européen de Göteborg qui préconise un rééquilibrage modal moyennant notamment une politique d'investissement dans les infrastructures destinées au chemin de fer, aux voies navigables intérieures, au transport maritime à courte distance et aux opérations inter-modales. Grâce à la mise en oeuvre des 60 mesures du Livre Blanc, c'est en fait à un découplage significatif entre la croissance de la mobilité et celle de l'économie, auquel on assisterait avant 2010, sans toutefois qu'il soit nécessaire de restreindre la mobilité des personnes et des biens. La croissance du transport routier de fret, grâce à une meilleure utilisation des autres moyens de transport, serait ainsi réduite sensiblement (38% d'augmentation au lieu de 50% entre 1998 et 2010).

Tel Janus, le ferroviaire présente une image ambivalente où se côtoient modernité et archaïsme. D'un côté les performances du réseau et des trains à grande vitesse, l'accueil des voyageurs dans des gares modernes, de l'autre l'archaïsme des services de fret et la vétusté de certaines lignes saturées.

Avec 241 milliards de tonnes/km transportées en 1998 contre 283 en 1970, la part de marché du rail en Europe est passée de 21,1% à 8,4%, alors même que le volume des marchandises transportées augmentait de façon spectaculaire. Mais tandis que le transport ferroviaire de marchandises périlait en Europe, il florissait aux Etats-Unis où justement les compagnies ferroviaires avaient su répondre

aux attentes de l'industrie. Aujourd'hui, le transport ferroviaire de marchandises représente aux Etats-Unis 40% du transport total de fret contre 8% dans l'Union européenne. L'exemple américain montre qu'il n'y a pas de fatalité au déclin du rail.

Pourtant, le chemin de fer reste encore, près de deux siècles après ses premiers tours de roue, un moyen de transport qui offre des potentialités importantes et de son renouveau dépend le succès du rééquilibrage des modes de transport. Cela suppose des mesures ambitieuses qui ne dépendent pas uniquement des réglementations européennes, mais dont la renaissance doit venir des acteurs du secteur.

L'ouverture à une concurrence régulée du transport par rail – qui a réellement démarré en mars 2003 avec l'ouverture des services internationaux de fret sur les 50.000 km de lignes appartenant au réseau transeuropéen de fret ferroviaire – représente la condition centrale du renouveau du transport ferroviaire. En 2007, cette ouverture sera totale sur tout le réseau européen pour le fret international.

Ainsi, le groupe suédois IKEA vient de créer une société spécifique pour gérer le transport de ses propres marchandises. A l'heure actuelle, le rail représente 18% du total des volumes transportés. Les dirigeants d'IKEA veulent faire passer ce total à 40% (ce qui représentera environ 500 trains par semaine). A terme, IKEA profitant de l'ouverture du marché européen, pourrait devenir une compagnie ferroviaire importante.

Le Livre Blanc propose de renforcer la place de l'Union européenne au sein des organisations internationales afin de faire mieux entendre la voix de l'Europe et de mettre l'Union européenne à l'avant-garde du renforcement de la sécurité et de la protection de l'environnement.

Ainsi, et afin de contribuer à l'évolution des traditions nationales dans le domaine social qui pourraient devenir un obstacle à l'interopérabilité, le Livre Blanc dit qu'il „*serait souhaitable d'assurer un accompagnement social des agents afin d'améliorer le niveau de qualification général. Ainsi, des solutions apportées au niveau européen relatives aux conditions de travail et notamment aux temps de conduite et de repos, offriraient une valeur ajoutée certaine par rapport aux règles nationales. Les organisations sociales seraient aussi impliquées dans le processus d'établissement des spécifications techniques d'interopérabilité pour autant qu'elles concernent des aspects sociaux.*“

\*

## 2. REVITALISER LE RAIL AU LUXEMBOURG

L'environnement qui a conditionné la création dans l'immédiat après-guerre de l'actuelle Société Nationale des CFL a profondément évolué au cours du demi-siècle d'existence de l'entreprise.

Dans un avis juridique du 19 juillet 1996 sur le réaménagement de l'organisation juridique des CFL, rédigé pour compte de la société, les auteurs mettent en exergue les mutations profondes subies par le secteur ferroviaire depuis l'immédiat après-guerre. „*L'Union Européenne s'est saisie du dossier ferroviaire et a commencé l'élaboration d'une politique ferroviaire commune s'imposant à tous les Etats membres de l'Union. Les premiers contours du réseau européen des trains à grande vitesse ont commencé à s'esquisser; l'espace aérien et routier est devenu de plus en plus saturé; des considérations écologiques ont trouvé que le transport par chemin de fer est plus compatible avec l'environnement naturel que n'importe quel autre moyen de transport; les échanges sont entrés dans une ère de libéralisation et de globalisation accrue. Face à ces nouvelles données, des changements concernant le transport ferroviaire sont intervenus aux niveaux juridique, politique, économique et social. L'organisation des CFL ne peut y demeurer insensible.*“

Le rôle éminent des transports pour la réalisation du Marché Commun a déjà été reconnu par les pères du Marché Commun. La place réservée au secteur des transports dans les dispositions du Traité sur la Communauté Economique Européenne en témoigne. Que le mode ferroviaire y soit pleinement impliqué est par ailleurs patent.

*Ces principes ont pour toile de fond la nécessité de protéger l'environnement, compte tenu notamment du coût social de la pollution atmosphérique et du bruit, de la saturation des grands axes de transport et de la sécurité du trafic. Les chemins de fer de la Communauté, à condition d'être efficacement organisés, peuvent constituer l'une des clés de la solution.*

Dans cette même optique, la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement des chemins de fer communautaires a jeté les bases d'une nouvelle politique ferroviaire commune.



Le principe de la séparation entre la gestion de l'infrastructure ferroviaire et l'exploitation des services de transport par rail a été repris dans le droit national par la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Cette loi a notamment eu pour objet de séparer la gestion de l'infrastructure ferroviaire des activités de transport par chemin de fer, tout en maintenant les CFL comme unité organisationnelle et technique. Elle a confié aux CFL un mandat général d'assurer, pour compte de l'Etat – désormais propriétaire du réseau ferré –, l'entretien et le développement de cette infrastructure, y compris les fonctions relevant de la régulation de la circulation des trains.

Dans ce même ordre d'idées il a paru indiqué d'aligner les droits de propriété de l'Etat et des CFL sur cette séparation.

Plutôt que de maintenir dès lors la situation juridique résultant de l'article 7 des statuts des CFL de 1946 où l'Etat détenait la nue-propriété du réseau et les CFL bénéficiaient d'un droit de jouissance générale en vue de l'exploitation du chemin de fer dans les limites territoriales du Grand-Duché, il a été opté pour un partage net du domaine ferroviaire entre l'Etat et les CFL. Ce partage a été scellé de façon formelle par les lois précitées du 10 mai 1995 et du 28 mars 1997.

Désormais la pleine propriété de la partie du domaine ayant trait à l'infrastructure ferroviaire revient à l'Etat (cf. article 3 de la loi modifiée du 10 mai 1995), et la partie résiduelle du domaine devient la pleine propriété des CFL nonobstant les servitudes légales grevant ces propriétés en vertu de l'article 3 de la loi du 28 mars 1997 précitée.

Si les immeubles de la partie du domaine ferroviaire qui appartient aux CFL sont énumérés dans un relevé publié en annexe de la loi du 28 mars 1997, pareil inventaire pour la partie du domaine ferroviaire relevant de l'infrastructure ferroviaire est repris dans le règlement grand-ducal modifié du 29 juin 1997 énumérant les propriétés domaniales relevant de l'infrastructure ferroviaire.

Le règlement grand-ducal modifié susmentionné renvoie à son annexe qui reprend dans un relevé exhaustif les immeubles fonciers et bâtis qui relèvent du domaine ferroviaire, et qui, pour faire partie de l'infrastructure ferroviaire, appartiennent à l'Etat. Ce relevé établi par Commune et section cadastrale indique le Domaine de l'Etat comme propriétaire; il mentionne pour chaque parcelle le numéro cadastral, la nature de culture, la contenance, les numéros de références pour le plan et le mesurage; il précise enfin si la parcelle fait partie intégrante ou non de l'assiette du réseau ferré tel que défini par la loi du 10 mai 1995.

\*

### **3. LE CONTEXTE DE LA TRIPARTITE FERROVIAIRE DE 2005**

L'accord de coalition annexé à la déclaration gouvernementale du 4 août 2004 prévoit que „le Gouvernement entend relancer le dialogue social propre au modèle dit luxembourgeois par l'organisation d'une „Tripartite Ferroviaire“. Celle-ci sera appelée à proposer des orientations et des mesures qui permettront aux CFL de s'assurer la viabilité et la compétitivité nécessaires, notamment dans le domaine du fret, tout en préservant le statut et les rémunérations propres aux agents actuels et en définissant la voie à suivre pour les agents futurs des CFL.“

En effet, la situation dans laquelle se trouve la société nationale des CFL à l'heure actuelle requiert un engagement commun de l'ensemble des forces de la société pour entamer la réforme incontournable des CFL afin d'assurer la compétitivité du rail et la viabilité économique et sociale de l'entreprise dans un environnement libéralisé. Le Gouvernement a affiché dans ce contexte sa volonté d'accompagner activement la préparation de l'avenir des CFL.

En prenant en compte l'environnement européen, force est de constater que le contexte communautaire juridique évolue de façon inéluctable vers une ouverture à la concurrence tant des activités fret que des activités voyageurs.

\*

### **4. LES DEFIS DES CFL EN MATIERE DE FRET FERROVIAIRE**

La plupart des Etats membres de l'Union européenne a une bonne longueur d'avance sur le Luxembourg en ce qui concerne les mesures d'adaptation à la libéralisation du secteur ferroviaire. Les grands opérateurs traditionnels ont entamé d'importants efforts de restructuration et forment des

alliances dans le but de construire des réseaux européens de haute qualité. Certains opérateurs privés sont en train d'acquérir des parts de marché importantes et des opérateurs spécialisés se focalisent sur les parties les plus lucratives du marché ferroviaire. Les petits opérateurs quant à eux devront se positionner comme opérateur régional ou comme spécialiste d'industrie.

A partir du 1er janvier 2007, l'activité fret devra s'imposer en concurrence directe avec des opérateurs privés et les transports routiers. Elle doit se réorienter stratégiquement et devenir rentable en activité isolée, sans aucun subside croisé. Etant donné que l'activité fret est structurellement déficitaire (elle affichera fin 2005 un résultat négatif de quelque 34 millions d'euros), la réalisation d'un programme de redressement est nécessaire d'urgence pour assurer sa viabilité. Ce programme devra inclure un repositionnement stratégique, des améliorations opérationnelles ainsi que l'accès à des coûts comparables à ceux du marché privé.

\*

## **5. CFL-CARGO: COOPERATION AVEC ARCELOR DANS LE DOMAINE DU FRET FERROVIAIRE**

Après analyse de différents scénarii pour assurer la pérennité de l'activité fret, la tripartite ferroviaire 2005 est convenue qu'un partenariat renforcé avec Arcelor présente les avantages suivants pour mettre en oeuvre le repositionnement stratégique indispensable de l'activité fret des CFL:

- Arcelor représente plus de 70% des volumes du fret transporté par les CFL. Une coopération avec Arcelor représente un engagement à long terme du principal client et offre partant une perspective de viabilité à long terme de l'activité fret.
- L'intégration avec les opérations de transport interne d'Arcelor permettra d'optimiser les opérations de bout en bout et entraîne d'importantes synergies. Une coopération plus étroite avec le principal client permet également d'influencer le cadencement, voire la régularité des flux et ainsi d'optimiser les opérations de desserte, de triage et de transport longue distance par une meilleure utilisation des ressources (personnel et matériel roulant).
- Pour assurer la viabilité de l'activité fret, une extension des opérations au-delà des frontières est indispensable. Pour les trafics de wagons isolés, cette extension pourrait se faire en coopération avec les opérateurs voisins.
- Les deux sociétés présentant des cultures d'entreprise similaires en matière de dialogue social, de standards santé-sécurité et de politique de formation, leur rapprochement s'impose d'autant plus.

La tripartite a partant approuvé la création d'une Joint Venture entre les CFL et Arcelor, dénommée CFL-Cargo, dans laquelle les CFL détiendront la majorité des fonds propres et qui se base sur le plan d'affaires et le concept opérationnel élaborés par les deux sociétés.

Afin de devenir propriétaire de l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire ainsi que des immeubles fonciers et bâtis relevant du domaine ferroviaire, la tripartite ferroviaire de 2005 a proposé que le Fonds du Rail procédera en 2006, en recourant à un emprunt, à l'acquisition des gares de Luxembourg, d'Esch-sur-Alzette, de Pétange, de Bettembourg et d'Ettelbruck ainsi que de l'infrastructure ferroviaire interusines d'Arcelor.

Un débat de consultation au sujet des négociations au sein des réunions de la Tripartite ferroviaire a eu lieu le 21 décembre 2005 à la Chambre des Députés.

A cette occasion, la Chambre des Députés a adopté une motion qui a pris acte des conclusions écrites de la tripartite ferroviaire et des déclarations y relatives du Gouvernement en séance plénière, et qui a invité le Gouvernement à „*élaborer dans les meilleurs délais et en étroite collaboration avec les commissions parlementaires compétentes les instruments législatifs nécessaires à la réalisation de la réforme ferroviaire projetée, qui seront ensuite soumis à l'approbation de la Chambre des Députés; à appuyer les efforts de la direction des CFL et des syndicats de mettre en oeuvre les différents éléments de l'accord dans un esprit ouvert de dialogue social, avec la détermination et l'engagement nécessaires pour aboutir le plus rapidement possible*“.

\*

## 6. DESCRIPTION DU RESEAU ARCELOR

Les différents sites Arcelor se trouvent au Sud du Grand-Duché de Luxembourg et sont situés sur le territoire du canton d'Esch-sur-Alzette. Les installations ferroviaires à acquérir par l'Etat sont situées sur le territoire des communes de Differdange, d'Esch-sur-Alzette, Mondercange, Pétange, Sanem et Schifflange.

L'acquisition comprend les installations ferroviaires nécessaires pour le transport de marchandises entre les différents sites, la connexion du réseau Arcelor au réseau ferré national (Fonds du Rail) et celles nécessaires à la desserte d'autres clients qui ne peuvent être desservis que par l'intermédiaire du réseau Arcelor. Il s'y ajoute les bâtiments nécessaires à l'exploitation des installations précitées.

### 6.1. Site de Belval

La voie 111 en gare de Belval constitue la voie d'interconnexion entre le réseau Arcelor et le réseau ferré national. Tous les trains en provenance ou à destination de l'usine Arcelor ainsi qu'à l'embranché Kronospan passent par cette voie.

Les wagons des trains arrivant à Belval sont dirigés vers les voies 204-210 où ils attendent jusqu'à leur départ dans l'enceinte des usines Arcelor. Les wagons quittant les usines Arcelor Profil Luxembourg S.A. sont déviés sur les voies 100-109 où ils sont collectés pour former des trains à destination du réseau ferré national. Les trains à destination de l'usine Kronospan sont dirigés vers les voies 108, 203, 296 et 299 pour emprunter le réseau interne Arcelor afin d'atteindre leur destination.

Les opérations de manoeuvre des wagons sont effectuées par des locomotives thermiques. C'est la raison pour laquelle la majorité des voies n'est pas électrifiée. Des caténaires sont installées sur les voies utilisées par les trains arrivant ou partant du site vers le réseau ferré national vu que ces trains sont généralement tractés par des locomotives électriques.

Les rails datent principalement de 1973. La largeur entre les rails est de 1.426 millimètres. Les voies sont posées sur un fondement composé de sable et de géotextile d'une épaisseur de 0,95 à 1,15 mètre. Les installations de drainage du site sont installées entre chaque quatrième voie.

Le poste directeur 1 de Belval a été construit en 1987. A partir de celui-ci les postes 2, 3 et 7 peuvent être commandés à distance. A cet effet, une connexion modem est installée. Les câbles assurant la connexion entre le poste directeur et les appareils ferroviaires datent de 1987, année de la mise en service des appareils de voie et des signaux lumineux. Les câbles sont généralement posés dans des caniveaux en béton couverts de plaques métalliques. Des connexions secondaires sont posées dans les traverses et protégées par des plaques métalliques. Le commandement des opérations effectuées dans la zone connectée au poste 3 peut être attribué au conducteur du train. Le poste directeur 1 n'est pas occupé par un agent le dimanche matin. Les opérations utiles sont préalablement enregistrées dans le poste 3.

Le poste 2 a été réaménagé en 2003 pour tenir compte du projet Agora. Les circuits de voie, les appareils de voies, les signaux lumineux ainsi que les câbles de connexion ont été installés en 1987. Lors du réaménagement du poste 2 la conduite des câbles a été modifiée. Les appareils de voie et les signaux lumineux n'ont par contre pas subi de modifications. Les voies réservées au traitement des wagons dans l'usine sont équipées de compteurs d'essieux. En 1987, les appareils de voies ont été équipés d'installations de chauffage qui entrent en service automatiquement en fonction de la température sur le site. Ces installations de chauffage sont surveillées à partir du poste directeur 1.

Le poste 3 est composé de deux modules. Le premier module comprend les installations des appareils techniques tandis que le deuxième module est réservé à la fourniture de l'énergie électrique. Ce poste modernisé en 2003 est capable d'enregistrer différentes opérations de manoeuvre et exécutera l'une après l'autre dès qu'une collision avec une autre opération enregistrée n'est plus possible. Toutes les opérations enregistrées doivent être autorisées par le poste directeur 1. Les appareils de voie, les signaux lumineux et les câbles datent de 1987 et n'ont pas été modifiés lors de la modernisation du poste 3.

Le poste 7 a été installé dans un bâtiment existant en 2003. Il est situé à la sortie du site de Belval en direction de Schifflange. Les appareils de voie datent de 1987. Les autres installations ont été renouvelées lors de la mise en service du poste 3 en 2003. Le plan de voie souhaité à cet endroit n'est pas encore finalisé. Le poste 7 est commandé à distance à partir du poste directeur 1 par une connexion modem.

Le site de Belval englobe trois passages à niveau dont deux sont équipés de signaux lumineux et sonores ainsi que de deux demi-barrières. Le troisième passage à niveau n'est équipé que de signaux lumineux et sonores.

Le site est équipé de lampes installées sur des poteaux de caténaires hors service ou sur de nouveaux poteaux situés entre les voies. Les installations s'allument automatiquement en fonction du degré d'obscurité extérieure.

### **6.2. Site de Schifflange**

Le site de Schifflange dispose de deux connexions au réseau de l'Etat dont une est momentanément hors service. La seule connexion actuellement en service est celle empruntant l'appareil de croisement double No 5 menant du réseau ferré national vers les voies 1, 2 et 7. Les wagons arrivant sur le site sont dirigés vers la voie 98 où ils entrent dans l'enceinte de l'usine. Les wagons susceptibles de quitter le site sont collectés sur les voies 14 et 30 pour former des trains. Les trains entiers quittent le site de nouveau par les voies 1, 2 et 7 précitées.

Les voies 1 et 2 ont été renouvelées partiellement en 1991 sur une distance de 228 mètres. La voie 5 est dans un mauvais état. Les rails du type EB 50 datent de 1947 et les traverses sont pratiquement inutilisables. Les voies réservées au traitement des wagons sont posées sur des traverses métalliques. La largeur entre les rails est de 1.426 millimètres. Les voies ne sont pas posées sur un fondement géotextile, mais seulement sur des scories. Des installations de drainage ont été installées partiellement au courant des années 90 lors de la construction de la ligne interusines Belval-Schifflange.

Le poste directeur de Schifflange mis en service en 1989 est occupé 7/7 jours par un agent. Les opérations souhaitées sont généralement programmées par le conducteur des trains. Certains appareils de voie sont également manipulés manuellement. Les appareils de voie ne sont pas équipés d'installations de chauffage. Le dimanche matin l'agent attaché au poste directeur de Schifflange surveille également les opérations effectuées sur les sites de Belval et de Differdange.

Le site est équipé de lampes installées partiellement sur les portiques des anciennes installations de caténaires. Les installations lumineuses s'allument automatiquement en fonction du degré d'obscurité extérieure.

Les câbles sont généralement posés dans des caniveaux à béton couverts de plaques métalliques ou de plaques en béton.

### **6.3. Site de Differdange**

Le site de Differdange est généralement atteint par la voie 204 et la ligne interusines Belval-Differdange. Une connexion directe sans devoir passer par le site de Belval existe en gare de Differdange, mais n'est utilisée qu'en cas de dérangement des connexions de Belval et de Schifflange. La desserte des embranchés installés dans la zone industrielle „Hanebösch“ est assurée par la voie 901.

Les voies vers la ligne interusines à destination de Belval sont équipées de rails du type UIC 60 datant respectivement de 1974 et 1979. Les traverses en bois datent de 1975 et de 1979. Elles ont été partiellement renouvelées en 1991. Les traverses de certaines voies de circulation ont été renouvelées en 1997. Les rails des voies destinées au traitement des wagons datent de 1975 et sont du type EB 50.

Une conduite de drainage est située à l'entrée du site de Differdange et deux conduites sont installées à l'intérieur du site. Les différentes conduites sont connectées entre elles. Ces conduites sont protégées avec le même matériel qui a été utilisé pour le fondement géotextile au-dessous des voies.

Le poste directeur de Differdange a été mis en service en 1960. Il est occupé six jours par semaine par un agent. Il peut, le cas échéant, aussi être occupé le dimanche. Dans le cas où le poste directeur de Differdange n'est pas occupé aucune opération pour laquelle le commandement d'un appareil de voie à distance serait nécessaire n'est effectuée. Les appareils de voies ont été remotorisés entre 1995 et 2000. En 1990, quinze appareils de voie ont été installés qui sont mis en position utile par le conducteur du train. Dix-sept appareils de voie sont équipés d'une installation de chauffage. Les circuits de voie datent de 1960. Les signaux lumineux ont été renouvelés entre 1990 et 2000. Les câbles assurant la connexion aux appareils de voie installés en 1990 datent de la même année. Les autres câbles datent de 1960. Les câbles sont généralement posés dans des caniveaux couverts par des plaques métalliques ou des plaques en béton. Certains câbles principaux passent au-dessous des voies avec un couvercle

de protection d'une épaisseur d'un mètre. Des câbles secondaires sont fixés aux traverses et protégés par des caniveaux. Certains câbles, enfin, sont posés partiellement en souterrain.

Le site de Differdange comprend six passages à niveau. Ils sont équipés de signaux lumineux et sonores sans demi-barrières. Le site est équipé d'une installation d'éclairage.

#### **6.4. Site de Rodange**

Les appareils de voie sont desservis par les conducteurs des locomotives. Il n'existe ni de poste directeur, ni de passages à niveau sur le réseau Arcelor. Les voies d'Arcelor conduisent immédiatement à la gare de Rodange où les trains sont composés sur le réseau ferré national.

#### **6.5. Ligne interusines Belval-Differdange**

La ligne interusines à voie unique non électrifiée quitte le site de Belval près du poste 2 par la voie 240. Elle a été construite en 1973. L'épaisseur du fondement est de 0,65 mètre.

Un premier ouvrage d'art traversé par cette ligne est le Tunnel de Soleuvre („Galgebiergtunnel“) d'une longueur de 890 mètres. Ce tunnel d'une durée de vie technique de 100 ans a été construit à l'intérieur des roches et sécurisé par des murs en béton fixés par des ancrages aux roches en 1973. Pour l'évacuation de l'eau des conduites d'eau sont installées au milieu de la largeur du tunnel. Des caniveaux installés à hauteur de chaque niche de sécurité qui se suivent sur une distance d'environ 45 mètres sont fermés par des tampons et se trouvent au-dessous du niveau des traverses de la voie. Ces installations sont remplies par des scories jusqu'à la hauteur des traverses. Les deux accès au tunnel sont sécurisés par des murs de soutènement. Derrière ce mur est installée une conduite d'eau permettant l'évacuation des eaux pluviales vers les deux extrémités du tunnel. Un collecteur d'eau conduit l'eau du portail nord vers le portail sud en traversant le tunnel.

Après ce tunnel la ligne en question traverse la rue de Differdange (C.R. 174) par un passage supérieur d'une longueur de 25,80 mètres et d'une largeur de 6,7 mètres. Ce pont d'une durée de vie technique de 95 années date de 1973. Le tablier nord a été réaménagé en 1981.

La ligne interusines rejoint finalement le site de Differdange par la voie 204.

Contrairement à la vitesse de circulation sur les voies de manoeuvre et de chargement/déchargement des wagons qui est limitée à 25 km/h, la vitesse de circulation sur la ligne interusines est de 45 km/h.

#### **6.6. Ligne interusines Belval-Schifflange**

La ligne interusines Belval-Schifflange est réalisée entre les points kilométriques 0,008 et 4,600 sur un fondement d'une épaisseur dépassant 0,80 mètre.

A la sortie des usines de Belval, la ligne interusines sous examen traverse la rue de Belvaux (RN 31) par un ouvrage d'art qui a été partiellement renouvelé en 1990, notamment au niveau des poutrelles. Ce renouvellement donne une durée de vie technique à ce pont de 80 années.

La route menant vers l'entrée d'Agora est traversée par un ouvrage d'art d'une longueur de 65 mètres datant de 1977. La durée de vie technique de ce pont est estimée à 80 années. Des travaux d'amélioration de la couverture en béton devraient être exécutés.

La route de Belval est traversée par un pont composé de trois poutrelles en acier d'une longueur respectivement de 17,50, 15,27 et de 12,01 mètres. La largeur de l'ouvrage réalisé en 1981 est de 12,24 mètres. La durée de vie de cet ouvrage d'art est estimée à 95 années.

Après être passé sous la Route d'Ehlerange, de la Pénetrante Lankelz et de la Route de Mondercange, la ligne traverse l'autoroute A4 par un ouvrage d'art construit en 1991 dont la durée de vie est estimée à 90 années. Il s'agit d'un pont d'une largeur de 7,20 mètres composé de trois arcs d'une longueur respectivement de 17,45, 15,77 et de 18,51 mètres.

Avant la traversée de l'ancien pont „Beim Foersterbusch“ entre-temps abandonné, la ligne est surplombée par un pont routier d'accès à la cimenterie de Schifflange.

Avant l'arrivée dans l'usine de Schifflange, la ligne traverse à l'aide d'un ouvrage d'art d'une durée de vie estimée à 95 années le Boulevard Aloyse Meyer. Ce pont partiellement rénové a été posé sur les murs de soutènement de l'ancien pont.

### 6.7. Evaluation détaillée des infrastructures interusines Arcelor

Sur initiative de Monsieur le Ministre des Transports, Monsieur le Ministre du Trésor et du Budget a fait procéder à une évaluation du domaine ferroviaire du groupe Arcelor pour les tronçons suivants:

- Belval-Differdange,
- Belval-Schifflange,
- Gare ProfilARBED Esch-Belval,
- Gare Ares Rodange,
- Gare Ares Esch-Schifflange,
- Gare ProfilARBED Differdange (PADI).

L'évaluation effectuée par un bureau d'études a donné lieu au résultat suivant:

#### 6.7.1. Valeur des bâtiments

##### Site Belval

<i>Objet</i>	<i>Surface</i>	<i>Année de construction</i>	<i>Valeur</i>
Bureaux Service Transports	640 m <sup>2</sup>	1963	385.000 €
Nouveau Poste 1	250 m <sup>2</sup>	1987	189.000 €
Ancien Poste 1	485 m <sup>2</sup>	1950	106.000 €
Ateliers Visiteurs et Garage TESS	995 m <sup>2</sup>	2003	670.000 €
Poste d'aiguillage 7	120 m <sup>2</sup>	1986	38.000 €
Poste d'aiguillage 3	113 m <sup>2</sup>	1986	27.000 €
Passerelle	80 m <sup>2</sup>	1952	18.000 €
Sous-station 5.000 V	30 m <sup>2</sup>	1980	1.400 €
<b>TOTAL</b>	<b>2.713 m<sup>2</sup></b>		<b>1.434.400 €</b>

##### Site Schifflange

<i>Objet</i>	<i>Surface</i>	<i>Année de construction</i>	<i>Valeur</i>
Poste d'aiguillage	152 m <sup>2</sup>	1980	43.000 €
Atelier des locomotives	310 m <sup>2</sup>	1970	14.000 €
<b>TOTAL</b>	<b>462 m<sup>2</sup></b>		<b>57.000 €</b>

##### Site Differdange

<i>Objet</i>	<i>Surface</i>	<i>Année de construction</i>	<i>Valeur</i>
Poste d'aiguillage, partie 1	324 m <sup>2</sup>	1960	150.000 €
Poste d'aiguillage, partie 2	335 m <sup>2</sup>	1960	125.000 €
<b>TOTAL</b>	<b>659 m<sup>2</sup></b>		<b>275.000 €</b>

##### Récapitulation

<i>Objet</i>	<i>Surface</i>	<i>Année de construction</i>	<i>Valeur</i>
Site Belval	2.713 m <sup>2</sup>		1.434.400 €
Site Schifflange	462 m <sup>2</sup>		57.000 €
Site Differdange	659 m <sup>2</sup>		275.000 €
<b>TOTAL</b>	<b>3.834 m<sup>2</sup></b>		<b>1.766.400 €</b>



6.7.2. Valeur des ouvrages d'art

Ouvrage	Année de construction	Valeur actualisée	Utilisation depuis	Durée de vie technique	Sous-total	Dommages	Valeur retenue
Tunnel de Soleuvre	1973	13.638.435 €	32 ans	100 ans	9.274.136 €	-827.756 €	8.446.379 €
Viaduc rue route Johann Soanni	1973	593.279 €	32 ans	95 ans	393.437 €	-80.000 €	313.437 €
Travaux d'assainissement et engineering	1973	10.772.906 €	32 ans	80 ans	6.463.743 €	/	6.463.743 €
Pont ferroviaire sur route d'entrée Belval	1990	1.165.369 €	15 ans	80 ans	956.862 €	-10.000 €	946.862 €
Pont ferroviaire sur route d'entrée Agora	1977	1.268.784 €	28 ans	70 ans	761.270 €	-8.575 €	752.695 €
Pont ferroviaire sur route de Belvaux	1981	2.050.939 €	24 ans	95 ans	1.532.807 €	-76.155 €	1.456.652 €
Pont route pour route d'Ehlerange	1991	228.659 €	14 ans	90 ans	193.090 €	/	193.090 €
Pont route pour route pénétrante Lankhelz	1991	343.504 €	14 ans	70 ans	274.803 €	/	274.803 €
Pont ferroviaire sur route de Mondercange	1991	535.434 €	14 ans	100 ans	460.473 €	-5.716 €	454.757 €
Pont ferr. sur voie expresse (cimenterie)	1991	1.507.717 €	14 ans	90 ans	1.273.183 €	/	1.273.183 €
Pont route pour accès cimenterie	1991	/	14 ans	95 ans	/	/	/
Pont ferroviaire Beim Foersterbusch	1980	/	25 ans	/	/	/	/
Pont ferroviaire sur Boulevard A. Meyer	1990	1.003.462 €	15 ans	95 ans	845.020 €	-8.611 €	836.409 €
Travaux d'assainissement	1990	3.196.212 €	15 ans	80 ans	2.596.923 €	/	2.596.923 €
Engineering	1990	646.633 €	15 ans	80 ans	525.389 €	/	525.389 €
Clôture de protection (voie expresse)	1991	291.555 €	15 ans	30 ans	145.777 €	/	145.777 €
Viaduc vers CFL	1960	2.272.996 €	45 ans	80 ans	994.436 €	-122.447 €	871.989 €
Pont ferroviaire sur route	1975	1.660.356 €	30 ans	70 ans	948.775 €	-22.366 €	926.409 €
Pont route, passage sur C.R. 175	1975	854.719 €	30 ans	90 ans	569.812 €	-5.040 €	564.772 €
Total général					28.209.938 €	-1.166.667 €	27.043.271 €

### 6.7.3. Valeur des voiries

Site	Valeur infrastructures		Valeur plate-forme	
	Voies	Appareils de voie	Voies	Appareils de voie
Rodange	589.671 €	252.741 €	146.396 €	12.819 €
Belval	4.527.416 €	2.467.481 €	2.083.242 €	166.961 €
Differdange	3.510.757 €	1.390.345 €	1.274.580 €	124.917 €
Schifflange	1.196.871 €	1.275.510 €	362.922 €	39.510 €
Sous-totaux	9.824.716 €	5.386.078 €	3.867.140 €	344.207 €
Total général	19.422.140 €			
Dommages	-95.000 €			
Valeur retenue	19.327.140 €			

### 6.7.4. Valeur des installations de signalisation

Elément	Poste Belval	Poste Differdange	Poste Schifflange
Installations de commande	1.520.000,00 €	0,00 €	604.800,00 €
Moteurs d'aiguilles	499.750,00 €	600.000,00 €	225.125,00 €
Signaux	92.046,88 €	241.743,75 €	0,00 €
Eclairage des voies	200.000,00 €	200.000,00 €	200.000,00 €
Tracé des câbles	429.226,00 €	96.600,00 €	55.343,75 €
Chauffage d'aiguilles	173.416,10 €	78.825,63 €	0,00 €
Passages à niveau	186.475,00 €	0,00 €	0,00 €
Circuits de voie	265.914,00 €	0,00 €	48.807,00 €
Sous-totaux	3.366.827,98 €	1.217.169,38 €	1.134.075,75 €
Total général arrondi	5.718.073,00 €		

### 6.7.5. Valeur des terrains

Pour la définition de la valeur des terrains, il a été retenu de recourir à un accord trouvé entre l'Etat et Arcelor en 2000.

La valeur de l'ensemble des terrains à acquérir par l'Etat se chiffre à un montant de 8.936.946 euros.

### 6.7.6. Tableau récapitulatif du prix d'acquisition des infrastructures ferroviaires Arcelor (EUR)

	Gruppe Arcelor	Arcelor Luxembourg	Arcelor Profil Luxembourg SA	Arcelor Rodange SA
bâtiments	1.766.400	0	1.709.400	57.000
ouvrages d'art	27.043.271	0	26.206.862	836.409
voiries	19.327.140	0	15.469.661	3.857.479
signalisations	5.718.073	0	4.583.997	1.134.076
poste d'aiguillage ADI	1.400.000	0	1.400.000	0
terrains	8.936.946	3.065.518	5.648.348	223.080
<b>Total</b>	<b>64.191.830</b>	<b>3.065.518</b>	<b>55.018.268</b>	<b>6.108.044</b>



## **7. DESCRIPTION DES 5 GARES CFL ET DU PROJET MODALOHR**

Lors de la restructuration des CFL en 1997, les CFL recevaient de l'Etat une partie du domaine ferroviaire, en contrepartie d'une créance sur l'Etat luxembourgeois.

En vue d'une délimitation claire et simple du domaine ferroviaire censé devenir la pleine propriété des CFL et du domaine relevant de l'infrastructure ferroviaire, propriété de l'Etat depuis la loi modifiée du 10 mai 1995, les seules cinq grandes gares du réseau ferré luxembourgeois avaient été prises en considération pour être cédées aux CFL. Il s'agissait des enceintes des gares de Luxembourg, d'Ettelbruck, d'Esch-sur-Alzette, de Bettembourg et de Pétange telles que répertoriées en annexe à l'article 3, paragraphe I de la loi du 28 mars 1997.

En complément à ces cinq gares, l'Etat concédait un droit de superficie aux CFL sur les voies principales traversant la gare de Luxembourg (comme faisant partie de l'infrastructure ferroviaire et étant donc la pleine propriété de l'Etat) pour compenser la créance citée ci-devant.

La valeur des immeubles rétrocédés a été déterminée par un réviseur d'entreprise, dont la mission était de faire vérifier l'existence physique et certifier les valeurs afférentes des immobilisations du domaine exploitation, censé devenir la pleine propriété des CFL.

Les travaux en question ont été menés à bien en étroite concertation avec les services gouvernementaux concernés et les CFL.

En outre, la loi susmentionnée de 1997 arrête que les immeubles ainsi transférés ne peuvent être changés d'affectation et que les CFL sont obligés de mettre leurs facilités dans ces immeubles à la disposition d'autres entreprises ferroviaires ayant accès au réseau luxembourgeois en application des dispositions communautaires afférentes. L'article 3 de cette loi prévoit aussi un droit de préemption au bénéfice de l'Etat sur les immeubles ainsi cédés.

Aussi, pour la seule enceinte de la gare de Luxembourg, l'Etat bénéficie d'un droit de passage sur les propriétés des CFL, en vue du raccordement de cette gare au futur réseau européen de la grande vitesse ferroviaire et pour la mise en service d'un tram régional.

A relever aussi, que le projet vainqueur du concours d'urbanisme pour le quartier de la gare, organisé par la ville de Luxembourg, les CFL, le Ministère des Transports et les Ponts et Chaussées, prévoit l'aménagement d'un „parc de la colline“ au-dessus des voies de la gare de Luxembourg où les CFL jouissent d'un droit de construction en superficie.

De par ces différentes servitudes et contraintes, les CFL n'ont en fait pas la pleine jouissance de leur propriété immobilière, et qui, à part d'être utilisée pour les besoins du service public par rail et par route, doit dans la fonction du gestionnaire du réseau être également utilisable par d'autres opérateurs. De ce fait il a été convenu dans la tripartite ferroviaire 2005 que le Fonds du Rail procédera, en recourant à un emprunt, à l'acquisition des objets immobiliers décrits ci-après.

### **7.1. Gare de Luxembourg**

Le bâtiment voyageurs de la Gare ainsi que le parvis piétonnier devant le bâtiment qui donne accès à la gare et assure la jonction avec le service public routier constituent la parcelle 604/9759.

Une partie du bâtiment voyageurs abrite le hall des pas perdus permettant aux voyageurs d'accéder aux guichets de vente et de renseignements, aux consignes à bagages et aux quais de la gare. Un droit de passage pour les clients des différents opérateurs est garanti pour cette partie du bâtiment. Outre ces facilités, nécessaires au service public, les voyageurs y trouvent également un certain nombre de surfaces commerciales.

Une deuxième partie du bâtiment est utilisée à des fins nationales et renferme le Pavillon grand-ducal, le Commissariat de la Police grand-ducale et le bureau d'information de l'Office du tourisme. A côté des parties publiquement accessibles, les locaux de service abritent la direction zonale et la surveillance locale du gestionnaire du réseau.

Il est envisagé de loger dans un proche avenir également dans les locaux du bâtiment voyageurs

- la Centrale de Mobilité qui sera accessible dans une première phase par contact direct au guichet, par téléphone (call-center) ainsi que sur internet par un outil informatique intégré regroupant toutes les informations en relation avec les lignes et les horaires des différents opérateurs. La Centrale de

Mobilité offrira dans une deuxième phase des services complémentaires, tels de nouveaux produits assurant une offre flexible adaptée aux besoins réduits en cours de soirée et pendant les fins de semaine, également dans les régions à tissu démographique faible („Rufbus“, etc.) ou encore l’organisation du covoiturage et l’information sur les moyens de déplacements non motorisés (offres pour cyclistes aux gares et haltes, etc.);

- l’accueil pour les voyageurs utilisant le TGV Est-européen.

L’escalier donnant accès à la passerelle reliant les quartiers de la Gare et de Bonnevoie emprunte la parcelle 604/9760.

Le droit de construction en élévation, situé sur les voies et les quais donnant accès aux trains de voyageurs, s’échelonne des infrastructures de la partie centrale de la gare jusqu’à sa tête nord et constitue la parcelle 604/9791.

## 7.2. Gare de Pétange

Le bâtiment voyageurs de la gare de Pétange constitue la parcelle 436/7784. La partie du bâtiment accessible au public abrite le hall des pas perdus permettant aux voyageurs du service public d’accéder aux guichets de vente et de renseignements et aux quais de la gare. Un droit de passage pour les clients des différents opérateurs est garanti pour cette partie du bâtiment. La partie non accessible au public est utilisée comme locaux de service pour le personnel du gestionnaire de l’infrastructure.

La gare routière et le P&R situés devant le bâtiment voyageurs constituent la parcelle 436/7786. Elle est utilisée comme plate-forme d’échange intermodal entre les transports publics rail/route et le trafic individuel.

Le P&R situé au-delà des voies de la Gare, qui est relié directement au souterrain donnant accès aux quais constitue la parcelle 428/7785. Il sert essentiellement de lieu de stationnement des voitures privées aux clients du service public rail.

## 7.3. Gare de Bettembourg

Le bâtiment voyageurs de la gare de Bettembourg constitue la parcelle 1533/8927.

La partie du bâtiment accessible au public abrite le hall des pas perdus permettant aux voyageurs du service public d’accéder aux guichets de vente et de renseignements et aux quais de la gare. Un droit de passage pour les clients des différents opérateurs est garanti pour cette partie du bâtiment.

La partie non accessible au public est utilisée comme locaux de service pour le personnel du gestionnaire de l’infrastructure.

La gare routière et le P&R situés devant le bâtiment voyageurs constituent la parcelle 1533/8928. Elle est utilisée comme plate-forme d’échange intermodal entre les transports publics rail/route et le trafic individuel.

La cour à marchandises constitue la parcelle 2296/8923. Il est planifié d’y installer la plate-forme d’échange intermodal pour le Fret du type „Modalohr“ pour ainsi connecter le Grand-Duché à la deuxième plate-forme située au Boulou en France par le moyen d’une liaison d’autoroute ferroviaire utilisant le wagon surbaissé développé par Modalohr.

## 7.4. Gare d’Ettelbruck

Le bâtiment voyageurs et le parvis de la gare d’Ettelbruck constituent la parcelle 1033/7624.

La partie du bâtiment accessible au public abrite le hall des pas perdus permettant aux voyageurs du service public d’accéder aux guichets de vente et de renseignements et aux quais de la gare. Elle comprend également une surface commerciale, qui abrite entre autres les locaux du syndicat d’initiative de la Ville. Un droit de passage pour les clients des différents opérateurs est garanti pour cette partie du bâtiment.

La partie non accessible au public est utilisée comme locaux de service pour le personnel du gestionnaire de l’infrastructure.

La gare routière située côté sud du bâtiment voyageurs constitue la parcelle 1033/7899 (anciennement 1033/7629). Elle est utilisée comme plate-forme d’échange intermodal entre les transports publics par rail et par route.

Le P&R situé devant l'ancien Hall à marchandises de la Gare d'Ettelbruck constitue la parcelle 1033/7628. Il sert essentiellement de lieu de stationnement des voitures privées aux clients du service public rail.

L'ancien Hall à marchandises de la Gare d'Ettelbruck constitue la parcelle 1033/7625. Elle abrite les services régionaux des douanes luxembourgeoises.

### 7.5. Gare d'Esch/Alzette

Le bâtiment voyageurs, une partie du quai 1 et le parvis piétonnier devant le bâtiment, qui donne accès à la gare et assure la jonction avec le service public routier, constituent la parcelle 10/4656.

Une partie du bâtiment voyageurs abrite le hall des pas perdus permettant aux voyageurs d'accéder aux guichets de vente et de renseignements, aux consignes à bagages et aux quais de la gare. Un droit de passage pour les clients des différents opérateurs est garanti pour cette partie du bâtiment. Outre ces facilités, nécessaires au Service Public, les voyageurs y trouvent également un certain nombre de surfaces commerciales.

Une deuxième partie du bâtiment est utilisée à des fins de location et comporte outre des surfaces commerciales, des appartements dont certains sont utilisés comme bureaux par le service de psychologie et le service infrastructures des CFL.

En outre, une partie de la parcelle est utilisée par l'Etat pour la réalisation d'une nouvelle gare routière. Cette installation sera aménagée sur les parcelles cadastrales No 10/4656 et No 10/4657. Ces deux parcelles ont une surface totale de 37 a et appartiennent actuellement aux CFL.

A côté des parties publiquement accessibles, les locaux de service abritent la direction zonale et la surveillance locale du gestionnaire du réseau.

Le hall à marchandises à Belval-Usines constitue la parcelle 1852/16709 et est utilisé à des fins de location.

### 7.6. Modalohr

Face à la croissance des échanges au sein d'une Europe élargie, le développement du transport intermodal de marchandises constitue un enjeu majeur de la politique des transports en Europe. Les objectifs poursuivis sont multiples: améliorer la compétitivité de l'économie, réduire la saturation des réseaux, préserver l'environnement, limiter les émissions de gaz à effet de serre conformément aux engagements internationaux et enfin, maîtriser la consommation d'énergie, notamment d'énergie fossile.

La politique luxembourgeoise des transports, tout comme les orientations affichées par la Commission européenne dans le Livre blanc de septembre 2001, soulignent la nécessité d'un rééquilibrage modal, en raison des inconvénients qui résultent de la part trop prépondérante prise par la route.

A cet égard, le développement de l'intermodalité grâce au ferroutage est un axe important de cette politique dès lors qu'il s'exerce sur les grands corridors routiers en voie de saturation, sur lesquels les trafics longue distance sont suffisamment massifiés.

Des réflexions et des études pour mettre en service un système de ferroutage nord-sud qui soit viable économiquement sans avoir à recourir à des subventions d'exploitation ont été menées par l'Etat français, en liaison avec les promoteurs du projet, les sociétés Autoroutes du Sud de la France (ASF), Caisses des Dépôts et Consignation (CDC) et la société MODALOHR.

Pour cela, elles ont cherché à se mettre dans les conditions les plus favorables permettant la réussite d'une telle entreprise. En ce sens, les orientations suivantes ont été retenues:

- assurer un service sur un long parcours (1 000 km environ), de façon à réduire l'impact en coût et en délai des transbordements;
- n'accepter que des semi-remorques non accompagnées pour éviter les contraintes et coûts liés au transport des chauffeurs;
- démarrer l'exploitation avec une fréquence modeste (1 train par sens et par jour) afin premièrement de faciliter le montage financier de l'opération en réduisant au mieux l'investissement initial, deuxièmement d'éviter une montée en charge trop lente du taux de remplissage des navettes et troisièmement de disposer des sillons les mieux adaptés à la demande des transporteurs;

- prendre toutes dispositions pour que la qualité du service soit la meilleure possible;
- installer les plates-formes de chargement/déchargement dans des sites ferroviaires existants afin d’optimiser les coûts de construction et d’exploitation;
- viser particulièrement le trafic péninsule Ibérique-Europe du Nord, en forte croissance, qui fonctionne dès à présent majoritairement avec un système de relais de traction. Il s’agit donc de transformer des relais route-route par un relais route-fer;
- mettre en place une organisation, notamment au niveau des plates-formes, qui permette de s’adapter facilement à une augmentation ultérieure des fréquences permettant de répondre à la demande.

A l’issue de ces études, un projet consistant en l’exploitation d’une liaison d’autoroute ferroviaire entre deux plates-formes situées respectivement au Boulou (France) et à Bettembourg (Luxembourg) en utilisant le wagon surbaissé développé par MODALOHR a été porté par les promoteurs.

Il est précisé que la plate-forme du Boulou sera construite à l’intérieur du site ferroviaire du Boulou appartenant à la Société Nationale des chemins de fer français (SNCF) et la plate-forme de Bettembourg sera construite à l’intérieur du chantier de transport combiné des CFL situé à Bettembourg.

Les résultats des études ont conduit à choisir un développement du projet suivant deux phases successives: une phase d’amorçage, puis une phase de développement.

Pendant la phase d’amorçage, la relation d’autoroute ferroviaire sera exploitée à raison d’un seul aller-retour par jour, environ 350 jours par an.

Le service pourrait ainsi permettre de transporter près de 30.000 poids lourds par an.

La date prévisionnelle de mise en exploitation de ce service est fixée au 1er trimestre 2007.

Dans un deuxième temps, l’objectif du projet est de poursuivre le développement du service en consolidant les résultats obtenus afin de parvenir progressivement à un service cadencé.

La présence des CFL est associée à ce projet de longue date, notamment au travers de la participation active de la Container Logistics Bettembourg (CLB) à la mise en place d’une plate-forme d’accueil à Bettembourg et de la gestion de la traction ferroviaire nécessaire à la bonne exploitation du service dans le souci de qualité de service requis pour le succès du projet.

Un protocole-cadre général (ci-après „Protocole-Cadre Général“) avec l’ensemble des partenaires français intéressés dans le Projet: ASF, CDC, Modalohr, SNCF et SNCF Participations, Réseau ferré de France (RFF), l’organisation professionnelle „Transport et Logistique de France“ (TLF), L’Etat français et l’agence de financement des infrastructures de transport en France (AFITF), a été signé le 12 décembre 2005 afin de formaliser la volonté et l’engagement des partenaires de coopérer dans l’objectif de mettre en service au plus tard le 31 mars 2007 le projet d’autoroute ferroviaire Le Boulou-Luxembourg.

La société anonyme „LORRY-RAIL S.A.“ avec siège à Bettembourg a été constituée en date du 29 mars 2006.

Les Ministres des Transports français et luxembourgeois ont décidé de renforcer cette action en signant une déclaration commune en date du 3 avril 2006 pour valider leur engagement à mettre en place une coopération des deux nations pour soutenir ce projet et le placer au coeur de leurs priorités.

Conformément aux conclusions du 20 décembre 2005 de la tripartite ferroviaire et au vu de l’implantation de la société d’exploitation au Grand-Duché de Luxembourg, le Ministère des Transports luxembourgeois s’est notamment engagé à:

- apporter les financements nécessaires à la réalisation des infrastructures au Luxembourg, en rapport avec la création de la plate-forme de Bettembourg et le dégagement du gabarit bas sur le réseau luxembourgeois de façon à permettre leur concrétisation d’ici décembre 2006,
- permettre aux CFL de se joindre au projet et de respecter le planning du projet annoncé dans le Protocole-Cadre Général.

## **7.7. Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg**

### **7.7.1. Considérations préliminaires**

Il s'agit à présent du projet figurant sous le chiffre 7° de la loi du 3 juin 2003.

Le projet sous examen fait partie de la série des grands investissements ferroviaires qui a été approuvée initialement par la loi du 24 juillet 2000 modifiant celle du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Dans le contexte des difficultés que pose l'exécution de la loi du 24 juillet 2000 à la suite de la sous-estimation du devis de certains projets et de la nécessité de réexaminer la consistance d'autres projets, le Ministre des Transports avait informé le Gouvernement dès le 3 décembre 2001 et les Commissions compétentes de la Chambre des Députés (Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports et Commission du Contrôle de l'Exécution budgétaire) dès le 8 janvier 2002 de l'avis de la Commission de l'Infrastructure Ferroviaire attirant l'attention sur plusieurs défaillances de taille du projet qui en rend l'exécution impossible dans les conditions indiquées dans le cadre de la loi précitée du 24 juillet 2000.

Dans son avis du 1er février 2002, la Commission de l'Infrastructure Ferroviaire a finalement proposé l'abandon du projet No 7° dans la version autorisée par la loi du 24 juillet 2000 et proposé d'inviter les CFL à définir un projet de rechange à soumettre à une nouvelle approbation par le législateur. La Commission de l'Infrastructure Ferroviaire a notamment suggéré l'établissement par les CFL d'un argumentaire qui justifie la consistance et le site d'implantation du nouveau projet près de la gare de Luxembourg, tout en dégagant des terrains à la suite du transfert des activités en cause.

Dans un second avis de la Commission de l'Infrastructure Ferroviaire daté au 17 avril 2002, les critères à respecter par le projet de rechange fixés en accord avec les CFL ont été inventoriés en détail.

Dans le projet de loi No 4942 déposé le 18 avril 2002, le projet initial approuvé par la loi du 24 juillet 2000 a été maintenu sur le relevé de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 en attendant l'approbation du projet de rechange. Les frais occasionnés par les travaux de préparation et les études ont été imputés au crédit autorisé par la loi du 24 juillet 2000.

Entre-temps, les CFL ont procédé à une analyse circonstanciée de la consistance du projet No 7° intitulé „Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en gare de Luxembourg“ e.a. par rapport aux nouvelles données et en vue de tenir compte des critiques de la Commission de l'Infrastructure Ferroviaire à l'endroit du projet initial. Les conclusions ont révélé que des changements fondamentaux aux paramètres initiaux du projet s'imposent, le crédit de 24.789.352 € autorisé par la loi du 24 juillet 2000 s'avérant largement insuffisant par rapport aux nouvelles estimations.

### **7.7.2. Historique**

En 1992, les CFL avaient entamé l'étude d'un projet pour un nouvel établissement regroupant en une entité et en un site les fonctions des anciens Dépôt de Luxembourg (remisage, petit nettoyage et ravitaillement du matériel à voyageurs CFL et étranger, grand nettoyage et entretien courant du matériel de traction et à voyageurs CFL, gestion du personnel de conduite sur rail), Ateliers de Luxembourg (grand entretien du matériel de traction et à voyageurs CFL) et Garage CFL (remisage, nettoyage et entretien du matériel routier CFL, gestion du personnel de conduite sur route).

En 1994 l'étude du projet fut suspendue, entre autres parce que l'étude „Luxtraffic“ faisait pressentir une modification en profondeur de la composition du parc de matériel à voyageurs du service intérieur.

L'évolution depuis lors a été marquée par un besoin croissant de matériel roulant à voyageurs pour le service national pour faire face à l'augmentation du nombre de clients et pour remplacer l'ancien matériel ne répondant plus aux attentes de la clientèle.

Outre le matériel de traction et à voyageurs des CFL, il a également été tenu compte du matériel ferroviaire de réseaux étrangers devant être remisé, nettoyé et ravitaillé à Luxembourg, y compris le futur TGV Est-Européen.

Dans sa séance du 12 juillet 1999 le Conseil d'Administration des CFL s'est prononcé pour la réalisation d'un nouveau Centre de Remisage et de Maintenance (CRM).

En date du 4 octobre 1999, les CFL ont reçu le rapport final de l'étude de conception et d'implantation confiée au consultant Transurb Consult.

Par la loi du 24 juillet 2000 un crédit de 24.789.352 € a été autorisé pour la réalisation du projet „Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg“. Ce montant représente la contribution du Fonds du Rail au projet de réalisation d'un nouveau centre de remisage et de maintenance poursuivi par les CFL dans l'optique de pouvoir abandonner les ateliers actuels de Luxembourg par le regroupement des activités du dépôt de Luxembourg (remisage et entretien courant du matériel ferroviaire CFL et étranger ainsi que la gestion du personnel de conduite sur rail) et celles des ateliers de Luxembourg (grand entretien du matériel ferroviaire CFL) sur un seul site.

Une réévaluation technique et financière du projet a montré que la dépense d'investissement initiale de 24.789.352 € à charge du Fonds du Rail et énoncée dans la loi du 24 juillet 2000 pour le projet No 7 „Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg“ s'avère largement sous-estimée.

### **7.7.3. Envergure du projet**

Le projet global représenté comporte les éléments suivants:

- A. Les faisceaux de remisage pour le stationnement des véhicules ferroviaires et les modifications connexes en Gare de Luxembourg;
- B. Le hall de nettoyage pour le nettoyage intérieur des véhicules et le lavage extérieur des carrosseries;
- C. Les installations de préparation des engins ferroviaires:
  - C.1 Une station pour le stockage et le ravitaillement de gasoil pour véhicules ferroviaires;
  - C.2 Une station pour le stockage et le ravitaillement de sable antipatinage pour véhicules ferroviaires;
- D. Les acquisitions de terrains;
- E. Un bâtiment de service;
- F. Les faisceaux de voie d'accès au centre de réparation rapide et à l'atelier;
- G. Un Centre de Réparation Rapide, un petit atelier pour les petites réparations aux véhicules ferroviaires;
- H. Un atelier pour les grandes réparations et révisions nécessitant un temps d'immobilisation important.

Du point de vue financier, le projet comporte 2 volets, à savoir la partie concernant les investissements du Fonds du Rail et celle concernant les investissements des CFL.

Seulement les éléments énumérés sous les points A. à D. ont fait l'objet de la loi du 3 juin 2003 en vue d'être financés par le Fonds du Rail. Les éléments énumérés sous E. à H. seront financés par les CFL. Ils sont indiqués uniquement à titre d'information.

Le montant du projet global se chiffre à 151,62 Mio €. Le coût imputable au Fonds du Rail se chiffre à 102,57 Mio €. La partie à assumer par les CFL représente 49,05 Mio €.

L'exposé des motifs du projet de loi qui par la suite est devenu la loi du 3 juin 2003 exposait que: „Les droits de propriété actuels entre les terrains appartenant aux CFL et ceux appartenant au Fonds du Rail ne sont plus conformes avec la disposition future des unités fonctionnelles du centre de remisage et de maintenance. Le Fonds du Rail devra procéder à une acquisition de terrains appartenant actuellement aux CFL.“

Lors de sa réunion du 15 juin 2005 la Commission de l'Infrastructure Ferroviaire a examiné le dossier sous objet. La Commission a constaté que le terrain doit être acquis par l'Etat étant donné qu'il formera l'assiette destinée à la pose des voies de remisage.

Partant, le présent projet de loi entend autoriser l'Etat à acquérir les gares et terrains des CFL repris en détail au point 7.8.



### 7.8. Evaluation détaillée des gares et terrains CFL

Augmentation indice à la construction d'avril 1997 à octobre 2005: 25,557% + adaptation forfaitaire de 2% pour tenir compte de l'évolution de l'indice jusqu'au 1.10.2006 = 27,557%

#### Luxembourg

Parcelles	Surface en ares	Nature	Valeur terrain par Luxconsult par are	Valeur totale terrain par Luxconsult	Valeur totale terrain par Luxconsult en €	Valeur bâtiment Luxconsult	Valeur bâtiment Luxconsult en €	Valeur Luxconsult avec application de l'indice de 2005	Investissement depuis 1997	Total
604/9759	61,42	bâtiment-place	3.500.000 LUF	214.970.000 LUF	5.328.967 €	267.918.930 LUF	6.641.537 €	8.471.745 €	5.018.580 €	
604/9760	0,79	bâtiment-place	3.500.000 LUF	2.765.000 LUF	68.543 €					
604/9791	421,95	droit de construction en élévation	1.300.000 LUF	548.535.000 LUF	13.597.827 €					
A <sup>1)</sup>	520,21	futur CRM <sup>2)</sup>	800.000 LUF	416.168.000 LUF	10.316.535 €				1.040.420 €	
		invest centrale de mobilité, TGV, etc.							3.700.000 €	
		invest pavillon grand-ducal (2007)							500.000 €	
		invest nouveaux bureaux (2006)							120.000 €	
<b>Total</b>					<b>29.311.872 €</b>		<b>6.641.537 €</b>	<b>8.471.745 €</b>	<b>10.379.000 €</b>	<b>48.162.617 €</b>

#### Pétange

Parcelles	Surface en ares	Nature	Valeur terrain par Luxconsult par are	Valeur totale terrain par Luxconsult	Valeur totale terrain par Luxconsult en €	Valeur bâtiment Luxconsult	Valeur bâtiment Luxconsult en €	Valeur Luxconsult avec application de l'indice de 2005	Investissement depuis 1997	Total
436/7784	17,65	bâtiment-place	500.000 LUF	8.825.000 LUF	218.766 €	19.536.623 LUF	484.300 €	617.759 €	291.316 €	
436/7786	42,14	gare routière et parking	500.000 LUF	21.070.000 LUF	522.312 €					
428/7785	31,41	place P+R	500.000 LUF	15.705.000 LUF	389.317 €					
<b>Total</b>					<b>1.130.394 €</b>		<b>484.300 €</b>	<b>617.759 €</b>	<b>291.316 €</b>	<b>2.039.469 €</b>

*Bettembourg*

<i>Parcelles</i>	<i>Surface en ares</i>	<i>Nature</i>	<i>Valeur terrain par Luxconsult par are</i>	<i>Valeur totale terrain par Luxconsult</i>	<i>Valeur terrain par Luxconsult en €</i>	<i>Valeur bâtiment Luxconsult</i>	<i>Valeur bâtiment Luxconsult en €</i>	<i>Valeur Luxconsult avec application de l'indice de 2005</i>	<i>Investissement depuis 1997</i>	<i>Total</i>
1533/8927	10,18	bâtiment-place	500.000 LUF	5.090.000 LUF	126.178 €	32.776.584 LUF	812.510 €	1.036.414 €	780.004 €	
1533/8928	31,72	place (parking)	500.000 LUF	15.860.000 LUF	393.159 €					
2296/8923	391,62	terrain Modalohr			5.874.300 €					
		réfection façade et toiture du BV (2006)							150.000 €	
<b>Total</b>					<b>6.393.637 €</b>		<b>812.510 €</b>	<b>1.036.414 €</b>	<b>930.004 €</b>	<b>8.360.055 €</b>

*Ettelbruck*

<i>Parcelles</i>	<i>Surface en ares</i>	<i>Nature</i>	<i>Valeur terrain par Luxconsult par are</i>	<i>Valeur totale terrain par Luxconsult</i>	<i>Valeur terrain par Luxconsult en €</i>	<i>Valeur bâtiment Luxconsult</i>	<i>Valeur bâtiment Luxconsult en €</i>	<i>Valeur Luxconsult avec application de l'indice de 2005</i>	<i>Investissement depuis 1997</i>	<i>Total</i>
1033/7624	10,71	bâtiment-voyageurs	750.000 LUF	8.032.500 LUF	199.120 €	27.961.172 LUF	693.139 €	884.148 €	91.307 €	
1033/7899	34,82	gare routière	500.000 LUF	17.410.000 LUF	431.583 €					
1033/7628	23,69	place	500.000 LUF	11.845.000 LUF	293.630 €					
1033/7625	14,87	bâtiment-place	600.000 LUF	8.922.000 LUF	221.171 €	15.718.785 LUF	714.871 €	911.868 €		
<b>Total</b>					<b>1.145.504 €</b>		<b>1.408.010 €</b>	<b>1.796.016 €</b>	<b>91.307 €</b>	<b>3.032.826 €</b>



*Esch/Alzette*

Parcelles	Surface en ares	Nature	Valeur terrain par Luxconsult par are	Valeur totale terrain par Luxconsult	Valeur totale terrain par Luxconsult en €	Valeur bâtiment Luxconsult	Valeur bâtiment Luxconsult en €	Valeur Luxconsult avec application de l'indice de 2005	Investissement depuis 1997	Total
10/4656	23,25	bâtiment-voyageurs	700.000 LUF	16.275.000 LUF	403.447 €	79.395.769 LUF	1.968.170 €	2.510.538 €	274.008 €	
1852/16709	50,67	bâtiment-place	250.000 LUF	12.667.500 LUF	314.019 €	39.333.712 LUF	975.057 €	1.243.754 €	206.811 €	
X <sup>3)</sup>	34,13	place <sup>2)</sup>	700.000 LUF	23.891.000 LUF	592.242 €					
<b>Total</b>					<b>1.309.708 €</b>		<b>2.943.227 €</b>	<b>3.754.292 €</b>	<b>480.819 €</b>	<b>5.544.819 €</b>
<b>Total valeur terrain + bât. avec indice + invest:</b>										
<b>67.139.787 €</b>										

1) Parcelle No 105/9747 et partie de la parcelle No 142/9748

2) Les surfaces exactes restent à définir.

3) Partie de la parcelle No 10/4657

\*

## 8. CONSIDERATIONS FINALES

La situation dans laquelle se trouve la société nationale des CFL à l'heure actuelle requiert un engagement commun de l'ensemble des forces de la société pour entamer la réforme incontournable des CFL afin d'assurer la compétitivité du rail et la viabilité économique et sociale de l'entreprise dans un environnement libéralisé. Le Gouvernement a affiché dans ce contexte sa volonté d'accompagner activement la préparation de l'avenir des CFL.

Il a pu être utilement recouru aux travaux préparatoires réalisés par la direction des CFL. Par ailleurs, les entrevues régulières avec une délégation commune des deux syndicats cheminots ont permis de réserver une attention particulière aux préoccupations du personnel. Le paquet de la réforme a finalement été discuté au sein d'une tripartite ferroviaire qui notamment a eu pour conclusion qu'après analyse de différents scénarii pour assurer la pérennité de l'activité fret, un partenariat renforcé avec Arcelor présente des avantages non négligeables pour mettre en oeuvre le repositionnement stratégique indispensable de l'activité fret des CFL. La tripartite a partant approuvé la création d'une joint venture entre les CFL et Arcelor, dénommée CFL-Cargo, dans laquelle les CFL détiendront la majorité des fonds propres et qui se base sur le plan d'affaires et le concept opérationnel élaborés par les deux sociétés.

Afin de devenir propriétaire de l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire ainsi que des immeubles fonciers et bâtis relevant du domaine ferroviaire, la tripartite ferroviaire de 2005 a décidé que le Fonds du Rail procédera, en recouvrant à un emprunt, à l'acquisition des cinq gares ainsi que de l'infrastructure ferroviaire interusines d'Arcelor. Le coût total de cette acquisition s'élève à quelque 132 millions €.

Grâce à la réforme ferroviaire en cours, l'Etat aura assumé ses responsabilités comme autorité publique et comme actionnaire. Le projet de loi sous examen constitue dans cette démarche une étape nécessaire pour mener à bien cette réforme.

La réforme ferroviaire demandera au cours des années à venir des CFL et de leur personnel un effort permanent de rationalisation de leur activité et d'amélioration de la productivité en vue de rester compétitifs face à la concurrence tant des autres entreprises ferroviaires que des transporteurs routiers et, pour partie, aériens et fluviaux. A ces fins les CFL devront développer une stratégie d'entreprise apte à attirer de nouveaux clients au rail, à équilibrer leurs comptes et à réaliser le volet commercial de leur objet social dans ce nouvel environnement concurrentiel.

\*

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *ad article 1er*

L'article 1er autorise l'Etat à acquérir l'infrastructure ferroviaire et les terrains y relatifs appartenant à la société Arcelor S.A. pour un montant ne pouvant pas dépasser 64.191.830 euros (indice semestriel des prix de la construction d'octobre 2005: 618,55).

### *ad article 2*

L'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire énumère les 4 différents types de dépenses pouvant être imputés sur le Fonds du Rail. L'article 2 du présent projet de loi autorise l'Etat à instaurer un cinquième type de dépense devenu nécessaire pour pouvoir réaliser les présentes acquisitions.

### *ad article 3*

L'article 3 autorise l'Etat à acquérir pour un montant ne pouvant pas dépasser 67.139.787 euros certaines propriétés, comprenant des immeubles fonciers et des immeubles bâtis qui sont revenus en pleine propriété aux CFL par la loi du 28 mars 1997.

### *ad article 4*

L'article 4 complète la transaction effectuée dans l'article 3 en précisant la suppression de la liste des propriétés domaniales des CFL devenus à l'époque la propriété des CFL par la loi du 28 mars 1997 et qui par le présent article 3 rejoignent les propriétés domaniales de l'Etat.

*ad article 5*

L'article 5 précise que conformément à la loi modifiée du 10 mai 1995 les montants de 64.191.830 euros, respectivement 67.139.787 euros sont imputés sur les avoirs du Fonds du Rail.

Etant donné que cette dépense n'est pas prévue dans la programmation pluriannuelle du Fonds du Rail, le Fonds du Rail sera alimenté en 2006 conformément au principe arrêté dans les conclusions de la tripartite ferroviaire du 20 décembre 2005 d'un montant de 132 millions d'euros provenant d'un emprunt.

\*

## FICHE FINANCIERE

Le projet de loi se propose d'autoriser l'Etat à acquérir:

- 1° l'infrastructure ferroviaire et les terrains y relatifs appartenant à la société Arcelor S.A. pour un montant ne pouvant pas dépasser 64.191.830 euros (indice semestriel des prix à la construction d'octobre 2005: 618,55);
- 2° certaines propriétés, comprenant des immeubles fonciers et des immeubles bâtis, qui sont revenus en pleine propriété aux CFL par la loi du 28 mars 1997 pour un montant ne pouvant pas dépasser 67.139.787 euros.

L'accord de coalition annexé à la déclaration gouvernementale du 4 août 2004 prévoit que le Gouvernement entend relancer le dialogue social propre au modèle dit luxembourgeois par l'organisation d'une „tripartite ferroviaire“.

La tripartite ferroviaire a approuvé la création d'une Joint Venture entre les CFL et Arcelor, dénommée CFL-Cargo, dans laquelle les CFL détiendront la majorité des fonds propres et qui se base sur le plan d'affaires et le concept opérationnel élaborés par les deux sociétés.

Afin de devenir propriétaire de l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire ainsi que des immeubles fonciers et bâtis relevant du domaine ferroviaire, la tripartite ferroviaire de 2005 a décidé que le Fonds du Rail procédera, en recourant à un emprunt, à l'acquisition des gares de Luxembourg, d'Esch-sur-Alzette, de Pétange, de Bettembourg et d'Ettelbruck ainsi que de l'infrastructure ferroviaire interusines d'Arcelor.

Un débat de consultation au sujet des négociations au sein des réunions de la Tripartite ferroviaire a eu lieu le 21 décembre 2005 à la Chambre des Députés.

Cette motion qui a été votée avec 49 voix pour et 10 voix contre, a pris acte des conclusions écrites de la tripartite ferroviaire et des déclarations y relatives du Gouvernement en séance plénière, et a invité le Gouvernement à *„élaborer dans les meilleurs délais et en étroite collaboration avec les commissions parlementaires compétentes les instruments législatifs nécessaires à la réalisation de la réforme ferroviaire projetée, qui seront ensuite soumis à l'approbation de la Chambre des Députés; à appuyer les efforts de la direction des CFL et des syndicats de mettre en oeuvre les différents éléments de l'accord dans un esprit ouvert de dialogue social, avec la détermination et l'engagement nécessaires pour aboutir le plus rapidement possible“*.

Conformément à la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, les deux montants repris aux articles 1 et 3 susmentionnés sont imputés sur les avoirs du Fonds du Rail.

A cet effet, le Fonds du Rail est alimenté d'un montant de 132 millions d'euros par la voie d'emprunt.

