

## N° 6601

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

**PROJET DE LOI**

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

\* \* \*

*(Dépôt: le 6.8.2013)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (18.7.2013).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs.....	2
4) Plan.....	8
5) Fiche financière.....	9
6) Avis de la Commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire.....	11
7) Texte coordonné.....	13

\*

**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 18 juillet 2013

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*

Claude WISELER

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:

„30°	Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II: Réélectrification de la ligne.....	60.800.000 €
------	--	--------------

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°, 16°, 17°, 18°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1er octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1er avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1er octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 23°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Celui repris sous 28° correspond à la valeur 685,44 de cet indice au 1er octobre 2010. Ceux sous 29° et 30° correspondent à la valeur 725,05 de cet indice au 1er octobre 2012. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.“

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

La ligne de Luxembourg à Kleinbettingen d'une longueur de 18,765 kilomètres relie la Ville de Luxembourg à la région Ouest du Grand-Duché de Luxembourg et se raccorde près de Sterpenich/frontière à la ligne 162 Namur-Sterpenich du réseau belge. Cette ligne fait partie du projet „EuroCap-Rail“ visant l'amélioration de la relation Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg. Elle est aussi d'une grande importance pour les navetteurs belges en provenance de la Province de Luxembourg.

La ligne de Luxembourg à Kleinbettingen est constituée d'une double voie banalisée et est actuellement électrifiée en courant continu 3 kV. Chaque jour, environ 50 trains nationaux et 100 trains internationaux transportant environ 10.000 voyageurs empruntent cette ligne ferroviaire.

Dans le cadre du fret ferroviaire, la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen constitue la route alternative du corridor 2 Rotterdam-Anvers-Bettembourg-Bâle/Lyon.



Les travaux de renouvellement et de modernisation de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen se font en trois phases:

- première phase: renouvellement des postes directeurs;
- deuxième phase: réélectrification de la ligne et reconstruction d'ouvrages d'art et
- troisième phase: renouvellement et modernisation de la plate-forme, des ouvrages d'art et des quais.

Le dossier sous examen consiste dans la réalisation de la deuxième phase, soit la réélectrification de la ligne.

Le projet comprend:

- la réélectrification de la ligne proprement dite;
- la reconstruction d'un ouvrage d'art situé près du point d'arrêt „Mamer-Lycée“;
- la reconstruction d'un pont routier au centre de Mamer et
- le rehaussement d'un ouvrage d'art situé à l'entrée de la gare de Kleinbettingen.

### 1. La réélectrification de la ligne

Initialement, il avait été prévu de réélectrifier la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen à l'aide d'une caténaire bi-mode qui peut être alimentée en courant continu 3 kV ou en courant alternatif 25 kV 50 Hz. Au vu de l'intention d'Infrabel de réélectrifier le tronçon de ligne entre Namur et Sterpenich/frontière en courant alternatif 25 kV 50 Hz, il a été retenu de renoncer à une caténaire bi-mode et de réélectrifier directement la ligne en courant alternatif 25 kV 50 Hz.

La réélectrification de la ligne en courant alternatif permet à la gare de Luxembourg d'éliminer tout problème causé par l'existence de deux systèmes électriques différents sur le réseau ferré luxembourgeois, étant donné que toutes les autres lignes électrifiées luxembourgeoises sont déjà électrifiées en courant alternatif 25 kV 50 Hz.



*Caténaire 2 AC 25 kV 50 Hz (projet)*

Même si cette façon de procéder a permis de renoncer à la construction d'une nouvelle sous-station de traction électrique nécessaire pour alimenter la ligne avec du courant continu 3 kV, il y a lieu de dire que la ligne sera dotée de deux postes à autotransformateurs à Merl et à Kleinbettingen/frontière, qui eux seront alimentés par la sous-station de traction électrique de Berchem.

Néanmoins, la réélectrification de ladite ligne en courant alternatif 25 kV 50 Hz nécessite le rehaussement de certains ponts afin d'augmenter la distance entre la caténaire et le tablier.

Le volet „réélectrification de la ligne“ comprend:

- le renouvellement des caniveaux à câbles le long de la ligne, y compris la mise en place du câble de terre enterré;

- la réalisation des fondations caténaïres;
- le remplacement des supports caténaïres;
- le remplacement de la caténaire en courant continu 3 kV par une caténaire type V 200 STI en courant alternatif 25 kV 50 Hz avec feder négatif;
- le remplacement des appareils d'interruption;
- l'aménagement d'un poste de répartition à Hollerich;
- l'aménagement de deux postes à autotransformateurs à Merl et à Kleinbettingen;
- l'aménagement d'un poste de comptage pour les échanges d'énergie à la frontière belgo-luxembourgeoise;
- l'adaptation du circuit de retour de traction électrique;
- l'adaptation du circuit de protection et
- la mise en place de câbles d'alimentation de Berchem à Luxembourg afin de garantir l'alimentation de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen à partir de la sous-station de traction électrique de Berchem.

Ce volet est estimé à un montant de 49.400.000 euros.

## **2. La reconstruction d'un ouvrage d'art situé près du point d'arrêt „Mamer-Lycée“**

Cet ouvrage d'art est situé sur le point kilométrique 8,913 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen près du point d'arrêt „Mamer-Lycée“. Suite à l'avis de la Commission d'analyse du 11 mars 2013, la Commune de Mamer a répondu que cet ouvrage d'art est à reconstruire et ne peut pas être supprimé sans remplacement. Le pont qui porte un chemin rural sera reconstruit au même endroit que l'ouvrage existant.

Ce volet est estimé à un montant de 3.350.000 euros.



*ouvrage d'art situé au point kilométrique 8,913 à Mamer-Lycée*

## **3. La reconstruction d'un pont routier au centre de Mamer**

Cet ouvrage d'art est situé au point kilométrique 9,984 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen près de la gare de Mamer. Etant donné que ce pont ne peut pas être reconstruit à un autre endroit au vu de sa situation centrale à l'intérieur de la localité de Mamer, cet ouvrage d'art sera aussi reconstruit au même endroit. Afin d'atteindre une distance suffisante entre la caténaire et le tablier du pont et étant



donné que le pont ne peut pas être rehaussé de manière significative pour ne pas créer une bosse à l'intérieur de la localité, les voies ferrées seront aussi abaissées à cet endroit.

Ce volet est estimé à un montant de 7.100.000 euros.



*pont routier situé au point kilométrique 9,984 au centre de Mamer près de la gare*

#### **4. Le rehaussement d'un ouvrage d'art situé à l'entrée de la gare de Kleinbettingen**

Cet ouvrage d'art est situé au point kilométrique 17,030 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen à l'entrée de la gare de Kleinbettingen. Afin d'atteindre une distance suffisante entre la nouvelle caténaire et le tablier, il est prévu de rehausser provisoirement cet ouvrage d'art. Il sera reconstruit dans une prochaine étape dans le cadre de la modification du plan des voies en gare de Kleinbettingen.

Ce volet est estimé à un montant de 950.000 euros.

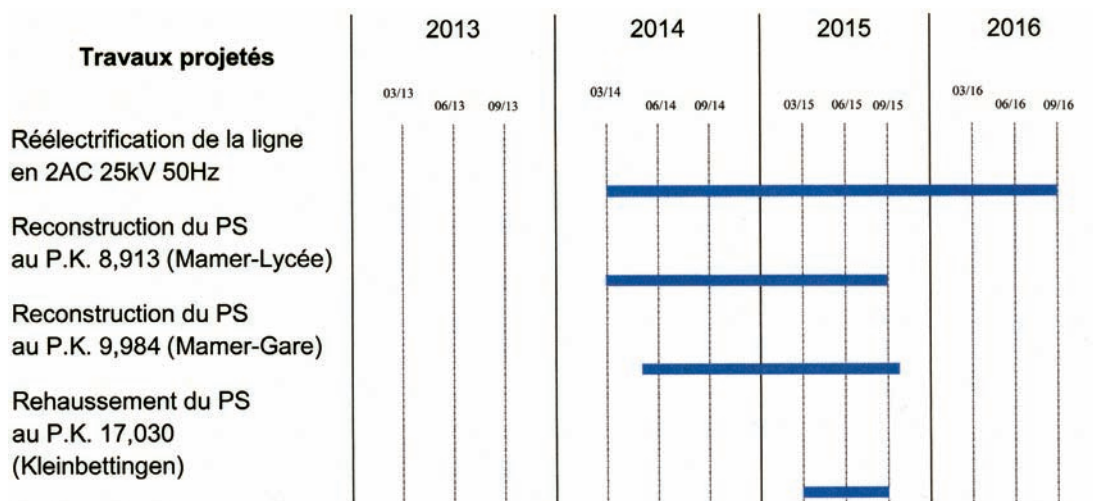


*ouvrage d'art situé au point kilométrique 17,030 à Kleinbettingen*

Il s'ensuit que le projet global est estimé à un montant de 60.800.000 euros.

### 5. Planning des travaux

Le planning global prévisionnel des travaux est esquisé ci-dessous:



\*

### 6. Evaluation des coûts

<i>Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Phase 2.</i>		
<b>A. Réélectrification de la ligne en 2AC 25 kV 50 Hz</b>		
<b>A.I</b>	<b>Caténaires</b>	
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	23.800.000,00 €
	b. matières CFL	2.500.000,00 €
	c. prestations CFL	7.200.000,00 €
	<b>Total Caténaires</b>	<b>33.500.000,00 €</b>
<b>A.II</b>	<b>Génie civil</b>	
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	11.250.000,00 €
	b. matières CFL	0,00 €
	c. prestations CFL	1.000.000,00 €
	<b>Total Génie civil</b>	<b>12.250.000,00 €</b>
<b>A.III</b>	<b>Etudes</b>	<b>2.500.000,00 €</b>
<b>A.IV</b>	<b>Divers et imprévus</b>	<b>1.150.000,00 €</b>
	<b>Total A</b>	<b>49.400.000,00 €</b>
<b>B. Reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 8,913</b>		
<b>B.I</b>	<b>Caténaires</b>	
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	0,00 €
	b. matières CFL	0,00 €
	c. prestations CFL	48.000,00 €
	<b>Total Caténaires</b>	<b>48.000,00 €</b>

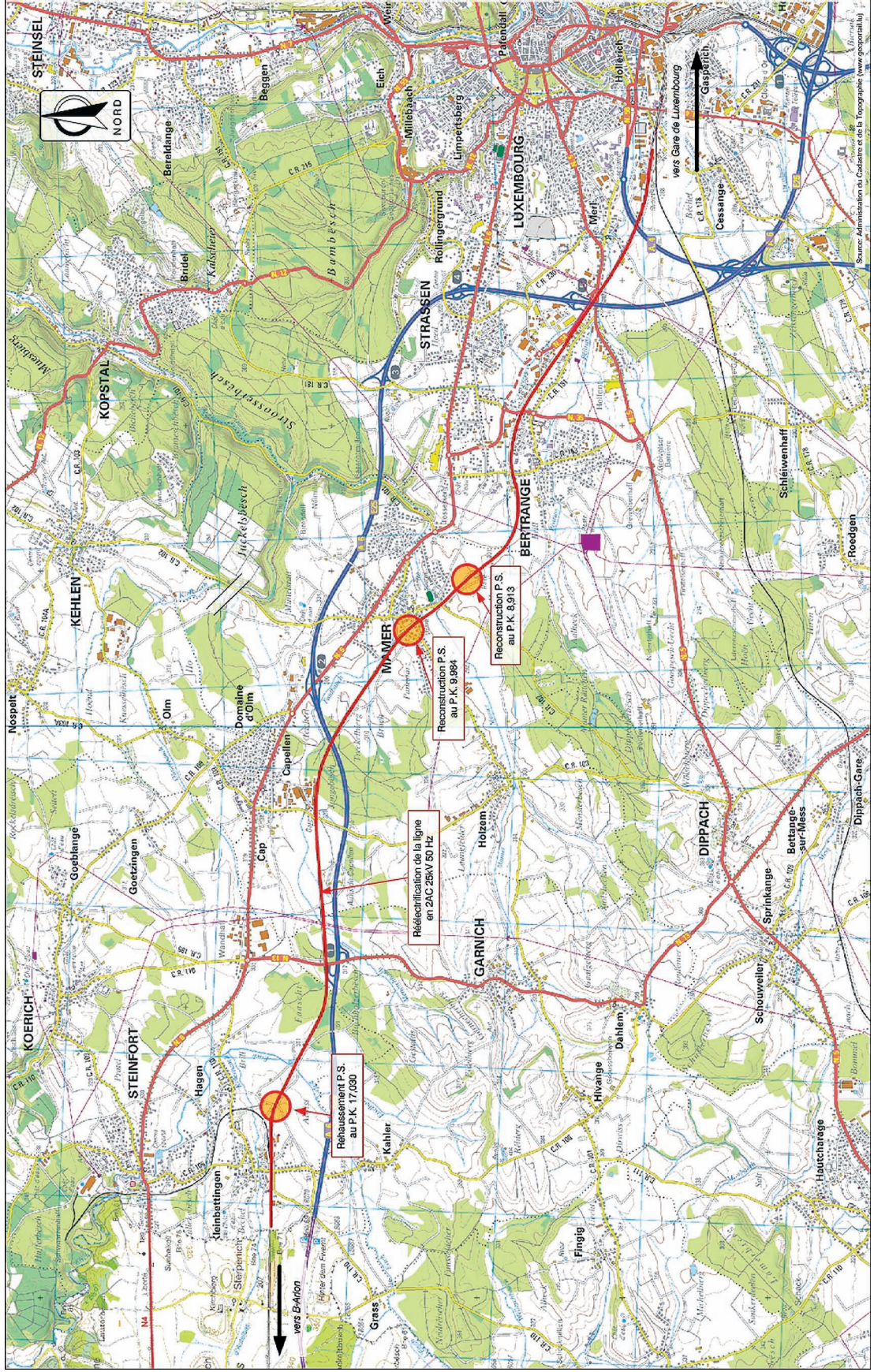
<i>Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Phase 2.</i>		
<b>B.II</b>	<b>Génie civil</b>	
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	2.710.000,00 €
	b. matières CFL	0,00 €
	c. prestations CFL	52.000,00 €
	<b>Total Génie civil</b>	<b>2.762.000,00 €</b>
<b>B.III</b>	<b>Etudes</b>	<b>200.000,00 €</b>
<b>B.IV</b>	<b>Divers et imprévus</b>	<b>340.000,00 €</b>
	<b>Total B</b>	<b>3.350.000,00 €</b>
<i>C. Reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 9,984</i>		
<b>C.I</b>	<b>Voie</b>	
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	550.000,00 €
	b. matières CFL	10.000,00 €
	c. prestations CFL	16.500,00 €
	<b>Total Voie</b>	<b>576.500,00 €</b>
<b>C.II</b>	<b>Caténaires</b>	
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	0,00 €
	b. matières CFL	0,00 €
	c. prestations CFL	53.500,00 €
	<b>Total Caténaires</b>	<b>53.500,00 €</b>
<b>C.III</b>	<b>Génie civil</b>	
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	5.515.000,00 €
	b. matières CFL	0,00 €
	c. prestations CFL	120.000,00 €
	<b>Total Génie civil</b>	<b>5.635.000,00 €</b>
<b>C.IV</b>	<b>Etudes</b>	<b>200.000,00 €</b>
<b>C.V</b>	<b>Divers et imprévus</b>	<b>635.000,00 €</b>
	<b>Total C</b>	<b>7.100.000,00 €</b>
<i>D. Rehaussement du passage supérieur situé au point kilométrique 17,030 à Kleinbettingen</i>		
<b>D.I</b>	<b>Génie civil</b>	
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	811.050,00 €
	b. matières CFL	0,00 €
	c. prestations CFL	48.750,00 €
	<b>Total Génie civil</b>	<b>859.800,00 €</b>
<b>D.II</b>	<b>Divers et imprévus</b>	<b>90.200,00 €</b>
	<b>Total D</b>	<b>950.000,00 €</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>		<b>60.800.000,00 €</b>



# PLAN

## Ligne Luxembourg-Kleinbettingen Phase 2 Vue globale des travaux

Localisation





## 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 30°, qui se présente comme suit:

30°	Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II: Réélectrification de la ligne.....	60.800.000 €
-----	--	--------------

Le projet de loi sous examen prévoit l'autorisation par le législateur, conformément à l'article 99 de la Constitution, de la modernisation et du renouvellement des installations fixes (ajout d'un projet).

A côté de la réélectrification proprement dite de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen, le projet prévoit la reconstruction d'un ouvrage d'art à Mamer-Lycée, la reconstruction d'un pont routier à Mamer et le rehaussement d'un ouvrage d'art à Kleinbettingen.

La Commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire a émis un avis favorable lors de sa réunion du 12 juillet 2013.

Le coût de l'avant-projet détaillé se chiffre à 60.800.000,00 € et se subdivise comme suit:

*Montants hors TVA indiqués en €:*

	<i>Corps de métier</i>	<i>Coûts estimés indice 725,05 octobre 2012</i>
A	Réélectrification de la ligne	49.400.000 €
B	Reconstruction de l'ouvrage d'art à Mamer-Lycée	3.350.000 €
C	Reconstruction d'un pont routier à Mamer	7.100.000 €
D	Rehaussement d'un ouvrage d'art à Kleinbettingen	950.000 €
	<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>60.800.000 €</b>

Les montants indiqués s'entendent hors taxes sur la valeur ajoutée (TVA) et correspondent à la valeur 725,05 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2012.

<i>Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Phase 2.</i>		
<b>A. Réélectrification de la ligne en 2AC 25 kV 50 Hz</b>		
<b>A.I</b>	<b>Caténaires</b>	
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	23.800.000,00 €
	b. matières CFL	2.500.000,00 €
	c. prestations CFL	7.200.000,00 €
	<b>Total Caténaires</b>	<b>33.500.000,00 €</b>
<b>A.II</b>	<b>Génie civil</b>	
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	11.250.000,00 €
	b. matières CFL	0,00 €
	c. prestations CFL	1.000.000,00 €
	<b>Total Génie civil</b>	<b>12.250.000,00 €</b>
<b>A.III</b>	<b>Etudes</b>	<b>2.500.000,00 €</b>
<b>A.IV</b>	<b>Divers et imprévus</b>	<b>1.150.000,00 €</b>
	<b>Total A</b>	<b>49.400.000,00 €</b>

<i>Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Phase 2.</i>		
<b>B. Reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 8,913</b>		
<b>B.I</b>	<b>Caténaires</b>	
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	0,00 €
	b. matières CFL	0,00 €
	c. prestations CFL	48.000,00 €
	<b>Total Caténaires</b>	<b>48.000,00 €</b>
<b>B.II</b>	<b>Génie civil</b>	
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	2.710.000,00 €
	b. matières CFL	0,00 €
	c. prestations CFL	52.000,00 €
	<b>Total Génie civil</b>	<b>2.762.000,00 €</b>
<b>B.III</b>	<b>Etudes</b>	<b>200.000,00 €</b>
<b>B.IV</b>	<b>Divers et imprévus</b>	<b>340.000,00 €</b>
	<b>Total B</b>	<b>3.350.000,00 €</b>
<b>C. Reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 9,984</b>		
<b>C.I</b>	<b>Voie</b>	
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	550.000,00 €
	b. matières CFL	10.000,00 €
	c. prestations CFL	16.500,00 €
	<b>Total Voie</b>	<b>576.500,00 €</b>
<b>C.II</b>	<b>Caténaires</b>	
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	0,00 €
	b. matières CFL	0,00 €
	c. prestations CFL	53.500,00 €
	<b>Total Caténaires</b>	<b>53.500,00 €</b>
<b>C.III</b>	<b>Génie civil</b>	
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	5.515.000,00 €
	b. matières CFL	0,00 €
	c. prestations CFL	120.000,00 €
	<b>Total Génie civil</b>	<b>5.635.000,00 €</b>
<b>C.IV</b>	<b>Etudes</b>	<b>200.000,00 €</b>
<b>C.V</b>	<b>Divers et imprévus</b>	<b>635.000,00 €</b>
	<b>Total C</b>	<b>7.100.000,00 €</b>
<b>D. Rehaussement du passage supérieur situé au point kilométrique 17,030 à Kleinbettingen</b>		
<b>D.I</b>	<b>Génie civil</b>	
	a. prestations et matériel externe (entreprises privées)	811.050,00 €
	b. matières CFL	0,00 €
	c. prestations CFL	48.750,00 €
	<b>Total Génie civil</b>	<b>859.800,00 €</b>
<b>D.II</b>	<b>Divers et imprévus</b>	<b>90.200,00 €</b>
	<b>Total D</b>	<b>950.000,00 €</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>		<b>60.800.000,00 €</b>

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

(14.6.2013)

Les travaux de renouvellement et de modernisation de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen dans le cadre du projet „EuroCap-Rail“, visant l'amélioration de la relation Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg, se font du côté luxembourgeois en trois phases:

- première phase: renouvellement des postes directeurs;
- deuxième phase: réélectrification de la ligne et
- troisième phase: renouvellement et modernisation de la plate-forme, des ouvrages d'art et des quais.

Le dossier sous examen concerne la réalisation de la deuxième phase, soit la réélectrification de la ligne.

Le projet comprend:

- la réélectrification de la ligne proprement dite;
- la reconstruction d'un ouvrage d'art situé près du point d'arrêt „Mamer-Lycée“;
- la reconstruction d'un ouvrage d'art situé près de la gare de Mamer et
- le rehaussement d'un ouvrage d'art situé à l'entrée de la gare de Kleinbettingen.

### **1. La réélectrification de la ligne**

Initialement, il a été prévu de réélectrifier la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen à l'aide d'une caténaire bi-mode qui peut être alimentée en courant continu 3 kV ou en courant alternatif 25 kV 50 Hz. Au vu de l'intention d'Infrabel de réélectrifier le tronçon de ligne entre Namur et Sterpenich/frontière en courant alternatif 25 kV 50 Hz, il a été retenu de renoncer à une caténaire bi-mode et de réélectrifier directement la ligne en courant alternatif 25 kV 50 Hz. Cette façon de procéder permet à la gare de Luxembourg d'éliminer tout problème causé par l'existence de deux systèmes électriques différents sur le réseau ferré luxembourgeois, étant donné que toutes les autres lignes électrifiées luxembourgeoises sont déjà électrifiées en courant alternatif 25 kV 50 Hz.

Même si cette façon de procéder a permis de renoncer à la construction d'une nouvelle sous-station de traction électrique nécessaire pour alimenter la ligne avec du courant continu 3 kV, il y a lieu de dire que la ligne sera dotée de deux postes à autotransformateurs à Merl et à Kleinbettingen/frontière, qui seront alimentés par la sous-station de traction électrique de Berchem.

Néanmoins, la réélectrification de ladite ligne en courant alternatif 25 kV 50 Hz nécessite le rehaussement de certains ponts afin d'augmenter la distance entre la caténaire et le tablier.

Le volet „réélectrification de la ligne“ comprend:

- le renouvellement des caniveaux à câbles le long de la ligne, y compris la mise en place du câble de terre enterré;
- la réalisation des fondations caténaires;
- le remplacement des supports caténaires;
- le remplacement de la caténaire en courant continu 3 kV par une caténaire type V 200 STI en courant alternatif 25 kV 50 Hz avec feder négatif;
- le remplacement des appareils d'interruption;
- l'aménagement d'un poste de répartition à Hollerich;
- l'aménagement de deux postes à autotransformateurs à Merl et à Kleinbettingen;
- l'aménagement d'un poste de comptage pour les échanges d'énergie à la frontière belgo-luxembourgeoise;
- l'adaptation du circuit de retour de traction électrique;
- l'adaptation du circuit de protection et
- la mise en place de câbles d'alimentation de Berchem à Luxembourg afin de garantir l'alimentation de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen à partir de la sous-station de traction électrique de Berchem.

Ce volet est estimé à un montant de 49.400.000 euros.



## **2. La reconstruction d'un ouvrage d'art situé près du point d'arrêt „Mamer-Lycée“**

Cet ouvrage d'art est situé sur le point kilométrique 8,913 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen près du point d'arrêt „Mamer-Lycée“. Suite à l'avis de la Commission d'analyse du 11 mars 2013, la Commune de Mamer a répondu que cet ouvrage d'art est à reconstruire et ne peut pas être supprimé sans remplacement. Le pont qui porte un chemin rural sera reconstruit au même endroit que l'ouvrage existant.

Ce volet est estimé à un montant de 3.350.000 euros.

## **3. La reconstruction d'un ouvrage d'art situé près de la gare de Mamer**

Cet ouvrage d'art est situé au point kilométrique 9,984 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen près de la gare de Mamer. Etant donné que ce pont ne peut pas être reconstruit à un autre endroit au vu de sa situation centrale à l'intérieur de la localité de Mamer, cet ouvrage d'art sera aussi reconstruit au même endroit. Afin d'atteindre une distance suffisante entre la caténaire et le tablier du pont et étant donné que le pont ne peut pas être rehaussé de manière significative pour ne pas créer une bosse à l'intérieur de la localité, les voies ferrées seront aussi abaissées à cet endroit.

Ce volet est estimé à un montant de 7.100.000 euros.

## **4. Le rehaussement d'un ouvrage d'art situé à l'entrée de la gare de Kleinbettingen**

Cet ouvrage d'art est situé au point kilométrique 17,030 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen à l'entrée de la gare de Kleinbettingen. Afin d'atteindre une distance suffisante entre la nouvelle caténaire et le tablier, il est prévu de rehausser provisoirement cet ouvrage d'art. Il sera reconstruit dans une prochaine étape dans le cadre de la modification du plan des voies en gare de Kleinbettingen.

Ce volet est estimé à un montant de 950.000 euros.

Il s'ensuit que le projet global est estimé à un montant de 60.800.000 euros.

Lors de ses réunions des 19 février et 12 juillet 2013, la Commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire a examiné le dossier sous objet. La Commission d'analyse propose à Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures de transmettre le dossier pour approbation au Conseil de Gouvernement.

*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

#### I. Les principes de gestion du réseau ferré

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

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

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

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

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

– Bâtiment affectés au service des infrastructures.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## II. L'institution d'un Fonds du Rail

**Art. 9.** Les projets de remise en état, de modernisation et d'extension du réseau ferré ou de suppression de lignes sont repris dans un programme d'investissement quinquennal établi par le ministre avec le concours du gestionnaire de l'infrastructure et soumis préalablement à son exécution à l'approbation du Gouvernement en Conseil.

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

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



(Loi du 24 juillet 2000)<sup>2</sup>

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

1. Sont imputés sur le Fonds du Rail:

- les dépenses occasionnées par la réalisation du programme d’investissement;
- les dépenses relatives aux acquisitions immobilières requises dans l’intérêt de la réalisation du programme d’investissement;
- les dépenses relatives à la gestion courante de l’infrastructure comprenant notamment les frais d’entretien du réseau ferré luxembourgeois ainsi que les dépenses relatives à la régulation du trafic ferroviaire sur ledit réseau (loi du 24 juillet 2006);
- les frais d’experts et d’études relatifs à la réalisation du programme d’investissement ainsi que les frais d’études et de surveillance de la gestion de l’infrastructure ferroviaire;
- les dépenses relatives aux acquisitions d’infrastructures et d’installations ferroviaires existantes qui ne font pas partie du réseau ferré national (loi du 18 décembre 2006);
- les frais de fonctionnement du régulateur du marché ferroviaire (loi du 3 août 2010).

Le Ministre ordonnance les dépenses à charge de ce Fonds.

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

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

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

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

1a°	Ligne de Zoufftgen à Luxembourg (renouvellement complet des voies existantes entre Bettembourg/frontière et Luxembourg)	12.518.623 €
1b°	(Loi du 3 juin 2003) 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 € <sup>3</sup>
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 € <sup>4</sup>
3°	(Loi du 24 juillet 2000) 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°	(Loi du 3 juin 2003) Renouvellement de voie, d’appareils de voie et du poste directeur en gare de Wasserbillig	23.867.189 €

2 La loi du 24 juillet 2000 remplace le texte de la loi du 10 mai 1995: „Il est institué un fonds spécial, dénommé „Fonds du Rail“. Les dépenses occasionnées par la réalisation du programme d’investissement, y compris les acquisitions immobilières requises à cet effet, sont imputées sur le Fonds du Rail. Le Ministre ordonnance les dépenses à charge de ce Fonds.“

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

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

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

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 € <sup>6</sup>
6°	Gare Esch-sur-Alzette (modernisation et renouvellement des installations fixes, situation définitive)	25.161.193 € <sup>7</sup>
7°	Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg	102.570.000 € <sup>8</sup>
8°	Remise en état du viaduc „Pulvermuehle“ en gare de Luxembourg	15.917.755 € <sup>9</sup>
9°	(Loi du 6 mai 2010) Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois	37.269.864,25 €
10°	Aménagement de nouveaux quais pour voyageurs	9.915.741 €
11°	Alimentation du réseau ferré luxembourgeois en énergie électrique de traction dans l'optique du trafic au début du 21e siècle	35.101.996 €
12°	Renouvellement et suppression de passages à niveau sur l'ensemble du réseau	12.345.098 €
13°	(Loi du 3 juin 2003) Modernisation et renouvellement de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen	/ <sup>10</sup>
14°	(Loi du 24 juillet 2000) Renouvellement de voie et d'appareils de voie, aménagement de nouvelles voies et de nouveaux appareils de voie tertiaires et aménagement de supports spéciaux antigrassage dans les aiguilles des appareils de voie	8.676.273 €
15°	(Loi du 3 juin 2003) Modernisation et sécurisation de l'infrastructure ferroviaire de l'antenne de Kautenbach à Wiltz	31.463.086 €
16°	(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°	(Loi du 19 juin 2012) Réseau ferré luxembourgeois. Aménagement d'un réseau numérique intégrée ERTMS/GSM-R (partie infrastructure)	51.100.000 €
19°	Ligne du Nord. Renouvellement d'installations de voie sur plusieurs tronçons de ligne	40.016.000 €
20°	Tronçon de ligne Berchem/Nord-Oetrange et courbe de raccordement d'Alzingen. Renouvellement complet d'installations de voie	12.752.000 €
21°	(Loi du 18 décembre 2003) Raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel, d'une part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg-Gouvy, dite Ligne du Nord, et, d'autre part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg-Wasserbillig	389.680.000 €
22°	(Loi du 18 avril 2004) Construction d'une antenne ferroviaire Belval-Usines-Belvaux-Mairie	95.450.000 €

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

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

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

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

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

23°	Construction d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie Nord de la Gare de Luxembourg, raccordement d'une des deux voies par un tunnel nouveau à voie unique et réaménagement général de la tête Nord de la Gare de Luxembourg	180.700.000 €
24°	(Loi du 5 juin 2009) Gare de Luxembourg. Reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 0,858 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen (Rue d'Alsace)	19.250.000 €
25°	(Loi du 17 décembre 2010) Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase I	42.878.500 €
26°	(Loi du 19 juin 2012) Ligne du Nord. Renouvellement complet de différents tronçons de voie avec amélioration de la plate-forme en vue de la mise en oeuvre de traverses en béton	96.200.000 €
27°	(Loi du 19 juin 2012) Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase I: Renouvellement des Postes Directeurs sur la situation actuelle	42.000.000 €
28°	(Loi du 19 juin 2012) Gare de Differdange. Modernisation et renouvellement des installations fixes	51.000.000 €
29°	(projet de loi en cours de procédure) Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase I: travaux préparatoires	182.000.000 €
30°	(projet de loi) Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II: Réélectrification de la ligne	60.800.000 €

„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°, 16°, 17°, 18°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1er octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1er avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1er octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 23°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Celui repris sous 28° correspond à la valeur 685,44 de cet indice au 1er octobre 2010. Ceux sous 29° et 30° correspondent à la valeur 725,05 de cet indice au 1er octobre 2012. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.“

(Loi du 24 juillet 2006)

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

(Loi du 24 juillet 2000)

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

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



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

### III. Les raccordements ferroviaires internationaux

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

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

Le ministre ordonnance les dépenses à charge à ce Fonds.

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

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

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

### IV. Les missions du gestionnaire de l'infrastructure

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

(*Loi du 24 juillet 2006*)

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

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

(*Loi du 24 juillet 2000*)

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

Le plan des parcelles à exproprier et la liste des propriétaires concernés sont approuvés par règlement grand-ducal, le Conseil d'Etat entendu en son avis. Pour le surplus les dispositions de la loi du 15 mars

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

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

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

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 mai 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.<sup>12</sup>

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

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

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

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

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

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

*(Loi du 24 juillet 2000)*

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

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

Les comptes des CFL relatifs à la gestion du réseau ferroviaire sont tenus d'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale et de façon à permettre la tenue et la publication de comptes de profit et pertes séparés et de bilans financiers annuels séparés décrivant les actifs et les passifs, d'une part, pour les activités relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et, d'autre part, pour les autres activités dont notamment celle relative à la fourniture de services de transports. Les

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

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

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

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

aides publiques versées à l'une de ces catégories d'activités ne peuvent pas être transférées à l'autre; cette interdiction doit être reflétée par les comptes y relatifs.<sup>13</sup>

Le gestionnaire veillera par ailleurs, en ce qui concerne la gestion du réseau ferré, à séparer les produits et les charges se rapportant aux investissements, à l'entretien et à la régulation du trafic.<sup>14</sup>

**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.

---

13 La loi du 28 mars 1997 a remplacé le texte de la loi du 10 mai 1995: „Les comptes des CFL relatifs à la gestion du réseau ferré sont tenus d'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale et de façon à ce que ces comptes soient nettement séparés de ceux relatifs à d'autres activités du gestionnaire, et qu'il n'y ait de transfert d'aides possible entre ces deux catégories de comptes.“

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

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