

Luxembourg, le 6 juillet 2022

**Objet : Projet de loi n°8027<sup>1</sup> 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. (6075RMX)**

*Saisine : Ministre de la Mobilité et des Travaux publics  
(5 mai 2022)*

## **Avis de la Chambre de Commerce**

Le projet de loi (ci-après, le « Projet ») sous avis a pour objet d'adapter 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<sup>2</sup> (ci-après, « la loi modifiée du 6 juin 2019 »). Le Projet vise notamment à permettre au Luxembourg de se conformer aux procédures d'infraction 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 qui ont été émises par la Commission européenne à l'encontre du Grand-Duché.

En parallèle, le Projet entend modifier les articles 72 et 73 de la loi modifiée du 6 juin 2019 dans le but d'assurer la compatibilité de la législation nationale avec le règlement (UE) n°1301/2014 du 18 novembre 2014 concernant les spécifications techniques d'interopérabilité relatives au sous-système « énergie » du système ferroviaire de l'Union<sup>3</sup>.

Finalement, il propose de modifier la liste des projets d'infrastructure à charge du Fonds du rail définie à l'annexe I de la loi modifiée du 6 juin 2019, en procédant à des adaptations budgétaires pour deux projets ainsi qu'à l'ajout d'un nouveau projet au sein dudit annexe.

---

<sup>1</sup> [Lien vers le projet de loi sur le site de la Chambre des Députés](#)

<sup>2</sup> Loi du 6 juin 2019 portant transposition de la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire (Mémorial A – N°390 du 7 juin 2019)

<sup>3</sup> Ce règlement, tel que modifié, prévoit en effet que les entreprises ferroviaires disposent de la possibilité de se voir facturer leur consommation d'énergie électrique exacte si leurs engins de traction sont équipés de compteurs électriques, raison pour laquelle les pays membres de l'UE sont tenus d'adapter leurs systèmes ferroviaires en 2022 pour garantir la mesure et la facturation pour la consommation de chaque train.

### En bref

- La Chambre de Commerce 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 sous objet.
- Elle invite les autorités à veiller à une gestion parcimonieuse des nouveaux moyens budgétaires évalués pour les 3 projets réévalués.

### Considérations générales

Dans le contexte des procédures d'infraction, l'exposé des motifs précise que la Commission européenne juge que le Luxembourg aurait transposé de façon incomplète la directive 2012/34/UE précitée du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012, parce que certaines dispositions de la directive auraient seulement été intégrées au document de référence du réseau<sup>4</sup> (DRR) sans faire l'objet d'une véritable transposition en droit national.

La quasi-totalité des articles du Projet sous avis vise par conséquent à intégrer des dispositions de la directive directement dans la loi nationale précitée. Cette approche, de même que les articles, n'appellent aucune remarque de la Chambre de Commerce. 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.

En ce qui concerne l'ajustement de l'annexe I de la liste des projets d'infrastructure à charge du Fonds du rail, la Chambre de Commerce note que les adaptations ont trait (1) au projet de la « Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg » et (2) au projet de « Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 1 ». L'introduction (3) du projet de « Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 2 » est également proposée.

Sur le plan des 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. D'après les auteurs, ces surcoûts s'expliqueraient par plusieurs imprévus et des demandes supplémentaires spécifiques qui sont venus s'ajouter au cours du temps, de même que par des adaptations indispensables en raison de l'entrée en vigueur de nouvelles normes techniques et infrastructurelles depuis le début des années 2000.

La Chambre de Commerce reconnaît pleinement l'importance des projets sous objet, notamment dans le cadre de la stratégie MODU 2.0, et elle concède que certains projets infrastructurels de grande échelle peuvent parfois afficher un caractère évolutif dans le temps qui engendre des adaptations conceptuelles en comparaison avec la phase de planification initiale d'un projet. Si elle ne s'oppose donc pas à une réévaluation des deux projets sur le plan budgétaire, elle

<sup>4</sup> Le document de référence du réseau (DRR), qui est établi et publié par l'Administration des chemins de fer, est un document précisant de manière détaillée les règles générales, les délais, les procédures et les critères relatifs aux systèmes de tarification et de répartition des capacités et contenant toutes les autres informations nécessaires pour permettre l'introduction de demandes de capacités de l'infrastructure du réseau ferré luxembourgeois.

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.

\* \* \*

Après consultation de ses ressortissants, 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.

RMX/DJI