

## Fiche financière

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

**Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg ; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase II : bâtiment administratif**

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 34°, qui se présente comme suit :

|     |  |              |
|-----|--|--------------|
| 34° | Aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase II : bâtiment administratif..... | 39.000.000 € |
|-----|--|--------------|

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

Le coût de l'avant-projet détaillé se chiffre à 39.000.000,00 € et se subdivise comme suit:

Montants hors TVA indiqués en € :

|   | <i>Corps de métier</i>  | <i>Coûts estimés<br/>indice 725,05<br/>octobre 2012</i> |
|---|---|---|
| A | Génie technique, infrastructures de sécurité et divers aménagements | 16.756.384 €  |
| B | Parking couvert   | 2.583.055 €   |
| C | Bâtiment administratif  | 16.997.973 €  |
| D | Aménagements extérieurs du bâtiment et du parking                   | 623.504 €   |
| E | Pour arrondir   | 2.039.084 €   |
|   | <b>TOTAL GENERAL</b>  | <b>39.000.000 €</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 1<sup>er</sup> octobre 2012.





## FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT MESURES LÉGISLATIVES, RÉGLEMENTAIRES ET AUTRES

### Coordonnées du projet

Intitulé du projet :

Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.  
Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange - Phase II: bâtiment administratif.

Ministère initiateur :

Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Auteur(s) :

Monsieur Jeannot Poeker, Inspecteur Principal 1er en rang

Téléphone :

2478 4421

Courriel :

jeannot.poeker@tr.etat.lu

Objectif(s) du projet :

Création d'une plate-forme multimodale de référence au Luxembourg

Autre(s) Ministère(s) /  
Organisme(s) / Commune(s)  
impliqué(e)(s)

Société Nationale des Chemins de Fer  
Administration des Ponts et Chaussées

Date :



## Mieux légiférer

1 Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s) :  Oui  Non

Si oui, laquelle / lesquelles : Syndicat responsable pour la gestion de la station d'épuration de Bettembourg et de la réalisation de toutes activités de recyclage et de gestion écologique (STEP), Syndicat des Eaux du Sud (SES), société CREOS S.A., Entreprise des Postes et des Télécommunications

Remarques / Observations :

2 Destinataires du projet :

- Entreprises / Professions libérales :  Oui  Non
- Citoyens :  Oui  Non
- Administrations :  Oui  Non

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

Remarques / Observations :

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

4 Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ?  Oui  Non

Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ?  Oui  Non

Remarques / Observations :

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

Remarques / Observations :



6

Le projet contient-il une charge administrative<sup>2</sup> pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?)

Oui  Non

Si oui, quel est le coût administratif<sup>3</sup> approximatif total ?  
(nombre de destinataires x  
coût administratif par destinataire)

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

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

7

a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ?

Oui  Non  N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel<sup>4</sup> ?

Oui  Non  N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

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

8

Le projet prévoit-il :

- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ?  Oui  Non  N.a.
- des délais de réponse à respecter par l'administration ?  Oui  Non  N.a.
- le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ?  Oui  Non  N.a.

9

Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ?

Oui  Non  N.a.

Si oui, laquelle :

10

En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ?

Oui  Non  N.a.



Sinon, pourquoi ?

11

Le projet contribue-t-il en général à une :

a) simplification administrative, et/ou à une

Oui  Non

b) amélioration de la qualité réglementaire ?

Oui  Non

Remarques / Observations :

12

Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ?

Oui  Non  N.a.

13

Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)

Oui  Non

Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?

14

Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ?

Oui  Non  N.a.

Si oui, lequel ?

Remarques / Observations :



## Egalité des chances

15

Le projet est-il :

- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ?  Oui  Non
- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ?  Oui  Non

Si oui, expliquez  
de quelle manière :

- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ?  Oui  Non

Si oui, expliquez pourquoi :

- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ?  Oui  Non

Si oui, expliquez  
de quelle manière :

16

- Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ?  Oui  Non  N.a.

Si oui, expliquez  
de quelle manière :

## Directive « services »

17

- Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation<sup>5</sup> ?  Oui  Non  N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du  
Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

[www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

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

18

- Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers<sup>6</sup> ?  Oui  Non  N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du  
Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

[www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

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



GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG  
—  
MINISTÈRE DU DEVELOPPEMENT DURABLE  
ET DES INFRASTRUCTURES  
—

Commission d'analyse des projets  
d'infrastructure ferroviaire

Luxembourg, le 10 NOV. 2014

## Avis

**Concerne : Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg ; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg / Dudelange**

La réalisation de la plate-forme multimodale sous rubrique se fait en plusieurs phases. Les deux premières phases doivent être achevées à la fin de l'exercice 2015 pour que le projet luxembourgeois soit le premier projet de ce genre dans la Grande Région.

Ce dossier constitue la deuxième phase du projet. La première phase a compris les travaux préparatoires et la réalisation de la première partie de la plate-forme multimodale proprement dite, tandis que la deuxième phase comprend le génie technique, le parking couvert et les bâtiments administratifs.

### **1. Le génie technique**

Ce poste comprend dans un premier lieu la déviation des réseaux, notamment la déviation de différentes conduites de télécommunication et une conduite de drainage en provenance de la gare de triage.

L'assainissement du sol comprend le système de vannes à installer dans les tuyaux pour retenir les eaux pluviales en cas de pollution accidentelle.

L'alimentation du site comprend la pose de câbles électriques et de tuyaux permettant l'alimentation des bâtiments par du gaz.

Les équipements du génie technique des bâtiments secondaires comprennent :

- les équipements techniques spéciaux des bâtiments précités reprenant les installations électriques courant faible, basse tension, les installations de ventilation, de chauffage et de climatisation et les installations sanitaires ;
- les équipements informatiques (hardware et software) des gates d'entrée avec guichets et du gate d'entrée self check-in ;
- les appareils de mesurage du gabarit et les bascules du gate gabarit / pesage ;
- les équipements techniques et informatiques du Poste Central de Commande et le traingate à l'entrée ferroviaire du site ;
- la distribution data / téléphone en fibre optique reliant tous les bâtiments ;
- le réseau de surveillance des équipements techniques, du contrôle d'accès, détection intrusion, installation de vidéo-surveillance et de la gestion centralisé du contact d'alarme ;
- un réseau de mise à terre global du site interconnectant les différentes installations et
- les équipements de contrôle d'accès.

Les conteneurs à produits dangereux sont stockés sur des cuves de sécurité à un endroit hors atteinte des grues portails et sont manutentionnés par des grues pour conteneurs sur pneus (reachstackers). La surface occupant ce lieu de stockage des produits dangereux sera réalisée par un enrobé percolé, revêtement semi-rigide résistant aux sollicitations du poids et de la friction des pneus de ces engins et offrant une bonne rugosité permettant d'exécuter les manœuvres en toute sécurité. Ce type de revêtement offre aussi des avantages de résistance aux produits stockés en cas de fuite et aux produits de traitement lors d'une intervention des services de secours en cas d'incendie ou d'accident.

Le système d'exploitation comprend :

- la mise en place de rails de roulement des deux grues portiques ;
- l'alimentation électrique des conteneurs réfrigérés (REEFER) et
- l'évacuation par pompage et après passage par un déshuileur des eaux de surface de la partie amont des voies utilisées pour le chargement de remorques sur des wagons du type Modalohr hors atteinte gravitaire du réseau d'assainissement.

La sécurisation du site comprend :

- l'éclairage du site ;
- le système de sonorisation ;
- le système de surveillance par caméras à chaque accès sur les portiques et
- les barrières.

Les aménagements extérieurs comprennent :

- une passerelle pour piétons du parking DOT vers le bâtiment du centre opérationnel de la gare de triage ;
- le système de surveillance et de stockage des produits dangereux ;
- le câblage pour réseaux WIFI et FUNK pour couvrir le site entier et
- la mise en place des hydrants et des bouches d'incendies.

## **2. Le parking couvert**

Comme le bâtiment administratif, le parking est construit sur des fondations filantes et un radier ancré sur des pieux forés descendant entre six et onze mètres dans les sols porteurs. La structure portante du parking est du type mixte acier-béton. A part la rapidité de construction, cette technique a l'avantage de pouvoir réaliser le parking sans utilisation de poteaux à l'intérieur du parking, gênant les manœuvres de stationnement, grâce à une poutre acier mixte de haute résistance portant de poteau de façade à poteau de façade. Les dalles du parking sont réalisées avec des bacs en acier collaborant et les rampes sont réalisées en prédalles.

Le parking comprend quatre niveaux avec la possibilité d'ajouter un cinquième niveau lors de la construction ultérieure éventuelle du quatrième bloc de bâtiment sur l'emprise réservée au côté Est du site. Ce quatrième bloc avec entrée séparée n'est pas compris dans la présente loi de financement.

Le parking compte 250 emplacements de parcage, dont 58 emplacements sur le rez-de-chaussée, dont deux emplacements pour personnes à mobilité réduite, et de 64 emplacements sur chacun des autres niveaux.

### 3. Le bâtiment administratif

La construction du bâtiment administratif comprend :

- l'installation du chantier ;
- les travaux de terrassement et fondation sur pieux avec étanchéité ;
- les travaux de gros œuvres, y compris une structure métallique et des charpentes en bois ;
- les travaux de fermeture de gros œuvre ;
- le parachèvement et les travaux de finition ;
- les installations électriques ;
- les installations de chauffage et de climatisation ;
- la mise en place des ascenseurs ;
- les équipements sanitaires ;
- les équipements fixes de cuisine et
- l'équipement intégré.

Les trois blocs A, B et C du bâtiment administratif sont liés entre eux par des passerelles. Une réserve foncière est réservée à gauche du bâtiment afin de réaliser dans une étape ultérieure le bloc D non prévu dans la présente loi de financement. Le bloc B dispose de d'un rez-de-chaussée et de quatre étages, tandis que les blocs A et C ne disposent que d'un rez-de-chaussée et de trois étages. Les vestiaires pour les agents travaillant sur le site sont aménagés au sous-sol du bloc C. Une cantine sera aménagée au rez-de-chaussée du bloc A. Le bloc B dispose d'une réception au rez-de-chaussée et de salles de conférence au quatrième étage.

### 4. Les aménagements extérieurs du bâtiment et du parking

Les aménagements extérieurs du bâtiment et du parking comprennent :

- les travaux de génie civil et de canalisations ;
- l'aménagement des alentours, y compris les plantations et la mise en place du mobilier urbain et
- les installations d'éclairage.

### 5. Les coûts de réalisation

Les coûts de réalisation de la deuxième phase du projet se résument comme suit :

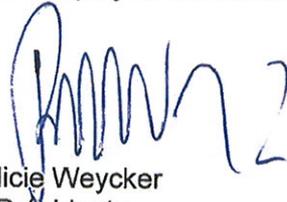
|  |              |
|--|--------------|
| Le génie technique, les infrastructures de sécurité et autres aménagements | 16.756.384 € |
| Le parking couvert   | 2.583.055 €  |
| Le bâtiment administratif  | 16.997.973 € |
| Les aménagements extérieurs des bâtiments et du parking                    | 623.504 €    |
| Divers, imprévus et pour arrondir  | 2.039.084 €  |
| Total hors TVA, indice des prix de la construction d'octobre 2012 : 725,05 | 39.000.000 € |

Lors de ses réunions des 23 septembre 2014 et 3 octobre 2014, la Commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire a examiné le dossier sous objet.

Elle estime que le nouveau parking couvert doit être payant.

Ladite commission 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,

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Félicie Weycker', written in a cursive style.

Félicie Weycker  
Présidente

**Loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire,**

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

modifiée par:

Loi du 28 mars 1997

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

Loi du 11 juin 1999

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

Loi du 24 juillet 2000

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

Loi du 3 juin 2003

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

Loi du 19 décembre 2003

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

Loi du 18 décembre 2003

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

Loi du 18 avril 2004

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

Loi du 18 avril 2004

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

Loi du 23 décembre 2005

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

Loi du 24 juillet 2006

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

Loi du 18 décembre 2006

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

Loi du 13 mars 2007

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

Loi du 5 juin 2009

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

Loi du 6 mai 2010

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

Loi du 3 août 2010

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

Loi du 17 décembre 2010

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

Loi du 19 juin 2012

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

Loi du 27 août 2013

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

Loi du 28 avril 2014

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

Loi du 27 août 2014

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

Loi du 19 décembre 2014

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

Loi du 19 décembre 2014

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

Loi du 23 décembre 2014

(Mém. A - 265 du 29 décembre 2014, p. 5614; doc. parl. 6734)

**Texte coordonné au 29 décembre 2014**

**Version applicable à partir du 2 janvier 2015**

***I. Les principes de gestion du «réseau ferré »<sup>1</sup>***

**Art. 1er.**

Le «réseau ferré luxembourgeois»<sup>1</sup> est conçu pour répondre aux besoins globaux de l'aménagement du territoire, du développement de l'économie et de la mobilité de la population.

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

**Art. 2.**

*(Loi du 24 juillet 2006)*

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

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

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

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

**Art. 3.**

A partir de l'entrée en vigueur de la présente loi l'Etat a la pleine propriété du «réseau ferré»<sup>1</sup>.

L'Etat et les CFL procéderont «jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 1997»<sup>2</sup> aux écritures cadastrales afférentes qui seront reprises dans un règlement grand-ducal énumérant les propriétés domaniales concernées.

#### **Art. 4.**

L'Etat pourvoit à la remise en état, à la modernisation et à l'entretien du «réseau ferré»<sup>1</sup> 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»<sup>1</sup>. 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»<sup>1</sup>.

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

#### **Art. 5.**

La remise en état, la modernisation et l'extension du «réseau ferré»<sup>1</sup>, 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»<sup>1</sup> 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.

*(Loi du 13 mars 2007)*

#### **«Art. 7.**

Toute construction de ligne de chemin de fer nouvelle, toute adjonction de voie(s) à une ligne de chemin de fer existante ainsi que tout autre projet de modification d'une ligne existante, y compris les installations ferroviaires connexes, font l'objet d'une évaluation des incidences du projet sur l'environnement dans les limites et conformément aux modalités de la loi du 13 mars 2007 portant transposition en droit luxembourgeois en matière d'infrastructures de transport de la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 modifiant la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.»

#### **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.

*(Loi du 24 juillet 2000)*

#### **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;

*(Loi du 24 juillet 2006)*

- «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;»

- 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;

(Loi du 18 décembre 2006)

- «les dépenses relatives aux acquisitions d'infrastructures et d'installations ferroviaires existantes qui ne font pas partie du réseau ferré national;»

(Loi du 3 août 2010)

- «les frais de fonctionnement du régulateur du marché ferroviaire.»

Le Ministre ordonnance les dépenses à charge de ce Fonds.

2. Le Gouvernement est autorisé à réaliser les projets d'infrastructure ferroviaire énoncés au programme des investissements repris au paragraphe 3. et concernant la remise en état, la modernisation et l'extension du réseau 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.»

(Loi du 3 juin 2003)

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

|      |   |                   |
|------|---|-------------------|
| 1a°  | Ligne de Zoufftgen à Luxembourg (renouvellement complet des voies existantes entre Bettembourg/frontière et Luxembourg)   | 12.518.623 €      |
| 1b°  | Ligne Zoufftgen - Luxembourg (aménagement d'une 3e voie dans le triangle de Fentange, augmentation de la capacité de ligne par l'optimisation des blocks de section, intégration du poste de Berchem dans le Poste Directeur de Luxembourg) | 27.500.000 €      |
| 2°   | Mise à double voie intégrale de la ligne de Pétange à Luxembourg et renouvellement et modernisation des installations fixes de ces lignes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et de Rodange                              | 319.920.000 €     |
| 3°   | Renouvellement complet de voie et des infrastructures de la ligne de Luxembourg à Gouvy, dite « Ligne du Nord », en particulier de la section de voie Walferdange – Lorentzweiler et augmentation de la capacité de ligne                   | 14.497.656 €      |
| 4°   | Renouvellement de voie, d'appareils de voie et du poste directeur en gare de Wasserbillig   | 23.867.189 €      |
| 5°   | Renouvellement et modernisation des installations fixes des lignes de Noertzange à Rumelange et de Tétange à Langengrund, en particulier dans les secteurs des gares  | 9.441.223 €       |
| 6°   | Gare Esch-sur-Alzette (modernisation et renouvellement des installations fixes, situation définitive)   | 25.161.193 €      |
| 7°   | Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg   | 102.570.000 €     |
| 8°   | Remise en état du viaduc « Pulvermuehle » en gare de Luxembourg   | 15.917.755 €      |
| « 9° | (Loi du 6 mai 2010)<br>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 21 <sup>e</sup> siècle   | 35.101.996 €      |
| 12°  | Renouvellement et suppression de passages à niveau sur l'ensemble du réseau   | 12.345.098 €      |
| 13°  | Modernisation et renouvellement de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen  |                   |
| 14°  | Renouvellement de voie et d'appareils de voie, aménagement de nouvelles   | 8.676.273 €       |

|       |   |                 |
|-------|---|-----------------|
|       | voies et de nouveaux appareils de voie tertiaires et aménagement de supports spéciaux antigraissage dans les aiguilles des appareils de voie  |                 |
| 15°   | Modernisation et sécurisation de l'infrastructure ferroviaire de l'antenne de Kautenbach à Wiltz  | 31.463.086 €    |
| « 16° | <i>(Loi du 19 juin 2012)</i><br>Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermühle) et Sandweiler   | 215 000 000 € » |
| 17°   | Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Modernisation des installations de signalisation et de télécommunication des postes de Wecker, Roodt, Oetrange et Sandweiler-Contern  | 25.606.000 €    |
| « 18° | <i>(Loi du 19 juin 2012)</i><br>Réseau ferré luxembourgeois. Aménagement d'un réseau numérique intégré ERTMS/GSM-R (partie infrastructure)  | 51.100.000 € »  |
| 19°   | Ligne du Nord. Renouvellement d'installations de voie sur plusieurs tronçons de ligne   | 40.016.000 €    |
| 20°   | Tronçon de ligne Berchem/Nord-Oetrange et courbe de raccordement d'Alzingen. Renouvellement complet d'installations de voie   | 12.752.000 €    |
| « 21° | <i>(Loi du 18 décembre 2003)</i><br>Raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel, d'une part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg-Gouvy, dite Ligne du Nord, et, d'autre part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg-Wasserbillig | 389.680.000 € » |
| « 22° | <i>(Loi du 18 avril 2004)</i><br>Construction d'une antenne ferroviaire Belval-Usines – Belvaux-Mairie  | 95.450.000 € »  |
| « 23° | <i>(Loi du 19 décembre 2014)</i><br>Construction d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie Nord de la Gare de Luxembourg et réaménagement général de la tête Nord de la Gare de Luxembourg   | 334.000.000 € » |
| « 24° | <i>(Loi du 5 juin 2009)</i><br>Gare de Luxembourg. Reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 0,858 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen (Rue d'Alsace)  | 19.250.000 € »  |
| « 25° | <i>(Loi du 17 décembre 2010)</i><br>Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 1  | 42.878.500 € »  |
| « 26° | <i>(Loi du 19 juin 2012)</i><br>Ligne du Nord. Renouvellement complet de différents tronçons de voie avec amélioration de la plate-forme en vue de la mise en œuvre de traverses en béton   | 96.200.000 €    |
| 27°   | Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase 1 : Renouvellement des Postes Directeurs sur la situation actuelle   | 42.000.000 €    |
| 28°   | <i>(Loi du 19 juin 2012)</i><br>Gare de Differdange. Modernisation et renouvellement des installations fixes  | 51.000.000 € »  |
| « 29° | <i>(Loi du 27 août 2013)</i><br>Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg ; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase I : travaux préparatoires   | 182.000.000 € » |
| « 30° | <i>(Loi du 28 avril 2014)</i><br>Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II : Réélectrification de la ligne  | 60.800.000 € »  |
| « 31° | <i>(Loi du 19 décembre 2014)</i><br>Construction d'une nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg   | 292.013.570 € » |
| « 32° | <i>(Loi du 27.08.2014)</i><br>Ligne de Luxembourg à Troisvierges/frontière. Aménagement d'un point d'arrêt « pont rouge » à Luxembourg  | 96.297.629 »    |
| « 33° | <i>(Loi du 23 décembre 2014)</i><br>Pôle d'échange multimodal de la gare d'Ettelbruck   | 98.000.000 »    |
| « 34° | <i>(Projet de loi sous examen)</i><br>Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg ; aménagement d'une plate-forme   |                 |

*(Projet de loi sous examen)*

« Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 17°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1<sup>er</sup> octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1<sup>er</sup> avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1<sup>er</sup> octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1<sup>er</sup> avril 2008. Ceux repris sous 16°, 18°, 26°, 27° et 28° correspondent à la valeur 685,44 de cet indice au 1<sup>er</sup> octobre 2010. **Ceux sous 29°, 30° et 34° correspondent à la valeur 725,05 de cet indice au 1<sup>er</sup> octobre 2012.** Celui sous 31° correspond à la valeur 730,85 de cet indice au 1<sup>er</sup> avril 2013. Ceux sous 23°, 32° et 33° correspondent à la valeur 738,97 de cet indice au 1<sup>er</sup> octobre 2013. 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;

*(Loi du 19 décembre 2003)*

- «par des emprunts;»
  - 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.»

### **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»<sup>1</sup> 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 ;

*(Loi du 23 décembre 2005)*

- «par des emprunts.

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»<sup>1</sup> 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 œuvre du programme dont question aux paragraphes 2. et 3. de l'article 10 sont reconnues d'utilité publique.»

*(Loi du 13 mars 2007)*

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

**Art. 17.**

Le gestionnaire de l'infrastructure a l'obligation d'entretenir constamment le «réseau ferré»<sup>1</sup> et toutes ses dépendances dans un état tel que les besoins du trafic et la circulation des trains sont assurés dans des conditions de sécurité et de commodité appropriées.

Toutefois, cette obligation est limitée en cas de réduction du trafic, aux exigences du service réduit maintenu et en cas de suspension ou de suppression du trafic ferroviaire sur une ligne ou une section de ligne en ce qui concerne le gros œuvre de l'infrastructure, aux mesures nécessaires pour assurer la sécurité publique et le respect des droits des tiers. Dans 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»<sup>1</sup>, 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.

*(Loi du 24 juillet 2006)*

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

Le gestionnaire veillera par ailleurs, en ce qui concerne la gestion du «réseau ferré»<sup>1</sup>, à séparer les produits et

les charges se rapportant aux investissements, à l'entretien et à la régulation du trafic.»

**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.