

**N° 8027<sup>3</sup>**

**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**

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITE  
ET DES TRAVAUX PUBLICS**

(14.10.2022)

La Commission se compose de : Mme Chantal GARY, Présidente - Rapportrice ; M. Gilles BAUM, M. Dan BIANCALANA, M. Frank COLABIANCHI, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELEN, M. Marc GOERGEN, M. Max HAHN, Mme Cécile HEMMEN, M. Marc HANSEN, M. Aly KAES, M. Marc LIES, M. Marc SPAUTZ, Mme Jessie THILL, M. Serge WILMES, Membres.

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 9 juin 2022 par Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Le texte du projet était accompagné d'un exposé des motifs, d'une fiche financière, d'un commentaire des articles, d'un résumé des travaux, d'un tableau de concordance, d'une fiche d'évaluation d'impact et du texte de la Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen que le projet de loi sous avis vise à transposer en droit national.

Le projet de loi a été avisé par le Conseil d'État en date du 28 juin 2022.

La Chambre des Salariés a rendu son avis en date du 5 juillet 2022.

La Chambre de Commerce a émis un avis en date du 6 juillet 2022.

Lors de la réunion du 29 septembre 2022, la commission parlementaire a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État. Au cours de la même réunion, Mme Chantal Gary a été désignée comme Rapportrice.

La commission a adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 14 octobre 2022.

\*

**II. OBJET DU PROJET DE LOI**

Le présent projet de loi a pour objet de compléter 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 par l'adaptation :

1. de la liste des projets d'infrastructure ferroviaire à charge du Fonds du rail sous l'annexe 1. Il s'agit concrètement de l'adaptation de deux projets en cours de réalisation et de l'insertion d'un nouveau projet à la liste reprenant les projets de grande envergure ;
2. des articles 72 et 73 afin d'assurer la compatibilité avec le 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'UE ;

3. et de rendre conformes les mesures nationales de transposition par rapport aux procédures d'infractions n°2020/2303 et n°2020/2311 concernant la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen ou la non-conformité du droit national au droit européen.

### **Les projets d'investissement**

Afin d'améliorer le réseau ferré luxembourgeois et de l'adapter aux besoins futurs, une série de projets d'investissement sont en cours de réalisation ou en cours de planification. Le présent projet de loi prévoit l'adaptation de deux projets en cours et l'insertion d'un nouveau projet à la liste reprenant les projets de grande envergure.

Les détails techniques des adaptations de projet ainsi que du nouveau projet peuvent être consultés dans le document de dépôt du projet de loi 8027<sup>00</sup>, le présent résumé se limitant aux coûts budgétaires des trois projets. Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (HTVA).

#### **a) *Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg***

Le projet 7° de la liste prévoyait la « création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg ». Le but de ce projet était le regroupement des activités du dépôt des CFL (Remisage et entretien courant du matériel ferroviaire et gestion du personnel de conduite) et des ateliers CFL (grand entretien du matériel ferroviaire) sur un seul site à Luxembourg-Ville dans la gare de triage à Howald et d'abandonner le site des Ateliers CFL à Luxembourg-Gare. La conception du nouveau projet tient compte d'une augmentation sensible du futur parc de matériel voyageurs pour le besoin du transport intérieur et régional transfrontalier notamment dans le cadre du concept stratégique « mobilité.lu ».

Le projet initial de 2003 avait chiffré ce projet à 102.570.000 euros (indice 554,26 – octobre 2001) ce qui équivaut aujourd'hui à un budget de 135.958.441,65 € (indice 881,15 – avril 2021). Suite à une réévaluation des coûts, ce budget sera désormais porté à 164.007.000 euros (indice 881,15 – avril 2021).

#### **b) *Gare périphérique de Howald – Aménagement de la phase 1***

Les aménagements de la première phase de la gare périphérique de Howald consistaient en la réalisation d'un quai à voyageurs unique avec tous les aménagements d'infrastructures ferroviaires connexes. L'accessibilité du quai était assurée par le biais d'une passerelle provisoire, raccordant le quai à la zone industrielle « Rue des Scillas » et le coût global du projet initial était chiffré à 42.878.500 euros.

Afin de finaliser le projet « Howald phase 1b » il faudra encore réaliser les éléments suivants : le prolongement de la passerelle existante jusqu'à la future gare routière ; la construction de deux accès à la future plateforme d'échange sur base des fondations existantes et le prolongement de la marquise existante.

Au vu des explications fournies dans le dossier parlementaire de dépôt et données en commission, le coût de réalisation du projet approuvé par le législateur sera dépassé et une augmentation des crédits approuvés est nécessaire pour assurer le financement des travaux de finalisation. Le projet de loi propose en conséquence d'adapter le projet initial aux nouvelles estimations qui se chiffrent à 66.250.000 euros (indice 881,15 – avril 2021).

#### **c) *Gare périphérique de Howald – Aménagement de la phase 2***

Enfin, il est proposé d'ajouter un nouveau projet n°40° à l'annexe visée. La deuxième phase de la gare périphérique de Howald concerne l'aménagement d'un deuxième quai médian à Howald ainsi que le raccordement à Howald de la nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg qui imposent également une modification du plan des voies. Le projet de loi indique un coût global de 95.300.000 euros (indice 881,15 – avril 2021).

### **L'adaptation des articles 72 et 73**

Le règlement (UE) n° 1301/2014 concernant les spécifications techniques d'interopérabilité relatives au sous-système « énergie » du système ferroviaire, modifié par deux règlements d'exécution, impose

aux États membres de l'Union européenne d'adapter leurs systèmes ferroviaires d'ici début 2022 afin de permettre la mesure et la facturation de la consommation d'énergie électrique de chaque train.

En effet, ce règlement prévoit que « *les États membres veillent à ce que soit mis en place un système au sol de collecte des données sur l'énergie capable d'échanger des données compilées à des fins de facturation de l'énergie* ».

La facturation actuelle est basée sur l'estimation de la consommation d'énergie électrique, aussi bien pour le courant de traction que pour le courant de chauffage ou de climatisation. Or, la modification du règlement (UE) n° 1301/2014 précité a pour objectif d'offrir aux entreprises ferroviaires dont les engins de traction sont équipés de compteurs électriques, la possibilité d'être facturées sur la base d'une consommation d'énergie électrique mesurée de manière exacte.

Ceci représente également une opportunité, tant pour le gestionnaire de l'infrastructure que pour les entreprises ferroviaires, d'obtenir des données détaillées concernant les profils de consommation réelle d'énergie des trains. Ces données permettront d'identifier d'éventuels points d'optimisation de l'efficacité énergétique et justifieront, d'un point de vue économique et écologique, des investissements dans ce domaine.

Afin de répondre dans les délais impartis et de manière efficace à ces nouvelles obligations, les CFL ont adhéré en 2020 au « European Railway Energy Settlement System » (ERESS), un accord de coopération regroupant des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire de la Belgique, de la Suisse, des Pays-Bas, du Danemark, de la Finlande, de la Suède, de l'Espagne et de la Norvège. L'organisation ERESS exploite et développe EREX, un système informatique conforme à ces nouvelles contraintes légales qui est actuellement en cours de paramétrage pour une utilisation au Luxembourg.

À ce jour, les entreprises ferroviaires opérant sur le réseau ferroviaire géré par les CFL ont été tenues informées des évolutions envisagées afin de les impliquer dans les tests et de leur donner l'opportunité de formuler leurs observations, ainsi que de s'adapter aux changements. Le règlement d'exécution (UE) n° 2018/868 de la Commission du 13 juin 2018 modifiant le règlement (UE) n° 1301/2014 et le règlement (UE) n° 1302/2014 en ce qui concerne les dispositions relatives au système de mesure énergétique et au système de collecte des données énergétiques donne aux entreprises ferroviaires le droit d'être facturées dès début 2022 de manière exacte pour leur consommation d'énergie électrique.

Cela aboutit à l'adaptation des outils informatiques et des processus relatifs. Il s'avère en effet nécessaire d'adapter en parallèle le cadre réglementaire au Luxembourg.

Il s'agit plus précisément de l'article 72 de la loi modifiée du 6 juin 2019 : Cet article prévoit que « *La redevance associée à l'utilisation du courant de traction fourni par le gestionnaire de l'infrastructure est fixée comme le produit d'un tarif unitaire, d'un facteur lié au poids du train, d'un facteur lié à la vitesse moyenne hors arrêts du train, d'un facteur lié au nombre d'arrêts prévus et d'un coefficient de pointe* ».

Il n'est donc pas actuellement autorisé de facturer la consommation d'énergie électrique mesurée. Profitant de l'expérience des autres membres d'ERESS, mais étant également limité par les possibilités d'EREX, il est dès lors souhaitable d'adapter la formule d'estimation.

L'article 73 de la loi modifiée du 6 juin 2019 est également à adapter. Le chauffage et la climatisation des voitures ne seront plus facturés de manière séparée du courant de traction, mais seront dorénavant pris en compte dans la consommation réelle mesurée ou par la nouvelle formule d'estimation incluant un facteur température.

Le Document de référence du réseau (DRR) ne pouvant s'inscrire que dans le cadre légal existant, il ne contient dans sa version actuelle pour 2022 pas de dispositions reflétant les nouvelles possibilités accordées par le cadre réglementaire européen. Une fois le cadre légal luxembourgeois adapté, le DRR prendra rapidement en compte les changements.

### **Transposition conforme de la directive 2012/34/UE**

Les procédures d'infractions n° 2020/2303 et n° 2020/2311 ont pour objet la non-transposition intégrale de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen. Il s'agit de la directive dite de « refonte » du 1<sup>er</sup> paquet ferroviaire élaborée en vue d'améliorer la part modale du fret ferroviaire dans le transport à l'intérieur de l'Union européenne et afin d'améliorer la qualité et l'efficacité des services ferroviaires en éliminant les obstacles qui subsistent à l'entrée sur le marché. Cette refonte du 1<sup>er</sup> paquet ferroviaire a couvert

le financement et la tarification adéquats des infrastructures ferroviaires, les conditions de concurrence sur le marché ferroviaire et les réformes organisationnelles nécessaires pour assurer la surveillance appropriée du marché.

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 désigne la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL) comme gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire sur la totalité du réseau ferroviaire luxembourgeois et l'Administration des chemins de fer comme l'organisme national de tarification et de répartition des capacités. L'Administration des chemins de fer est en charge d'établir et de publier au Journal officiel le document de référence du réseau, pour l'intégralité du système ferroviaire luxembourgeois, et dont le contenu est défini par l'article 51 de la loi précitée du 6 juin 2019.

Certaines dispositions de la directive (articles 29, paragraphe 2, 32, paragraphes 3 et 5, 53, paragraphes 2 et 3, 54, paragraphes 1<sup>er</sup> et 2) n'ont pas fait l'objet d'une transposition dans le corps même de la loi, celle-ci renvoyant au document de référence du réseau pour la mise en œuvre de ces dispositions. Or, selon la Commission européenne, l'insertion d'une disposition dans un document de référence du réseau, qui, par nature, est modifiable et possède un régime de publicité différent de celui du droit national, ne saurait être considérée comme constituant une exécution valable des obligations du traité. Le projet de loi entend donc modifier la loi précitée du 6 juin 2019 afin que les dispositions en question se trouvent intégrées directement dans la loi nationale et non plus seulement dans le document de référence du réseau.

Le projet de loi entend par ailleurs faire face au reproche d'une transposition incorrecte de certaines autres dispositions de la directive.

\*

### III. AVIS

#### Avis du Conseil d'Etat (28.6.2022)

Dans son avis du 28 juin 2022, le Conseil d'État n'émet, à l'exception d'observations légistiques, que des remarques à l'encontre de deux des onze articles. Ces remarques sont néanmoins assorties de deux oppositions formelles et de propositions de libellés permettant de lever ces deux oppositions.

À l'égard de l'article 3, le Conseil d'État se demande si l'information de la seule Administration des chemins de fer satisfait à une transposition complète de l'article 53, paragraphe 3, de la directive, qui vise les « *parties intéressées* » et exige sous peine d'opposition formelle, afin d'éviter tout reproche quant à une éventuelle transposition incorrecte de la directive, de viser au second alinéa « l'Administration des chemins de fer ainsi que les autres parties intéressées ». Toujours par le même souci d'éviter des reproches quant à une éventuelle transposition incomplète de la directive, la Haute Corporation exige également à l'article 9, sous peine d'opposition formelle, de s'en tenir au libellé exact de l'article 55, paragraphe 3, alinéa 4, de la directive et de prévoir expressément que la direction a pleine autorité sur le recrutement et la gestion du personnel de l'organisme de contrôle, quand bien même cela résulte en pratique des dispositions de la loi modifiée du 30 mai 2005 portant organisation de l'Institut luxembourgeois de régulation.

#### Avis de la Chambre des Salariés (5.7.2022)

Sous réserve de la prise en considération de ses remarques formulées dans le présent avis ainsi que dans des avis antérieurs, la Chambre des Salariés (CSL) approuve le projet de loi. Elle approuve plus spécifiquement les multiples efforts d'investissement relatifs aux projets d'infrastructure à charge du Fonds du rail, mais profite également de cet avis pour rappeler ses principales préoccupations dans le dossier en cause et pour réitérer ses remarques générales concernant surtout la mauvaise balance entre la politique de libéralisation à tout prix du rail au détriment des conditions sociales et de la sécurité ferroviaire, tout en renvoyant à ses avis antérieurs pour davantage de détails. La CSL déplore vivement que tout au long du processus de libéralisation du rail, et plus particulièrement lors de la mise en place du 4e paquet ferroviaire, les aspects sociaux restent malheureusement toujours en retrait.

Dans son avis, la CSL déplore les effets négatifs engendrés par la politique systématique de libéralisation du rail défendue au niveau européen, et ce sans qu'aucune évaluation des effets de cette libé-

ralisation et plus particulièrement des effets sociaux n'ait été effectuée. La libéralisation engagée est loin d'avoir atteint les objectifs escomptés : L'ouverture des marchés aux ambitions concurrentielles outre-frontière n'est toujours pas atteinte. Les objectifs d'amélioration de l'offre de service, de renaissance du rail ou encore de réduction du coût d'exploitation n'ont pas non plus été réalisés. Au contraire, la politique menée a conduit à une réduction des effectifs et partant à une dégradation tant en termes de conditions de travail, de sécurité du travail et de l'emploi que de sécurité ferroviaire. Elle continue à plaider pour l'amélioration et pour le contrôle efficace des conditions sociales dans le secteur des transports et se prononce de manière générale contre l'affaiblissement conséquent des entreprises ferroviaires « historiques » par leur déstructuration, accompagnée du risque d'outsourcing avec toutes sortes de conséquences sociales qui y sont attachées. La CSL conteste les amputations successives des compétences nationales qui aboutissent à une remise en cause totale du service public dans le cadre du transport par rail et à une perte des atouts issus des principes communs tels que : universalité et égalité d'accès, continuité, sécurité, adaptabilité, qualité, efficacité, accessibilité tarifaire, transparence, protection des groupes sociaux défavorisés, protection des usagers, des consommateurs et de l'environnement, participation des citoyens.

Pour la CSL, l'ouverture des marchés ferroviaires et l'application de la libre concurrence entraîne nécessairement une politique de réduction des effectifs et de recrutement à court terme, ce qui risque d'augmenter l'insécurité et la précarité de l'emploi par le recours à des contrats atypiques (intérimaires, contrats à durée déterminée) à l'externalisation et à la sous-traitance. L'émergence d'une main-d'œuvre à deux vitesses dans le secteur ferroviaire est partant inévitable. La limitation des coûts liés à la politique des ressources humaines sera par ailleurs inéluctablement associée à une réduction des investissements dans la formation, la santé et la sécurité au travail. Ainsi, la CSL craint un phénomène de déqualification du personnel de bord (conducteurs, accompagnateurs de train) qui emporte la suppression de responsabilités opérationnelles, y compris celles liées à la sécurité, ce qui se répercute sur la qualité des services.

#### **Avis de la Chambre de Commerce (6.7.2022)**

La Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis, sous réserve de la prise en compte de ses commentaires.

Elle approuve les articles du projet qui visent à mettre la législation nationale en conformité avec la directive 2012/34/UE et le règlement (UE) n° 1301/2014. Elle note que la quasi-totalité des articles du projet sous avis vise par conséquent à intégrer des dispositions de la directive précitée directement dans la loi nationale et que cette approche, de même que les articles, n'appellent aucune remarque de sa part. Elle n'a pas non plus d'objections à formuler à l'encontre des modifications qui sont projetées pour les articles 72 et 73 de la loi modifiée du 6 juin 2019. Enfin, en ce qui concerne les coûts budgétaires, la Chambre de Commerce constate que les réévaluations du projet de la création d'un faisceau de remisage et de celui de la phase 1 de l'aménagement de la gare périphérique de Howald donneraient lieu à des dépassements de, respectivement, 28 et de 13 millions d'euros par rapport aux budgets initiaux. Si elle ne s'oppose évidemment pas à une réévaluation des deux projets sur le plan budgétaire, elle se demande cependant pourquoi les réévaluations des coûts globaux intègrent, après les dépassements budgétaires sous objet, à nouveaux des postes de dépenses intitulés « Divers et imprévus » qui représentent dans chacun des cas 15% des montants budgétisés pour les travaux de génie civil et de génie technique. Au regard de ce qui précède, la Chambre de Commerce invite par conséquent les autorités à veiller à une gestion parcimonieuse des moyens budgétaires évalués et rappelle notamment l'importance d'une réalisation aussi rapide que possible des projets ayant trait à la gare périphérique de Howald, ces derniers jouant un rôle crucial dans le cadre de la mise en service du futur pôle d'échange multimodal (train-tram-bus) de Howald.

\*

#### **IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES**

##### *Article 1<sup>er</sup>*

L'article 1<sup>er</sup> prévoit la modification de l'article 10 de la loi du 6 juin 2019. Les termes « de l'Union européenne » sont supprimés pour que le Fonds du rail ait la possibilité de pouvoir encaisser des subventions qui ne proviennent pas forcément de la part de la Commission européenne.

Dans son avis du 28 juin 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observations à formuler.  
La commission en prend note.

#### *Article 2*

Au vu du fait que la transposition littérale de l'article 54, paragraphe 2 au point 4.8.4. du document de référence du réseau de 2021 est jugée insuffisante par rapport à la nécessité de mettre en œuvre les dispositions des directives avec une force contraignante incontestable et pour qu'il soit satisfait à l'exigence de sécurité juridique, les dispositions de l'article 54, paragraphe 2, de la directive sont insérées dans le corps de la loi et plus précisément à l'article 23 (2) de la loi du 6 juin 2019 précitée.

Dans son avis du 28 juin 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observations à formuler.  
La commission en prend note.

#### *Article 3*

Tout comme pour l'article 2 du présent projet de loi, la transposition des paragraphes 2 et 3 de l'article 53 de la directive 2012/34/UE dans le document de référence du réseau de 2021 ne saurait être considérée comme une transposition valable. En effet, comme le document de référence du réseau est modifiable et à défaut de base juridique précise dans la législation nationale, l'organisme de contrôle national risque de ne pas pouvoir faire appliquer les dispositions en question. Les dispositions en question sont donc déplacées à l'article 50 (2) de la loi du 6 juin 2019 précitée.

Dans son avis du 28 juin 2022, le Conseil d'État constate que l'article 53, paragraphe 3, de la directive prévoit une information par le gestionnaire de l'infrastructure des « parties intéressées ». La Haute Corporation se demande si l'information de la seule Administration des chemins de fer satisfait à une transposition complète de l'article 53, paragraphe 3, de la directive, qui vise « les parties intéressées ». Afin d'éviter tout reproche quant à une éventuelle transposition incorrecte de la directive, le Conseil d'État exige, sous peine d'opposition formelle, de viser au second alinéa « l'Administration des chemins de fer ainsi que les autres parties intéressées ».

La commission parlementaire décide de faire droit aux observations du Conseil d'État, afin de permettre la levée de l'opposition formelle.

L'article 3 prend dès lors la teneur suivante :

« **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. » »

#### *Article 4*

L'approbation du document de référence du réseau par le ministre pose problème étant donné que le gestionnaire de l'infrastructure ou, le cas échéant, l'organisme de répartition est entièrement responsable du contenu, de la publication et de la mise à jour du document de référence du réseau (ci-après « DRR »). Cette disposition est par conséquent supprimée de l'article 51, paragraphe 5, de la loi du 6 juin 2019 précitée.

Dans son avis du 28 juin 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observations à formuler.  
La commission en prend note.

#### *Article 5*

L'article 29, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE dispose que le gestionnaire de l'infrastructure veille à ce que le système de tarification en vigueur soit fondé sur les mêmes principes sur l'ensemble du réseau. Comme pour les articles 2 et 3 du projet de loi, le renvoi au DRR est insuffisant. Il est inscrit dans l'article 62 de la loi du 6 juin 2019.

Dans son avis du 28 juin 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observations à formuler.  
La commission en prend note.

### Article 6

En vue de l'harmonisation de la formule d'estimation du courant de traction entre les États membres européens, celle-ci est sujette à des modifications futures pouvant conduire à l'emploi de nouveaux facteurs qui seront repris dans le DRR. 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.

Dans son avis du 28 juin 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observations à formuler.

La commission en prend note.

### Article 7

Le chauffage et la climatisation des voitures ne sont plus facturés de manière séparée du courant de traction, mais seront dorénavant pris en compte dans la consommation réelle mesurée ou par la nouvelle formule d'estimation incluant un facteur température.

Dans son avis du 28 juin 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observations à formuler.

La commission en prend note.

### Article 8

Cette disposition vise à garantir l'application non discriminatoire des redevances et s'applique à quiconque qui est chargé de fixer les redevances d'infrastructure. La disposition de l'article 32, paragraphe 5, de la directive 2012/34/UE est inscrite au « Chapitre III – Exceptions aux principes de tarification », et plus précisément à l'article 77 de la loi du 6 juin 2019 précitée comme elle figure également sous ce chapitre dans la directive.

Dans son avis du 28 juin 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observations à formuler.

La commission en prend note.

### Article 9

L'article 81 de la loi du 6 juin 2019 est adapté afin de se conformer aux exigences de la directive relative aux capacités organisationnelles nécessaires en matière de ressources humaines et matérielles, et à la déclaration annuelle de bonne conduite et à la déclaration d'absence de conflits d'intérêts, qui font défaut.

Dans son avis du 28 juin 2022, le Conseil d'État exige, sous peine d'opposition formelle, de s'en tenir au libellé exact de l'article 55, paragraphe 3, alinéa 4, de la directive et de prévoir expressément que la direction a pleine autorité sur le recrutement et la gestion du personnel de l'organisme de contrôle.

La commission parlementaire décide de faire droit à la demande du Conseil d'État.

L'article 9 prend dès lors la teneur suivante :

« **Art. 9.** L'article 81 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. » »

*Article 10*

L'article 82 (16) de la loi du 6 juin 2019 précitée est adapté, car le fait que le Luxembourg ait établi un organisme de tarification et de répartition ne saurait justifier une limitation quelconque du champ d'application et de la transposition des dispositions de la directive se rapportant au gestionnaire de l'infrastructure. Afin de garantir une transposition satisfaisante de l'article 57, paragraphe 9, de la directive 2012/34/UE, l'article 82, paragraphe 16, de la loi du 6 juin 2019 est adapté.

Dans son avis du 28 juin 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observations à formuler.

La commission en prend note.

*Article 11*

L'article 11 prévoit d'adapter deux projets d'investissement existants (7° et 25°) et d'ajouter un nouveau projet sous le chiffre 40° à la liste sous l'annexe I de la loi du 6 juin 2019.

Dans son avis du 28 juin 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observations à formuler.

La commission en prend note.

\*

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État formule les observations suivantes :

*Article 1<sup>er</sup>*

Le Conseil d'État signale qu'il s'agit d'effectuer la modification en projet au point 6 et non pas au paragraphe 6, pour écrire « l'article 10, point 6, de la loi [...] ».

La commission décide de faire droit à la remarque d'ordre légistique du Conseil d'État.

*Article 2*

À la phrase liminaire, le Conseil d'État suggère d'écrire :

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

Cette observation vaut également pour l'article 9, phrase liminaire, dans sa nouvelle teneur proposée.

La commission décide de suivre les observations d'ordre légistique du Conseil d'État.

*Article 5*

À la phrase liminaire, il y a lieu de préciser qu'il s'agit de compléter l'alinéa 2. Le Conseil d'État propose de reformuler la phrase liminaire de la manière suivante :

« L'article 62, alinéa 2, de la même loi, est complété par la phrase suivante : ».

La commission décide de faire droit à la remarque d'ordre légistique du Conseil d'État.

*Article 6*

À l'occasion du remplacement d'articles dans leur intégralité, le texte nouveau est précédé de l'indication du numéro correspondant qui est souligné, pour mieux le distinguer du numéro des articles de l'acte modificatif. Cette observation vaut également pour l'article 7.

La commission décide de suivre les observations d'ordre légistique du Conseil d'État.

*Article 8*

Le Conseil d'État propose de reformuler la phrase liminaire de la manière suivante : « À l'article 77 de la même loi, il est inséré un paragraphe 5 nouveau, libellé comme suit : ».

La commission décide de faire droit à la remarque d'ordre légistique du Conseil d'État.

*Article 9*

Il y a lieu d'indiquer le numéro de paragraphe à compléter.

La commission décide de faire droit à la remarque d'ordre légistique du Conseil d'État.

*Article 11*

À la phrase liminaire, il n'est pas besoin de reproduire l'intitulé de l'annexe I.

Lorsqu'il est renvoyé à un numéro suivi d'un exposant « ° », il y a lieu d'utiliser le terme « point » et non pas le terme « chiffre ».

Il est indiqué de regrouper les modifications qu'il s'agit d'apporter à une même subdivision d'une annexe sous un seul article, en reprenant chaque modification sous un numéro « 1° », « 2° », « 3° » ... Les modifications à effectuer à une même subdivision peuvent être regroupées sous un même numéro à leur tour en ayant recours à une subdivision en lettres minuscules alphabétiques suivies d'une parenthèse fermante : a), b), c), ... À titre d'exemple, l'article 11 est à reformuler de la manière suivante :

« **Art. 11.** L'annexe I « Liste des projets d'infrastructure à charge du Fonds du rail » 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 : [...]

b) Le point 25° est remplacé comme suit : [...]

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

2° L'alinéa 3 est remplacé par le texte suivant : [...] ».

La commission décide de suivre les observations d'ordre légistique du Conseil d'État.

*Formule de promulgation*

La formule de promulgation est à omettre dans les projets de loi. Elle est seulement ajoutée au même moment que le préambule et la suscription.

La commission décide de faire droit à la remarque d'ordre légistique du Conseil d'État et de supprimer la formule de promulgation.

\*

## V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

### 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. »

Luxembourg, le 14 octobre 2022

*La Présidente-Rapporteuse*  
Chantal GARY

