

Projet de règlement grand-ducal
portant approbation du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire et de la convention
relative à la gestion administrative des immeubles dépendant de l'infrastructure ferroviaire
signés le 7 mai 2009 entre l'Etat et la Société Nationale des CFL

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

Vu la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, telle qu'elle a été modifiée et complétée dans la suite;

Vu la loi modifiée du 28 mars 1997

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

Vu la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ;

Vu la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics ;

Vu la loi du 18 décembre 2006

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

Vu le règlement grand-ducal du 6 mai 2008 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel ;

Vu le règlement grand-ducal du 24 juillet 2006 portant modification du règlement grand-ducal modifié du 29 juin 1997 énumérant les propriétés domaniales relevant de l'infrastructure ferroviaire ;

Vu le règlement grand-ducal du 3 octobre 2006

- a) définissant les modalités d'accès aux capacités et autres services de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise et
- b) modifiant le règlement grand-ducal du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise ;

Vu la loi du 00 xxx 2009 ayant pour objet de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sécurité ferroviaire et d'instituer une Administration des Chemins de Fer ;

Vu la loi du 00 xxx 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics ;

Vu la législation européenne applicable ;

Vu la Communication de la Commission au Conseil et au Parlement Européen du 6 mai 2008 « Contrats pluriannuels concernant la qualité de l'infrastructure ferroviaire » ;

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et après délibération du Gouvernement en Conseil;

A r r ê t o n s :

Art. 1er.- Sont approuvés

- le contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire, et
 - la convention relative à la gestion administrative des immeubles dépendant de l'infrastructure ferroviaire,
- signés le 7 mai 2009 entre l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg et la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois.

Le contrat et la convention qui figurent en annexe du présent règlement grand-ducal, en font partie intégrante.

Art. 2.- Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est chargé de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,

Claude WISELER

Contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire

Préambule

Conformément à la stratégie *mobil 2020*, et dans la lignée de l'accord de coalition annexé à la déclaration gouvernementale de 2004 qui fixent notamment pour objectif que, à l'horizon 2020, un quart des déplacements se réalise en transports en commun, ainsi que des initiatives de l'Union Européenne en vue de revitaliser le transport ferroviaire, les Parties ont décidé de conclure le présent contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire en vue de développer et d'optimiser les infrastructures de transport et d'en assurer une gestion saine et efficace en termes de sécurité, de qualité, de fiabilité, de souplesse et d'adaptation aux besoins. Ces objectifs impliquent la mobilisation de moyens financiers et la mise en place d'un cadre cohérent pour le développement de l'infrastructure conformément à l'accord de la tripartite ferroviaire de 2005.

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

Vu la loi modifiée du 28 mars 1997

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

Vu la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ;

Vu la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics ;

Vu la loi du 18 décembre 2006

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

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

3° modifiant la loi du 28 mars 1997

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

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

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

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

Vu le règlement grand-ducal du 6 mai 2008 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel ;

Vu le règlement grand-ducal du 24 juillet 2006 portant modification du règlement grand-ducal modifié du 29 juin 1997 énumérant les propriétés domaniales relevant de l'infrastructure ferroviaire ;

Vu le règlement grand-ducal du 3 octobre 2006

a) définissant les modalités d'accès aux capacités et autres services de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise et

b) modifiant le règlement grand-ducal du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise ;

Vu la loi du 00 xxx 2009 ayant pour objet de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sécurité ferroviaire et d'instituer une Administration des Chemins de Fer ;

Vu la loi du 00 xxx 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics ;

Vu le projet de règlement grand-ducal sur la certification en matière de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ;

Vu le projet de règlement grand-ducal relatif à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives ou de trains sur le réseau ferré luxembourgeois ;

Vu la législation européenne applicable ;

Vu la Communication de la Commission au Conseil et au Parlement Européen du 6 mai 2008 « Contrats pluriannuels concernant la qualité de l'infrastructure ferroviaire » ;

Entre

l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg, représenté par le membre du Gouvernement ayant les Transports dans ses attributions,

ci-après dénommé « l'Etat »,

et

la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois, agissant en sa qualité de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, établie et ayant son siège social à L-1616 Luxembourg, 9, Place de la Gare, inscrite au Registre de Commerce et des Sociétés à Luxembourg sous le numéro B 59.025, représentée par le Président du Conseil d'Administration et le Directeur Général,

ci-après dénommée « les CFL »,

l'Etat et les CFL sont également dénommés collectivement les « Parties » et individuellement la « Partie »,

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1

objet du contrat

Conformément aux articles 6 et 15 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée, l'Etat confie aux CFL la gestion du réseau ferré national y compris les infrastructures ferroviaires du port de Merttert.

Cette gestion comprend notamment les missions suivantes:

- la gestion du trafic du réseau ferré, sans préjudice des attributions confiées à l'Administration des Chemins de Fer ;
- le renouvellement, la modernisation et l'extension du réseau ferré ;
- la maintenance de l'infrastructure ferroviaire ;
- la formation et la validation du personnel dans le domaine de la sécurité des circulations ferroviaires ;
- la sûreté du personnel et des clients ainsi que l'encadrement dans les gares des personnes à mobilité réduite ;
- la contribution relative à l'établissement, la passation et l'exécution des contrats d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré luxembourgeois ;
- la gestion du domaine relevant du réseau ;
- l'inspection technique du système ferroviaire, sans préjudice des attributions confiées à l'Administration des Chemins de Fer.

La consistance et le périmètre du réseau ferré sont définis par l'article 2 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et dans le document de référence du réseau (DRR).

En leur qualité de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, les CFL s'engagent à exercer ce rôle dans le respect de la réglementation européenne ainsi que des critères d'indépendance y prévalant, afin de garantir un accès équitable et non-discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire et d'assurer l'utilisation optimale de celle-ci.

Dans ce contrat, toute référence au terme « Ministre » renvoie au membre du Gouvernement ayant les Transports dans ses attributions.

Article 2 *gestion du trafic*

2.1. Généralités

Sans préjudice des attributions qui ont été confiées à l'Administration des Chemins de Fer, les CFL sont chargés de gérer le trafic ferroviaire sur le réseau ferré de manière sûre en contribuant avec tous les moyens à leur disposition à éviter les conflits de circulation et d'assurer la sécurité des circulations ferroviaires.

Les CFL prennent toutes dispositions pour assurer et améliorer constamment la sécurité et la régularité du trafic.

Afin de garantir le niveau de service et de qualité de l'infrastructure ferroviaire et la compatibilité avec les circulations programmées des trains, les CFL se concertent avec l'Administration des Chemins de Fer et les entreprises ferroviaires empruntant le réseau ferré luxembourgeois.

Sans préjudice des attributions de l'Administration des Chemins de Fer, la gestion du trafic du réseau comporte notamment :

- la sécurité et le fonctionnement des postes de desserte (dispatching central et local) ;
- le contrôle-commande du réseau et la régulation du trafic ;
- la surveillance de la sécurité et de la régularité, du trafic y compris des opérations de manœuvres et de triages ;
- la protection des installations ;
- le fonctionnement des systèmes de communication et d'information ;
- le fonctionnement des installations de triage ;
- la gestion de la sécurité ferroviaire en général et en particulier dans les zones transfrontalières en concertation avec les gestionnaires de l'infrastructure limitrophes concernés.

Les CFL contribuent avec les autorités compétentes et les experts dûment désignés par celles-ci au respect de l'ensemble des règles nationales de sécurité et des spécifications techniques d'interopérabilité (STI).

A cette fin et dans l'intérêt de l'amélioration de la sécurité ferroviaire et après consultation des CFL, une procédure visant à organiser les contrôles relatifs à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire est mise en place par le Ministre sur proposition de l'Administration des Chemins de Fer. Les CFL sont à la disposition des autorités compétentes pour collaborer à l'exécution de ces contrôles.

Sur base du graphique de circulation établi par l'Administration des Chemins de Fer, les CFL assurent en temps réel la disponibilité des sillons, de manière à atteindre une régularité et une fluidité optimales des circulations sur le réseau.

Les CFL veillent constamment et en fonction des moyens mis à leur disposition que leur gestion en temps réel des sillons soit compatible avec la bonne exécution des missions de service public de transport.

Les services à fournir aux entreprises ferroviaires sont repris dans le document de référence du réseau (DRR).

Les services à fournir par les CFL sont repris à l'Annexe I du présent contrat, actualisée annuellement par les Parties.

2.2. Formation et validation du personnel dans le domaine de la sécurité des circulations ferroviaires

Conformément à la législation en vigueur, les CFL gèrent un centre de formation qui procède notamment à la formation et à la validation du personnel exerçant des tâches de sécurité sur l'infrastructure ferroviaire nationale ou en interopérabilité.

2.3. Sûreté du personnel, des clients, du matériel roulant et des infrastructures ferroviaires

La sûreté du personnel et des voyageurs requiert une approche coordonnée entre l'intervention des pouvoirs publics et celle des CFL.

L'intervention doit porter sur des mesures liées aux installations fixes, à leur aménagement ainsi que sur la manière dont le personnel est affecté sur le terrain.

En vue d'assurer la sûreté dans tous les domaines, notamment pour les clients, pour le personnel, pour le matériel roulant et pour les installations fixes du réseau, il y a lieu de garantir la présence de personnel de surveillance et de sûreté en nombre suffisant.

La mission principale des agents susmentionnés est de marquer une présence rassurante et d'aider ainsi à renforcer la sûreté des clients et du personnel des CFL et des autres entreprises ferroviaires (personnel d'accompagnement des trains, chauffeurs d'autobus, personnel des gares ...).

Article 3 *travaux d'investissement*

Les travaux de renouvellement, de modernisation et d'extension du réseau se font conformément au programme d'investissement pluriannuel arrêté par le Gouvernement.

Cette mission comprend également l'adaptation et le développement des raccordements ferroviaires internationaux dont les modalités de réalisation auront été arrêtées dans des contrats particuliers entre l'Etat et les CFL. Ces investissements doivent être inscrits au programme d'investissement précité.

Article 4 *maintenance du réseau ferré*

Les CFL assurent la maintenance de l'infrastructure telle que définie dans la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée ainsi que notamment des éléments suivants :

- installations des gares et haltes, y compris les installations de manutention, de sonorisation et de pesage, aux installations hydrauliques, aux clôtures, au désherbage et à la viabilité hivernale du réseau ;
- réseau du port de Mertert ;
- installations servant à la gestion du trafic ;
- installations qui permettent la fourniture de prestations conformément à l'article 4 du règlement grand-ducal du 3 octobre 2006 a) définissant les modalités d'accès aux capacités et autres services de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise et b) modifiant le règlement grand-ducal du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise ;
- embranchements privés y compris ceux du groupe CFL.

La maintenance de l'infrastructure ferroviaire comporte par ailleurs

- la fourniture de l'énergie électrique ainsi que des autres consommables pour le fonctionnement du chauffage, de la climatisation, de l'éclairage, de la signalisation, des télécommunications, des freins de voie et des aiguillages ;
- le fonctionnement administratif des services affectés à l'infrastructure ferroviaire et notamment les charges d'énergie pour le chauffage, de climatisation et de consommation courante des bâtiments affectés à l'infrastructure ferroviaire.

Les CFL régleront les conditions de maintenance des embranchements particuliers conformément aux modalités de l'article 19 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée. Les conventions afférentes sont conclues selon les modalités prévues à l'article 8 de ce contrat.

Les accords conclus dans l'intérêt de la maintenance du réseau ferré entre les CFL et les administrations de l'Etat sont soumis à l'approbation du Ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après dénommé le Ministre.

Il est tenu un stock de pièces de rechange servant à la maintenance du réseau.

Article 5 *gestion domaniale*

La gestion domaniale du réseau comporte la location, l'aliénation, l'achat et la vente de propriétés domaniales relevant de l'infrastructure ferroviaire et énumérées au règlement grand-ducal modifié du 29 juin 1997 énumérant les propriétés domaniales relevant de l'infrastructure ferroviaire, tel qu'il est prévu à l'article 3 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée.

Cette gestion fait l'objet d'un contrat séparé à conclure entre l'Etat et les CFL.

Les CFL s'engagent à entretenir et à rendre les immeubles dans l'état où ceux-ci se trouvaient lors de la signature de ce contrat. Il est cependant tenu compte de l'usure normale causée par l'occupation et des pertes et dégradations dues à la vétusté, sans la faute des CFL et des locataires, ainsi que des dégâts relevant d'un cas de force majeure.

Aucune transformation ni amélioration des immeubles n'est permise sans l'accord écrit et préalable du Ministre. Les Parties se mettent d'accord sur les modalités d'application de cette stipulation. Cette obligation n'implique pas les travaux d'entretien courant.

Les CFL ne peuvent pas être requis de rétablir les immeubles loués dans leur *pristin* état pour autant qu'il s'agisse de transformations et d'améliorations exécutées avec l'accord préalable du Ministre à moins qu'il n'y ait eu une convention contraire entre Parties avant l'exécution des travaux.

Les CFL renoncent à tout recours contre l'Etat :

- en cas de dommages d'incendie, de vol, de dégâts des eaux, d'humidité ou de toute autre circonstance imputables à des tiers atteignant les biens appartenant aux CFL ou les biens pouvant être considérés comme immeuble par destination installés à leur frais;
- en cas de vol, ou autre fait délictueux commis par des tiers dans les immeubles;
- en cas d'interruption dans le service des fluides, du chauffage ou du conditionnement d'air;
- en cas de dégradation ou de destruction effectuée par des tiers dans les immeubles;

Les aménagements et installations intérieures qui peuvent être considérés comme immeuble par destination en application des articles 524 et 525 du Code Civil sont, en fin de contrat, abandonnés sans indemnité par les CFL, à moins que l'Etat n'en demande l'enlèvement. Les frais qui en résultent seront à charge des CFL.

Les CFL informent immédiatement l'Etat de tout sinistre et de tout dégât important aux immeubles ou à leur équipement.

Article 6
critères de sécurité, d'interopérabilité et de qualité

Les CFL s'engagent à effectuer la gestion des installations fixes et de la circulation des trains ainsi que la gestion de la qualité selon les meilleures pratiques.
Cette gestion comprend notamment les composantes suivantes :

6.1. Sécurité des circulations ferroviaires

- fonctionnement correct des installations de sécurité ;
- desserte correcte des postes directeurs par du personnel qualifié ;
- comportement du personnel vis-à-vis de la sécurité ;
- objectifs, moyens et indicateurs de sécurité des chemins de fer conformément à la législation européenne;
- augmentation constante de la sécurité.

6.2. Interopérabilité

- conformité avec les règlements CE relatifs aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI).

6.3. Qualité et Service aux clients

- propreté et netteté des gares, haltes et points d'arrêt ;
- accessibilité des gares ;
- sûreté du personnel et des clients ;
- ponctualité des trains ;
- information des clients ;
- disponibilité du réseau ferré ;
- correspondances de trains avec les autres modes de transports en commun.

Article 7
coopération nationale et internationale

Les CFL mènent une politique de coopération avec l'ensemble des départements ministériels compétents, des autorités organisatrices de transport, des opérateurs de transport et des gestionnaires d'infrastructure ainsi que toutes autres entités en charge de dossiers ferroviaires.

Article 8
accords spécifiques

Le Ministre et les CFL se concertent en vue de la mise au point des accords spécifiques à conclure entre l'Etat, propriétaire du réseau ferré, et des filiales, des autorités locales, des entreprises ou des particuliers relatifs aux investissements, au financement, aux modalités d'entretien et à la responsabilité juridique et concernant notamment la suppression de passages à niveau, la création de parkings d'accueils, de gares d'interconnexion ou routières ou d'embranchements privés.

Article 9
rémunération des CFL

Pour les missions exécutées en vertu de ce contrat, l'Etat verse aux CFL une rémunération correspondant :

- aux charges effectives occasionnées dans le cadre de la réalisation de ces missions ;
- moins les recettes générées dans le cadre de l'exécution de ces missions;
- plus un bénéfice raisonnable.

Cette rémunération est exprimée comme suit :

$$C + (0,01 * Q + B) * CD - R$$

Le montant de la rémunération est augmenté du taux légal de la taxe sur la valeur ajoutée.

- C = charges (définies à l'article 11)
- Q = valeur finale résultant des calculs de qualité et de performance (article 12) comprise entre -1 et 1
- B = bénéfice (1%)
- CD = charges estimées dans cadre de la programmation de la gestion courante et des investissements pour le compte du Fonds du Rail, ou charges effectives si elles sont inférieures aux charges estimées dans la programmation
- R = recettes (définies à l'article 10)

Article 10
recettes (R)

Les recettes comprennent notamment :

- les participations des collectivités locales ;
- l'indemnisation des dommages causés par des tiers ;
- les recettes du centre de formation ;
- les recettes des services prestés par les CFL tels que définis à l'Annexe I précitée.

Article 11

charges (C)

Les charges correspondent aux dépenses effectuées par les CFL en exécution de ce contrat. Elles comprennent notamment :

- les frais de gestion du trafic ferroviaire;
- les investissements relatifs à l'infrastructure ferroviaire ;
- les frais de maintenance de l'infrastructure ferroviaire ;
- les frais liés à la gestion domaniale du Fonds du Rail
- les frais de fonctionnement liés au centre de formation ;
- les frais de fonctionnement et d'exécution des services par les CFL tels que définis à l'Annexe I précitée.

Les dépenses liées à la maintenance et aux investissements dans l'infrastructure ferroviaire comprennent également les frais de gestion, les consommations et les frais de préfinancement relatifs au stock d'infrastructure appartenant aux CFL. Les frais de préfinancement sont refacturés sur base du taux variable Euribor 1 M majoré d'une marge de 0,125%.

Article 12

amélioration de la productivité

1. Les CFL s'engagent à assurer l'exploitation des activités faisant l'objet de ce contrat au meilleur coût et à rechercher constamment à en améliorer l'efficacité et la productivité tout en assurant une sécurité optimale du réseau.

2. Afin, d'une part, de favoriser l'amélioration de la qualité et, d'autre part, de garantir le respect par les CFL de ses obligations, les Parties décident d'instaurer un mécanisme de prime et pénalité annuelles.

Les Parties conviennent de déterminer des objectifs qualitatifs et quantitatifs à atteindre par les CFL, au cours d'un exercice déterminé, en se basant sur les résultats des derniers exercices connus. Ces critères de qualité se réfèrent essentiellement à la sécurité, à l'interopérabilité, à la qualité et aux services aux clients et sont repris à l'Annexe II, actualisée annuellement par les Parties.

Le Ministre, après concertation avec les CFL, fixe des méthodes d'évaluation de la productivité tout en réservant une attention particulière à une amélioration constante de la sécurité.

En fonction du degré de réalisation des objectifs assignés, l'Etat verse une marge variant entre -1% et +1% des charges estimées ou des charges effectives si celles-ci sont inférieures.

Les Parties s'engagent à négocier le schéma de primes et pénalités et à compléter l'Annexe II précitée dans un délai de 2 ans à compter du 1er janvier 2010. Durant cette période transitoire et jusqu'à la mise en vigueur du schéma de primes et pénalités, la marge variable est fixée à 0%.

Article 13

modalités de paiement et de décompte

Les versements de l'Etat au profit des CFL ont lieu séparément pour les dépenses d'investissement et pour les autres dépenses relevant de la gestion du réseau.

Les versements sont effectués par des acomptes mensuels égaux au douzième des montants des crédits inscrits à ces fins au budget de l'Etat. Lorsque les CFL constatent que le total des mensualités versées, à un moment donné, dépasse d'un montant supérieur à un acompte mensuel les dépenses réellement effectuées, ils sont tenus de proposer une adaptation des acomptes relatifs aux mois restants. Les onze premiers acomptes ainsi que les trois quarts du douzième acompte sont payés au plus tard avant la fin de chaque mois.

Le règlement du solde n'intervient que lorsque le montant de la rémunération annuelle aura été arrêté de commun accord sur base du décompte définitif établi par les CFL après l'approbation des comptes annuels par l'Assemblée générale des CFL. Le décompte définitif est accompagné d'un tableau comparatif renseignant pour chaque projet d'investissement et pour chaque groupe de dépenses et de recettes, relevant de la gestion courante, les prévisions et les résultats.

Article 14

comptabilisation des prestations

Les CFL veillent dans le cadre de leur comptabilité et de leur organisation interne des services que les comptes qui correspondent aux missions visées par ce contrat soient séparés de ceux correspondant aux autres secteurs d'activité de l'entreprise.

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 profits 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.

Article 15
reporting financier

Les CFL soumettent chaque année avant le 1^{er} août un premier décompte intermédiaire sommaire relatif aux six premiers mois ainsi qu'avant le 1^{er} novembre un second décompte intermédiaire sommaire relatif aux neuf premiers mois de l'exercice en cours. Avant le 1^{er} février de l'exercice subséquent, les CFL remettent un décompte provisoire pour l'exercice en question. Ce décompte provisoire représente la meilleure estimation possible du décompte définitif. Le décompte définitif est établi dès que les comptes concernés des CFL sont approuvés par l'Assemblée générale des CFL.

Ces décomptes sont accompagnés d'un commentaire justifiant notamment d'éventuels écarts entre les résultats et les prévisions. Au second décompte est joint en outre un état prévisionnel des dépenses qui auront été effectuées jusqu'à la fin de l'exercice.

Article 16
prévisions de recettes

Les CFL soumettent au Ministre une prévision des recettes à percevoir au titre des redevances d'utilisation, des recettes provenant de l'application du contrat prévu à l'article 5 ainsi que des rétributions rémunérant les autres activités relevant de la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Cette prévision de recettes doit parvenir chaque année au Ministre au moins quinze jours avant l'expiration des délais fixés dans la circulaire budgétaire émise par le Ministre ayant le budget dans ses attributions.

Article 17
programmation de la gestion courante

Chaque année, les CFL transmettent au Ministre les propositions budgétaires relatives aux dépenses en matière de gestion courante de l'infrastructure ferroviaire pour l'exercice à venir. La présentation des propositions budgétaires est arrêtée de commun accord.

Ces propositions sont subdivisées en distinguant entre

- frais de maintenance de l'infrastructure ferroviaire,
- frais tenant aux opérations de régulation et aux mesures de sécurité à prendre dans l'intérêt de la circulation des trains, et
- indemnité de gestion prévue par le contrat sur la gestion domaniale du réseau mentionné à l'article 5 de ce contrat.

Les propositions doivent parvenir chaque année au Ministre au moins quinze jours avant l'expiration des délais fixés dans la circulaire budgétaire prémentionnée.

Au cas où les propositions budgétaires dépassent le cadre budgétaire fixé par l'Etat, les Parties s'engagent à arrêter de commun accord une adaptation des prestations à réaliser par les CFL dans le cadre de ce contrat.

Article 18 *programmation des investissements*

Les investissements en vue de la construction, de l'adaptation et du renouvellement de l'infrastructure ferroviaire sont inscrits dans un programme pluriannuel proposé par les CFL. Ce programme spécifie les dépenses prévues par projet et par exercice budgétaire. Les nouveaux projets proposés par les CFL dans ce cadre indiquent le coût estimé, le mode de financement prévu, les conditions techniques et la durée de réalisation. Conjointement avec leur proposition, les CFL fournissent au Ministre :

- la description des objectifs poursuivis par le programme proposé ;
- la justification de ce programme sur le plan socio-économique, technique et financier ;
- les modalités techniques, juridiques et administratives inhérentes à la réalisation des différents projets proposés.

La proposition des CFL doit parvenir chaque année au Ministre au moins quinze jours avant l'expiration des délais fixés dans la circulaire budgétaire.

Le Gouvernement arrête chaque année le programme pluriannuel dans le cadre de l'établissement du budget de l'Etat.

Les CFL s'engagent à informer le Ministre deux fois par an sur les projets ayant atteint le stade d'avant-projet détaillé (APD), conformément à l'esprit de la procédure à suivre en matière de préparation et de présentation de nouveaux projets d'infrastructure dépassant le seuil prévu à l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat.

Article 19 *contrôle de la gestion de l'infrastructure ferroviaire*

1. Sous l'autorité du Ministre, il est institué une commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire, dénommée « CA IF ». Les membres et membres suppléants sont nommés par le Ministre. La Commission est présidée par un représentant du Ministre ayant les Transports dans ses attributions. Avec l'accord du Ministre, la Commission peut organiser son secrétariat et s'adjoindre des experts.

La CA IF est un organe consultatif chargé d'instruire les projets de construction du réseau ferré luxembourgeois élaborés et exécutés sous la tutelle du Ministre ayant les Transports dans ses attributions.

Il s'agit principalement de l'ensemble des projets dont le coût dépasse le montant prévu par la législation portant exécution de l'article 99, troisième et quatrième phrases de la Constitution et qui sont financés par le Fonds du Rail institué par la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Par ailleurs, la CA IF émet un avis pour les projets autorisés chaque année par la loi budgétaire et dont le coût est supérieur à un million d'euros et inférieur au seuil prévu par la législation portant exécution de l'article 99, troisième et quatrième phrases de la Constitution, pour autant qu'il s'agisse soit de projets nouvellement autorisés, soit de projets dont le coût subit une variation vers le haut.

La Commission rend un avis notamment sur base de l'avant-projet sommaire complété par l'étude d'impact comparative et l'étude d'impact environnementale. Le dossier est soumis une deuxième fois à l'avis de la Commission sur base de l'APD et avant la saisine du Conseil de Gouvernement de l'avant-projet de loi en question.

2. Sous l'autorité du Ministre, il est institué un Comité du domaine ferroviaire. Les membres et membres suppléants sont nommés par le Ministre. Le Comité est présidé par un représentant du Ministre ayant les Transports dans ses attributions. Avec l'accord du Ministre, le Comité peut organiser son secrétariat et s'adjoindre des experts.

Le comité du domaine ferroviaire est un organe consultatif chargé d'instruire les dossiers en relation avec les propriétés domaniales relevant de l'infrastructure ferroviaire et appartenant à l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg en vertu de l'article 3 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

3. Nonobstant les prérogatives lui réservées en vertu du présent contrat, le Ministre peut contrôler l'exécution des obligations des CFL découlant du présent contrat et vérifier ou faire vérifier sur pièce et sur place la réalité et l'économicité des prestations effectuées par les CFL en matière de gestion de l'infrastructure ferroviaire visés ci-avant.

Sans préjudice de ce qui précède, le Ministre a, à tout moment, la faculté de charger des consultants externes de procéder à des audits de la gestion de l'infrastructure ferroviaire par les CFL.

4. Le contrôle de la conformité de la dépense aux lois, règlements, conventions et décisions gouvernementales ou ministérielles afférentes se fait conformément à la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat et à la loi modifiée du 30 juin 2003 sur les marchés publics.

Article 20
missions et informations connexes

1. Les CFL s'engagent à mettre à la disposition du Ministre tous les documents comptables et administratifs et toutes les autres pièces qu'il estime nécessaire pour vérifier ou faire vérifier les opérations réalisées pour son compte dans le cadre du présent contrat. Cette obligation comporte notamment la communication de toute information relative aux procédures de contrôle et d'audit internes.

2. Les CFL fournissent annuellement un rapport circonstancié sur les missions identifiées à l'article 1^{er} de ce contrat. Ce rapport porte notamment sur l'état du réseau et ses besoins de maintenance et d'adaptation aux besoins du trafic, sur les conditions de sécurité relatives à la circulation des trains ainsi que sur l'état de réalisation des projets décidés et les conditions d'exécution du contrat.

3. La préparation des déclarations légalement prévues en matière fiscale en relation avec la gestion de l'infrastructure ferroviaire est assumée par les CFL.

4. Chacune des Parties s'engage à mettre en œuvre les moyens appropriés pour garder confidentiel les informations désignées comme tel par l'autre Partie et auxquelles elle a accès à l'occasion de l'exécution du contrat.

Chacune des Parties s'engage à faire respecter cette obligation par son personnel, ses services, ses filiales et sous-traitants éventuels. Cette obligation de confidentialité s'étend également aux consultants et auditeurs mandatés par l'une ou l'autre des Parties ainsi qu'à leur personnel. Les Parties veillent à inclure dans les contrats et marchés passés avec des tiers qu'ils souscrivent un engagement de confidentialité.

Dans le cas d'une demande de communication émanant d'un tiers, même lorsque celle-ci est requise par la législation nationale ou européenne, les Parties ne procèdent à aucune transmission d'information sans s'être consultées préalablement et avoir obtenu un agrément sur le contenu et les formes de cette éventuelle communication.

Cette obligation de confidentialité continue pendant une durée de 3 ans après l'expiration du contrat.

Article 21 *responsabilité et assurances*

Les CFL sont responsables tant envers l'Etat qu'envers les tiers des faits et gestes de leur personnel, fournisseurs et sous-traitants.

Les CFL reconnaissent expressément que la gestion de l'infrastructure ferroviaire emporte transfert de la garde de celle-ci et de la responsabilité en découlant, et qu'ils en détiennent sur ladite infrastructure les pouvoirs de direction, de contrôle et d'usage constitutifs de la garde d'une chose. Ils s'obligent à tenir quitte et indemniser l'Etat de toute action dirigée contre celui-ci en vertu de l'article 1384, alinéa 1er du Code civil.

Les CFL assument notamment la responsabilité de l'exécution de la gestion de l'infrastructure ferroviaire, tout en ayant l'obligation de prévenir sans délai l'Etat de tout dysfonctionnement et de tout acte ou état anormal ou contraire aux règles régissant cette gestion.

Les CFL tiendront quitte et indemniser l'Etat de toutes les actions qui seraient engagées par des tiers du fait d'un état défectueux du réseau ferré.

En cas de dommages subis par un tiers du fait de leurs activités en matière de gestion de l'infrastructure ou du fait de leurs autres activités, les CFL s'engagent à indemniser celui-ci sans délai, pour autant que l'origine du dommage ne puisse être rapprochée d'un fait intentionnel de ce dernier. L'indemnisation ne pourra en aucune manière être considérée comme une reconnaissance de responsabilité ou comme une renonciation à toutes actions ou recours contre le ou les responsables du dommage. La ou les victimes seront indemnisées par les CFL, moyennant signature d'une quittance subrogative.

Article 22 *résiliation*

1. Chaque Partie est en droit de dénoncer le présent contrat, notamment à la suite d'événements exceptionnels tenant à des causes étrangères aux Parties et rendant impossible l'exécution du contrat.

La dénonciation est assortie d'un préavis de douze mois, sauf pour les Parties de se mettre d'accord sur une durée différente.

2. Lorsque les CFL restent en défaut d'exécuter l'une quelconque des obligations qui leur sont imposées en vertu du contrat, le Ministre met en demeure les CFL par courrier recommandé de se conformer à leurs obligations endéans un délai raisonnable, en aucun cas inférieur à 3 mois. A défaut de réponse adéquate par les CFL, l'Etat peut résilier, en cas de défauts graves ou répétés, le contrat sans autre forme, ni indemnisation.

Sont notamment considérés comme défauts pour les CFL d'exécuter les obligations leur imposées par ce contrat:

- la persistance à ne pas répondre aux communications et demandes faites dans l'intérêt de la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;
- tout faux dans les écritures, dûment constaté par les agents que le Ministre aura chargés du contrôle ;
- toute infraction grave ou répétée aux lois et règlements concernant la sécurité de la circulation ferroviaire.

En cas de dénonciation du présent contrat ou de résiliation dans les conditions du paragraphe 2, les CFL s'engagent à continuer de fait pendant un an l'exécution des missions retenues par le présent contrat aux conditions en vigueur avant la dénonciation ou avant la résiliation, afin que la continuité de la gestion de l'infrastructure soit assurée.

Article 23

résolution de différends - arbitrage

Si l'interprétation ou l'exécution du contrat donne lieu à un différend qui n'a pas pu être réglé par voie de négociation entre Parties, chacune des Parties peut recourir à l'arbitrage.

Si dans les trois mois à compter de la demande d'arbitrage, il n'y a pas d'entente sur le choix du ou des arbitres, l'une quelconque des Parties peut demander au président du Conseil d'Etat de désigner un arbitre unique devant lequel le différend est renvoyé pour décision.

La sentence arbitrale est obligatoire pour les Parties.

Pour le surplus, le Titre unique "Des arbitrages" du Livre III du Nouveau Code de Procédure Civile est applicable.

Article 24

clause de sauvegarde

Si une ou plusieurs dispositions du contrat se révèlent nulles ou sont tenues pour non valides ou déclarées telles en application d'une loi, d'un règlement ou d'une décision définitive d'une juridiction compétente, les autres articles gardent toute leur force et leur portée sauf si la ou les dispositions invalides présentent un caractère substantiel et que leur disparition remet en cause l'équilibre contractuel.

Les Parties s'efforcent de substituer à la disposition invalidée une disposition valide aussi similaire que possible et ayant un effet équivalent.

Article 25
clause de renégociation

1. Les deux Parties conviennent d'entamer dès le 1^{er} janvier 2023 des négociations en vue du renouvellement du présent contrat.

2. Une Partie peut demander l'ouverture de renégociations lorsque surviennent des événements qui altèrent fondamentalement l'équilibre des prestations, soit que le coût de l'exécution de ses obligations ait augmenté, soit que la valeur de sa contre-prestation ait diminué, et

- que ces événements sont survenus ou ont été connus de la Partie lésée après la conclusion du contrat,
- que la Partie lésée n'a pu, lors de la conclusion du contrat, raisonnablement prendre de tels événements en considération,
- que ces événements échappent au contrôle de la Partie lésée, et
- que le risque de ces événements n'a pas été assumé par la Partie lésée.

La demande est faite sans retard indu et est motivée. La demande ne donne pas par elle-même à la Partie lésée le droit de suspendre l'exécution de ses obligations.

Faute d'accord entre les Parties dans un délai raisonnable, la procédure arbitrale, telle que prévue à l'article 23 de ce contrat, est engagée à la requête de la Partie la plus diligente. Le tribunal arbitral, qui conclut à l'existence d'un cas de *hardship* peut, s'il l'estime raisonnable:

- mettre fin au contrat à la date et aux conditions qu'il fixe, ou
- adapter le contrat en vue de rétablir l'équilibre des prestations.

Article 26
entrée en vigueur et durée du contrat

Le présent contrat entre en vigueur le 1^{er} janvier 2010 et il expire au 31 décembre 2024.

Au cas où les négociations prévues au premier alinéa de l'article 25 de ce contrat n'auraient pas abouti à la date d'échéance précitée, le présent contrat sera reconduit tacitement pour un terme de 12 mois.

*

Fait à Luxembourg, le 7 mai 2009 en autant d'exemplaires que de parties.

**Pour l'Etat du Grand-Duché
de Luxembourg**

Le Ministre des Transports,

Lucien LUX

**Pour la Société Nationale des
Chemins de Fer Luxembourgeois**

Le Président du Conseil
d'Administration,

Jeannot WARINGO

Le Directeur Général,

Alex KREMER

ANNEXE 1

- le courant de traction ;
- le préchauffage des voitures ;
- la fourniture de combustible ;
- la fourniture de sable ;
- la mise à disposition d'un train de relevage ;
- le nettoyage et le lavage des trains ;
- l'assistance à la circulation de convois spéciaux ;

ANNEXE 2

(art. 12 - réservée)

Conformément à l'article 12 les parties s'engagent à compléter l'Annexe II dans un délai de deux ans à compter du 1^{er} janvier 2010.

Convention relative à la gestion administrative des immeubles dépendant de l'infrastructure ferroviaire

Entre l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg représenté par le membre du Gouvernement ayant les Transports dans ses attributions, d'une part

Et la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois avec siège social à Luxembourg, représentée par Monsieur Jeannot Waringo, Président du Conseil d'Administration, et Monsieur Alex KREMER, Directeur Général, ci-après dénommée « *les CFL* », d'autre part,

PREAMBULE

Les CFL seront chargés d'assurer la gestion administrative des immeubles repris au relevé des parcelles annexé au règlement grand-ducal modifié du 29 juin 1997 énumérant les propriétés domaniales relevant de l'infrastructure ferroviaire et appartenant à l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg en vertu de l'article 3 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure.

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIV

Article I^{er}

L'Etat confie aux CFL la gestion administrative des immeubles plus amplement désignés sur le relevé des parcelles annexé au prédit règlement grand-ducal modifié du 29 juin 1997 et mis à jour conformément aux stipulations de l'article II.

Cette mission comporte pour les CFL l'obligation d'assurer en bon père de famille la gestion desdits immeubles, comme s'ils en étaient eux-mêmes le propriétaire, sans toutefois pouvoir aliéner ou hypothéquer ceux-ci.

Les prestations des CFL inhérentes à la prédite mission consistent en :

1. la location,
2. l'achat et la vente,
3. l'établissement des accords particuliers avec des tiers, et
4. toutes autres prestations de gestion en relation avec lesdits immeubles.

Les prestations sont énumérées en détail à l'annexe 1^{re} de la convention.

Dans la mesure où certains droits et charges ne peuvent juridiquement pas faire l'objet de la disposition prévue à l'alinéa 2 du présent article, l'Etat les exercera ou les supportera lui-même. Les deux parties se tiendront réciproquement indemnes de toute charge qui par dérogation aux autres stipulations de la présente convention pourra, le cas échéant, en résulter.

Les contrats de location et autres conclus par les CFL pour compte de l'Etat dans le cadre de cette mission sont soumis à l'approbation du Ministre ayant les Transports dans ses attributions. Les parties se mettront d'accord sur les modalités d'application de cette stipulation.

Article II

Dans le cadre de la gestion dont question à l'article I, les CFL tiendront à jour le relevé des parcelles annexé au règlement grand-ducal modifié du 29 juin 1997 précité, et ils veilleront en particulier à faire la différence entre parcelles relevant du mode I et parcelles relevant du mode II, à compléter régulièrement ledit relevé et à soumettre tous les ans à l'Etat une version mise à jour au 31 décembre qui sera arrêtée de commun accord par les deux parties.

Les CFL tiendront un inventaire, selon les modalités à convenir entre Parties, reprenant toutes les indications utiles sur les immeubles, tels que notamment les données concernant les affectations, les durée et prix des baux conclus; il sera communiqué au Ministre ayant les Transports dans ses attributions et au Ministre ayant le Budget dans ses attributions dans les formes et selon les modalités à convenir entre parties.

Sans préjudice des dispositions de l'alinéa qui précède, l'Etat est par avance tenu au courant de tout immeuble ou partie d'immeuble devenant disponible notamment pour fin de bail ou par transfert du mode I au mode II. Tout immeuble ou partie d'immeuble qui n'est pas affecté à l'assiette du réseau ferré et qui n'est pas susceptible de répondre à d'autres besoins de l'Etat pourra être vendu ou loué. Les CFL prendront les initiatives utiles pour assurer une mise en valeur optimale de l'objet en question.

Toute vente immobilière se fera par l'intermédiaire du Ministre ayant le Budget dans ses attributions, les CFL prêtant le concours nécessaire.

A l'expiration de la présente convention les baux éventuellement en cours seront repris par l'Etat.

Article III

Les CFL assureront la gestion soit par leurs propres services soit en la confiant à une société spécialisée dans le capital de laquelle ils doivent cependant à tout moment détenir la majorité. La convention réglant, le cas échéant, les relations entre les CFL et la société spécialisée et ayant trait aux modalités de la gestion visée par la présente convention est soumise à l'accord écrit et préalable du Ministre ayant les Transports dans ses attributions.

Article IV

Les CFL soumettent chaque année, conformément aux dispositions du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire, au Ministre ayant les Transports dans ses attributions un budget prévisionnel relatif à la gestion du domaine ferroviaire pour l'exercice à venir. Les modalités des versements par l'Etat et des décomptes afférents sont celles prévues par le contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Article V

Les CFL ont conclu auprès d'une compagnie d'assurance agréée dans le Grand-Duché de Luxembourg un contrat d'assurance couvrant les risques généralement quelconques envers le propriétaire et/ou de tiers pouvant résulter de leurs activités ou présence sur/dans les immeubles faisant l'objet de la présente convention. Ils veilleront à ce que les locataires se soumettent à la même obligation.

Une copie desdits contrats d'assurance est remise aux Ministres ayant les Transports et les Finances dans leurs attributions.

Les CFL indemnisent l'Etat des dommages qu'il est susceptible de subir dans le cadre de l'exécution de la présente convention pour autant que les dommages puissent leur cause directe et exclusive dans une exécution fautive des obligations qui leur incombent en vertu de cette convention.

Article VI

A titre de rémunération des services de gestion des immeubles faisant l'objet de la présente convention, les CFL toucheront:

- pour les prestations relatives à la location des immeubles ferroviaires, une commission de 15 % sur les recettes perçues ;
- pour les prestations relatives à l'achat, la vente, les accords particuliers et pour toutes autres prestations, une rémunération facturée selon les prestations réellement fournies et sur base des taux-horaires appliqués par l'Ordre des Architectes et Ingénieurs-Conseils.

L'Etat rembourse aux CFL les dépenses effectuées dans le cadre des missions qui sont confiées aux CFL en exécution de la présente convention.

Article VII

Les différends éventuels résultant de l'interprétation ou de l'application du présent contrat seront réglés suivant les modalités prévues par le contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Article VIII

La présente convention entre en vigueur le 1^{er} janvier 2010 et elle expire le 31 décembre 2018. A défaut pour l'une des parties de s'y opposer par lettre recommandée avant le 31 décembre 2018, la convention est prolongée pour une durée d'un an par tacite reconduction.

Signé à Luxembourg en autant d'exemplaires que de parties le 7 mai 2009.

**Pour l'Etat du Grand-Duché
de Luxembourg**

Le Ministre des Transports,

Lucien LUX

**Pour la Société Nationale des Chemins de Fer
Luxembourgeois**

Le Président du Conseil
d'Administration,

Jeannot WARINGO

Le Directeur Général,

Alex KREMER

Annexe 1: description des prestations

Annexe 1

à la convention portant sur la gestion des immeubles dépendant de l'infrastructure ferroviaire

<u>Description des prestations CFL</u>

Les prestations des CFL consistent en :

- 1. la location**
- 2. l'achat et la vente**
- 3. l'établissement des accords particuliers avec des tiers et**
- 4. toutes autres prestations de gestion**

en relation avec les immeubles relevant de l'infrastructure ferroviaire plus amplement désignés sur le relevé des parcelles annexé à la convention précitée.

Les prestations comprennent en ce qui concerne :

1. la location

- la mise en location des immeubles vacants (expertise des lieux, calcul des loyers, publicité, contacts et négociations avec de potentiels locataires, ...)
- la rédaction des contrats de bail et des annexes
- la présentation des contrats pour avis à la Commission des Loyers et au Comité du domaine ferroviaire et les formalités d'approbation, d'enregistrement et de répartition des documents
- la gestion des contrats et conventions (facturation et encaissement des loyers et redevances, gestion administrative des cautions et assurances locataires, facturation des avances et décomptes des charges locatives, adaptation des loyers et redevances, contacts avec les locataires, état des comptes, rappel de paiement et précontentieux, négociation et rédaction d'avenants aux contrats de bail, états des lieux d'entrée et de sortie, rédaction de rapports, suivi administratif des résiliations...)
- la détermination des loyers conformément à la loi modifiée du 25 février 1979 concernant l'aide au logement et ses règlements d'exécution
- les opérations comptables et financières diverses (gestions des fonds, transfert recettes au Fonds du Rail,...)
- l'établissement et la gestion des contrats et commandes fournisseurs en rapport avec la consommation des immeubles, lecture compteurs, surveillance consommations, l'acceptation des factures
- la surveillance des immeubles et de leurs installations et l'établissement des ordres en vue des réparations, la gestion de l'occupation et des accès aux immeubles
- la gestion des bases de données Access et Archibus concernant les bâtiments, les locaux, les terrains, les locataires, les contrats, les conventions, les permissions de voirie
- l'information des services CFL et de l'ETAT (règlements, notes, relevés,...)

- la clarification de divergences d'interprétation entre parties sur les modalités fixées dans les contrats et conventions
- l'établissement du budget prévisionnel annuel relatif à la gestion du domaine ferroviaire

2. l'achat et la vente

- la détermination des emprises
- la demande d'avis des services CFL
- la recherche des noms et adresses des propriétaires
- l'évaluation des prix de vente des immeubles en accord avec l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines et le Comité d'Acquisition
- la concertation étroite avec le service IF au niveau de l'exécution des projets ferroviaires demandant l'acquisition d'emprises
- les négociations avec les propriétaires et la recherche de solutions aux problèmes
- l'établissement et la signature des compromis de vente
- les travaux d'abornement (limite existante et nouvelle limite)
- l'établissement du plan à l'acte
- l'établissement et le suivi du dossier de vente

3. les accords particuliers (conventions et permissions de voirie)

- l'établissement pour le compte de l'ETAT de nouvelles conventions concernant les modalités de réalisation, de responsabilités, de financement et d'entretien pour des ouvrages, des embranchements et toutes autres installations de tiers ou d'administrations construits sur le domaine ferroviaire
- l'établissement d'avenants aux conventions existantes en cas de nouvelles modalités à appliquer aux accords particuliers
- la gestion et l'établissement de contrats et conventions, en ce compris de location, pour l'euro symbolique
- la réalisation d'études
- la confection des annexes aux conventions et avenants (plans, devis ...)
- la recherche des informations nécessaires à l'établissement des conventions et avenants
- la participation aux réunions de concertation avec les services internes des CFL et la négociation des modalités avec les parties concernées
- l'établissement des rapports de réunion
- les formalités en rapport avec la demande d'avis du Comité du domaine ferroviaire
- le suivi administratif du dossier et les formalités d'approbation et d'enregistrement
- l'établissement des avis aux permissions de voirie et l'établissement d'autorisations à accorder à des tiers sur le domaine ferroviaire en vertu de la loi sur la Police du Chemin de Fer

4. les autres prestations de gestion

- la tenue à jour du relevé et de l'inventaire visés à l'article II de la convention
- la vérification et le rétablissement des limites ferroviaires
- l'archivage et la mise à jour des plans domaniaux
- la gestion des archives
- le suivi administratif et l'assistance à l'expertise des dossiers d'assurance en cas d'accident ou de sinistre
- les prestations particulières qui seront confiées par l'ETAT aux CFL.

Exposé des Motifs

Concerne: projet de règlement grand-ducal portant approbation du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire et de la convention relative à la gestion administrative des immeubles dépendant de l'infrastructure ferroviaire signés le 7 mai 2009 entre l'Etat et la Société Nationale des CFL

Contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire

Le contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire s'inscrit dans la lignée de la stratégie « mobil 2020 » ainsi que de l'accord de coalition annexé à la déclaration gouvernementale de 2004 qui fixent notamment pour objectif que, à l'horizon 2020, un quart des déplacements se réalise en transports en commun.

Synthèse des principaux éléments du contrat :

L'idée maîtresse du contrat est de développer et d'optimiser les infrastructures de transport et d'en assurer une gestion saine et efficace en termes de sécurité, de qualité, de fiabilité, de souplesse et d'adaptation aux besoins. Les objectifs impliquent la mobilisation de moyens financiers et de la mise en place d'un cadre cohérent pour le développement de l'infrastructure conformément à l'accord de la tripartie ferroviaire de 2005.

Les engagements de l'Etat dans les conclusions de la tripartie ferroviaire 2005 en ce qui concerne le volet « infrastructure ferroviaire » sont les suivants :

- Le Gouvernement a réaffirmé son ambition de vouloir rééquilibrer durablement le partage entre les différents modes de transports et de placer la sécurité et la qualité des transports au cœur de son action.
- Le Gouvernement contribuera à l'extension et à la modernisation du réseau ferroviaire avec un appui financier approprié.
- Les dépenses en relation avec la maintenance du réseau et l'entretien constructif seront maintenues à un niveau élevé.
- Les nouveaux contrats, à exécuter suivant le principe de bonne question financière, tiendront notamment compte des impératifs de sécurité, de sûreté, d'efficacité et de qualité.

En vertu de l'article 6 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, la gestion du réseau ferré est confiée aux CFL et les modalités de la mise en œuvre de cette mission sont réglées par voie de contrat entre l'Etat et les CFL. En vue de pouvoir assurer l'opposabilité à des tiers des stipulations contractuelles, ledit article 6 précise que le contrat en question doit faire l'objet d'une approbation par règlement grand-ducal. Le nouveau contrat met à profit l'expérience acquise à la lumière de la mise en œuvre de l'ancien contrat tout en adaptant les dispositions à l'évolution du droit communautaire visant notamment une séparation comptable plus tranchée entre les activités relevant de la gestion de l'infrastructure ferroviaire et celles concernant l'exploitation des transports par chemin de fer.

De même le nouveau contrat tient compte d'une communication au Conseil et au Parlement européen relative aux contrats pluriannuels concernant la qualité de l'infrastructure ferroviaire qui a été lancée par la Commission européenne le 6 février 2008. En leur qualité de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, les CFL s'engagent par le présent contrat à exercer ce rôle dans le respect de la réglementation européenne ainsi que des critères d'indépendance y prévalant, afin de garantir un accès équitable et non-discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire.

Conformément aux stipulations de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée, l'Etat confie aux CFL la gestion du réseau ferré national.

Cette gestion comprend notamment les missions suivantes:

- la gestion du trafic du réseau ferré, sans préjudice des attributions confiées à l'Administration des Chemins de Fer ;
- le renouvellement, la modernisation et l'extension du réseau ferré ;
- la maintenance de l'infrastructure ferroviaire ;
- la formation et la validation du personnel dans le domaine de la sécurité des circulations ferroviaires ;
- la sûreté du personnel et des clients ainsi que l'encadrement dans les gares des personnes à mobilité réduite ;
- la contribution relative à l'établissement, la passation et l'exécution des contrats d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré luxembourgeois ;
- la gestion du domaine relevant du réseau ;
- l'inspection technique du système ferroviaire, sans préjudice des attributions confiées à l'Administration des Chemins de Fer.

La consistance et le périmètre du réseau ferré sont définis par l'article 2 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et dans le document de référence du réseau (DRR).

En leur qualité de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, les CFL s'engagent à exercer ce rôle dans le respect de la réglementation européenne ainsi que des critères d'indépendance y prévalant, afin de garantir un accès équitable et non-discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire et d'assurer l'utilisation optimale de celle-ci.

Sans préjudice des attributions qui seront confiées à l'Administration des Chemins de Fer, les CFL sont chargés de gérer le trafic ferroviaire sur le réseau ferré de manière sûre en contribuant avec tous les moyens à leur disposition à éviter les conflits de circulation et d'assurer la sécurité des circulations ferroviaires.

Ainsi, les CFL prennent toutes dispositions pour assurer et améliorer constamment la sécurité et la régularité du trafic.

La gestion du trafic du réseau comporte notamment :

- la sécurité et le fonctionnement des postes de desserte (dispatching central et local) ;
- le contrôle-commande du réseau et la régulation du trafic ;
- la surveillance de la sécurité et de la régularité, du trafic y compris des opérations de manœuvres et de triages ;
- la protection des installations ;
- le fonctionnement des systèmes de communication et d'information ;
- le fonctionnement des installations de triage ;
- la gestion de la sécurité ferroviaire en général et en particulier dans les zones transfrontalières en concertation avec les gestionnaires de l'infrastructure limitrophes concernés.

Par ailleurs, et conformément à la législation en vigueur, les CFL gèrent un centre de formation qui procède notamment à la formation et à la validation du personnel exerçant des tâches de sécurité sur l'infrastructure ferroviaire nationale ou en interopérabilité.

La sûreté du personnel et des voyageurs requiert une approche coordonnée entre l'intervention des pouvoirs publics et celle des CFL.

Ainsi, l'intervention doit porter sur des mesures liées aux installations fixes, à leur aménagement ainsi que sur la manière dont le personnel est affecté sur le terrain.

En vue d'assurer la sûreté dans tous les domaines, notamment pour les clients, pour le personnel, pour le matériel roulant et pour les installations fixes du réseau, il y a lieu de garantir la présence de personnel de surveillance et de sûreté en nombre suffisant.

La mission principale des agents susmentionnés est de marquer une présence rassurante et d'aider ainsi à renforcer la sûreté des clients et du personnel des CFL et des autres entreprises ferroviaires (personnel d'accompagnement des trains, chauffeurs d'autobus, personnel des gares ...).

Les CFL s'engagent à assurer l'exploitation des activités au meilleur coût et à rechercher constamment à en améliorer l'efficacité et la productivité tout en assurant une sécurité optimale du réseau.

Afin, d'une part, de favoriser l'amélioration de la qualité et, d'autre part, de garantir le respect par les CFL de ses obligations, un mécanisme de prime et pénalité annuelles sera instauré.

Les objectifs qualitatifs et quantitatifs à atteindre par les CFL, au cours d'un exercice déterminé, seront déterminés en se basant sur les résultats des derniers exercices connus. Ces critères de qualité se réfèrent essentiellement à la sécurité, à l'interopérabilité et à la qualité.

En ce qui concerne le contrôle de la gestion de l'infrastructure ferroviaire, une commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire est instituée.

Il s'agit à présent d'un organe consultatif chargé d'instruire les projets de construction du réseau ferré luxembourgeois élaborés et exécutés sous la tutelle du Ministre ayant les Transports dans ses attributions.

Il s'agit principalement de l'ensemble des projets dont le coût dépasse le montant prévu par la législation portant exécution de l'article 99, troisième et quatrième phrases de la Constitution et qui sont financés par le Fonds du Rail institué par la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Par ailleurs, la commission émet un avis pour les projets autorisés chaque année par la loi budgétaire et dont le coût est supérieur à un million d'euros et inférieur au seuil prévu par la législation portant exécution de l'article 99, troisième et quatrième phrases de la Constitution, pour autant qu'il s'agisse soit de projets nouvellement autorisés, soit de projets dont le coût subit une variation vers le haut.

La commission rend un avis notamment sur base de l'avant-projet sommaire complété par l'étude d'impact comparative et l'étude d'impact environnementale. Le dossier est soumis une deuxième fois à l'avis de la Commission sur base de l'APD et avant la saisine du Conseil de Gouvernement de l'avant-projet de loi en question.

De même est institué sous l'autorité du Ministre un comité du domaine ferroviaire.

Le comité du domaine ferroviaire est un organe consultatif chargé d'instruire les dossiers en relation avec les propriétés domaniales relevant de l'infrastructure ferroviaire et appartenant à l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg en vertu de l'article 3 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

La rémunération des CFL est composée des recettes effectives moins les dépenses réelles, majorées d'un bénéfice raisonnable de 1 % et d'une valeur finale résultant des calculs de qualité et de performance comprise entre -1 et +1. La marge bénéficiaire se situe donc au maximum entre 0 et +2.

Le présent contrat entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2010 et il expirera au 31 décembre 2024 avec possibilité de tacite reconduction pour un terme de 12 mois.

Convention relative à la gestion administrative des immeubles dépendant de l'infrastructure ferroviaire

Les CFL sont chargés d'assurer la gestion administrative des immeubles repris au relevé des parcelles annexé au règlement grand-ducal modifié du 29 juin 1997 énumérant les propriétés domaniales relevant de l'infrastructure ferroviaire et appartenant à l'Etat en vertu de l'article 3 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

La convention se base également sur l'article 5 du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire et devra donc également être approuvé par règlement grand-ducal.

Toute vente immobilière se fera par l'intermédiaire du Ministre ayant le Budget dans ses attributions, les CFL prêtant le concours nécessaire.

A titre de rémunération des services de gestion des immeubles faisant l'objet de la présente convention et en vue de couvrir leurs frais, les CFL toucheront:

- pour les prestations relatives à la location des immeubles ferroviaires, une commission de 15 % sur les recettes perçues ;
- pour les prestations relatives à l'achat, la vente, les accords particuliers et pour toutes autres prestations, une rémunération facturée selon les prestations réellement fournies et sur base des taux-horaires appliqués par l'Ordre des Architectes et Ingénieurs-Conseils.

La convention entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2010 et elle expirera le 31 décembre 2018 avec possibilité de tacite reconduction pour un an.

Commentaire de l'article unique

L'article unique du règlement grand-ducal en projet comporte la formule d'approbation du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire et de la convention relative à la gestion administrative des immeubles dépendant de cette infrastructure qui ont été signés le 7 mai 2009 en vue de produire leurs effets du 1^{er} janvier 2010 au 31 décembre 2024, respectivement du 1^{er} janvier 2010 au 31 décembre 2018.

Conformément aux errements retenus en relation avec l'approbation du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire et de la convention relative à la gestion des immeubles dépendant de l'infrastructure ferroviaire du 22 novembre 1999, les deux textes seront annexés au règlement grand-ducal en projet pour en faire partie intégrante et pour être publiés au Mémorial ensemble avec le texte du règlement.

Fiche financière

jointe au
projet de règlement grand-ducal
portant approbation du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire et de la
convention relative à la gestion administrative des immeubles dépendant de
l'infrastructure ferroviaire signés le 7 mai 2009 entre l'Etat et la Société
Nationale des CFL

Le contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire s'inscrit dans la lignée de la stratégie « mobil 2020 » ainsi que de l'accord de coalition annexé à la déclaration gouvernementale de 2004 qui fixent notamment pour objectif que, à l'horizon 2020, un quart des déplacements se réalise en transports en commun.

L'idée maîtresse du contrat est de développer et d'optimiser les infrastructures de transport et d'en assurer une gestion saine et efficace en termes de sécurité, de qualité, de fiabilité, de souplesse et d'adaptation aux besoins. Les objectifs impliquent la mobilisation de moyens financiers et de la mise en place d'un cadre cohérent pour le développement de l'infrastructure conformément à l'accord de la tripartie ferroviaire de 2005.

Les engagements de l'Etat dans les conclusions de la tripartie ferroviaire 2005 en ce qui concerne le volet « infrastructure ferroviaire » sont les suivants :

- Le Gouvernement a réaffirmé son ambition de vouloir rééquilibrer durablement le partage entre les différents modes de transports et de placer la sécurité et la qualité des transports au cœur de son action.
- Le Gouvernement contribuera à l'extension et à la modernisation du réseau ferroviaire avec un appui financier approprié.
- Les dépenses en relation avec la maintenance du réseau et l'entretien constructif seront maintenues à un niveau élevé.
- Les nouveaux contrats, à exécuter suivant le principe de bonne question financière, tiendront notamment compte des impératifs de sécurité, de sûreté, d'efficacité et de qualité.

Conformément aux stipulations de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée, l'Etat confie aux CFL la gestion du réseau ferré national.

Cette gestion comprend notamment les missions suivantes:

- la gestion du trafic du réseau ferré, sans préjudice des attributions confiées à l'Administration des Chemins de Fer ;
- le renouvellement, la modernisation et l'extension du réseau ferré ;
- la maintenance de l'infrastructure ferroviaire ;
- la formation et la validation du personnel dans le domaine de la sécurité des circulations ferroviaires ;
- la sûreté du personnel et des clients ainsi que l'encadrement dans les gares des personnes à mobilité réduite ;
- la contribution relative à l'établissement, la passation et l'exécution des contrats d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré luxembourgeois ;
- la gestion du domaine relevant du réseau ;
- l'inspection technique du système ferroviaire, sans préjudice des attributions confiées à l'Administration des Chemins de Fer.

La consistance et le périmètre du réseau ferré sont définis par l'article 2 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et dans le document de référence du réseau (DRR).

Sans préjudice des attributions qui seront confiées à l'Administration des Chemins de Fer, les CFL sont chargés de gérer le trafic ferroviaire sur le réseau ferré de manière sûre en contribuant avec tous les moyens à leur disposition à éviter les conflits de circulation et d'assurer la sécurité des circulations ferroviaires.

Les CFL prennent toutes dispositions pour assurer et améliorer constamment la sécurité et la régularité du trafic.

La gestion du trafic du réseau comporte notamment :

- la sécurité et le fonctionnement des postes de desserte (dispatching central et local) ;
- le contrôle-commande du réseau et la régulation du trafic ;
- la surveillance de la sécurité et de la régularité, du trafic y compris des opérations de manœuvres et de triages ;
- la protection des installations ;
- le fonctionnement des systèmes de communication et d'information ;
- le fonctionnement des installations de triage ;
- la gestion de la sécurité ferroviaire en général et en particulier dans les zones transfrontalières en concertation avec les gestionnaires de l'infrastructure limitrophes concernés.

Par ailleurs, et conformément à la législation en vigueur, les CFL gèrent un centre de formation qui procède notamment à la formation et à la validation du personnel exerçant des tâches de sécurité sur l'infrastructure ferroviaire nationale ou en interopérabilité.

La sûreté du personnel et des voyageurs requiert une approche coordonnée entre l'intervention des pouvoirs publics et celle des CFL.

Ainsi, l'intervention doit porter sur des mesures liées aux installations fixes, à leur aménagement ainsi que sur la manière dont le personnel est affecté sur le terrain.

En vue d'assurer la sûreté dans tous les domaines, notamment pour les clients, pour le personnel, pour le matériel roulant et pour les installations fixes du réseau, les CFL garantiront la présence de personnel de surveillance et de sûreté en nombre suffisant.

La mission principale des agents susmentionnés est de marquer une présence rassurante et d'aider ainsi à renforcer la sûreté des clients et du personnel des CFL et des autres entreprises ferroviaires (personnel d'accompagnement des trains, chauffeurs d'autobus, personnel des gares ...).

La gestion courante de l'infrastructure ferroviaire comprend les volets suivants :

- la maintenance de l'infrastructure ferroviaire (y compris les embranchements ferroviaires des CFL) ;
- la régularisation du trafic (y compris les prestations connexes du centre de formation, du centre de remisage et du train de relevage) ;
- l'indemnité pour le préfinancement du stock de l'infrastructure ferroviaire et
- la rémunération des CFL pour la gestion du patrimoine du Fonds du Rail.

Le volet « gestion de l'infrastructure ferroviaire » comporte certaines modifications dues aux nouveaux contrats entre l'Etat et les CFL qui ont été signés en date du 7 mai 2009 et qui sont d'application à partir du 1^{er} janvier 2010 :

- la prise en charge des activités liées au centre de formation ;
- l'intégration des fonctions du train de relevage ;
- la prise en compte des prestations connexes du centre de remisage à Luxembourg (l'exploitation des installations de lavage et de nettoyage et des installations de ravitaillement de fuel et de sables) et
- l'adjonction des embranchements ferroviaires des CFL à la liste des embranchements dont l'entretien est financé par le Fonds du Rail.

Le coût global est estimé à un montant de 136.397.123 euros (TVA comprise) pour l'exercice 2010.

Les projets d'investissement réalisés au courant de l'exercice 2010 peuvent être divisés en plusieurs rubriques :

- les projets relevant de la stratégie « mobil 2020 » ;
- les projets en relation avec la stratégie « mobil 2020 » ;
- le projet EuroCap-Rail ;
- l'entretien constructif et
- les autres projets

1. Les projets relevant de la stratégie « mobil 2020 »

Le projet dont sa mise en œuvre est le plus avancé est la mise à double voie de la ligne de Pétange à Luxembourg. Un montant de quelques 71,3 millions est à prévoir pour l'exercice 2010.

Le projet ayant la plus grande envergure est celui du raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel et la réalisation d'une gare périphérique au Kirchberg. Pour la réalisation du raccordement proprement dit un montant de quelques 65 millions d'euros est proposé pour l'exercice 2010.

Un projet qui s'y associe est celui de l'augmentation de la capacité de la Tête Nord de la gare de Luxembourg. Pour ce projet qui devrait être finalisé en 2010 il est proposé d'inscrire un montant de quelques 13,2 millions d'euros pour ce même exercice.

A ce même horizon le nouveau raccordement de Belval avec sa nouvelle gare devrait être réalisé. Il est proposé de prévoir un montant de quelques 35,1 millions d'euros pour l'exercice 2010.

2. Les projets en relation avec la stratégie « mobil 2020 »

Cette rubrique comprend notamment l'installation d'un système de contrôle de vitesse sur le réseau ferré luxembourgeois, la réalisation d'un centre de remisage en gare de Luxembourg et l'installation d'un réseau radio mobile numérique sur le réseau ferré luxembourgeois. De ces projets le centre de remisage demandera le plus de dépenses, soit un montant de quelques 6,7 millions d'euros en 2010.

Quant à la Ligne du Nord, ce projet comprend l'augmentation de la capacité de ligne par l'ajout d'appareils de voies à Dommeldange et à Mersch, par l'aménagement d'une voie d'évitement à Michelau et par l'optimisation des blocks de section entre Luxembourg et Ettelbruck. S'ajoutent deux arrêts ferroviaires et le réaménagement de la situation de voies en gare d'Ettelbruck. Les travaux en vue de l'augmentation de la capacité de ligne seront exécutés en 2010 pour un montant de quelques 2,4 millions d'euros.

3. Le projet EuroCap-Rail

Le projet EuroCap-Rail a pour objectif l'amélioration des lignes connectant les trois villes-siège de l'Union européenne entre elles, soit Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg. Les travaux à financer par les avoirs du Fonds du Rail se limitent à ceux à réaliser sur le territoire national.

Il s'agit, d'une part, de la modernisation de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen et, d'autre part, de la construction d'une nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg.

Après les travaux de préparation qui seront réalisés en 2009, les travaux de la modernisation de la ligne ferroviaire de Luxembourg à Kleinbettingen débiteront en 2010. A cet effet, un montant de quelques 13,1 millions est prévu pour cet exercice.

4. L'entretien constructif

Les travaux relatifs à l'entretien constructif seront poursuivis aussi en 2010 avec l'objectif de garantir à tout moment la sécurité des circulations ferroviaires sur le réseau ferré luxembourgeois et de garder celui-ci constamment dans un bon état. Les différents projets de renouvellement des installations ferroviaires permettront de réduire les coûts à prévoir pour l'entretien courant dudit réseau.

Pour l'entretien constructif proprement dit il y a lieu de prévoir un montant de quelques 109,5 millions d'euros pour l'exercice 2010.

5. Les autres projets

Cette rubrique comprend notamment les emprises de terrains et la suppression de passages à niveau et l'aménagement d'un poste de contrôle centralisé du trafic sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois.

6. Evolution du Fonds du Rail

Les mouvements du Fonds du Rail correspondent aux montants arrêtés par le Conseil de Gouvernement lors de l'établissement du programme pluriannuel 2008-2012 en date des 18 et 19 septembre 2008.

2013	2012
3 946 010	511 084
20 000 000	500 000
139 000 000	000 000
200 000 000	000 000
0	0
385 000 000	000 000
1 500 000	200 000
91 354 662	616 005
19 500 000	450 000
30 000 000	000 000
4 500 000	500 000
886 354 662	766 005

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
II. Programme des dépenses						
Dépenses projetées:						
- Maintenance TTC	115 002 390	128 225 000	136 400 000	141 450 000	149 500 000	159 850 000
- Investissement TTC	159 839 806	306 146 468	360 182 450	458 606 701	643 531 079	726 966 667
<i>dont</i>						
<i>Mise à double voie de la ligne Pétange-Luxbg</i>	29 727 954	64 198 412	71 323 644	71 323 644	71 323 644	21 256 823
<i>Raccordement de Kirchberg et de Findel</i>	4 646 409	24 475 897	64 952 065	83 210 918	89 154 555	101 041 829
<i>Adaptation Tête Nord Gare de Luxembourg</i>	9 466 991	19 019 638	13 156 835			
<i>Adaptation Tête Sud-Ouest Gare de Luxembg</i>	0	0	0	0	5 943 637	11 887 274
<i>Racc. Belval Plaza, Lycée, Belvaux Mairie</i>	6 790 453	35 452 606	35 099 554	7 650 650	10 698 547	6 538 001
<i>Tunnel Belvaux-Oberkorn</i>	0	0	2 971 819	5 943 637	23 774 548	29 718 185
<i>Installation d'un syst. de contrôle de vitesse</i>	1 817 322	4 754 910	4 754 910	4 754 910	4 754 910	4 624 150
<i>Installation du système GSM-R</i>	332 579	7 132 364	8 915 456	8 915 456	7 920 491	
<i>Centre de Remisage en Gare de Luxembourg</i>	14 759 395	23 774 548	6 698 479	13 076 001	13 076 001	11 887 274
<i>Ligne du Nord (hors entretien constructif)</i>	1 129 947	297 182	2 377 455	9 647 712	33 284 367	35 661 822
<i>Gare périphérique Cessange</i>	0	0	0	23 774 548	47 549 096	95 098 192
<i>Gare périphérique Howald</i>	0	0	8 321 092	11 887 274	41 605 459	83 210 918
<i>Gare périphérique Luxembourg-Kirchberg</i>	0	0	5 943 637	23 774 548	35 661 822	35 661 822
<i>Nouvelle ligne Luxembourg-Esch/Alzette</i>	0	0	0	0	0	6 028 263
<i>Entretien constructif</i>	60 531 554	104 392 852	109 465 151	125 805 398	130 674 426	106 826 177
<i>EuroCap-Rail</i>	0	1 188 727	13 076 001	53 492 733	112 929 103	160 478 199
<i>Etudes EuroCap-Rail</i>	171 034	1 188 727	594 364	594 364	425 564	
<i>Etudes APS, APD (mobil 2020), études externes</i>	432 115	9 089 010	1 462 135			
<i>Etudes internes CFL</i>	9 585 000	10 000 000	10 000 000	10 000 000	10 000 000	10 000 000
<i>Divers</i>	20 449 053	1 181 595	1 069 853	4 754 908	4 754 909	7 047 738
- Etudes Ministère des Transports	252 616	300 000	300 000	300 000	300 000	300 000
 - Total des dépenses	 275 094 812	 434 671 468	 496 882 450	 600 356 701	 793 331 079	 887 116 667
 Avoir en fin d'exercice	 294 202 106	 142 175 897	 14 421 611	 6 511 084	 3 946 010	 3 184 005