

N° 6110³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2009-2010

PROJET DE LOI

ayant pour objet

- A) la transposition en droit national de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire;
- B) la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire;
- C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;
- D) de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendements adoptés par la Commission du Développement durable</i>	
1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (3.6.2010).....	1
2) Texte coordonné.....	3

*

**DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES
AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT**

(3.6.2010)

Monsieur le Président,

Me référant à l'article 19 (2) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat, j'ai l'honneur de vous soumettre ci-après une série d'amendements au projet de loi sous rubrique, amendements adoptés par la Commission du Développement durable lors de sa réunion du 2 juin 2010.

Je vous joins, à titre indicatif, un texte coordonné tenant compte des propositions d'amendements de la Chambre des Députés et des propositions de texte du Conseil d'Etat que la Commission du Développement durable a faites siennes.

*

Amendement I portant sur l'article 4, paragraphe 1er

L'article 4 paragraphe 1er se lira dorénavant comme suit:

„1. Lorsqu'une entreprise ferroviaire assure des dessertes intérieures à l'occasion d'un service international de voyageurs, le régulateur vérifie, à la demande du ministre ou des entreprises ferroviaires concernées, que le transport de voyageurs entre les gares situées dans des Etats membres différents constitue l'objet principal du service ainsi assuré. ~~afin de permettre, le cas échéant au ministre d'encadrer l'exercice de ces dessertes intérieures.~~

*Le régulateur se prononce **également** sur l'existence **éventuelle** d'une atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public par les dessertes intérieures susmentionnées, à la demande du ministre, de l'autorité qui a attribué ledit contrat, du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public afin de permettre au ministre de limiter ou, le cas échéant, d'interdire lesdites dessertes intérieures.“*

Commentaire de l'amendement I

La Chambre des Salariés désire supprimer les mots „également“ et „éventuelle“ au 2ème alinéa du paragraphe 1er de l'article 4 du projet de loi, et ceci dans le but de mieux suivre la logique du législateur communautaire. La Commission du Développement durable se propose de suivre la suggestion de la Chambre des Salariés.

Amendement II portant sur l'article 5, paragraphe 1er

L'article 5, paragraphe 1er se lira comme suit:

Art. 5.– 1. *La candidat peut saisir le régulateur dès lors qu'il estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice lié à l'accès au réseau ferré et en particulier:*

- a) à l'exercice du droit d'accès au réseau;*
- b) au contenu du document de référence du réseau (DRR);*
- c) à la procédure de répartition des capacités d'infrastructures ferroviaires et aux décisions afférentes;*
- d) au système de tarification;*
- e) aux conditions particulières qui lui sont faites ou aux redevances à acquitter;*
- f) à la fourniture des prestations minimales, complémentaires ou connexes liées à l'infrastructure ainsi qu'à l'accès aux infrastructures de services y compris dans les gares.*
- g) à la création de services intérieurs de voyageurs effectués lors d'un service international de voyageurs.**

Commentaire de l'amendement II

Se ralliant à l'avis de la Chambre des Salariés qui sollicite une approche restrictive, la Commission du Développement durable supprime le point g) du 1er paragraphe de l'article 5.

*

Au nom de la Commission du Développement durable, je vous saurais gré de bien vouloir m'envoyer l'avis du Conseil d'Etat sur les amendements exposés ci-dessus dans les meilleurs délais pour que le projet de loi, revêtant un certain caractère d'urgence, puisse être soumis au vote de la Chambre des Députés encore avant les vacances d'été.

Copie de la présente est envoyée pour information au Ministre du Développement durable et des Infrastructures, au Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures et à la Ministre aux Relations avec le Parlement.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés,
Laurent MOSAR

*

TEXTE COORDONNE

(Les amendements proposés par la Commission du Développement durable sont repris en gras et soulignés; les propositions du Conseil d'Etat que la Commission a faites siennes sont soulignées)

PROJET DE LOI

ayant pour objet

- A) **la transposition en droit national de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire;**
- B) **la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire;**
- C) **de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;**
- D) **de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

Chapitre 1 – *Organisme de contrôle du marché ferroviaire:* *Définition et missions*

Art. 1er.– La fonction d'organisme de contrôle du marché ferroviaire est confiée à l'Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR).

Art. 2.– 1. L'organisme de contrôle du marché ferroviaire, ci-après dénommé le „régulateur“, est une autorité publique qui est chargée d'assurer la non-discrimination, une concurrence effective et un fonctionnement efficace du marché ferroviaire. Il veille à ce que l'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux différentes prestations associées soit accordé de manière équitable et non discriminatoire.

2. On entend par „candidat“ toute entreprise ferroviaire, tout gestionnaire de l'infrastructure ainsi que toute personne physique ou morale ou toute entité autorisée à utiliser le réseau ferré luxembourgeois en vertu de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

Art. 3.– 1. Le régulateur assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau ferré et peut, à ce titre, après avoir procédé à toute consultation qu'il estime utile des acteurs du secteur ferroviaire, formuler et publier toute recommandation. Le régulateur est autorisé à procéder à l'établissement de statistiques dans le cadre de sa mission et à collecter les données nécessaires à l'exercice de sa mission auprès des organismes tombant sous sa surveillance, le tout en respectant le secret professionnel. Lorsque les données transmises par les organismes sous la surveillance du régulateur sont commercialement sensibles, elles doivent être considérées comme confidentielles. Des données permettant d'identifier des entreprises ferroviaires ou qui se rapportent à des entreprises ferroviaires déterminées sont également à considérer comme confidentielles.

2. Le ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions, ci-après dénommé „le ministre“, et le régulateur sont chacun autorisés à procéder à la publication de données statistiques sur le secteur ferroviaire à condition que cette publication ne permette pas d'en déduire des données commercialement sensibles relatives à une entreprise déterminée. Nonobstant cette limitation, des données statistiques nationales peuvent être publiées.

3. La confidentialité des informations ne fait pas obstacle à la communication par le ministre et le régulateur des informations ou des documents qu'ils détiennent ou qu'ils recueillent à la Commission européenne ou aux autorités des autres Etats membres de l'Union européenne exerçant des compétences

analogues, sous réserve de réciprocité, et à condition que l'autorité de l'autre Etat membre de l'Union européenne concerné soit soumis au secret professionnel avec les mêmes garanties qu'au Grand-Duché de Luxembourg.

4. Le régulateur est totalement indépendant des gestionnaires d'infrastructure, des organismes de tarification, des organismes de répartition, de toute entreprise ferroviaire agréée ~~et/ou~~ de tout regroupement international d'entreprises ferroviaires et de tout utilisateur du réseau ferré national sur le plan organisationnel, juridique, décisionnel et en ce qui concerne les décisions en matière financière. Il est en outre fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public.

5. Les membres qui font partie des organes de l'ILR doivent être indépendants du secteur ferroviaire et ne peuvent avoir des intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire.

6. Le régulateur se concerta avec les organismes de contrôle du secteur ferroviaire des autres Etats membres de l'Union européenne. Il est autorisé à échanger des informations sur son travail et les principes et pratiques décisionnels et coordonnera ses principes et pratiques d'évaluation d'une atteinte éventuelle à l'équilibre économique d'un contrat de service public avec les organismes de contrôle des autres Etats membres de l'Union européenne.

7. Dans le respect du secret des affaires, le régulateur est autorisé à collaborer et à échanger des informations avec d'autres instances et administrations publiques, sous condition d'assurer le degré de confidentialité initialement attribué aux informations.

Art. 4.– 1. Lorsqu'une entreprise ferroviaire assure des dessertes intérieures à l'occasion d'un service international de voyageurs, le régulateur vérifie, à la demande du ministre ou des entreprises ferroviaires concernées, que le transport de voyageurs entre les gares situées dans des Etats membres différents constitue l'objet principal du service ainsi assuré. afin de permettre, le cas échéant, au ministre d'encadrer l'exercice de ces dessertes intérieures.

Le régulateur se prononce **également** sur l'existence **éventuelle** d'une atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public par les dessertes intérieures susmentionnées, à la demande du ministre, de l'autorité qui a attribué ledit contrat, du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public afin de permettre au ministre de limiter ou, le cas échéant, d'interdire lesdites dessertes intérieures.

2. ~~A partir du 1er janvier 2010,~~ Un accord-cadre initial peut être établi pour une période de cinq ans, sur base des caractéristiques des capacités utilisées par les candidats assurant des services avant le 1er janvier 2010, afin de tenir compte des investissements spécialisés ou de l'existence de contrats commerciaux. Le régulateur est chargé d'autoriser l'entrée en vigueur d'un tel accord.

3. Le régulateur émet un avis sur la fixation des redevances de l'infrastructure ferroviaire telles qu'elles résultent notamment de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation. et du règlement grand-ducal modifié du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise.

Chapitre 2 – Litiges et recours

Art. 5.– 1. Le candidat peut saisir le régulateur dès lors qu'il estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice lié à l'accès au réseau ferré et en particulier:

- a) à l'exercice du droit d'accès au réseau;
- b) au contenu du document de référence du réseau (DRR);
- c) à la procédure de répartition des capacités d'infrastructures ferroviaires et aux décisions afférentes;
- d) au système de tarification;
- e) aux conditions particulières qui lui sont faites ou aux redevances à acquitter;

f) à la fourniture des prestations minimales, complémentaires ou connexes liées à l'infrastructure ainsi qu'à l'accès aux infrastructures de services y compris dans les gares.

g) à la création de services intérieurs de voyageurs effectués lors d'un service international de voyageurs.

2. Le requérant doit adresser sa requête sous pli recommandé au régulateur. La requête doit être rédigée en langue française ou allemande.

3. Le régulateur peut demander toutes les informations nécessaires à l'instruction des dossiers qui lui sont soumis, et le cas échéant, s'assurer à ces fins du concours d'organismes et d'experts indépendants. Ces renseignements sont à fournir sans tarder. Le régulateur examine les informations fournies en consultant les parties concernées.

4. Lorsqu'un candidat qui demande l'allocation d'un sillon ou qui utilise le réseau ferré luxembourgeois trouve mal fondée une décision de l'organisme de répartition prise à son égard dans le cadre de la répartition des sillons, il peut déférer celle-ci au régulateur qui après avoir entendu l'Administration des chemins de fer, la confirme ou la réforme dans un délai de dix jours ouvrables.

5. Sans préjudice des dispositions de l'article 5 paragraphe 4, le régulateur statue sur les requêtes et prend une décision motivée dans un délai de deux mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes. Les décisions prises par le régulateur sont contraignantes pour toutes les parties concernées.

La décision, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique et financières de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, le régulateur fixe de manière objective, transparente, traçable, non discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès au réseau et ses conditions d'utilisation.

6. En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès au réseau ou à son utilisation, le régulateur peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte aux règles régissant l'accès au réseau concerné ou à son utilisation.

7. La décision du régulateur est susceptible d'un recours en annulation devant le tribunal administratif.

8. Les frais d'instruction du dossier sont à charge de la requérante.

Chapitre 3 – Sanctions administratives

Art. 6.– Le régulateur peut soit d'office, soit à la demande de l'autorité administrative compétente, du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, d'un candidat ou de toute autre entité professionnelle du secteur ferroviaire, sanctionner les manquements qu'il constate dans les conditions suivantes:

a) En cas de manquement du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou d'un candidat aux obligations qui lui incombent au titre de l'accès au réseau ferré ou de son utilisation, le régulateur met en demeure l'organisme intéressé de se conformer à ses obligations dans un délai imparti.

Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti, le régulateur peut prononcer à son encontre en fonction de la gravité du manquement:

- un avertissement;
- un blâme;
- une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau ferré pour une durée n'excédant pas un an;
- une amende d'ordre, dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à la situation de l'intéressé, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés sans pouvoir excéder 150.000.– (cent cinquante mille) euros. Le maximum de la sanction peut être doublé en cas de récidive dans un délai de deux ans après un premier manquement.

L'amende ne peut être prononcée que pour autant que les manquements visés ne fassent pas l'objet d'une sanction pénale. en cas de manquement du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou d'un candidat aux obligations qui lui incombent au titre de l'accès au réseau ferré ou de son utilisation, le régulateur met en demeure l'organisme intéressé de se conformer à ses obligations dans un délai imparti.

Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti, le régulateur peut prononcer à son encontre en fonction de la gravité du manquement:

— une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau ferré pour une durée n'excédant pas un an;

— une amende d'ordre, dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à la situation de l'intéressé, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés sans pouvoir excéder 150.000. (cent cinquante mille) euros. Le maximum de la sanction peut être doublé en cas de récidive dans un délai de 2 ans après un premier manquement.

- b) Les mêmes sanctions sont encourues lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire ne s'est pas conformé, dans les délais requis, à une décision prise par le régulateur après mise en demeure de remédier au manquement constaté restée sans effet dans le contexte d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés à l'accès au réseau ferré en application de l'article 5.
- c) En cas de manquement soit du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, soit d'un candidat, soit d'une entité professionnelle du secteur ferroviaire aux obligations de communication de documents et d'informations ou à l'obligation de donner accès aux informations économiques, financières et sociales, le régulateur met l'intéressé en demeure de s'y conformer dans un délai de deux mois.
- d) Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti ou fournit des renseignements incomplets ou erronés, le régulateur peut prononcer à son encontre les sanctions prévues sub a) ci-dessus.
- e) Les sanctions sont prononcées par le régulateur après que l'entreprise ferroviaire a reçu notification des griefs et a été mise à même de consulter le dossier et de présenter ses observations écrites.
- f) Le régulateur ne peut se saisir ou être saisi de faits remontant à plus de trois ans s'il n'a été fait aucun acte tendant à leur recherche, à leur constatation ou à leur sanction.
- g) Le régulateur peut assortir ses décisions d'une astreinte dont le montant journalier se situe entre deux cents euros et deux mille euros. Le montant de l'astreinte tient notamment compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.
- h) L'instruction et la procédure devant le régulateur sont contradictoires.
- i) La décision du régulateur, assortie ou non d'une astreinte, est susceptible d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.
- j) La perception des amendes d'ordre et des astreintes prononcées par le régulateur est confiée à l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

Chapitre 4 – Financement du régulateur

Art. 7.– Le régulateur exerce ses fonctions de manière impartiale, transparente et à un coût économiquement proportionné. Il se dote de personnel, des moyens et de l'organisation interne nécessaires à l'accomplissement de ses missions.

Sans préjudice des dispositions de l'article 5 paragraphe 8, les frais de fonctionnement du régulateur en vertu de la présente loi sont rémunérés sur base des redevances d'infrastructures encaissées par le compte de l'Etat.

Chapitre 5 – Dispositions modificatives et abrogatoires

Art. 8.– L'article 10, paragraphe 1 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire est complété par le tiret suivant:

- les frais de fonctionnement du régulateur du marché ferroviaire.

Art. 9.– L'article 22, paragraphe 1 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire est remplacé par le texte suivant:

- La mission de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire est confiée à un organisme de répartition dont la fonction est assumée par l'Administration des Chemins de Fer.

Art. 10.– Les paragraphes 5, 6, 7, 8 et 9 de l'article 22 ainsi que l'article 22bis de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation sont abrogés.

Les paragraphes 2, 3, 4 et 5 de l'article 25 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation sont également abrogés.

Art. 11.– La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: „loi sur la régulation du marché ferroviaire“.

Art. 12.– La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit sa publication au Mémorial.

