

MEMORIAL

Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL

Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A—N° 40

18 mai 1995

Sommaire

INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

Loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire page **1168**

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

Nous JEAN, par la grâce de Dieu, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 5 avril 1995 et celle du Conseil d'Etat du 13 avril 1995 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

I. les principes de gestion du réseau ferroviaire

Art. 1^{er}. Le réseau ferroviaire national 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. Par réseau il faut entendre l'infrastructure ferroviaire telle qu'elle est définie par la directive 91/440 /CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires.

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.

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.

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

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

Il a la charge de la police du réseau. Cette mission comporte 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.

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

Art. 5. La remise en état, la modernisation et l'extension du réseau, la suppression de lignes ainsi que l'adaptation et le développement des raccordements ferroviaires internationaux sont réalisés sous l'autorité du membre du Gouvernement ayant 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 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 oeuvre 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. Les entreprises ferroviaires établies ou non au Grand-Duché de Luxembourg ont accès au réseau dans les limites et sous les conditions fixées par le droit communautaire.

L'utilisation du réseau est soumise au paiement d'une redevance dont les modalités d'application sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Les redevances d'utilisation sont prélevées pour compte de l'Etat par le gestionnaire de l'infrastructure sur les entreprises ferroviaires qui empruntent le réseau.

II. l'institution d'un Fonds du Rail

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

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

Art. 10. 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.

Art. 11. Le Fonds du Rail est alimenté:

- par des dotations budgétaires;
- par le produit de la vente d'immeubles appartenant au domaine foncier et bâti du réseau et rendus disponibles après la réalisation du programme d'investissement;
- 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.

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 ferroviaire national 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.

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

IV. les missions du gestionnaire de l'infrastructure

Art. 15. La gestion du réseau de chemin de fer comporte la charge de la conception, de la planification technique et financière, de l'adjudication et de la réalisation des travaux de renouvellement, de la maintenance de la totalité des voies et installations fixes du réseau, dans la mesure où celles-ci sont nécessaires pour assurer la circulation des trains et la sécurité de cette circulation. Cette gestion inclut 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.

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.

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

Art. 16. 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. 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 de chemin de fer 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.

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

Toutefois, cette obligation est limitée en cas de réduction du trafic, aux exigences du service réduit maintenu et en cas de suspension ou de suppression du trafic ferroviaire sur une ligne ou une section de ligne en ce qui concerne le gros-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 national, du dommage causé soit par son propre fait, sa faute, sa négligence ou son imprudence, soit par le fait des personnes dont il doit répondre ou des choses qu'il a sous sa garde.

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.

Art. 20. 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 national, 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 du réseau 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.

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.

La Ministre des Transports,
Mady Delvaux-Stehres

Le Ministre des Finances,
Jean-Claude Juncker

Le Ministre des Travaux Publics,
Robert Goebbels

Château de Berg, le 10 mai 1995.
Jean

Doc. parl. 3977; sess. ord. 1994-1995; Dir. 91/440.