



CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

**N° 8027**

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

---

---

**PROJET DE LOI**

**modifiant la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire**

\*

**Art. 1<sup>er</sup>.** A l'article 10, point 6, de la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire, les mots « de l'Union européenne » sont supprimés.

**Art. 2.** L'article 23, paragraphe 2, de la même loi, est complété par deux alinéas nouveaux rédigés comme suit :

« En cas d'urgence, et de nécessité absolue, motivée par une défaillance rendant l'infrastructure momentanément inutilisable, les sillons alloués peuvent être supprimés sans préavis pendant le temps nécessaire à la remise en état des installations.

S'il l'estime nécessaire, le gestionnaire de l'infrastructure peut exiger des entreprises ferroviaires qu'elles mettent à sa disposition les moyens qui lui paraissent les plus appropriés pour rétablir la situation normale dans les meilleurs délais. »

**Art. 3.** A l'article 50, paragraphe 2, de la même loi, les alinéas suivants sont insérés entre les alinéas 2 et 3 :

« Le gestionnaire de l'infrastructure tient dûment compte de l'incidence des réservations de capacités de l'infrastructure enregistrées par l'Administration pour les travaux d'entretien programmés du réseau sur les candidats.

Le gestionnaire de l'infrastructure informe, dès que possible, l'Administration ainsi que les autres parties intéressées de l'indisponibilité des capacités de l'infrastructure en raison des travaux d'entretien non programmés. »

**Art. 4.** A l'article 51, paragraphe 5, de la même loi, la troisième phrase est supprimée.

**Art. 5.** L'article 62, alinéa 2, de la même loi, est complété par la phrase suivante :

« Elle veille à ce que le système de tarification en vigueur soit fondé sur les mêmes principes sur l'ensemble de son réseau. »

**Art. 6.** L'article 72 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 72. Le modèle de tarification de l'énergie de traction électrique, du chauffage et de la climatisation consiste dans le mesurage exact de la consommation réelle du train, conformément au règlement (UE) n° 1301/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant les spécifications techniques d'interopérabilité relatives au sous-système « énergie » du système ferroviaire de l'Union. En l'absence de mesurage réel ou manifestement erroné, la consommation électrique d'un train est estimée en s'appuyant sur une formule définie dans le DRR. La consommation estimée est adaptée par une réconciliation mensuelle pour tenir compte d'éventuelles pertes du réseau électrique ou autres éléments pertinents. »

**Art. 7.** L'article 73 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 73. Le gestionnaire de l'infrastructure met à disposition des entreprises ferroviaires des installations fixes d'alimentation pour le préchauffage, la pré-climatisation ou le maintien à température positive durant les périodes de gel. Le tarif unitaire de préchauffage ou de pré-climatisation est précisé dans le DRR. »

**Art. 8.** A l'article 77 de la même loi, il est inséré un paragraphe 5 nouveau, libellé comme suit :

« (5) Afin d'empêcher la discrimination, les redevances moyenne et marginale déterminées par l'Administration sont comparables pour une utilisation équivalente de son infrastructure et des services fournis dans le même segment de marché. Dans le document de référence du réseau, l'Administration montre que le système de tarification répond à ces exigences dans la mesure où elle peut le faire sans révéler d'informations commerciales confidentielles. »

**Art. 9.** L'article 81, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la même loi, est complété par deux alinéas nouveaux rédigés comme suit :

« Le régulateur dispose des capacités organisationnelles nécessaires en matière de ressources humaines et matérielles, proportionnellement à l'importance du secteur ferroviaire.

Les personnes chargées de la prise de décisions auprès du régulateur agissent indépendamment de tout intérêt commercial lié au secteur ferroviaire, et n'ont pas d'intérêts et ne se trouvent pas dans une relation d'affaires avec aucune des entreprises

ou entités réglementées. Elles déposent chaque année une déclaration de bonne conduite et d'absence de conflit d'intérêts direct ou indirect qui peut être considéré comme susceptible de nuire à leur indépendance et qui peut influencer sur l'exercice d'une fonction. Elles se retirent du processus de décision dans les cas qui concernent une entreprise avec laquelle elles ont été en rapport direct ou indirect pendant l'année précédant le lancement d'une procédure. Elles ne sollicitent ni n'acceptent d'instructions d'aucun gouvernement ou autre entité publique ou privée dans l'exercice des fonctions du régulateur et elles ont pleine autorité sur le recrutement et la gestion du personnel du régulateur. Au terme de leur mandat auprès du régulateur, elles n'occupent aucune position professionnelle et n'exercent aucune responsabilité au sein d'aucune des entreprises ou entités régulées pendant une période minimale d'une année. »

**Art. 10.** L'article 82, paragraphe 16, de la même loi, est remplacé par la disposition suivante :

« (16) Le régulateur réexamine les décisions et pratiques prises par des organismes nationaux chargés des tâches relatives à la tarification et la répartition des capacités impliquées dans une coopération pour l'attribution de sillons internationaux. »

**Art. 11.** L'annexe I de la même loi est modifiée et complétée comme suit :

1° L'alinéa 2 est modifié comme suit :

a) Le point 7° est remplacé comme suit :

« 7°	Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg	164.007.000 € »
------	---	-----------------

b) Le point 25° est remplacé comme suit :

« 25°	Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 1	66.250.000 € »
-------	--	----------------

c) Il est ajouté un point 40° nouveau, libellé comme suit :

« 40°	Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 2	95.300.000 € »
-------	--	----------------

2° L'alinéa 3 est remplacé par le texte suivant :

« Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1<sup>er</sup> avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 8°, 15°, 17°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1<sup>er</sup> octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1<sup>er</sup> avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1<sup>er</sup> octobre 2002. Les montants repris sous 9° et 24° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1<sup>er</sup> avril 2008. Ceux repris sous 16°, 18°, 26°, 27° et 28° correspondent à la valeur 685,44 de cet indice au 1<sup>er</sup> octobre 2010. Ceux sous 29° et 34° correspondent à la valeur 725,05 de cet indice au 1<sup>er</sup> octobre 2012. Celui de 30° correspond à la valeur 761,20 de cet indice au 1<sup>er</sup> avril 2016. Celui sous 31° correspond à la valeur 730,85 de cet indice au

1<sup>er</sup> avril 2013. Ceux sous 23°, 32° et 33° correspondent à la valeur 738,97 de cet indice au 1<sup>er</sup> octobre 2013. Celui sous 35° correspond à la valeur 764,68 de cet indice au 1<sup>er</sup> octobre 2016. Ceux sous 7°, 25° et 40° correspondent à la valeur 881,95 de cet indice au 1<sup>er</sup> avril 2021. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité. »

Projet de loi adopté par la Chambre des Députés  
en sa séance publique du 18 octobre 2022

Le Secrétaire général,

Le Président,

s. Laurent Scheeck

s. Fernand Etgen