



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 5529

Projet de loi modifiant

- a) la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- b) 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 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
- c) la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation
- d) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics

Date de dépôt : 13-01-2006

Date de l'avis du Conseil d'État : 04-07-2006

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
12-07-2006	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
13-01-2006	Déposé	5529/00	<u>5</u>
21-02-2006	Avis de la Chambre des Employés Privés (21.2.2006)	5529/02	<u>26</u>
01-03-2006	Avis de la Chambre de Travail (1.3.2006)	5529/01	<u>38</u>
06-03-2006	Avis de la Chambre de Commerce (6.3.2006)	5529/03	<u>43</u>
22-03-2006	Avis de la Chambre des Métiers (22.3.2006)	5529/04	<u>46</u>
20-06-2006	Avis du Conseil d'Etat (20.6.2006)	5529/05	<u>49</u>
22-06-2006	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission des Transports	5529/06	<u>58</u>
04-07-2006	Avis complémentaire du Conseil d'Etat (4.7.2006)	5529/07	<u>63</u>
06-07-2006	Rapport de commission(s) : Commission des Transports Rapporteur(s) :	5529/08	<u>66</u>
14-07-2006	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (14-07-2006) Evacué par dispense du second vote (14-07-2006)	5529/09	<u>90</u>
31-12-2006	Publié au Mémorial A n°141 en page 2330	5529	<u>93</u>

Résumé

5529

Projet de loi modifiant

- a) la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- b) 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 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
- c) la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation
- d) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics

- Désignation d'un rapporteur

- Présentation du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat

Le présent projet de loi s'inscrit dans le cadre des mesures de transposition des trois directives composant le premier paquet ferroviaire, adoptés en date du 22 novembre par le Parlement européen et le Conseil, à savoir :

la directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires

la directive 2001/13/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires

la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructures ferroviaires et la certification en matière de sécurité.

D'une manière générale, il s'agit de compléter la transposition du droit ferroviaire communautaire en droit luxembourgeois, essentiellement par la désignation de l'organisme indépendant compétent pour la répartition des sillons, de déterminer les redevances, d'organiser le contrôle de l'organisme indépendant et de prévoir des recours en cas de non délivrance ou de retrait des licences et autorisations requises. De surcroît, le projet de loi souligne qu'une cellule intitulée « accès réseau » est créée au sein de la Communauté des Transports (CdT), qui se verra attribuer les fonctions « essentielles ». Cette cellule comprendra des missions au niveau de la répartition des sillons et de la tarification de l'infrastructure.

5529/00

N° 5529**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2005-2006

PROJET DE LOI

modifiant

- a) la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- b) 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 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
- c) la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation
- d) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics

* * *

*(Dépôt: le 13.1.2006)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (9.1.2006).....	2
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs	9
4) Fiche financière	19

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique.– Notre Ministre des Transports est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi modifiant

- a) la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- b) 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 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
- c) la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation
- d) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics

Palais de Luxembourg, le 9 janvier 2006

Le Ministre des Transports,
Lucien LUX

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Chapitre Ier

Art. 1er.– 1. A l'intitulé du titre I. de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ainsi qu'aux articles 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 11, 15, 17 et 20 de la même loi modifiée du 10 mai 1995, les termes „réseau ferroviaire“ respectivement „réseau“ et „réseau de chemin de fer“ sont remplacés par „réseau ferré“.

2. Aux articles 1er, 12 et 18 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée, les termes „réseau national“ et „réseau ferroviaire national“ sont remplacés par „réseau ferré luxembourgeois“.

Art. 2.– Le premier alinéa de l'article 2 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée est remplacé par le texte suivant:

„Par réseau ferré il faut entendre l'infrastructure ferroviaire telle qu'elle est définie par la directive modifiée du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires (91/440/CEE).“

Art. 3.– L'article 8 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée est abrogé.

Art. 4.– 1. Au premier paragraphe de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée, le troisième tiret est remplacé par le texte suivant:

„– les dépenses relatives à la gestion courante de l'infrastructure comprenant notamment les frais d'entretien du réseau ferré luxembourgeois ainsi que les dépenses relatives à la régulation du trafic ferroviaire sur ledit réseau;“

2. Le même article 10 est complété par un nouveau paragraphe 4 inséré derrière le paragraphe 3 et libellé comme suit:

„Par dérogation à l'article 12 b) de la loi du 30 juin 2003 sur les marchés publics, la durée des contrats et marchés relatifs aux travaux, fournitures et services à exécuter en vertu de la présente loi peut excéder dix exercices, y non compris celui au cours duquel ils ont été conclus.“

Art. 5.– Le deuxième alinéa de l'article 15 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée est complété comme suit:

„Les mêmes modalités valent dans le cadre de projets d'extension du réseau ou de suppression des lignes dont la réalisation technique est confiée au gestionnaire. Celui-ci est notamment tenu de présenter au ministre un plan de renforcement des capacités, s'il est informé de problèmes de saturation sur un axe déterminé par l'organisme de répartition prévu par la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.“

Art. 6.– Le troisième alinéa de l'article 20 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée est remplacé par le texte suivant:

„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 profit 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. Les aides publiques versées à l'une de ces catégories d'activités ne peuvent pas être transférées à l'autre; cette interdiction doit être reflétée par les comptes y relatifs.“

Chapitre II

Art. 7.– A l'article 3 de 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 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 les termes „réseau ferroviaire national“ sont remplacés par „réseau ferré luxembourgeois“.

Chapitre III

Art. 8.– 1. Aux articles 1er, 2, 3, 20 et 21 de la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, les termes „réseau ferroviaire“ respectivement „réseau“ sont remplacés par „réseau ferré“.

2. Aux articles 1er, 2, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 28 et 30 de la même loi du 11 juin 1999, les termes „réseau national“ et „réseau ferroviaire national“ sont remplacés par „réseau ferré luxembourgeois“.

Art. 9.– L'article 1er de la loi du 11 juin 1999 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 1er.–** La présente loi détermine les critères d'obtention et de validité des licences et règle les conditions d'accès et d'utilisation du réseau ferré luxembourgeois que doivent respecter les entreprises ferroviaires qui s'établissent au Luxembourg ou qui sont autorisées en vertu du droit communautaire à effectuer des services de transport sur le réseau ferré luxembourgeois, soit seules, soit dans le cadre d'un regroupement international.“

Elle a pour objet de transposer l'article 10 de la directive modifiée du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires (91/440/CEE), la directive modifiée du Conseil du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires (95/18/CE) et la directive du Parlement Européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des

capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (2001/14/CE)."

Art. 10.– 1. La lettre a) de l'article 2 de la loi du 11 juin 1999 précitée est remplacée par le texte suivant:

„entreprise ferroviaire“, toute entreprise à statut privé ou public dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction."

2. A la lettre h) du même article 2 les termes „l'organisme désigné à cet effet“ sont remplacés par „l'organisme de répartition prévu par l'article 22“.

3. Le même article 2 est complété *in fine* par les lettres j), k), l) et m), libellées comme suit:

„j) „matériel roulant“, le matériel roulant qui est admis à la circulation sur le réseau ferré luxembourgeois et qui fait l'objet d'une classification répondant aux définitions prévues à cet effet dans l'annexe I de la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel ou aux normes internationales en tenant lieu;

k) „plan de renforcement des capacités“, une mesure ou une série de mesures, assorties d'un calendrier de mise en œuvre et visant à réduire les contraintes en matière de capacités qui entraînent la déclaration d'une section de l'infrastructure comme „infrastructure saturée“;

l) „infrastructure saturée“, la section de l'infrastructure pour laquelle les demandes de capacités d'infrastructure ne peuvent être totalement satisfaites pendant certaines périodes, même après coordination des différentes demandes de réservation des capacités;

m) „capacité(s) de l'infrastructure“, la possibilité de programmer des sillons sollicités pour un segment de l'infrastructure pendant une certaine période.“

Art. 11.– A l'article 3 de la loi du 11 juin 1999 précitée, la référence à la directive 95/18/CE est remplacée par celle à la directive modifiée 95/18/CE.

Art. 12.– Le deuxième alinéa du paragraphe 2 de l'article 6 de la loi du 11 juin 1999 est remplacé par le texte suivant:

„Les décisions de refus sont motivées; elles sont susceptibles d'un recours en annulation devant le tribunal administratif.“

Art. 13.– 1. Au deuxième alinéa de l'article 8 de la loi du 11 juin 1999 précitée, le quatrième tiret est remplacé par le texte suivant:

„- n'ont pas été condamnés pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant du droit social ou du droit du travail, y compris les obligations au titre de la législation en matière de protection du travail, ni à des obligations découlant de la réglementation douanière dans le cas d'une entreprise ferroviaire désirant se livrer à des activités de transport transfrontalières de marchandises soumises à des procédures douanières.“

2. Le même article 8 est complété *in fine* par un alinéa nouveau libellé comme suit:

„Sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, le ministre est autorisé, dans le cadre de la gestion des licences ferroviaires, à traiter des données judiciaires concernant tant l'entreprise que ses dirigeants. Cette même autorisation vaut dans le cadre de sa mission d'instruction des demandes introduites par les entreprises ferroviaires pour la commission administrative prévue par l'article 16.“

Art. 14.– 1. Le troisième alinéa de l'article 10 de la loi du 11 juin 1999 précitée est remplacé par le texte suivant:

„L'entreprise ferroviaire doit respecter les dispositions légales en matière douanière et fiscale, celles concernant la santé, la sécurité, les conditions sociales et de façon générale les droits du

personnel à son service, de ses voyageurs et de ses chargeurs, ainsi que celles destinées à assurer des avantages ou une protection au consommateur.“

2. Le même article 10 est complété *in fine* par un alinéa nouveau libellé comme suit:

„Sans préjudice des dispositions qui précèdent, l'entreprise ferroviaire doit respecter les dispositions des traités et accords internationaux dans le domaine du chemin de fer auxquels le Grand-Duché de Luxembourg est partie.“

Art. 15.– A l'article 13 *in fine* de la loi du 11 juin 1999 précitée, les termes „cinquante mille francs“ et „deux cent mille francs“ sont remplacés respectivement par „mille deux cent cinquante euros“ et „cinq mille euros“.

Art. 16.– Au premier alinéa de l'article 16 de la loi du 11 juin 1999 précitée, le terme „une commission spéciale“ est remplacé par „la commission administrative“.

Art. 17.– Au premier paragraphe de l'article 17 de la loi du 11 juin 1999 précitée, les termes „dix mille à quatre cent mille francs“ sont remplacés par „deux cent cinquante à dix mille euros“.

Art. 18.– L'article 20 de la loi du 11 juin 1999 précitée est complété par un nouveau paragraphe 6 inséré derrière le paragraphe 5 et libellé comme suit:

„6. Toute entreprise ferroviaire établie au Luxembourg ou autorisée à effectuer des services de transports sur le réseau ferré luxembourgeois est en droit de soumettre à tout moment à la Commission européenne la question de la compatibilité des exigences de la législation luxembourgeoise avec le droit communautaire et la question du caractère non discriminatoire de ces exigences.“

Art. 19.– L'article 21 de la loi du 11 juin 1999 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 21.**– La répartition des sillons se fait dans le respect du droit communautaire par référence au graphique de circulation établi selon les modalités arrêtées par règlement grand-ducal.

Ce règlement grand-ducal détermine également les conditions de modification ou de suppression des sillons alloués à titre temporaire ou définitif, tout en précisant les hypothèses où la modification ou la suppression a lieu sans indemnité pour le bénéficiaire du sillon.

Sauf l'accord préalable de l'organisme de répartition prévu à l'article 22, il est interdit aux entreprises ferroviaires bénéficiaires d'un ou de plusieurs sillons de mettre ceux-ci à la disposition d'une autre entreprise ferroviaire ou de les affecter à d'autres services que ceux pour lesquels le ou les sillons ont été attribués. Le non-respect de l'interdiction qui précède peut entraîner des mesures administratives de la part de l'organisme de répartition, pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'attribution de sillons pour un délai déterminé.“

Art. 20.– L'article 22 de la loi du 11 juin 1999 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 22.**– 1. La mission de garantir à toute entreprise ferroviaire un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire et d'éviter tout abus de position dominante d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires au détriment des autres est confiée à un organisme de répartition dont la fonction est assumée par la cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports, établissement public institué en vertu de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

2. L'organisme de répartition arrête le graphique de circulation après avoir, le cas échéant, demandé l'avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, tout en veillant à une utilisation optimale des capacités du réseau ferré luxembourgeois, à la continuité du service au-delà des frontières nationales ainsi qu'à une insertion appropriée du service ferroviaire dans le trafic empruntant les réseaux transeuropéens de transports. Il concourt à l'organisation des sillons internationaux selon les modalités de l'article 15 de la directive 2001/14/CE précitée.

Dans le cadre de son programme de répartition des sillons, l'organisme de répartition doit tenir compte des demandes de capacités de l'infrastructure en vue d'effectuer des travaux d'entretien sur le réseau ferré luxembourgeois. En vue de l'obtention de sillons, toute entreprise ferroviaire est tenue de soumettre à l'organisme de répartition un programme de mesures selon lequel elle assure le

contrôle interne de l'application des normes de sécurité et de la réglementation ainsi que le respect par son propre personnel de ces normes et de cette réglementation.

L'organisme de répartition vérifie si l'entreprise ferroviaire qui demande ou qui s'est vu allouer un ou plusieurs sillons peut se prévaloir du certificat de sécurité prescrit par l'article 26 et il conclut avec cette entreprise les accords requis en vue de la mise en circulation des trains pour lesquels cette entreprise s'est vu attribuer lesdits sillons.

L'organisme de répartition doit être en mesure d'indiquer à tout moment à toute personne intéressée les capacités d'infrastructure qui ont été attribuées aux entreprises ferroviaires.

L'attribution des sillons intervient selon les modalités de la directive 2001/14/CE précitée, les critères d'attribution étant déterminés dans un règlement grand-ducal.

3. La Communauté des Transports tient ses comptes 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 séparés, d'une part, sur les activités relevant des missions d'organisme de répartition ou d'organisme de tarification prévus respectivement au présent article et à l'article 25 et, d'autre part, pour ses autres activités. Cette séparation doit être reflétée par les comptes relatifs aux différents types d'activités.

4. La cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports respecte la confidentialité des informations qui lui sont communiquées par une entreprise ferroviaire dans l'exercice de ses fonctions décrites dans cet article et dans l'article 25.

5. L'organisme de répartition peut, soit d'office, soit à la demande de toute personne concernée, sanctionner les manquements de toute entreprise ferroviaire soumise à son contrôle. Il ne peut toutefois 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.

6. En cas d'un manquement visé au paragraphe 7, il met l'entreprise ferroviaire en demeure de se conformer aux prescriptions légales et réglementaires en vigueur dans un délai raisonnable. Lorsque l'entreprise ferroviaire concernée ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai fixé ou fournit des renseignements incomplets ou erronés, il peut prononcer à son encontre les sanctions prévues au présent article.

7. Toute entreprise ferroviaire tombant en vertu du présent article sous la surveillance de l'organisme de répartition peut être frappée par ce dernier d'une amende d'ordre qui ne peut pas dépasser vingt mille euros en cas de manquement à une disposition législative ou réglementaire relative à l'accès aux réseaux ou à leur utilisation. Il en est de même en cas de manquement aux obligations de communication de documents et d'informations nécessaires à la mission de surveillance. Le maximum de l'amende d'ordre peut être doublé en cas de récidive dans un délai de deux ans après un premier manquement.

8. Les sanctions sont prononcées 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.

L'instruction et la procédure devant l'organisme de répartition sont contradictoires.

9. Sans préjudice des dispositions de l'article 22bis, lorsqu'une entreprise ferroviaire 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, elle peut déférer celle-ci au directeur général de la Communauté des Transports qui, après avoir entendu la cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports, la confirme ou la réforme dans un délai de dix jours ouvrables.“

Art. 21.– Dans le Chapitre III – La répartition des sillons de la loi du 11 juin 1999 précitée, il est inséré derrière l'article 22 un article 22bis nouveau, libellé comme suit:

„1. Sans préjudice du recours prévu au paragraphe 9 de l'article 22, une entreprise ferroviaire peut saisir le ministre, lorsqu'elle s'estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice, notamment pour introduire un recours contre une décision prise à son égard par l'organisme de répartition ou par l'organisme de tarification prévus aux articles 22

et 25. L'entreprise ferroviaire doit adresser sa requête sous pli recommandé au ministre. La requête doit être rédigée en langue française ou allemande.

Il est institué une commission spéciale qui est composée de trois membres désignés par le ministre et qui a pour mission d'instruire les requêtes introduites par les entreprises ferroviaires, d'entendre les représentants de l'entreprise ferroviaire requérante et ceux de l'organisme dont émane la décision litigieuse, de dresser un procès-verbal de cette audition et d'émettre son avis sur le dossier. Les avis de la commission sont rendus à la majorité des voix. Si l'entreprise requérante ou l'organisme en cause ne comparaît pas malgré deux convocations par lettre recommandée, la procédure est faite par défaut.

La commission spéciale peut demander tous les renseignements nécessaires à l'instruction des dossiers qui lui sont soumis, et le cas échéant, s'assurer à ces fins le concours d'organismes et d'experts indépendants.

La commission spéciale émet son avis en temps utile en vue du respect du délai fixé au paragraphe 2.

2. Le ministre statue sur les requêtes et adopte les mesures nécessaires afin de remédier, le cas échéant, à la situation endéans les deux mois à compter du jour où le dossier comportant toutes les pièces utiles pour le bon déroulement de la procédure lui a été communiqué.

La décision ministérielle doit être motivée; elle est susceptible d'un recours en annulation devant le tribunal administratif.

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

4. Le ministre veille en outre à ce que les redevances fixées par l'organisme de tarification prévu à l'article 25 soient conformes aux principes prévus par le droit communautaire.

5. Le ministre peut demander toutes les informations utiles dans l'exécution de ses fonctions de recours et de contrôle décrites au présent article."

Art. 22.– L'article 24 de la loi du 11 juin 1999 précitée est remplacé par le texte suivant:

„L'utilisation du réseau ferré luxembourgeois est soumise au paiement d'une redevance d'utilisation dont les modalités d'application sont arrêtées par règlement grand-ducal, l'avis de l'organisme de tarification demandé.

Les redevances d'utilisation sont fixées par l'organisme de tarification prévu à l'article 25 dans le respect du principe de l'application non discriminatoire de ces redevances dans le cadre d'un même marché et par rapport à un barème tarifaire de référence établi selon des modalités arrêtées par règlement grand-ducal."

Les redevances d'utilisation sont prélevées pour compte de l'Etat par l'organisme de tarification prévu par l'article 25 sur toute entreprise ferroviaire qui emprunte le réseau ferré luxembourgeois; elles sont imputées sur le Fonds du Rail.

La cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports tient à la disposition de toute entreprise ferroviaire demandant l'allocation de sillons toute information utile sur les redevances imposées et doit pouvoir prouver que les redevances à payer par une entreprise ferroviaire ont été fixées conformément aux modalités de tarification de la redevance prévue."

Art. 23.– L'article 25 de la loi du 11 juin 1999 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 25.**– 1. L'établissement des règles de tarification spécifiques ainsi que la détermination de la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure sont confiés à un organisme de tarification dont la fonction est assumée par la cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports, instituée en vertu de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

L'organisme de tarification s'assure que le système de tarification soit appliqué sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois de manière non discriminatoire et en conformité avec le système de redevance pour l'utilisation du réseau ferré luxembourgeois instauré par le règlement grand-ducal prévu à l'article 24 et avec les règles définies dans le document de référence du réseau.

Il coopère à la mise en place d'un système de redevance conçu de façon à garantir une compétitivité optimale du transport ferroviaire de marchandises et à assurer une utilisation efficace des réseaux transeuropéens de fret ferroviaire.

2. L'organisme de tarification peut, soit d'office, soit à la demande de toute personne concernée, sanctionner les manquements d'une entreprise ferroviaire soumise à son contrôle. Il ne peut toutefois se saisir ou être saisie 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.

3. En cas d'un manquement visé au paragraphe 5, il met l'entreprise ferroviaire en demeure de se conformer aux prescriptions légales et réglementaires en vigueur dans un délai raisonnable. Lorsque l'entreprise ferroviaire concernée ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai fixé ou fournit des renseignements incomplets ou erronés, il peut prononcer à son encontre les sanctions prévues au présent article.

4. En cas de manquement à une disposition légale ou réglementaire relative aux règles de tarification et au paiement de la redevance, l'organisme de tarification peut infliger à l'entreprise ferroviaire une amende d'ordre qui ne dépasse pas vingt mille euros. Il en est de même en cas de manquement aux obligations de communication de documents et d'informations nécessaires à la mission de surveillance. Le maximum de l'amende d'ordre peut être doublé en cas de récidive dans un délai de deux ans après un premier manquement.

5. Les sanctions sont prononcées 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 ou verbales.

L'instruction et la procédure devant l'organisme de tarification sont contradictoires.“

Art. 24.– 1. Le chapitre VI – Dispositions finales de la loi du 11 juin 1999 précitée est complété par un nouvel article numéroté article 30 de la loi du 11 juin 1999 précitée, les articles 30 à 33 étant renumérotés 32 à 34.

2. L'article 30 nouveau prend la teneur suivante:

„**Art. 31.–** Sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, le ministre est autorisé, dans le cadre de la gestion des brevets du personnel effectuant des tâches de sécurité dans les entreprises ferroviaires à traiter des données relatives à la santé et des données judiciaires. Cette même autorisation vaut pour l'entreprise ferroviaire en sa qualité d'employeur dudit personnel.“

Chapitre IV

Art. 25.– Le paragraphe 1er de l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics est complété in fine par un alinéa nouveau libellé comme suit:

„La CdT est un organisme indépendant chargé de l'exercice de tous les actes, mesures et décisions prévus par ou en vertu de la présente loi ainsi que par toute autre loi ou tout règlement grand-ducal qui lui confère une compétence propre.“

*

EXPOSE DES MOTIFS

1. CONSIDERATIONS GENERALES

1.1. Les objectifs de la loi en projet

Le présent projet de loi s'inscrit dans le cadre des mesures de transposition des trois directives composant le premier paquet ferroviaire, adoptées en date du 22 novembre 2000 par le Parlement européen et le Conseil et qui auraient dû être transposées en droit national jusqu'au 15 mars 2003 (sauf dérogations), à savoir

- la directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires,
- la directive 2001/13/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires et
- la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité.

Le Luxembourg, en tant qu'Etat membre de l'Union européenne dont le réseau ferré est relativement petit, a pu limiter la longueur des lignes d'accès pendant la première année suivant la mise en vigueur des directives (2004) à au moins 20 km et, jusqu'à la fin de la deuxième année (2005), à 40 km.

Dans le même ordre d'idées, le Luxembourg n'a pas été tenu d'appliquer, jusqu'au 31 août 2004, l'obligation d'attribuer à un organisme indépendant la tâche de déterminer un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire.

Avant l'adoption du premier paquet ferroviaire une importante concordance entre le droit ferroviaire luxembourgeois et les directives communautaires à transposer a déjà été assurée par le biais de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, du protocole additionnel du 28 juin 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, approuvé par la loi du 28 mars 1997 et de la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

Il est à relever que le réseau ferré luxembourgeois est ouvert aux entreprises ferroviaires établies et autorisées dans l'Union européenne. En effet, la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation prévoit en son article 20, paragraphe 2, que *„les entreprises ferroviaires qui sont établies dans un autre Etat membre de l'Union Européenne, et qui peuvent se prévaloir d'une licence délivrée par cet Etat, bénéficient, dans les limites de leur licence, des droits d'accès prévus par le droit communautaire. Par ailleurs, des droits d'accès non prévus par le droit communautaire peuvent être accordés à ces entreprises sur base de la réciprocité“*.

Par ailleurs, la directive 2001/14/CE a été transposée partiellement par un règlement grand-ducal du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise.

En outre la loi du 8 mars 2002 sur les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et du chemin de fer et le règlement grand-ducal du 6 juin 2003 portent transposition du chiffre 7) de l'article 1er de la directive 2001/12/CE en matière d'enquêtes-accidents.

Une autre étape a été franchie par règlement grand-ducal du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de validité des licences des entreprises ferroviaires et du règlement grand-ducal du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de validité des certificats de sécurité pour les entreprises ferroviaires.

Le travail accompli jusqu'à présent pour transposer les directives sous examen reste à être complété notamment par l'alignement des dispositions nationales concernées aux adaptations que le droit communautaire a apporté en particulier aux définitions antérieures des notions communautaires utilisées par les directives.

Par ailleurs, il conviendra de mettre en place un cadre pour la répartition des capacités de l'infrastructure qui permettra de garantir aux entreprises ferroviaires un accès équitable et non discriminatoire

à l'infrastructure ferroviaire et d'éviter tout abus de position dominante d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires au détriment des autres. Ces „fonctions essentielles“ devront être assumées par des organismes de répartition et de tarification qui sont indépendants des entreprises ferroviaires sur le plan juridique, organisationnel et décisionnel.

Dans les conditions données, le projet de loi en question permettra d'aligner les dispositions nationales concernées au droit communautaire et apporte dès lors des modifications à plusieurs textes légaux déjà en vigueur, à savoir

- la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- 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 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
- la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et
- la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

1.2. Le droit ferroviaire communautaire

Depuis sa création, l'Union européenne a fait du développement de la concurrence économique un des objectifs principaux de sa politique. Le cadre juridique général pour la concurrence a été institué par le Traité de Rome de 1957. Le Traité de Rome reconnaît déjà que ce cadre juridique général établi pour la concurrence n'est pas adapté à tous les secteurs de l'économie. C'est dans cet ordre d'idées que l'article 3 du Traité de Rome propose l'élaboration „d'une politique commune dans le domaine des transports“.

L'élaboration d'une politique commune des transports, notamment pour le secteur ferroviaire, a été rendue nécessaire par l'évolution du marché durant les années 80 et le début des années 90. En effet, le secteur ferroviaire a été marqué par une demande de transport par route supérieure à celle du transport par rail ainsi que par la détérioration de la situation financière de certaines entreprises ferroviaires nationales.

La Commission européenne entendait répondre à ces problèmes par la mise en place de lignes directrices regroupées dans le Livre blanc de 2001 sur „La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix“.

La Commission européenne place la revitalisation du secteur ferroviaire au cœur de la stratégie de mobilité durable et vise à améliorer l'attractivité et la compétitivité des modes de transport plus favorables à l'environnement. La Commission européenne estime que l'ouverture du marché ferroviaire stimulera la concurrence qui est indispensable pour inciter les acteurs du marché à devenir plus efficaces et plus compétitifs.

La première étape vers la réalisation de ces objectifs s'est concrétisée par l'adoption de la directive du Conseil 91/440/CEE du 29 juillet 1991 concernant le développement des chemins de fer communautaire, qui a transformé le cadre juridique applicable aux entreprises ferroviaires nationales. Cette directive a formellement déclenché le processus d'ouverture de l'accès au marché ferroviaire.

Plusieurs nouveaux textes législatifs furent adoptés en 1995, visant à clarifier certains problèmes engendrés par les nouvelles conditions créées par la directive 91/440/CE dans le secteur ferroviaire, à savoir la directive du Conseil 95/18 du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires et la directive du Conseil 95/19 du 19 juin 1995 sur la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'utilisation de l'infrastructure.

Selon la Commission européenne, la portée du premier paquet ferroviaire est essentielle pour la réforme du secteur ferroviaire alors qu'un cadre précis et transparent pour l'allocation des capacités sur l'infrastructure et sa tarification est créé afin de garantir un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire.

1.2.1. L'accès au marché ferroviaire

L'application du principe de la libre circulation des services implique l'octroi de droits d'accès à l'infrastructure ferroviaire pour les entreprises ferroviaires établies et agréées dans l'Union européenne. La directive 91/440/CEE a fait un premier pas dans cette direction en établissant des droits d'accès pour les regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires et les entreprises ferroviaires effectuant des transports combinés internationaux.

La directive 2001/12/CE établit des droits d'accès au réseau transeuropéen de fret ferroviaire et, au plus tard à partir de 2008, à l'ensemble du réseau ferré européen, pour les services de fret internationaux. La directive 2001/12/CE vise à accorder à toutes les entreprises ferroviaires établies et agréées dans l'Union européenne l'accès au réseau ferroviaire pour les services nationaux et internationaux de fret.

La directive 2004/51/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la directive 91/440/CEE relative au développement des chemins de fer communautaires, faisant partie des mesures du deuxième paquet ferroviaire, ramène le calendrier pour l'ensemble du réseau au 1er janvier 2006 pour s'appliquer à tout type de trafic, y compris le trafic national, à partir du 1er janvier 2007. Les Etats membres doivent transposer jusqu'au 31 décembre 2005 cette directive dans leur législation nationale.

La transposition des dispositions prévues dans ces directives est assurée de manière automatique grâce au mécanisme prévu au paragraphe 2 de l'article 20 de la loi du 11 juin 1999 précitée qui dispose que „*les entreprises ferroviaires qui sont établies dans un autre Etat membre de l'Union Européenne, et qui peuvent se prévaloir d'une licence délivrée par cet Etat, bénéficient, dans les limites de la validité de leur licence, des droits d'accès prévus par le droit communautaire. Par ailleurs, des droits d'accès non prévus par le droit communautaire peuvent être accordés à ces entreprises sur base de la réciprocité*“.

1.2.2. Les conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

La directive 2001/13/CE modifie la directive 95/18/CE qui instaure une harmonisation au niveau communautaire en matière de licences ferroviaires. En effet, pour les entreprises ferroviaires établies dans l'Union européenne, la licence constitue un préalable indispensable à l'activité de transporteur par chemin de fer, les autorités des Etats membres où est établie l'entreprise étant compétentes pour délivrer la licence.

La directive 2001/14/CE porte abrogation de la directive 95/19/CE en vue de renforcer la transparence des procédures de répartition des capacités et de tarification de l'accès à l'infrastructure.

Un document de référence du réseau, qui contient toutes les informations nécessaires pour une entreprise ferroviaire souhaitant circuler sur le réseau d'un Etat membre, doit être publié.

En matière de tarification de l'accès à l'infrastructure, la directive 2001/14/CE détermine notamment les responsabilités pour les différentes fonctions de tarification et exige que l'organisme de tarification soit indépendant au plan juridique, organisationnel et décisionnel de toute entreprise ferroviaire.

S'agissant de la répartition des capacités, la directive prévoit entre autres également que l'organisme de répartition soit indépendant au plan juridique, organisationnel et décisionnel de toute entreprise ferroviaire.

Par ailleurs, la directive 2001/14/CE prévoit la création d'un organisme national de contrôle indépendant de tout gestionnaire d'infrastructure, de toute entreprise ferroviaire, de tout organisme de répartition et de tout organisme de tarification. Cet organisme de contrôle a pour mission d'approuver les redevances d'accès et de trancher tout recours relevant du champ d'application de la directive en question.

La directive 2001/14/CE définit encore les conditions que les entreprises ferroviaires doivent remplir en vue de l'obtention d'un certificat de sécurité, qui les autorisera à emprunter le réseau ferré de l'Etat membre l'ayant délivré.

1.3. La réorganisation des „fonctions essentielles“ dans les autres Etats membres

Le Luxembourg s'est vu attribuer une dérogation pour la transposition des exigences communautaires relatives à l'attribution à un organisme indépendant des missions de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure jusqu'au 31 août 2004. Ainsi au moment de la transposition en droit national des dispositions concernées la plupart des autres Etats membres ont déjà transposé ces directives en droit national. Force est de constater que cette transposition s'est faite de manière différente dans les Etats membres.

Ainsi certains Etats membres ont-ils séparé totalement la gestion de l'infrastructure ferroviaire des opérations de transport (UK, ES, SE, FIN, DK, NL, PT), tandis que d'autres ont confié les fonctions essentielles énumérées à l'annexe II de la directive 2001/12/CE à des organismes indépendants (HU, SL). La France, tout comme la République tchèque, ont opté pour une voie hybride avec un gestionnaire de l'infrastructure et un gestionnaire délégué.

D'autres Etats membres ont établi une société holding chapeautant un gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires juridiquement indépendants (D, I, BE, AT, PL).

1.4. Le concept national de transposition de la politique communautaire

Aux termes du programme de coalition publié en annexe de la déclaration gouvernementale du 4 août 2004 „Le Gouvernement entend relancer le dialogue social propre au modèle dit luxembourgeois par l'organisation d'une „Tripartite Ferroviaire“. Celle-ci sera appelée à proposer des orientations et des mesures qui permettront aux CFL de s'assurer la viabilité et la compétitivité nécessaires, notamment dans le domaine du fret, tout en préservant le statut et les rémunérations propres aux agents actuels et en définissant la voie à suivre pour les agents futurs des CFL. “

En prenant en compte l'environnement européen, force est de constater que le contexte communautaire juridique évolue de façon inéluctable vers une ouverture à la concurrence tant des activités fret que des activités voyageurs. S'il est vrai que le Gouvernement s'est toujours montré réticent face à une libéralisation menée à pas accéléré et dont les conséquences économiques, sociales et environnementales restent incertaines, il échet également de constater que la plupart des Etats membres de l'Union européenne a une bonne longueur d'avance sur le Luxembourg en ce qui concerne les mesures d'adaptation à la libéralisation du secteur ferroviaire.

Ainsi, dans le cadre de la Tripartite Ferroviaire qui a débuté le 24 octobre 2005, la Direction générale des CFL, les syndicats ainsi que le Gouvernement ont notamment décidé de la structure future des CFL ainsi que de la mise en place d'un nouveau cadre pour la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire ainsi que pour la tarification.

Afin de garantir un accès équitable et non discriminatoire au réseau ferré luxembourgeois et étant donné qu'au Luxembourg, le gestionnaire de l'infrastructure ne sera pas indépendant de l'entreprise ferroviaire sur le plan juridique, organisationnel ou décisionnel, les fonctions de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure doivent être assumées par un organisme qui est indépendant de l'entreprise ferroviaire sur le plan juridique, organisationnel et décisionnel.

Ainsi les CFL, dans leur structure de société intégrée, ne peuvent se voir confier ces fonctions, qui comprennent des missions de

1) répartition des sillons

- répartir les sillons par référence au graphique de circulation,
- garantir aux entreprises un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire,
- éviter tout abus de position dominante d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires au détriment des autres,
- conclure avec les entreprises ferroviaires les accords requis en vue de la mise en circulation des trains pour lesquels ces entreprises se sont vues attribuer les sillons,
- établir le graphique de circulation,
- coopérer avec les autres organismes.

2) tarification de l'infrastructure

- établir les règles de tarification,

- déterminer la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire,
- surveiller l'application correcte du règlement grand-ducal du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise et du document de référence du réseau.

Afin d'éviter la prolifération d'organismes au Luxembourg et afin de se conformer le plus rapidement possible aux exigences communautaires, il semble de mise d'attribuer ces fonctions à la Communauté des Transports, établissement public créé par la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics. Aussi est-il prévu de créer au sein dudit établissement public une cellule „accès réseau“, qui se verra attribuer ces fonctions dites essentielles.

Les conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire équitables et non discriminatoires seront également assurées par la mise en place d'un organisme de contrôle. Cette fonction de contrôle sera assumée par le ministre des transports.

Ainsi, une entreprise ferroviaire qui estime avoir fait l'objet d'un traitement inéquitable voire discriminatoire pourra saisir le Ministre des Transports pour trancher toute question relevant du champ d'application de la directive 2001/14/CE.

A côté de ce contrôle, toute entreprise ferroviaire pourra exercer un recours contre toute décision prise respectivement par l'organisme de répartition et par l'organisme de tarification auprès du directeur général de la Communauté des Transports.

Par ailleurs, un recours en annulation pourra être introduit devant le tribunal administratif par toute entreprise ferroviaire qui estime mal fondée une décision prise à son égard.

1.5. La structure du projet de loi

La loi en projet est subdivisée en cinq chapitres:

- le chapitre I (articles 1er à 6) apporte des modifications à la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire;
- le chapitre II (article 7) modifie 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 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;
- le chapitre III (articles 8 à 24) porte modification de la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;
- le chapitre IV (article 25) adapte la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

*

2. COMMENTAIRE DES ARTICLES

ad article 1er

L'article 1er a pour objet de remplacer dans la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire les termes „réseau ferroviaire“, „réseau“ et „réseau de chemin de fer“ par „réseau ferré“, respectivement les termes „réseau national“ et „réseau ferroviaire national“ par „réseau ferré luxembourgeois“, et ce afin d'adapter la législation luxembourgeoise à la terminologie commune employée dans le domaine ferroviaire et utilisée dans la législation française.

ad article 2

Au premier alinéa de l'article 2 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée est ajouté à la référence à la directive 91/440/CEE le terme „modifiée“, et ce afin de prendre en compte les modifications

apportées par les directives 2001/12/CE (premier paquet ferroviaire) et 2004/51/CE (deuxième paquet ferroviaire).

ad article 3

L'article 8 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée est abrogé, alors qu'il fait double emploi avec le paragraphe 2 de l'article 20 et avec les deux premiers alinéas de l'article 24 de la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

ad article 4

Dans un souci de clarté, le premier paragraphe de cet article 4 a pour objet de préciser le texte du troisième tiret du premier paragraphe de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée en remplaçant le terme de „le réseau“ par „ledit réseau“.

Le deuxième paragraphe de ce même article ajoute *in fine* à l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée un nouveau paragraphe 4, en vue de déroger au principe posé par l'article 12 de la loi modifiée du 30 juin 2003 sur les marchés publics selon lequel les marchés publics ne peuvent être conclus pour un terme dépassant la durée de l'exercice budgétaire.

Il peut cependant être dérogé à cette règle pour des marchés qui en raison de l'importance ou de la spécialité des travaux, fournitures ou services ne peuvent être exécutés pendant l'exercice où ils sont conclus. Dans ce cas, la durée ne peut pas dépasser dix exercices, y non compris celui au cours duquel les marchés ont été conclus. Pour bénéficier de cette exception, une loi spéciale doit faire mention de la dérogation à la durée.

Dans cet ordre d'idées, l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée est complété, de sorte à ce que la durée des contrats et marchés relatifs aux travaux, fournitures et services à exécuter dans le cadre de la loi de 1995 pourra excéder dix exercices, y non compris celui au cours duquel ils ont été conclus.

ad article 5

L'article 5 porte modification du deuxième alinéa de l'article 15 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée pour faire droit aux dispositions prévues à l'article 22 de la directive 2001/14/CE. En cas de saturation de l'infrastructure, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit présenter au ministre un plan de renforcement des capacités.

ad article 6

Le troisième alinéa de l'article 20 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée transpose en droit national les principes prévus au paragraphe 7 de l'article 1er de la directive 2001/12/CE, à savoir:

- la séparation des comptes de profits et pertes et des bilans pour les activités de gestionnaire d'infrastructure ferroviaire, d'une part, et de transporteur ferroviaire d'autre part,
- la comptabilité de l'entreprise ferroviaire doit faire apparaître séparément les comptes de profits et pertes et les bilans financiers des activités fret ainsi que les contributions obtenues dans le cadre des missions de service public, et
- l'interdiction de subventions croisées entre activités fret et passagers.

ad article 7

L'article 7 a pour objet de remplacer à l'article 3 de 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 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 les termes „réseau ferroviaire national“ par „réseau ferré luxembourgeois“, afin d'adapter la législation luxembourgeoise à la terminologie commune employée dans le droit ferroviaire et utilisée par le législateur français.

ad article 8

L'article 8 a pour objet de remplacer dans la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation les termes „réseau ferroviaire“ et „réseau“ par „réseau ferré“, respectivement les termes „réseau national“ et „réseau ferroviaire national“ par „réseau ferré luxembourgeois“, afin d'adapter la législation luxembourgeoise à la terminologie commune employée dans le droit ferroviaire et utilisée par le législateur français.

ad article 9

En exécution de l'article 10 de la directive 91/440/CEE, tel que modifié par le paragraphe 11 de l'article 1er de la directive 2001/12/CE, l'article 1er de la loi du 11 juin 1999 précitée est adapté. La loi de 1999 s'appliquera aux entreprises ferroviaires établies ou voulant s'établir au Luxembourg ou qui sont autorisées en vertu du droit communautaire à effectuer des services de transport sur le réseau ferré luxembourgeois, soit seules, soit dans le cadre d'un regroupement international.

Cet article 9 ajoute également au deuxième alinéa de l'article 1er de la loi du 11 juin 1999 précitée à la référence à la directive 91/440/CEE et à la directive 95/18/CE, le terme „modifiée“, et ce afin de prendre en compte les modifications apportées par les directives 2001/12/CE (premier paquet ferroviaire), 2004/51/CE (deuxième paquet ferroviaire) respectivement 2001/13/CE.

Par ailleurs la référence à la directive 95/19/CE est supprimée, alors que ladite directive est abrogée par l'article 37 de la directive 2001/14/CE.

ad article 10

Les définitions des notions de référence utilisées dans la loi du 11 juin 1999 précitée et reprises à l'article de 2 de la loi en question sont complétées.

Conformément aux directives 2001/12/CE, 2001/13/CE et 2001/14/CE, la définition de l'„entreprise ferroviaire“ est précisée en ce sens qu'elle indique désormais que ce terme recouvre également les entreprises qui assurent uniquement la traction.

La définition du „matériel roulant“ est ajoutée, alors que cette notion ne se trouve pas encore définie dans la législation luxembourgeoise. Dans le contexte de la loi du 11 juin 1999 précitée, il s'agit du matériel roulant admis à la circulation sur le réseau ferré luxembourgeois et ayant fait l'objet d'une classification répondant aux définitions prévues à cet effet dans l'annexe I de la directive 2001/16/CE.

Les définitions „plan de renforcement des capacités“, „infrastructure saturée“ et „capacité(s) de l'infrastructure“ sont celles prévues par la directive 2001/14/CE.

ad article 11

A l'article 3 de la loi du 11 juin 1999 précitée, le terme „modifiée“ est ajouté à la référence à la directive 95/18/CE.

ad article 12

Dans un souci de lisibilité du texte, au deuxième alinéa du paragraphe 2 de l'article 6 de la loi du 11 juin 1999 précitée la référence au recours „intervenant dans les conditions de l'article 16“ est remplacée par la précision qu'il s'agit d'un recours en annulation devant le tribunal administratif.

ad article 13

Le quatrième tiret du deuxième alinéa de l'article 8 de la loi du 11 juin 1999 précitée détermine les exigences en matière de capacités professionnelles à satisfaire par les dirigeants de l'entreprise ferroviaire. Conformément à la directive 2001/13/CE, cet article 8 de la loi de 1999 est complété par un élément constitutif supplémentaire, à savoir que les dirigeants de l'entreprise ferroviaire ne doivent pas avoir été condamnés pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant de la réglementation douanière dans le cas d'une entreprise ferroviaire désirant se livrer à des activités de transport transfrontalières de marchandises soumises à des procédures douanières.

Afin de se conformer à la législation applicable en matière de protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, le même article 8 est complété *in fine* par un nouvel alinéa. Le ministre est autorisé, dans le cadre de la gestion des licences ferroviaires, à collecter, utiliser

et traiter des données judiciaires concernant l'entreprise et ses dirigeants. Cette même autorisation vaut dans le cadre de sa mission d'instruction des demandes introduites par les entreprises ferroviaires pour la commission administrative prévue par l'article 16.

ad article 14

En vue d'aligner les dispositions nationales au paragraphe 7 de l'article 1er de la directive 2001/13/CE, l'article 14 complète les conditions de validité des licences déjà fixées par la directive 95/18/CE, en ajoutant à l'article 10 de la loi du 11 juin 1999 précitée que l'entreprise ferroviaire doit respecter également les dispositions légales en matière douanière et fiscale, celles destinées à assurer des avantages au, ou une protection du consommateur, ainsi que les dispositions des traités et accords internationaux dans le domaine du chemin de fer auxquels le Grand-Duché de Luxembourg a adhéré.

ad article 15

Dans un souci de clarté, les montants libellés en francs à l'article 13 de la loi du 11 juin 1999 précitée sont convertis en euros.

ad article 16

Dans un souci de sécurité juridique, il est fait référence à la commission administrative, instituée en vertu de l'article 16 de la loi du 11 juin 1999 précitée, désormais exclusivement par le terme „commission administrative“, à l'exclusion de celui de „commission spéciale“.

ad article 17

Dans un souci de clarté, le taux des amendes exprimé en francs à l'article 17 de la loi du 11 juin 1999 précitée est converti en euros.

ad article 18

L'article 20 est complété par un nouveau paragraphe en vue d'introduire dans le droit luxembourgeois le recours prévu par la directive 2001/13/CE qui permettra à toute entreprise ferroviaire établie au Luxembourg ou autorisée à effectuer des services de transports sur le réseau ferré luxembourgeois de soumettre à la Commission européenne la question de la compatibilité des exigences de la législation luxembourgeoise avec le droit communautaire et la question du caractère non discriminatoire de ces exigences.

ad article 19

L'article 21 de la loi du 11 juin 1999 précitée fixe en détail les principes d'allocation des sillons. La directive 2001/14/CE a modifié ces principes d'allocation des sillons, de sorte qu'une modification de cet article s'impose. Au vu de la technicité des principes énoncés, il a semblé de mise de simplifier les dispositions législatives. Ainsi l'article 21 dans sa nouvelle teneur stipule que la répartition des sillons au sein du graphique de circulation s'opère d'après les règles communautaires et que les modalités selon lesquelles les sillons sont attribués seront arrêtées par règlement grand-ducal.

Cet article 19 de la loi en projet porte également transposition du paragraphe 1er de l'article 13 de la directive 2001/14/CE qui dispose qu'en principe les entreprises ferroviaires ne peuvent pas transférer les sillons qui leur ont été attribués à une autre entreprise ferroviaire ou à d'autres services que ceux pour lesquels le ou les sillons ont été attribués. Le non-respect de cette interdiction peut entraîner l'exclusion de l'attribution de sillons pendant une certaine période.

ad article 20

L'article 22 de la loi du 11 juin 1999 précitée est modifié afin de porter transposition de l'article 14 de la directive 2001/14/CE. En effet, les Etats membres sont invités à mettre en place un cadre pour la répartition des capacités de l'infrastructure, tout en respectant l'indépendance de gestion prévue à l'article 4 de la directive 91/440/CEE.

Etant donné qu'au Luxembourg, le gestionnaire de l'infrastructure n'est pas indépendant de l'entreprise ferroviaire sur le plan juridique, organisationnel ou décisionnel, la fonction de répartition des sillons doit être assumée par un organisme de répartition qui est indépendant de l'entreprise ferroviaire sur le plan juridique, organisationnel et décisionnel.

Afin d'éviter la prolifération d'organismes au Luxembourg et afin de se conformer le plus rapidement possible aux exigences communautaires, il est préconisé d'attribuer cette fonction d'organisme de répartition à la Communauté des Transports, établissement public créé par la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics. Etant donné que les missions de la Communauté des Transports se situent actuellement surtout dans le domaine des transports publics, il est prévu de créer au sein dudit établissement public une cellule „accès réseau“. Cette cellule „accès réseau“ a pour mission de garantir aux entreprises ferroviaires un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire et d'éviter tout abus de position dominante d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires au détriment des autres.

L'attribution des sillons intervient selon les modalités de la directive 2001/14/CE et les critères d'attribution seront arrêtés par règlement grand-ducal.

L'organisme de répartition peut sanctionner les manquements qu'il constate de la part des entreprises ferroviaires soumises à son contrôle.

Les décisions de l'organisme de répartition sont susceptibles d'un recours devant le directeur général de la Communauté des Transports qui doit statuer dans un délai de 10 jours ouvrables.

ad article 21

Il est inséré un article 22bis dans la loi du 11 juin 1999 précitée qui porte création d'un organisme de contrôle. Conformément à l'article 30 de la directive 2001/14/CE, cet organisme de contrôle peut être le ministère chargé des questions de transports. Dans cet ordre d'idées, une entreprise ferroviaire peut saisir le ministre dès lors qu'elle s'estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice, notamment pour introduire un recours contre les décisions prises par l'organisme de répartition ou l'organisme de tarification des sillons.

Les modalités concernant la procédure d'instruction et la prise de décision sont prévues par ce même article.

Le ministre peut demander toute information supplémentaire utile pour l'instruction du dossier.

Si la production des documents nécessaires à l'appréciation de la demande, et en particulier l'établissement d'un rapport d'expertise ou d'autres travaux requis de par l'instruction du dossier, génèrent des dépenses, celles-ci doivent être supportées par le requérant.

En vue de l'instruction des dossiers introduits auprès du ministre, une commission spéciale est créée. Ce même article énonce ses attributions, sa composition et les modalités de délibération.

L'article 22bis nouveau précise également la mission, la composition et les modalités de fonctionnement de la commission consultative appelée à émettre son avis sur les dossiers et autorise celle-ci à s'assurer pour ce faire, si elle l'estime opportun, le concours d'organismes et d'experts indépendants. Les principes retenus s'inspirent des règles prévues par la législation relative à la procédure non contentieuse devant les Administrations de l'Etat et des Communes.

Au vu de la complexité des dossiers, il semble en effet indiqué d'accorder à la commission la possibilité de se procurer toutes les informations utiles pour l'accomplissement de sa mission et de déléguer, le cas échéant, certaines vérifications à des experts et consultants spécialisés, les travaux à fournir par ces tiers étant à charge du requérant.

ad article 22

Les anciens articles 24 et 25 de la loi du 11 juin 1999 précitée sont fusionnés et adaptés en vue de transposer en droit national les dispositions communautaires prévues dans la directive 2001/14/CE.

ad article 23

L'article 25 de la loi du 11 juin 1999 précitée porte transposition de l'article 4 de la directive 2001/14/CE et met ainsi en place un cadre pour la tarification des sillons, tout en respectant l'indépendance de gestion prévue à l'article 4 de la directive 91/440/CEE.

Etant donné qu'au Luxembourg, le gestionnaire de l'infrastructure n'est pas indépendant de l'entreprise ferroviaire sur le plan juridique, organisationnel ou décisionnel, les règles de tarification spécifiques ainsi que la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire doivent être fixés par un organisme indépendant de l'entreprise ferroviaire sur le plan juridique, organisationnel et décisionnel.

Afin d'éviter la prolifération d'organismes au Luxembourg et afin de se conformer le plus rapidement possible aux exigences communautaires, il semble de mise d'attribuer cette fonction d'organisme de tarification à la cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports, établissement public créé par la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics. Cette cellule „accès réseau“ aura pour mission l'établissement des règles de tarification spécifiques ainsi que la détermination de la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure.

L'organisme de tarification veillera à ce que le système de tarification soit appliqué de manière non discriminatoire sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois et en conformité avec le système de redevance pour l'utilisation du réseau ferré luxembourgeois mis en place par la voie d'un règlement grand-ducal et avec les règles définies dans le DRR (article 4, § 5 de la directive 2001/14/CE).

Il coopère à la mise en place d'un système de redevance conçu de façon à garantir une compétitivité optimale du transport ferroviaire international de marchandises et à assurer une utilisation efficace des réseaux transeuropéens de fret ferroviaire.

L'organisme de tarification peut sanctionner les manquements qu'il constate de la part des entreprises ferroviaires soumises à son contrôle.

ad article 24

Un nouvel article 30 est introduit dans la loi du 11 juin 1999 précitée.

Afin de se conformer à la législation applicable en matière de protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, un nouvel article 31 est introduit. Le ministre est autorisé, dans le cadre de la gestion des brevets du personnel effectuant des tâches de sécurité dans les entreprises ferroviaires, à traiter des données relatives à la santé et des données judiciaires. Cette même autorisation vaut pour l'entreprise ferroviaire en sa qualité d'employeur dudit personnel.

ad article 25

En vue de l'externalisation des fonctions de tarification et de répartition des sillons vers la Communauté des Transports, établissement public créé par la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics, l'article 7bis de la loi en question devra être adapté en ce sens à permettre une extension des missions de cet établissement public. Le transfert des fonctions dites essentielles à un établissement public existant permettra de se mettre le plus rapidement possible en conformité avec les exigences communautaires.

*

FICHE FINANCIERE

Le projet de loi se propose de transférer les fonctions d'organisme de répartition des sillons et de tarification de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire à la Communauté des Transports („Verkehrsverbund“), successeur juridique de l'établissement public „Régie Générale des Transports Publics“.

En effet, conformément aux directives composant le premier paquet ferroviaire, un accès équitable et non discriminatoire au réseau ferré luxembourgeois doit être garanti. Etant donné qu'au Luxembourg, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire n'est pas indépendant de l'entreprise ferroviaire sur le plan juridique, organisationnel et décisionnel, les fonctions susmentionnées doivent être assurées par un organisme qui est indépendant des CFL. Afin d'éviter la prolifération d'organismes au Luxembourg, il est prévu d'attribuer ces fonctions à un établissement public déjà en place, à savoir la Communauté des Transports.

Etant donné qu'à l'heure actuelle les missions de la Communauté des Transports se situent essentiellement dans le domaine des transports publics, il est prévu de créer au sein dudit établissement public une cellule „accès réseau“ qui se verra attribuer les fonctions d'organisme de répartition des sillons et de tarification de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

L'impact financier du projet de loi se limitera au coût de fonctionnement de la nouvelle cellule „accès réseau“ à mettre en place au sein de la Communauté des Transports. La constitution de cette cellule et la mise en oeuvre des nouvelles missions qu'il est prévu de confier à cet établissement public demanderont la mise en place des ressources humaines et des moyens matériels requis.

Les principales missions nouvelles peuvent être résumées comme suit:

1) répartition des sillons

- répartir les sillons par référence au graphique de circulation,
- garantir aux entreprises un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire,
- éviter tout abus de position dominante d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires au détriment des autres,
- conclure avec les entreprises ferroviaires les accords requis en vue de la mise en circulation des trains pour lesquels ces entreprises se sont vues attribuer les sillons,
- établir le graphique de circulation,
- coopérer avec les autres organismes,

2) tarification de l'infrastructure

- établir les règles de tarification,
- déterminer la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire,
- surveiller l'application correcte du règlement grand-ducal du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise et du document de référence du réseau.

Il est à relever que les fonctions qui seront transférées à la Communauté des Transports en vue de se conformer au droit communautaire, sont actuellement exercées par les CFL en leur qualité de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Aussi conviendra-t-il, au vu du savoir-faire des agents des CFL, de mettre à disposition de la Communauté des Transports les agents en question, agents dont les postes deviendront obsolètes au sein des CFL vu le transfert de compétences.

Les coûts pour la cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports sont estimés pour la première année comme suit:

<i>Position (montants en €)</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>
– frais de personnel (8 agents):	915.000	915.000	915.000
– système informatique:	125.000	./.	./.
– location des locaux:	50.000	50.000	50.000
– coopération internationale:	25.000	25.000	25.000
– frais de déplacements:	20.000	20.000	20.000
– frais de fonctionnement globaux:	25.000	25.000	25.000
Total:	1.160.000	1.035.000	1.035.000

5529/02

N° 5529²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2005-2006

PROJET DE LOI

modifiant

- a) la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- b) 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 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
- c) la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation
- d) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES EMPLOYES PRIVES

(21.2.2006)

Par lettre du 23 décembre 2005, réf.: RAIL/2005/6520, Monsieur Lucien Lux, ministre des Transports, a soumis le projet de loi sous rubrique à l'avis de la Chambre des Employés Privés.

1. Le projet de loi sous rubrique a pour objet de compléter la transposition de trois directives européennes de 2001 composant le premier paquet ferroviaire, à savoir:

- la directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires,
- la directive 2001/13/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires et
- la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité.

Le projet de loi permettra d'aligner les dispositions nationales concernées au droit communautaire et apporte dès lors des modifications à plusieurs textes légaux déjà en vigueur.

1. Modifications apportées à la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation

2. En ce qui concerne l'accès au marché ferroviaire, l'application du principe de la libre circulation des services implique l'octroi de droits d'accès à l'infrastructure ferroviaire pour les entreprises ferroviaires établies et agréées dans l'Union européenne. La directive 91/440/CEE a fait un premier pas dans cette direction en établissant des droits d'accès pour les regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires et les entreprises ferroviaires effectuant des transports combinés internationaux.

La directive 2001/12/CE établit des droits d'accès au réseau transeuropéen de fret ferroviaire et, au plus tard à partir de 2008, à l'ensemble du réseau ferré européen, pour les services de fret internationaux.

La directive 2004/51/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la directive 91/440/CEE relative au développement des chemins de fer communautaires ramène le calendrier pour l'ensemble du réseau au 1er janvier 2006 pour s'appliquer à tout type de trafic, y compris le trafic national, à partir du 1er janvier 2007. Les Etats membres doivent transposer jusqu'au 31 décembre 2005 cette directive dans leur législation nationale.

La transposition des dispositions prévues dans ces directives en droit luxembourgeois est assurée de manière automatique grâce au mécanisme prévu à la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation qui dispose que „*les entreprises ferroviaires qui sont établies dans un autre Etat membre de l'Union Européenne, et qui peuvent se prévaloir d'une licence délivrée par cet Etat, bénéficient, dans les limites de la validité de leur licence, des droits d'accès prévus par le droit communautaire. Par ailleurs, des droits d'accès non prévus par le droit communautaire peuvent être accordés à ces entreprises sur base de la réciprocité*“.

1.1. Nouvelles fonctions pour la Communauté des transports

3. En matière de tarification de l'accès à l'infrastructure, la directive 2001/14/CE détermine notamment les responsabilités pour les différentes fonctions de tarification et exige que l'organisme de tarification soit indépendant au plan juridique, organisationnel et décisionnel de toute entreprise ferroviaire.

Il s'agit des missions suivantes: établir les règles de tarification, déterminer la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et surveiller l'application correcte du règlement grand-ducal du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise et du document de référence du réseau.

4. En ce qui concerne la répartition des capacités d'infrastructure, la directive prévoit également que l'organisme de répartition soit indépendant au plan juridique, organisationnel et décisionnel de toute entreprise ferroviaire.

La répartition des sillons comprend les missions suivantes:

- répartir les sillons par référence au graphique de circulation,
- garantir aux entreprises un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire,
- éviter tout abus de position dominante d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires au détriment des autres,
- conclure avec les entreprises ferroviaires les accords requis en vue de la mise en circulation des trains pour lesquels ces entreprises se sont vu attribuer les sillons,
- établir le graphique de circulation,
- coopérer avec les autres organismes.

5. Ainsi les CFL, gestionnaire du réseau ferroviaire, mais en même temps entreprise ferroviaire, ne peuvent se voir confier ces fonctions dites „essentielles“, qui comprennent des missions dans les domaines de la répartition des sillons et de la tarification de l'infrastructure.

Afin d'éviter la prolifération d'organismes au Luxembourg et afin de se conformer le plus rapidement possible aux exigences communautaires, ces fonctions seront attribuées à la Communauté des transports.

Vu que les missions de la Communauté des transports se situent essentiellement dans le domaine des transports publics, il est prévu de créer au sein de cet établissement public une cellule „accès réseau“, qui se verra attribuer ces fonctions dites essentielles.

La Communauté des Transports tient ses comptes 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 séparés, d'une part, sur les activités relevant des missions d'organisme de répartition ou d'organisme de tarification et, d'autre part, pour ses autres activités.

6. La Chambre des employés privés marque son accord de principe quant à l'incompatibilité de la qualité d'utilisateur de l'infrastructure ferroviaire et avec celle de responsable de la tarification ou de la répartition des sillons.

Elle approuve également que, pour les raisons invoquées par les auteurs du projet, les missions en matière de tarification de l'accès à l'infrastructure et de répartition des sillons soient transférées à la Communauté des transports.

7. Les fonctions qui seront transférées à la Communauté des Transports en vue de se conformer au droit communautaire, sont actuellement exercées par les CFL en leur qualité de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Il est indiqué dans la fiche financière jointe au projet de loi sous rubrique qu'il convient, au vu du savoir-faire des agents des CFL, de mettre à disposition de la Communauté des Transports les agents en question, agents dont les postes deviendront obsolètes au sein des CFL vu le transfert de compétences.

8. La Chambre des employés privés approuve que les compétences acquises par les agents des CFL soient mises au service de la Communauté des transports ce qui facilitera à celle-ci le démarrage de ses nouvelles fonctions.

Elle demande toutefois que cette mise à disposition soit intégrée dans le projet de loi à l'instar de ce que prévoit la loi du 25 janvier 2006 modifiant la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics.

En effet, cette loi a instauré la Communauté des transports pour remplacer la Régie générale des transports publics et pour reprendre un certain nombre de missions exercées auparavant par les CFL.

Ainsi, l'article 9 de la loi du 26 janvier 2006 précitée prévoit que „les agents de l'Etat, les agents des communes et des syndicats de communes ainsi que les agents des CFL qui sont chargés de tâches relevant de la compétence de la CdT, peuvent être chargés d'effectuer ces tâches pour le compte de la CdT.

Les attributions dévolues à l'autorité hiérarchique par les dispositions légales et réglementaires applicables aux agents de l'Etat, des communes, des syndicats de communes ainsi que des CFL sont exercées, pour les agents chargés d'effectuer des tâches pour le compte de la CdT en vertu de l'alinéa précédent, par le conseil d'administration de la CdT.

La CdT rembourse au Trésor, aux communes, aux syndicats de communes et aux CFL les traitements, indemnités, salaires et charges sociales patronales des agents en question“.

La Chambre des employés privés demande l'introduction d'une disposition similaire dans le texte du projet de loi sous rubrique.

1.2. La répartition des sillons

9. L'organisme de répartition peut sanctionner les manquements à une disposition législative ou réglementaire relative à l'accès aux réseaux ou à leur utilisation ou aux obligations de communication de documents et d'informations nécessaires à la mission de surveillance qu'il constate de la part des entreprises ferroviaires soumises à son contrôle.

Les décisions de l'organisme de répartition sont susceptibles d'un recours devant le directeur général de la Communauté des Transports qui doit statuer dans un délai de 10 jours ouvrables.

La CEP•L estime qu'il serait nécessaire de préciser les manquements qui peuvent donner lieu à des sanctions. Il doit notamment être précisé que des manquements concernant la sécurité (par

exemple dépassement du temps de conduite autorisé) figurent parmi les manquements sanctionnés.

10. Actuellement, la loi du 11 juin 1999 précitée fixe en détail les principes d'allocation des sillons. La directive 2001/14/CE a modifié ces principes d'allocation des sillons, de sorte qu'une modification de cet article s'impose. Au vu de la technicité des principes énoncés, il a semblé de mise, selon les auteurs du projet, de simplifier les dispositions législatives.

Ainsi le projet stipule-t-il que la répartition des sillons au sein du graphique de circulation s'opère d'après les règles communautaires et que les modalités selon lesquelles les sillons sont attribués seront arrêtées par règlement grand-ducal.

Ce règlement grand-ducal doit également déterminer les conditions de modification ou de suppression des sillons alloués à titre temporaire ou définitif, tout en précisant les hypothèses où la modification ou la suppression a lieu sans indemnité pour le bénéficiaire du sillon.

Enfin, il est disposé que, sauf accord de l'organisme de répartition, les entreprises ferroviaires ne peuvent pas transférer les sillons qui leur ont été attribués à une autre entreprise ferroviaire ou à d'autres services que ceux pour lesquels le ou les sillons ont été attribués. Le non-respect de cette interdiction peut entraîner l'exclusion de l'attribution de sillons pendant une certaine période.

11. La Chambre des employés privés ne partage pas le point de vue selon lequel les principes d'allocation des sillons soient caractérisés par une trop grande technicité pour être repris dans le projet sous rubrique.

Au contraire, ils ont une très grande importance politique puisqu'ils stipulent actuellement notamment la priorité des trains affectés à des services voyageurs réguliers mis en circulation en vertu d'un contrat de service public dans le cadre de l'attribution des sillons.

La loi de 1999 précitée prévoit également que les sillons alloués peuvent être modifiés ou supprimés à titre temporaire ou définitif, sans indemnité pour le bénéficiaire, lorsque les contraintes du service public l'exigent.

Par conséquent, la Chambre des employés privés demande que notamment cette priorité à accorder au service public des passagers reste ancrée dans le texte de loi.

En ordre subsidiaire, la CEP•L revendique le maintien de cette priorité dans le règlement grand-ducal projeté. Elle insiste également qu'elle soit saisie pour avis au sujet du projet de règlement grand-ducal prévu.

1.3. La tarification de l'accès à l'infrastructure

12. L'organisme de tarification veillera à ce que le système de tarification soit appliqué de manière non discriminatoire sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois et en conformité avec le système de redevance pour l'utilisation du réseau ferré luxembourgeois mis en place par la voie d'un règlement grand-ducal.

Il coopère à la mise en place d'un système de redevance conçu de façon à garantir une compétitivité optimale du transport ferroviaire international de marchandises et à assurer une utilisation efficace des réseaux transeuropéens de fret ferroviaire.

L'organisme de tarification peut sanctionner les manquements qu'il constate de la part des entreprises ferroviaires soumises à son contrôle.

13. La CEP•L approuve la référence à la compétitivité du transport ferroviaire de marchandises afin d'éviter un niveau de redevances désavantageant le transport par rail vis-à-vis des concurrents, à savoir le transport routier ou par voie fluviale.

Pour garantir que les prix des différents modes de transport reflètent leurs coûts réels, il importe de procéder, comme le préconise le Livre Blanc de la Commission européenne sur les transports de 2001 („La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix“), à un rapprochement des principes tarifaires d'usage des infrastructures; la prise en compte des coûts externes doit encourager l'utilisation des modes de transport ayant un moindre impact environnemental et permettre des investissements, avec les recettes ainsi dégagées, dans de nouvelles infrastructures.

La compétitivité du transport ferroviaire est en effet également conditionnée par la mise en place d'une infrastructure ferroviaire performante, mais aussi par la lutte contre des conditions sociales précaires dans le secteur des transports routiers.

1.4. Un organe de contrôle indépendant

14. Par ailleurs, la directive 2001/14/CE prévoit la création d'un organisme national de contrôle indépendant de tout gestionnaire d'infrastructure, de toute entreprise ferroviaire, de tout organisme de répartition et de tout organisme de tarification. Cet organisme de contrôle a pour mission d'approuver les redevances d'accès et de trancher tout recours relevant du champ d'application de la directive en question afin de garantir des conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire équitables et non discriminatoires.

Cette fonction de contrôle sera assumée par le ministre des Transports.

En vue de l'instruction des dossiers introduits auprès du ministre, une commission spéciale est créée. Elle a la possibilité de se procurer toutes les informations utiles pour l'accomplissement de sa mission et de déléguer, le cas échéant, certaines vérifications à des experts et consultants spécialisés; les travaux à fournir par ces tiers étant à charge du requérant.

A côté de ce contrôle, toute entreprise ferroviaire pourra exercer un recours contre toute décision prise respectivement par l'organisme de répartition et par l'organisme de tarification auprès du directeur général de la Communauté des Transports.

Par ailleurs, un recours en annulation pourra être introduit devant le tribunal administratif par toute entreprise ferroviaire qui estime mal fondée une décision prise à son égard.

15. Le projet introduit également dans le droit luxembourgeois le recours prévu par la directive 2001/13/CE qui permettra à toute entreprise ferroviaire établie au Luxembourg ou autorisée à effectuer des services de transports sur le réseau ferré luxembourgeois de soumettre à la Commission européenne la question de la compatibilité des exigences de la législation luxembourgeoise avec le droit communautaire et la question du caractère non discriminatoire de ces exigences.

1.5. Obtention des licences

16. Afin d'être admises à effectuer des transports sur le réseau ferroviaire luxembourgeois, les entreprises ferroviaires doivent être titulaires d'une licence délivrée en conformité avec les dispositions de la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

Le projet sous rubrique envisage quelques précisions au niveau des conditions d'obtention d'une telle licence.

17. En ce qui concerne les conditions d'honorabilité des dirigeants d'une entreprise ferroviaire, il est ajouté que ceux-ci ne doivent pas avoir été condamnés pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant de la réglementation douanière dans le cas d'une entreprise ferroviaire désirant se livrer à des activités de transport transfrontalières de marchandises soumises à des procédures douanières.

Le ministre est autorisé, dans le cadre de la gestion des licences ferroviaires, à collecter, utiliser et traiter des données judiciaires concernant l'entreprise et ses dirigeants.

18. En vue d'aligner les dispositions nationales à celles de la directive 2001/13/CE, il est précisé que l'entreprise ferroviaire doit respecter également les dispositions légales en matière douanière et fiscale, celles destinées à assurer des avantages au, ou une protection du consommateur, ainsi que les dispositions des traités et accords internationaux dans le domaine du chemin de fer auxquels le Grand-Duché de Luxembourg a adhéré.

Actuellement, le texte de loi prévoit que l'entreprise ferroviaire doit respecter les dispositions légales nationales concernant la santé, la sécurité, les conditions sociales et de façon générale les droits du personnel à son service ainsi que de ses voyageurs et de ses chargeurs.

La CEP•L estime qu'il serait nécessaire d'inscrire explicitement dans le texte de loi le respect du droit du travail et des conventions collectives du secteur comme condition préalable à l'octroi d'une licence ferroviaire.

19. Afin de se conformer à la législation applicable en matière de protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, le ministre est autorisé, dans le cadre de la gestion des brevets du personnel effectuant des tâches de sécurité dans les entreprises ferroviaires, à traiter des données relatives à la santé et des données judiciaires. Cette même autorisation vaut pour l'entreprise ferroviaire en sa qualité d'employeur dudit personnel.

20. La CEP•L se prononce contre cette disposition. Elle est d'avis qu'il n'appartient pas au ministre et, encore moins, à l'employeur de traiter ou de stocker des données relatives à la santé du personnel.

La santé du personnel relève de la compétence de la médecine du travail et il appartient aux médecins du travail de gérer les dossiers du personnel en matière de santé.

La CEP•L critique la volonté du législateur de laisser traiter ces données sensibles par des personnes autres que les médecins du travail.

21. Elle rappelle à cet égard son avis du 3 décembre 2003 relatif au projet de règlement grand-ducal sur les critères de délivrance et de validité du brevet pour les différentes catégories du personnel affecté à des tâches de sécurité au service d'une entreprise ferroviaire.

Dans cet avis, elle remarquait que la santé au travail serait de la compétence exclusive de la médecine au travail. Elle s'opposait notamment à ce que le certificat médical établi par le médecin dans le cadre d'un examen complémentaire spécialisé soit transmis à une commission médicale dont la composition n'était pas précisée. Si cette commission était composée de fonctionnaires, ceci irait, selon la CEP•L, à l'encontre du secret médical.

22. Dans son avis du 25 mars 2004 relatif au projet de loi ayant pour objet de modifier 1) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne; 2) la loi modifiée du 27 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport; 3) la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile; 4) la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare, la CEP•L critiquait également les dispositions relatives au traitement des données concernant la santé.

Ce projet prévoyait la création d'une base légale autorisant la collecte, le traitement et l'utilisation des données relatives à la santé et des données judiciaires collectées lors de la procédure de vérification des antécédents des personnes requérant une autorisation d'accès à l'aéroport.

La CEP•L estimait notamment que *„le libellé des dispositions relatives à la collection, à l'utilisation et au traitement des données personnelles est quelque peu lapidaire. Le projet parle en effet de manière générale de données relatives à la santé.*

La Chambre des Employés Privés observe que la santé des travailleurs relève en premier lieu de la compétence de la médecine du travail. L'Administration de l'aéroport ne devrait donc pas pouvoir collecter des données qui ont trait à l'état de santé général de la personne concernée, mais uniquement des données qui peuvent éventuellement constituer un indice pour un risque de sécurité“.

1.6. Les règles de sécurité relatives à l'utilisation du réseau

23. Conformément à la loi du 11 juin précitée, l'allocation et l'utilisation d'un sillon exigent de la part de l'entreprise bénéficiaire la détention d'un certificat de sécurité, délivré par le ministre des Transports et attestant que l'entreprise remplit toutes les exigences techniques et opérationnelles pour effectuer les services de transport pour lesquels le ou les sillons ont été alloués, et que les exigences de sécurité requises qui s'appliquent au personnel de conduite et d'accompagnement des trains, au matériel roulant et à l'organisation interne de l'entreprise, sont respectées.

Les exigences de validité du certificat de sécurité sont celles qui se dégagent des traités internationaux auxquels le Luxembourg a adhéré, ou qui sont prévues par les lois et règlements luxembourgeois applicables à la circulation des trains sur le réseau ferroviaire national.

Les conditions d'obtention et de validité du certificat de sécurité et les modalités de son établissement sont arrêtées par le règlement grand-ducal du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de validité des certificats de sécurité pour les entreprises ferroviaires.

Selon ce règlement grand-ducal, l'entreprise requérant un certificat de sécurité doit être titulaire d'une licence d'entreprise ferroviaire, s'engager à n'affecter aux tâches de sécurité concernant les services de transport que du personnel possédant la formation requise pour se conformer aux règles de circulation et de sécurité ainsi que s'engager à assurer l'agrément et le contrôle technique du matériel roulant composant les trains qu'elle fera circuler sur le réseau ferroviaire luxembourgeois suivant les dispositions réglementaires en vigueur.

Elle doit rapporter la preuve qu'elle possède une structure effective d'organisation et de gestion qui répond aux exigences de sécurité techniques et opérationnelles régissant les types de services ferroviaires pour lesquels le certificat est demandé, et qu'elle a mis en place un système de gestion de la sécurité d'un niveau élevé équivalant aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme EN ISO 9001.

L'entreprise requérante fait droit à cette exigence en répondant aux critères de la capacité professionnelle prévue par le règlement grand-ducal du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et la validité des licences des entreprises ferroviaires ou, lorsqu'elle n'est pas établie au Grand-Duché de Luxembourg, en prouvant par une attestation délivrée par les autorités nationales compétentes qu'en vue de l'obtention de la licence ou du certificat de sécurité dans l'Etat de son lieu d'établissement, elle a mis en place un système de gestion de la sécurité d'un niveau élevé, équivalant notamment aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme EN ISO 9001, ou à défaut de cette attestation, par une attestation correspondante délivrée par un organisme d'audit accrédité en conformité avec les normes communautaires afférentes.

Le certificat de sécurité n'est valable qu'à condition pour l'entreprise ferroviaire concernée:

- d'assurer que son personnel affecté à des tâches de sécurité en relation avec la circulation de ses trains sur le réseau ferroviaire luxembourgeois est titulaire des certificats d'aptitude en cours de validité prescrits par la législation nationale du lieu de son établissement et reconnu au Luxembourg ainsi que, le cas échéant, d'un certificat de reconnaissance de ligne correspondant au matériel roulant conduit et valable pour les parties du réseau luxembourgeois pour lesquelles le certificat de sécurité est valable;
- de faire agréer le matériel roulant composant les trains mis en circulation sur le réseau luxembourgeois ou de faire reconnaître l'agrément accordé par les autorités compétentes de l'Etat membre de l'Union Européenne où ce matériel est immatriculé selon les prescriptions réglementaires afférentes, ainsi que de soumettre ce matériel roulant au contrôle technique selon la périodicité prescrite;
- d'assurer la présence à bord des trains empruntant le réseau luxembourgeois des documents requis pour attester ces exigences.

24. La CEP•L estime que le législateur devrait profiter de l'occasion afin de revoir et de rendre plus strictes les conditions d'obtention d'un certificat de sécurité au Luxembourg afin d'assurer un niveau élevé de sécurité sur le réseau ferré luxembourgeois.

Vu que les entreprises étrangères disposant d'une licence dans leur Etat d'établissement ne doivent pas disposer de licence luxembourgeoise pour pouvoir accéder au réseau ferré luxembourgeois, mais uniquement d'un certificat de sécurité lors de l'allocation des sillons, il est indispensable de prévoir des conditions assez restrictives pour l'octroi de ces certificats de sécurité.

Dans l'intérêt des exploitants, des passagers et du personnel, il est donc recommandable de s'aligner, le cas échéant, aux conditions de sécurité les plus strictes existantes dans nos pays voisins.

Dans ce contexte, l'article 45 de l'arrêté royal belge du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire prévoit par exemple que le personnel de toute entreprise ferroviaire ou de tout regroupement international opérant sur le réseau respecte les conditions relatives à la durée maximale d'une prestation et à un intervalle minimal entre deux prestations successives en vigueur sur celui-ci.

En outre, la CEP•L est d'avis que les critères d'obtention d'un certificat de sécurité au Luxembourg devraient tenir compte de la directive 2005/47/CE du Conseil du 18 juillet 2005 concernant l'accord entre la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne

des travailleurs des transports (ETF) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire ainsi que de la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la certification du personnel de bord assurant la conduite de locomotives et de trains sur le réseau ferroviaire de la Communauté (troisième paquet ferroviaire).

2. Modifications apportées à la loi du 25 janvier 2006 modifiant la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics

25. En vue de l'externalisation des fonctions de tarification et de répartition des sillons vers la Communauté des Transports, la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics devra être adaptée en ce sens à permettre une extension des missions de cet établissement public.

Ainsi, il est précisé que la Communauté des Transports est chargée de l'exercice de tous les actes, mesures et décisions prévus par toute loi ou tout règlement grand-ducal qui lui confère une compétence propre.

Cette modification n'appelle pas de commentaire de la part de la Chambre des employés privés.

26. La CEP•L demande toutefois que le législateur profite de l'occasion afin d'apporter certaines modifications supplémentaires à la loi du 25 janvier 2006 modifiant a) la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics, b) la loi du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu.

Elle se réfère à son avis du 10 mai 2005 relatif au projet de loi modifiant a) la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics, b) la loi du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu devenu entre-temps la loi du 25 janvier 2006 précitée.

Ainsi, la CEP•L réitère les remarques suivantes.

27. En ce qui concerne les conditions d'exploitation des services de transports publics, l'article 5 de la loi précitée prévoit que l'exploitation des services de transports publics par rail ne peut être confiée qu'à des entreprises ferroviaires, titulaires de la licence et du certificat de sécurité prévus par la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

L'exploitation de services de transports publics par route ne peut être confiée qu'à des personnes physiques ou morales, titulaires d'une licence nationale de transporteur par route de voyageurs établie sur base de l'autorisation d'établissement, prévue par la loi du 30 juillet 2002 concernant l'établissement de transporteur de voyageurs et de transporteur de marchandises par route et portent transposition de la directive 98/76/CE du Conseil du 1er octobre 1998 ou d'une licence communautaire prévue par le règlement (CEE) No 684/92 du Conseil du 16 mars 1992 établissant des règles communes pour les transports internationaux de voyageurs effectués par autocars et autobus modifié par le règlement (CEE) No 11/98 du Conseil du 11 décembre 1997. Lorsque le transporteur est établi en dehors du territoire luxembourgeois, la licence communautaire ne dispense pas son titulaire de l'autorisation de cabotage requise en vertu du règlement (CEE) 12/98 du Conseil du 11 décembre 1997 fixant les conditions d'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux de voyageurs par route dans un Etat membre.

Vu que les conditions d'obtention et de validité des licences prévues par la loi du 11 juin 1999 ne sont pas applicables aux entreprises ferroviaires qui sont établies en dehors du Luxembourg en conformité avec les exigences du droit communautaire, et qui effectuent des transports internationaux au Luxembourg sans y disposer d'un établissement, la Chambre des employés privés juge indispensable que la loi du 26 janvier 2006 précitée soit complétée par une disposition stipulant que chaque entreprise ferroviaire, même étrangère, qui exploite des services de transports publics au Luxembourg doit se conformer au statut du personnel des cheminots, ceci afin d'éviter toute possibilité de dumping social.

De même, tous les transporteurs routiers devront apporter la preuve qu'ils se conforment aux normes sociales applicables dans le Grand-Duché du Luxembourg pour pouvoir y exploiter un service de transports publics.

Par ailleurs, la Chambre des Employés Privés demande que les critères de qualité suivants soient également pris en considération pour l'attribution de contrats de services publics:

- la santé et la sécurité des voyageurs et du personnel;
- les qualifications de l’exploitant et du personnel;
- l’accessibilité pour les personnes à mobilité réduite;
- les normes environnementales concernant les véhicules;
- le siège social de l’exploitant.

La prise en compte de ces critères permettra, aux yeux de la CEP.L, une meilleure qualité et une meilleure sécurité des transports publics, ce qui est dans l’intérêt des usagers et du personnel, mais en fin de compte aussi des exploitants.

28. Au niveau de la composition du conseil d’administration de la Communauté des transports, la CEP.L demande que les représentants du personnel soient également représentés dans celui-ci, afin de situer les discussions dans une optique la plus large possible et de tenir compte des points de vue de toutes les parties prenantes.

Par ailleurs, la Chambre des Employés Privés estime qu’afin de garantir la présence de toutes les parties prenantes dans le conseil d’administration, il est nécessaire de préciser sa composition dans le texte de la loi ou dans un règlement grand-ducal.

29. En ce qui concerne la terminologie utilisée pour déterminer les services de transport qui sont à qualifier de services de transports publics, la CEP.L s’est prononcée dans son avis précité contre le changement de dénomination des services publics réguliers en services réguliers.

Elle est d’avis que les transports en commun constituent un service public qui doit garantir le droit à la mobilité pour tout le monde. Afin de bien souligner la nécessité d’un accès universel des citoyens aux transports en commun, la Chambre des Employés Privés demande donc de remplacer dans tout le texte de la loi du 26 janvier précitée la notion de „services de transports publics“ par celle de „services publics de transports en commun“.

30. Ensuite, la CEP.L tient à souligner encore une fois que la centrale de mobilité doit contribuer à coordonner le mieux possible les horaires des différents opérateurs, afin d’assurer une meilleure organisation des transports publics.

31. Finalement, la CEP.L réitère sa demande de préciser dans le texte de la loi du 26 janvier 2006 précitée que les agents en charge du contrôle des titres de transport relèveront en pratique des opérateurs, et notamment des CFL (contrôleurs de train).

3. Modifications apportées à la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l’infrastructure ferroviaire

32. En principe, la loi modifiée du 30 juin 2003 sur les marchés publics prévoit que les marchés publics ne peuvent être conclus pour un terme dépassant la durée de l’exercice budgétaire.

Il peut cependant être dérogé à cette règle pour des marchés qui en raison de l’importance ou de la spécialité des travaux, fournitures ou services ne peuvent être exécutés pendant l’exercice où ils sont conclus. Dans ce cas, la durée ne peut pas dépasser dix exercices.

Pour des marchés publics qui dépassent même la durée de 10 exercices, une loi spéciale doit faire mention de la dérogation à cette durée.

Dans cet ordre d’idées, l’article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée est complété, de sorte à ce que la durée des contrats et marchés relatifs aux travaux, fournitures et services à exécuter dans le cadre de la loi de 1995 pourra excéder dix exercices.

33. La CEP.L approuve que la durée de ces contrats et marchés peut excéder dix exercices ce qui permet à tout contractant d’amortir les grands investissements qui sont nécessaires afin de garantir un bon entretien de l’infrastructure ferroviaire.

La longue durée met les deux partenaires, à savoir le propriétaire et le gestionnaire du réseau, dans une relation de responsabilité stable, ce qui empêche que le gestionnaire ne soit tenté de pratiquer une politique des profits rapides. Il appartient néanmoins au propriétaire de veiller à ce que le gestionnaire pratique un entretien fiable jusqu’à la fin de son mandat.

34. Ensuite, le projet prévoit, conformément à la directive 2001/14/CE, qu'en cas de saturation de l'infrastructure sur un axe déterminé lui notifiée par l'organisme de répartition, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit présenter au ministre des Transports un plan de renforcement des capacités.

35. Finalement, d'après le commentaire des articles, le projet transpose en droit national les principes prévus au paragraphe 7 de l'article 1er de la directive 2001/12/CE, à savoir:

- la séparation des comptes de profits et pertes et des bilans pour les activités de gestionnaire d'infrastructure ferroviaire, d'une part, et de transporteur ferroviaire d'autre part,
- la comptabilité de l'entreprise ferroviaire doit faire apparaître séparément les comptes de profits et pertes et les bilans financiers des activités fret ainsi que les contributions obtenues dans le cadre des missions de service public, et
- l'interdiction de subventions croisées entre activités fret et passagers.

Selon le texte afférent du projet, „*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 profit 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. Les aides publiques versées à l'une de ces catégories d'activités ne peuvent pas être transférées à l'autre; cette interdiction doit être reflétée par les comptes y relatifs*“.

La CEP•L estime que le texte du projet est conforme au paragraphe 7 de l'article 1er de la directive 2001/12/CE et constitue la suite logique de la décision de ne pas confier la fonction de gestionnaire du réseau à une entité indépendante de tout opérateur ferroviaire;

elle est toutefois d'avis qu'il existe une incohérence entre le texte du projet et le commentaire des articles qui indique des obligations non reprises dans le texte du projet.

4. Modifications apportées à 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 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

36. Le projet de loi soumis pour avis apporte quelques adaptations de la terminologie utilisée dans le texte de loi précité afin de l'ajuster à la terminologie commune employée dans le droit ferroviaire et utilisée par le législateur français.

Ces modifications n'appellent pas de commentaire de la part de la Chambre des employés privés.

*

37. Sous réserve des remarques élaborées ci-dessus, la Chambre des employés privés marque son accord au présent projet de loi.

Elle insiste toutefois d'être saisie pour avis sur les projets de règlement grand-ducal à venir en exécution du présent projet.

Luxembourg, le 21 février 2006

Pour la Chambre des Employés Privés,

Le Directeur,
Norbert TREMUTH

Le Président,
Jean-Claude REDING

Service Central des Imprimés de l'Etat

5529/01

N° 5529¹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2005-2006

PROJET DE LOI

modifiant

- a) la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- b) 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 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
- c) la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation
- d) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE TRAVAIL

(1.3.2006)

Par lettre en date du 23 décembre 2005, n.réf.: RAIL/2005/6520, le ministre des Transports a saisi pour avis notre chambre du projet de loi modifiant a) la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire b) 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 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 c) la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation d) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

Le présent projet de loi a pour objet d'aligner les dispositions nationales concernées aux adaptations qu'impose le droit communautaire, et plus particulièrement, trois directives:

- la directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires;
- la directive 2001/13/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires;
- la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité.

C'est surtout la transposition de cette dernière directive qui suscite, aux yeux de notre chambre, un certain nombre d'observations:

1. L'attribution des fonctions de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure à la Communauté des Transports (CdT) est contraire à la loi du 25 janvier 2006 modifiant a) la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics et b) la loi du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu

Notre chambre tient à signaler que la CdT telle que définie par la loi du 25 janvier 2006 précitée 1) n'assume que des missions de transports de personnes, à l'exclusion des transports de fret lesquels sont soumis aux règles pures et simples de la concurrence et 2) n'exerce que des missions secondaires (telles la promotion des transports publics, le développement de formes alternatives de mobilité, l'information et la communication avec l'utilisateur, l'établissement de statistiques, les enquêtes et les comptages), les missions principales comme la planification de l'offre, la détermination des prestations, la politique tarifaire, la négociation des contrats de service public, la gestion financière et la rémunération des opérateurs étant conférées au ministre des Transports.

En attribuant à la CdT des fonctions de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure en matière de transport de fret ferroviaire, le présent projet de loi contrevient à la loi du 25 janvier 2006 précitée.

Si le présent projet de loi était voté dans sa teneur actuelle, il créerait une contradiction flagrante entre deux textes de loi, d'une part la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation laquelle attribuerait, par le biais du présent projet de loi, des fonctions essentielles avec un pouvoir de décision à la CdT et d'autre part la loi du 25 janvier 2006 précitée qui, au contraire, transfère les attributions essentielles avec le pouvoir de décision au ministre des Transports.

Par ailleurs il y a lieu de constater que le présent projet de loi ne souffle mot sur la question de savoir qui prend les prétendues décisions au sein de l'organisme de répartition qu'est la CdT, cette cellule „accès réseau“ dont on ignore la structure et composition ou bien le conseil d'administration de la CdT.

En raison des développements ci-dessus et afin de respecter la lettre de la loi du 25 janvier 2006 précitée, notre chambre plaide pour une création *sui generis* d'un organisme de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure exclusivement compétent pour le transport de fret.

2. L'indépendance juridique, organisationnelle et décisionnelle de la CdT est-elle garantie?

Sous réserve de l'incompatibilité de la fonction de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure concernant le transport ferroviaire de fret avec la finalité de la CdT limitée au transport de personnes, notre chambre se doit de constater qu'en raison du transfert des missions principales de la RGTP, prédécesseur de la CdT, au ministre des Transports, la CdT n'a plus de pouvoir de décision et ne peut plus qu'„accompagner“ la politique des transports du ministre. On ne peut donc plus parler de pouvoir de décision dans le chef de la CdT et, à plus forte raison, qu'il soit indépendant.

Il y a encore lieu de douter de l'indépendance de la CdT, dans la mesure où deux interdictions d'incompatibilité avec le mandat au conseil d'administration de la RGTP prévues par la loi du 29 juin 2004 précitée, à savoir, les membres du gouvernement, les députés et les conseillers d'Etat d'une part et les membres du conseil d'administration ou de la direction, les gérants, les conseillers ou les propriétaires d'une société d'autre part, ont été supprimées dans la loi du 31 janvier 2006 précitée.

Au vu de la composition actuelle du conseil d'administration de la CdT et en raison des remarques ci-avant, notre chambre a de sérieux doutes que l'indépendance juridique, organisationnelle et décisionnelle de la CdT soit garantie alors qu'on retrouve par exemple un représentant des CFL, mais non pas des représentants d'autres entreprises ferroviaires au Luxembourg.

Enfin elle réclame que, pour autant que la CdT soit l'entité adéquate pour assurer la fonction d'organisme de répartition et de tarification, *quod non*, des représentants du personnel figurent également parmi les membres du conseil d'administration de la CdT.

3. La fonction d'organisme de contrôle assumée par le ministre des Transports permet-elle une séparation des pouvoirs?

Notre chambre éprouve un certain malaise dans la mesure où le ministre des Transports assume à la fois la fonction d'organisme de contrôle de la politique des transports dont il est à l'origine et la fonction d'autorité (extra-)judiciaire concernant les recours des entreprises s'estimant être victimes d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice. Ce malaise s'accroît encore davantage dans la mesure où le recours contre la décision du ministre devant le tribunal administratif est un recours en annulation et non pas un recours en réformation. Le tribunal administratif en cas d'annulation de la décision du ministre ne pourra donc trancher le fond du litige, mais devra renvoyer le litige devant le ministre seul compétent pour statuer au fond.

Vu que la CdT agit sous la tutelle du ministre des Transports et que ce dernier agit en qualité de coparticipant des CFL, il n'y a pas d'indépendance entre l'organisme national de contrôle d'une part et la CdT et les CFL d'autre part.

4. La commission administrative et/ou la commission spéciale prévues aux articles 16 et 21 du projet de loi

Etant donné que l'article 16 du projet de loi remplace le terme „commission spéciale“ par celui de „commission administrative“, on se demande si la commission spéciale mentionnée à l'article 21 est une autre commission ou si, tout simplement, il s'agit d'une erreur de frappe.

Sous réserve des observations formulées ci-dessus, notre chambre a l'honneur de vous informer qu'elle marque son accord au projet de loi cité sous rubrique.

Luxembourg, le 24 février 2006

Pour la Chambre de Travail,

Le Directeur adjoint,
Léon DRUCKER

Le Président,
Henri BOSSI

Service Central des Imprimés de l'Etat

5529/03

N° 5529³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2005-2006

PROJET DE LOI

modifiant

- a) la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- b) 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 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
- c) la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation
- d) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(6.3.2006)

Par sa lettre du 23 décembre 2005, Monsieur le Ministre des Transports a bien voulu saisir pour avis la Chambre de Commerce concernant le projet de loi sous rubrique.

Le présent projet de loi s'inscrit dans le cadre des mesures de transposition des trois directives composant le premier paquet ferroviaire, adoptées le 22 novembre 2000 par le Parlement européen et le Conseil, respectivement :

- la directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires
- la directive 2001/13/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires
- la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructures ferroviaires et la certification en matière de sécurité.

Une transposition partielle du premier paquet ferroviaire a été assurée par diverses dispositions législatives et réglementaires, notamment à travers la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, par le protocole additionnel du 28 juin 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, approuvé par la loi du 28 mars 1997 et par la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

Le travail de transposition accompli jusqu'à présent doit cependant être complété par:

- l'alignement des dispositions nationales concernées aux adaptations que le droit communautaire a apporté en particulier aux définitions antérieures des notions communautaires utilisées par les directives;
- la mise en place d'un cadre pour la répartition des capacités de l'infrastructure qui permettra de garantir aux entreprises ferroviaires un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire et d'éviter tout abus de position dominante d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires au détriment des autres.

Dans ces conditions données, le présent projet de loi permet de mettre en conformité les dispositions nationales avec le droit communautaire.

Le présent projet de loi reflète également le compromis négocié dans le cadre de la Tripartite ferroviaire qui a débuté le 24 octobre 2005, au cours de laquelle la Direction générale des CFL, les représentants syndicaux et le Gouvernement ont décidé de la structure future des CFL, ainsi que de la mise en place d'un nouveau cadre pour la répartition des capacités d'infrastructures ferroviaires et d'un nouveau cadre pour la tarification.

En l'occurrence, les modifications portent notamment sur l'attribution de fonctions de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure ferroviaire à la Communauté des Transports, établissement public créé par la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

Le contrôle du caractère équitable et non discriminatoire des conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire sera assuré par le Ministre des Transports.

Par ailleurs, le présent projet de loi prévoit la possibilité pour toute entreprise de pouvoir exercer un recours administratif contre les décisions prises en matière de répartition et de tarification devant le directeur général de la Communauté des Transports et un recours en annulation devant le Tribunal administratif.

La Chambre de Commerce constate également que les auteurs du présent projet de loi ont pris soin d'indiquer dans la fiche financière jointe au dossier, le coût approximatif des nouvelles fonctions assumées par la Communauté des Transports.

La Chambre de Commerce constate que les modifications projetées par les auteurs du présent projet de loi transposent fidèlement et strictement les exigences européennes du premier paquet ferroviaire et les décisions prises dans le cadre de la Tripartite ferroviaire.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce approuve le présent projet de loi.

5529/04

N° 5529⁴

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2005-2006

PROJET DE LOI

modifiant

- a) la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- b) 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 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
- c) la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation
- d) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS

(22.3.2006)

Par sa lettre du 23 décembre 2005, Monsieur le Ministre des Transports a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet du projet de loi repris sous rubrique.

Le projet de loi en cause devra permettre d'aligner les dispositions nationales concernées au droit communautaire. En d'autres termes il s'agit de transposer en droit national les parties des directives 2001/12/CE, 2001/13/CE et 2001/14/CE qui n'ont, dans l'état actuel des choses, pas encore fait l'objet d'une telle transposition.

La modification essentielle prévue par le présent projet est de confier à la Communauté des Transports, établissement public créé par la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics, les fonctions de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure.

Les conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire équitables et non discriminatoires seront également assurées par la mise en place d'un organisme de contrôle, cette fonction de contrôle devant être assumée par le Ministre des transports.

La Chambre des Métiers constate que le projet sous avis ne donne pas lieu à des observations particulières.

Luxembourg, le 22 mars 2006

Pour la Chambre des Métiers,

Le Directeur,
Paul ENSCH

Le Président,
Paul RECKINGER

Service Central des Imprimés de l'Etat

5529/05

N° 5529⁵**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2005-2006

PROJET DE LOI

modifiant

- a) la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- b) 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 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
- c) la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation
- d) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(20.6.2006)

Par dépêche du 30 décembre 2005, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre des Transports.

Au projet de loi étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles ainsi qu'une fiche financière.

Les avis de la Chambre des employés privés, de la Chambre de travail, de la Chambre de commerce et de la Chambre des métiers ont été portés à la connaissance du Conseil d'Etat respectivement les 16 et 22 mars et le 4 avril 2006.

Par dépêches des 27 mars 2006 et 11 mai 2006, le ministre des Transports demande au Conseil d'Etat de réserver un rang de priorité à l'émission de son avis sur le présent projet de loi, au motif que la procédure d'infraction entamée contre le Luxembourg pour cause de non-transposition des directives dites du „premier paquet ferroviaire“ ne pourrait être arrêtée aux dires du commissaire compétent que pour autant que les mesures de transposition nationale soient notifiées à la Commission avant la mi 2006.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Le projet de loi sous avis s'inscrit dans le cadre des mesures de transposition des trois directives composant le premier paquet ferroviaire, adoptées par le Parlement européen et le Conseil le 22 novembre 2000.

Les mesures de transposition nationales auraient dû être prises avant le 15 mars 2003, date ultime prévue à cet effet par les directives 2001/12/CE, 2001/13/CE et 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant respectivement la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires, la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires et concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité. L'adoption tardive des directives en droit national a eu pour effet non seulement de mettre le Luxembourg en infraction par rapport à ses engagements communautaires, mais encore de lui faire perdre les avantages des mesures transitoires que les directives lui avaient réservées, notamment celle de ne pas devoir attribuer à un organisme indépendant la tâche de déterminer un accès équitable et non discriminatoire à son infrastructure ferroviaire.

Il est vrai toutefois qu'avant l'adoption du premier paquet ferroviaire, une importante concordance entre le droit ferroviaire luxembourgeois et les directives communautaires à transposer a déjà été assurée par le biais de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, du protocole additionnel du 28 juin 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, approuvée par la loi du 28 mars 1997 et de la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

D'autres mesures découlant des directives du premier paquet ferroviaire ont été transposées, du moins partiellement, en droit national par des mesures réglementaires, notamment le règlement grand-ducal du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise ainsi que de deux règlements grand-ducaux datés du 24 octobre 2003 concernant, d'une part, les conditions de délivrance et de validité des licences des entreprises ferroviaires et, d'autre part, les conditions de délivrance et de validité des certificats de sécurité pour les entreprises ferroviaires.

Le principal objet du projet de loi sous avis consiste dès lors à compléter la transposition du droit ferroviaire communautaire en droit luxembourgeois, essentiellement par la désignation de l'organisme indépendant compétent pour la répartition des sillons, de déterminer les redevances, d'organiser le contrôle de l'organisme indépendant et de prévoir des recours en cas de non-délivrance ou de retrait des licences et autorisations requises.

Comme les CFL, actuellement chargés des missions d'attribution des sillons, ne peuvent à l'évidence plus être désignés comme organisme indépendant alors qu'ils continueront à être l'un des principaux utilisateurs du réseau ferré luxembourgeois, il convient de désigner un autre organisme avec la mission d'assumer les fonctions décrites ci-avant.

Les auteurs du projet, en suivant ainsi les recommandations de la „Tripartite Ferroviaire“ de décembre 2005, ont opté pour confier ces fonctions à la Communauté des Transports (CdT), établissement public créé par la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics. Ce choix est motivé par le souci „...d'éviter la prolifération d'organismes au Luxembourg et afin de se conformer le plus rapidement possible aux exigences communautaires ...“.

Le Conseil d'Etat partage le souci des auteurs de ne pas continuer dans la voie de la prolifération d'organismes autonomes sous forme d'établissement public ou autre. Dans ses avis des 25 octobre 2005 et 6 décembre 2005 relatifs au projet de loi qui allait devenir la loi du 21 janvier 2006 portant modification de la prédite loi du 29 juin 2004 sur les transports publics, le Conseil d'Etat avait même sérieusement mis en doute la nécessité de conserver son statut d'établissement public à la CdT, anciennement désignée par „Régie Générale des Transports Publics (RGTP)“, en raison de l'amputation de l'essentiel de ses compétences décisionnelles pour les attribuer à nouveau au ministre des Transports.

Le projet sous avis accorde de nouvelles fonctions décisionnelles à la CdT en matière d'attribution des sillons ferroviaires et de redevances.

Est-ce le bon choix?

Le Conseil d'Etat se permet d'en douter.

La CdT a été créée essentiellement sinon exclusivement dans le but d'organiser les transports publics (de personnes) sur le territoire du Grand-Duché par une intégration efficace et une coordination optimale des différents modes de transports publics, dont les chemins de fer constituent évidemment un élément important. Est-ce suffisant pour lui donner les compétences supplémentaires en matière d'attribution des sillons et de redevances voulues par la directive? Est-ce que la CdT est suffisamment indépendante à l'égard de tout opérateur de transports ferroviaires, alors qu'il n'existe depuis la réforme du 21 janvier 2006 plus d'incompatibilité pour un ou plusieurs délégués des CFL de remplir les fonctions de membres du conseil d'administration de la CdT et qu'il est constant que des représentants des CFL siègent effectivement au conseil.

Il est certes prévu que les compétences relatives à l'attribution des sillons et la fixation des redevances est confiée à une „cellule accès au réseau“ de la CdT. Il n'est toutefois pas déterminé comment cette „cellule“ fonctionnera. Aura-t-elle des compétences propres et autonomes indépendantes du seul organe qui en vertu de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics est le conseil d'administration? Il n'est même pas prévu d'intégrer cette „cellule“ dans la loi organique de la CdT. Il n'est pas prévu d'en fixer la composition. Est-ce que le directeur général de la CdT en fait partie? Dans l'affirmative, comment pourrait-il être chargé de recevoir des recours contre les décisions de la „cellule“?

L'ensemble des dispositions concernant cette „cellule“ sont tellement en contradiction avec les principes élémentaires du droit administratif que, sauf modifications fondamentales à entreprendre dans le libellé des textes, le Conseil d'Etat doit s'opposer formellement aux dispositions du projet de loi portant attribution des compétences en matière d'attribution des sillons et de redevances à une „cellule accès réseau“.

Tout en partageant le souci des auteurs de ne pas procéder à une prolifération des organismes autonomes, le Conseil d'Etat propose principalement de rechercher un organisme existant qui pourrait se voir attribuer les compétences en question.

Cet organisme pourrait être le ministre lui-même. En application de la loi du 21 janvier 2006, le ministre des Transports s'est vu transférer un certain nombre de compétences dites „essentielle“ en matière de transports publics. Rien ne s'oppose à confier la matière „essentielle“ de l'attribution et de la fixation des redevances des sillons au même ministre, d'autant plus qu'aux vues du Conseil d'Etat aucune disposition des directives communautaires ne semble nier la qualité d'organe indépendant au ministre. Cette solution aurait également l'avantage de laisser entier le droit commun administratif et ne nécessiterait dès lors pas de solutions „nouvelles“ en matière de recours contre les décisions.

Cet organisme pourrait aussi être un autre organisme existant qui a mission d'exercer la surveillance d'un ou plusieurs secteurs économiques. L'Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR) pourrait être chargé des missions prévues par la présente loi en plus des nombreuses missions qu'il assume actuellement en matière de surveillance et de gestion des télécommunications, de l'électricité, de gaz naturel, etc.

Charger l'ILR des missions prévues par le présent projet de loi aurait l'avantage de mettre les décisions afférentes entre les mains d'un organisme qui a pour mission légale de surveiller d'une manière indépendante les secteurs soumis à sa compétence, d'avoir des structures décisionnelles en place pour permettre la prise de décisions indépendantes et d'être régi par des procédures de recours conformes aux principes généraux du droit administratif.

Ce n'est dès lors qu'à titre subsidiaire que le Conseil d'Etat examine les dispositions concernant le transfert des compétences à la CdT. Il fera toutefois des propositions de textes sous les articles concernés susceptibles de surmonter son opposition formelle annoncée ci-avant.

Il se doit toutefois d'annoncer dès à présent son opposition formelle à l'égard du libellé de l'article 25 du projet de loi sous avis en ce que ce texte prévoit l'extension des compétences de la CdT par „toute autre loi ou tout règlement grand-ducal ...“. En application de l'article 108*bis* de la Constitution, la création, l'organisation et l'objet d'un établissement public ne peut se faire que par la loi. La fixation des compétences d'un établissement public est partant une matière réservée à la loi formelle. Il est dès lors exclu qu'un établissement public, comme en l'occurrence la CdT, puisse se voir accorder des compétences par voie réglementaire.

Sous réserve des observations qui précèdent et des autres observations qu'il formulera ci-après à l'occasion de l'examen des articles, le Conseil d'Etat est en mesure d'approuver le projet de loi soumis à son avis.

*

EXAMEN DES ARTICLES

Chapitre I (Articles 1er à 6)

Sont regroupées sous ce chapitre un certain nombre de modifications apportées à la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. D'une part, il s'agit de remplacer dans toutes les dispositions les termes „réseau ferroviaire“, respectivement „réseau“, „réseau de chemin de fer“, „réseau national“, par les termes „réseau ferré“ ou „réseau ferré luxembourgeois“. Cette modification est explicitée par un besoin d'adaptation de la législation luxembourgeoise à la terminologie commune employée dans le domaine ferroviaire et utilisée dans la législation française.

Sont apportées par ailleurs un certain nombre de précisions utiles à plusieurs articles de la loi concernant la gestion de l'infrastructure ferroviaire en vue de la rendre compatible avec les exigences communautaires, notamment les articles 1er, paragraphe 7 de la directive 2001/12/CE et 22 de la directive 2001/14/CE.

Le libellé de toutes les dispositions prévues aux articles 1er à 6 rencontre l'approbation du Conseil d'Etat.

Chapitre II (Article 7)

Les dispositions de l'article 7 ont pour unique objectif de remplacer les termes „réseau ferroviaire national“ par les termes „réseau ferré luxembourgeois“ à l'article 3 de la loi du 28 mars 1997 concernant les CFL.

Sans observation.

Chapitre III

Sont regroupées sous ce chapitre l'ensemble des dispositions qui ont pour objet l'adaptation de la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation en vue de rendre cette législation conforme aux dispositions communautaires. Les modifications aux différents articles semblent fidèlement transposer les exigences communautaires en la matière.

Le Conseil d'Etat regrette toutefois qu'il n'ait pas été versé au dossier un „tableau des correspondances“ faisant ressortir les références exactes entre les dispositions communautaires à transposer et les articles correspondants du projet de loi sous avis. La production d'un tel tableau aurait facilité la tâche de vérification du Conseil d'Etat quant à la compatibilité totale des dispositions nationales par rapport aux exigences communautaires. Comme la production d'un tel tableau sera de toute façon exigée par la Commission après l'adaptation des textes luxembourgeois, et en vue de faciliter l'examen parlementaire du texte, le Conseil d'Etat propose de l'établir avant l'adoption définitive des textes par la Chambre des députés.

Les *articles 8 à 11* comportent des adaptations ponctuelles à différents articles de la loi de 1999 qui ont toutes pour objet de mettre ces dispositions en conformité avec le droit communautaire. Elles n'appellent pas d'observations particulières de la part du Conseil d'Etat.

L'*article 12* prévoit une adaptation du deuxième alinéa de l'article 6 de la loi de 1999 prévoyant que toute décision de refus doit être motivée et est susceptible d'un recours en annulation devant le tribunal administratif.

Le Conseil d'Etat tient à rappeler que déjà dans son avis initial du 12 mai 1998 relatif au projet de loi qui allait devenir la loi du 11 juin 1999, tout en se référant à d'autres situations de refus ou de retraits de licences, il avait demandé de prévoir en la matière un recours en réformation devant le tribunal administratif. Devant le refus de la Chambre des députés de le suivre dans cette voie, le Conseil d'Etat s'était prononcé comme suit dans son avis complémentaire du 26 janvier 1999:

„Vu les conséquences extrêmement graves qu'une décision de retrait ou de suspension de licence peut avoir pour l'exploitant ferroviaire, un contrôle complet par le juge administratif devrait être prévu. Aussi le Conseil d'Etat maintient-il une très nette préférence pour un recours en pleine juridiction. Pour le cas où le législateur se prononcerait à son tour pour un simple recours en annulation, le dernier alinéa de l'article 16 peut être supprimé, le recours en annulation étant de droit en toute matière de décision administrative individuelle.“

Concernant l'article 12 du projet de loi sous avis, le Conseil d'Etat réitère sa position pour les mêmes raisons que celles développées ci-dessus. Il demande partant principalement le remplacement du terme „annulation“ par le terme „réformation“. Subsidiairement, pour le cas où le Conseil d'Etat ne serait pas suivi, il demanderait la suppression de l'article 12 du projet pour retomber ainsi dans le droit commun.

A l'article 13, le paragraphe 1er ne comporte pas d'observation de la part du Conseil d'Etat.

Par contre, le Conseil d'Etat demande la suppression du paragraphe 2 (et partant de la numérotation du paragraphe 1er). Cette disposition permet au ministre d'établir une banque de données comportant les données judiciaires concernant tant les entreprises ferroviaires que les personnes dirigeantes, le tout „sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel“.

Le Conseil d'Etat demande la suppression de cette disposition parce qu'elle est de nature à semer la confusion. Ou bien la banque de données comporte des données personnelles, et la loi sur la protection des données nominatives lui est applicable, ou bien la banque de données ne comporte pas de telles données et il n'est pas nécessaire de prévoir une autorisation spéciale de la part du législateur pour l'établir.

La même observation vaut à plus forte raison par rapport aux dispositions de l'article 24 du projet de loi qui prévoit l'installation d'une banque de données pour les membres du personnel qui effectuent des tâches de sécurité dans les entreprises ferroviaires. Dans ce cas les données à traiter sont encore plus sensibles en ce qu'elles ne visent pas seulement des données judiciaires mais sont étendues aux données de santé des personnes concernées. Partant la suppression de l'article 24 est également demandée.

Les articles 14 à 18 portent transposition en droit luxembourgeois de plusieurs dispositions communautaires, respectivement transforment en euros les montants de la loi de 1999 encore exprimés en francs, tout en les arrondissant.

Les mesures ainsi proposées rencontrent l'approbation du Conseil d'Etat.

L'article 19 prévoit le remplacement des dispositions actuellement contenues à l'article 21 de la loi du 11 juin 1999.

Le premier alinéa de cet article 21 nouveau détermine que la répartition des sillons se fait dans le respect du droit communautaire et par référence à un graphique de circulation à arrêter par règlement grand-ducal.

Il est prévu par ailleurs que les conditions de modification ou de suppression des sillons attribués sont également fixées par règlement grand-ducal. Les auteurs justifient leur démarche consistant à dorénavant réserver à la seule voie réglementaire la fixation des conditions d'attribution et de suppression des sillons, dont les conditions essentielles sont arrêtées actuellement dans la loi, par la „technicité“ des mesures à prendre.

Le Conseil d'Etat ne partage pas cette approche. Au contraire, la „technicité“ d'une mesure ne justifie nullement un bouleversement de la hiérarchie des normes telle qu'elle résulte de la Constitution. Déjà dans son avis du 12 mai 1998 sur le projet de loi relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, le Conseil d'Etat s'était opposé formellement à l'endroit des intentions des auteurs de l'époque de la disposition qui allait devenir l'article 21 de la loi dans les termes suivants:

„... le Conseil d'Etat doit s'opposer formellement à la disposition contenue au dernier alinéa de l'article, disposant qu'un règlement grand-ducal pourra prévoir des dérogations à la durée indéterminée prévue par la loi. Il doit aussi s'opposer formellement à ce que soit laissé à un règlement grand-ducal le soin de déterminer les causes de modification ou de suppression des sillons et de déterminer la procédure selon laquelle la décision de modification ou de suppression intervient.

Comme le retrait d'un droit concédé à une entreprise ferroviaire, en l'espèce l'attribution d'un sillon, touche à l'évidence à l'exercice de son droit d'exercer l'activité commerciale de transporteur par chemin de fer, les conditions de retrait, y compris les cas dans lesquels les sillons ne sont pas attribués à durée indéterminée, doivent être énumérées du moins dans leur principe, dans la loi même, quitte à laisser à un règlement grand-ducal le soin d'en fixer les modalités d'application.“

A la suite de l'opposition formelle du Conseil d'Etat, les auteurs de l'époque avaient proposé la formulation de l'actuel article 21 qui s'inspirait de la solution retenue par la législation française et trouvait l'accord du Conseil d'Etat exprimé dans son avis complémentaire du 26 janvier 1999.

Les considérations développées ci-dessus gardent toute leur valeur de sorte que le Conseil d'Etat doit insister à ce que les principales dispositions concernant l'octroi, le retrait et la suppression des sillons restent inscrites dans la loi, le tout sous peine de se voir obligé de refuser la dispense du second vote constitutionnel.

Le Conseil d'Etat pourrait dès à présent marquer son accord à ce que le libellé de ces dispositions principales soit modifié par rapport au texte actuel pour tenir compte d'éventuelles exigences nouvelles découlant des directives à transposer.

L'ajout du dernier alinéa à l'article 21 tel qu'il est libellé dans le projet rencontre l'approbation du Conseil d'Etat.

L'article 20 du projet de loi porte modification de l'article 22 de la loi de 1999 en confiant les fonctions d'organisme indépendant de répartition des sillons à une „cellule accès réseau“ de la CdT, établissement public créé par la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

Le Conseil d'Etat renvoie à ses observations développées à cet égard dans le cadre de ses considérations générales. Il tient à rappeler que ses nettes préférences vont dans le sens d'un autre choix. Il préfère confier cette tâche, soit à l'Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR), soit directement au ministre des Transports. Les deux options auraient l'avantage de ne pas laisser planer le moindre doute sur l'indépendance de l'organisme d'attribution. Comme il a été indiqué ci-avant, l'indépendance de la CdT n'est pas évidente alors que l'un des opérateurs de chemins de fer, en l'occurrence les CFL, siège au conseil d'administration de la CdT.

Aussi le Conseil d'Etat ne saurait-il approuver l'option préconisée par les auteurs du projet sous avis qu'à la condition expresse que la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics soit modifiée dans le sens d'une extension des compétences de la CdT aux fonctions d'organisme indépendant d'attribution des sillons, en veillant à ce que l'exécution de cette fonction soit séparée de l'exécution des autres fonctions de la CdT, tant du point de vue organisationnel que personnel.

Le Conseil d'Etat estime par ailleurs que l'attribution des sillons de chemin de fer ressort de l'exercice de la souveraineté nationale. L'exercice de droits souverains est en principe réservé à des fonctionnaires de l'Etat assermentés. Il faudrait dans le présent cas également veiller à ce que les agents de la CdT affectés à la „cellule accès réseau“ jouissent du statut de fonctionnaires d'Etat. Le Conseil d'Etat ignore si tel est le cas pour des agents actuels de la CdT.

Ce n'est dès lors que sous réserve de la suite réservée aux propositions qu'il formulera ci-après, à l'occasion de l'article 25 concernant l'organisation de la CdT, que le Conseil d'Etat examine les dispositions de l'article 20.

Les paragraphes 1er à 8 de l'article 22 nouveau ne soulèvent pas d'objections de la part du Conseil d'Etat, encore qu'il eût été préférable d'introduire certaines dispositions organisationnelles dans la loi organique de la CdT pour le cas où l'option de la „cellule accès réseau“ dans la CdT serait retenue.

Quelle est la nature exacte du recours prévu au paragraphe 9 de l'article sous examen? Est-ce qu'un recours contre des décisions de la „cellule accès réseau“ auprès du directeur général est un recours contentieux? Si tel était le cas, la disposition visée se heurterait au principe constitutionnel réservant aux tribunaux la connaissance des litiges entre parties et le Conseil d'Etat devrait s'y opposer formellement. Si, par contre, le recours visé était un simple recours hiérarchique ou gracieux, la disposition en question deviendrait superfétatoire, le recours gracieux étant de droit en application des principes régissant la procédure administrative non contentieuse (PANC). Le Conseil d'Etat ne voit dès lors pas l'utilité d'instaurer un recours légal contre les décisions de la „cellule d'accès au réseau“, d'autant plus qu'à l'article suivant un autre recours est instauré auprès du ministre. Il demande partant la suppression du paragraphe 9 de l'article 22 nouveau.

L'article 21 introduit dans la loi de 1999 un article 22bis nouveau qui instaure un recours auprès du ministre en faveur des entreprises ferroviaires qui se sentiraient victimes d'un traitement non équitable ou discriminatoire. Le même article fixe les conditions de saisine et d'instruction et le délai impartit au ministre pour statuer.

Ce recours constitue la transposition en droit luxembourgeois de l'article 30 de la directive 2001/14/CE qui admet que ces fonctions de contrôle soient confiées au ministre.

Il est évident que les dispositions visées ne se justifient que pour autant que le législateur ne désigne pas le ministre lui-même comme organisme de répartition (une des options proposées ci-avant par le Conseil d'Etat). Dans les autres cas (ILR ou CdT), l'article 22*bis* se justifie. Son libellé ne donne pas lieu à observation hormis qu'au paragraphe 1er le bout de phrase „Sans préjudice du recours prévu au paragraphe 9 de l'article 22,“ est à supprimer conformément aux développements du Conseil d'Etat à l'endroit de l'article précédent, et que le recours contentieux prévu au paragraphe 2, alinéa 2 et prévoyant un recours en annulation est à remplacer par un recours en réformation dans la logique des développements du Conseil d'Etat sous l'article 19 du projet.

L'article 22 porte fusion, en les adaptant, des articles 24 et 25 actuels, traitant des redevances à payer par les entreprises de chemins de fer utilisant le réseau ferré luxembourgeois. Comme par le passé les redevances sont fixées par règlement grand-ducal et appliquées individuellement aux entreprises concernées par l'organisme de tarification qui est le même que l'organisme de répartition, d'après le projet de loi la „cellule accès réseau“ de la CdT.

Pour clarifier le texte et pour éviter de laisser planer un doute sur les pouvoirs de l'organisme de tarification quant à une éventuelle fixation de la redevance différente de celle prévue par règlement grand-ducal, il est proposé de remplacer les termes „fixées par“ utilisés au deuxième alinéa par les termes plus appropriés „sont calculées pour chaque entreprise par“.

L'article 23 porte remplacement de l'article 25 actuel en y introduisant les procédures de mise en place et de surveillance des tarifications et redevances pour l'utilisation du réseau ferré par l'organisme de tarification et fixe la procédure à suivre par l'organisme de tarification en cas de manquements par les entreprises ferroviaires.

Sous réserve de ses développements généraux relatifs à la désignation de l'organisme de tarification, le Conseil d'Etat est en mesure d'accepter les mesures proposées dont le libellé ne donne pas lieu à observation.

L'article 24 prévoit l'insertion d'un nouvel article 31 dans la loi de 1999 à la suite de l'article 30, les articles 31 et 32 étant censés devenir dès lors les articles 32 et 33.

Cet article vise à autoriser le ministre à détenir une banque de données contenant des données nominatives de santé et judiciaires de personnes affectées à des tâches de sécurité.

Pour les raisons développées à l'endroit de l'article 13, le Conseil d'Etat demande la suppression de cet article.

Chapitre IV (Article 25)

L'article unique du chapitre IV a pour objet de compléter l'article 7*bis* de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics en prévoyant que la CdT pourra être chargée de tous actes, mesures et décisions par toute loi ou tout règlement grand-ducal.

Dans le cadre de ses observations générales, le Conseil d'Etat a déjà annoncé au vu de l'article 108*bis* de la Constitution son opposition formelle à l'égard d'une disposition conférant des compétences à un établissement public par voie de règlement grand-ducal.

Par ailleurs, il est évident que toute loi peut à tout moment modifier ou compléter les compétences d'un établissement public, sans qu'il soit nécessaire de le préciser dans sa loi organique. Il en résulte que la disposition prévue à l'article 25 est superflète et il convient de la supprimer.

Pour le cas où le législateur déciderait de confier les fonctions d'organisme de répartition et de tarification à la CdT, l'article 25 pourrait contenir les dispositions de création, de fonctionnement et d'indépendance de la „cellule accès réseau“ dans la loi organique de la CdT.

A cet effet, le Conseil d'Etat propose de donner à cet article le contenu suivant:

„[Art. 25.–] Il est inséré à la suite de l'article 7*ter* de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics un article 7*quater* libellé comme suit:

„Art. 7*quater*. Il est créé au sein de la CdT une cellule dénommée „accès réseau“ avec la mission d'exercer les pouvoirs et de prendre les décisions qui lui sont confiées en application des dispositions afférentes de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

La cellule est composée d'au moins trois agents de la CdT qui doivent avoir le statut de fonctionnaires de l'Etat. Elle est présidée par le fonctionnaire de l'Etat le plus élevé en rang.

Les membres de la cellule prennent leurs décisions d'une manière collégiale et en toute indépendance par rapport à leurs supérieurs hiérarchiques.

Les dispositions de l'article 7ter concernant les pouvoirs des autres organes de la CdT ne sont pas applicables aux délibérations et aux prises de décision des membres de la cellule agissant *ès qualité*.“ “

Même si la Chambre des députés suivait le Conseil d'Etat en ses propositions, il n'en demeurerait pas moins que la solution retenue serait une solution peu élégante, alors qu'elle aurait pour effet d'accorder à l'avenir à la CdT une mission pour laquelle elle n'a jamais été créée. Si la solution proposée a l'avantage d'être juridiquement acceptable, elle continuerait à heurter cependant le principe de la spécialité des missions des établissements publics.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 20 juin 2006.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Pierre MORES

5529/06

N° 5529⁶

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2005-2006

PROJET DE LOI

modifiant

- a) la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- b) 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 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
- c) la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation
- d) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics

* * *

AMENDEMENTS ADOPTES PAR LA COMMISSION DES TRANSPORTS**DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES
AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT**

(22.6.2006)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous informer que la Commission des Transports a examiné, lors de sa réunion du 22 juin 2006, l'avis du Conseil d'Etat relatif au projet de loi sous rubrique.

1. Au cours de cette réunion, la commission a décidé de suivre le Conseil d'Etat en ce qui concerne l'opposition formelle émise à l'endroit de l'article 19. Dans cette optique, la Commission des Transports de la Chambre propose le texte suivant qui rencontre les préoccupations du Conseil d'Etat à ce que soient inscrites dans le corps de la loi les principales dispositions concernant l'octroi, le retrait et la suppression des sillons et qui avait annoncé son accord à tout nouveau libellé qui tiendrait compte d'exigences nouvelles découlant des directives à transposer:

Amendement I. concernant l'article 19 du projet de loi

Art. 19.– L'article 21 de la loi du 11 juin 1999 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 21.**– La répartition des sillons se fait dans le respect du droit communautaire par référence au graphique de circulation établi selon les modalités arrêtées par règlement grand-ducal.

Les sillons disponibles sont attribués de sorte à assurer aux entreprises ferroviaires un accès équitable et non discriminatoire au réseau ferré luxembourgeois et à répondre, dans la mesure du possible, aux besoins des utilisateurs et des différents types de services de transports ferroviaires.

Lorsqu'une section de ligne du réseau ferré luxembourgeois a été déclarée saturée, les sillons sont affectés en fonction des priorités suivantes:

- 1) les services de transport de voyageurs effectués dans le cadre d'un contrat de service public passé avec l'Etat;**
- 2) les services de transport nationaux ou internationaux de voyageurs;**
- 3) les services de transport nationaux ou internationaux de marchandises.**

Les sillons sont alloués pour une durée maximale qui correspond à une période de l'horaire de service. Toutefois, des accords-cadres peuvent être conclus pour une durée maximale de cinq ans.

Un règlement grand-ducal **spécifie les conditions d'octroi** de modification ou de suppression des sillons alloués à titre temporaire ou définitif, tout en précisant les hypothèses où la modification ou la suppression a lieu sans indemnité pour le bénéficiaire du sillon.

Sauf l'accord préalable de l'organisme de répartition prévu à l'article 22, il est interdit aux entreprises ferroviaires bénéficiaires d'un ou de plusieurs sillons de mettre ceux-ci à la disposition d'une autre entreprise ferroviaire ou de les affecter à d'autres services que ceux pour lesquels le ou les sillons ont été attribués. Le non-respect de l'interdiction qui précède peut entraîner des mesures administratives de la part de l'organisme de répartition, pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'attribution de sillons pour un délai déterminé.“

2. La Haute Corporation aurait préféré confier les fonctions d'organisme de répartition des sillons et de fixation de la tarification y relative soit à l'Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR), soit au ministre des Transports. Ce n'est qu'en ordre subsidiaire que le Conseil d'Etat a déclaré pouvoir acquiescer à ce que la Communauté des Transports reprenne ces compétences, mais a fait comprendre qu'il refuserait la dispense du second vote constitutionnel si le libellé du texte concernant les dispositions portant sur les compétences de la cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports n'était pas modifié fondamentalement. La Haute Corporation a fait des propositions de texte susceptibles de surmonter cette opposition formelle.

En ce qui concerne la question du statut de fonctionnaire de l'Etat soulevée par la Haute Corporation, il convient de relever que l'exercice de fonctions relevant de la puissance souveraine est (comme le Conseil d'Etat le fait remarquer à bon escient) *en principe* réservé à des fonctionnaires de l'Etat, mais ne l'est pas nécessairement. Dans ce contexte, il importe de noter que les missions transférées à la cellule „accès réseau“ de la CdT dans le cadre du présent projet de loi seront assurées par quelque douze agents détachés des CFL qui peuvent se prévaloir des compétences nécessaires. En effet, les fonctions qui seront confiées à la CdT en vue de se conformer au droit communautaire, sont actuellement exercées par les CFL en leur qualité de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Les agents CFL concernés par le transfert continueront à bénéficier de leur statut de cheminot en vertu de l'article 9 de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics. Il s'agit d'un statut public (comparable, voire assimilable à celui des fonctionnaires de l'Etat), établi par la loi modifiée du 28 décembre 1920 autorisant le Gouvernement à édicter un statut réglementant les conditions d'emploi, de travail, de rémunération et de mise à la retraite des employés et ouvriers occupés au service des exploitants des chemins de fer situés sur le territoire du Grand-Duché.

A l'endroit de l'article 25 (nouvel article 24), la commission parlementaire reprend donc le texte proposé par le Conseil d'Etat, légèrement modifié, et ce afin de prendre en compte ses développements en relation avec l'article 20:

Amendement II. concernant l'article 25 (nouvel article 24)

Suite à la suppression d'une partie du second alinéa, le contenu du nouvel article 24 se lit dès lors comme suit:

„Art. 24.– Il est inséré à la suite de l'article 7ter de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics un article 7quater, libellé comme suit:

„**Art. 7quater.**– Il est créée au sein de la CdT une cellule dénommée „accès réseau“ avec la mission d’exercer les pouvoirs et de prendre les décisions qui lui sont confiés en application des dispositions afférentes de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l’accès à l’infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

La cellule est composée d’au moins trois agents de la CdT. (...)

Les membres de la cellule prennent leurs décisions d’une manière collégiale et en toute indépendance par rapport à leurs supérieurs hiérarchiques.

Les dispositions de l’article 7ter concernant les pouvoirs des autres organes de la CdT ne sont pas applicables aux délibérations ni aux prises de décision des membres de la cellule agissant ès qualité.“ “

Au nom de la commission précitée, je vous saurais gré de bien vouloir prendre position sur les points soulevés par la commission parlementaire.

Copie de la présente est envoyée pour information à Monsieur Lucien Lux, Ministre des Transports, et à Madame Octavie Modert, Secrétaire d’Etat aux Relations avec le Parlement.

Je vous prie d’agréer, Monsieur le Président, l’expression de ma considération très distinguée.

Pour le Président de la Chambre des Députés,

Laurent MOSAR

Vice-Président de la Chambre des Députés

Service Central des Imprimés de l'Etat

5529/07

N° 5529⁷**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2005-2006

PROJET DE LOI

modifiant

- a) la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- b) 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 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
- c) la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation
- d) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(4.7.2006)

Par dépêche du 22 juin 2006, parvenue au Conseil d'Etat le 26 juin 2006, le Président de la Chambre des députés a informé le Conseil d'Etat que la Commission des Transports a examiné lors de sa réunion du 22 juin 2006, l'avis du Conseil d'Etat relatif au projet de loi sous rubrique avec demande de prise de position.

Au cours de cette réunion, la commission a décidé de suivre le Conseil d'Etat en ce qui concerne l'opposition formelle émise à l'endroit de l'article 19 du projet de loi. Au titre de son *amendement I* la commission propose de compléter l'article en question par un texte reprenant pour l'essentiel, en les abrégant toutefois, les dispositions actuellement inscrites aux points a) à d) de l'article 21 de la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation. La commission n'a cependant pas retenu les dispositions figurant aux alinéas suivants et qui traitent des conditions de suppression et de retrait des sillons.

Le Conseil d'Etat n'est pas convaincu que l'amendement proposé rencontre toutes ses critiques et répondra aux exigences de l'article 11 de la Constitution concernant les restrictions à la liberté de commerce à prendre par la voie de la loi formelle. Aussi préférerait-il le maintien du libellé actuel de l'article 21 qui à l'époque lui avait permis de surmonter son opposition formelle et qui ne semble pas contraire aux dispositions communautaires adoptées depuis lors.

Quant à *l'amendement II* concernant l'article 25 (nouvel article 24), le Conseil d'Etat regrette que la commission ait opté pour la solution la moins élégante consistant à confier les attributions d'accès à l'infrastructure ferroviaire à la CdT, établissement public qui n'a pas été créé à ces fins. Certes, le Conseil d'Etat avait, à regrets, ouvert une voie en direction de la CdT. Dans son avis du 20 juin 2006, le Conseil d'Etat avait remarqué que l'attribution des sillons et la fixation des redevances relevant de l'exercice de la souveraineté nationale et que ces actes devraient en principe être réservés à des fonctionnaires de l'Etat. Le Conseil d'Etat constate que la commission ne l'a pas suivi dans cette direction. Plutôt que de confier les mesures prévues par la loi à des fonctionnaires de l'Etat, la commission entend confier cette mission à des agents des CFL jouissant du statut de „cheminot“ en vertu de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

Si à la limite le Conseil d'Etat était en mesure de pouvoir accepter que des actes relevant de l'exercice de la souveraineté nationale soient confiés à d'autres agents publics que des fonctionnaires de l'Etat, comme p.ex. des agents des CFL, il ne peut toutefois nullement cautionner une telle démarche en l'espèce, alors que des agents des CFL, même détachés à la CdT, ne rempliraient pas la condition d'indépendance de l'autorité d'attribution, condition pourtant essentielle pour répondre aux exigences des directives communautaires.

Pour le cas où les auteurs de l'amendement souhaiteraient néanmoins confier les tâches en question à des agents des CFL affectés à la CdT, le Conseil d'Etat estime indispensable que le „cordon ombilical“ avec leur employeur d'origine soit définitivement coupé et que ces agents n'entretiennent plus aucune relation statutaire ou hiérarchique avec les CFL. Un simple détachement de ces agents à la CdT ne saurait répondre à cette condition.

Le Conseil d'Etat estime par ailleurs qu'en raison de l'exercice des droits souverains, les agents en question devraient être assermentés dans les formes usuelles, à l'instar des fonctionnaires de l'Etat.

Pour toutes ces raisons, le Conseil d'Etat propose de compléter le deuxième alinéa de l'article 7^{quater} de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics comme suit:

„Ne peut faire partie de la cellule l'agent qui est statutairement ou hiérarchiquement lié à un ou plusieurs opérateurs de transports par chemin de fer.

Avant d'entrer en fonctions, l'agent affecté à la cellule prête, devant le ministre ou son délégué, le serment qui suit:

„Je jure fidélité au Grand-Duc, obéissance à la Constitution et aux lois de l'Etat. Je promets de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité.“ “

Ainsi délibéré en séance plénière, le 4 juillet 2006.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Pierre MORES

5529/08

N° 5529⁸**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2005-2006

PROJET DE LOI

modifiant

- a) la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- b) 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 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
- c) la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation
- d) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS

(6.7.2006)

La Commission se compose de: M. Roland SCHREINER, Président-Rapporteur; MM. Marc ANGEL, Félix BRAZ, Henri GRETHEN, Paul HELMINGER, Ali KAES, Jean-Pierre KOEPP, Roger NEGRI, Jean-Paul SCHAAF, Marco SCHANK et Marc SPAUTZ, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi a été déposé le 13 janvier 2006 par le Ministre des Transports. L'avis du Conseil d'Etat date du 20 juin 2006 et l'avis complémentaire du 4 juillet 2006. La Commission des Transports a désigné, dans sa réunion du 22 juin 2006, M. Roland Schreiner comme rapporteur du projet de loi. Au cours de cette même réunion, la commission a analysé le projet de loi et l'avis du Conseil d'Etat. Le présent rapport a été adopté par la commission le 6 juillet 2006.

*

II. OBJET DU PROJET DE LOI

Le présent projet de loi s'inscrit dans le cadre des mesures de transposition des trois directives composant le premier paquet ferroviaire, adoptées en date du 22 novembre 2000 par le Parlement

européen et le Conseil et qui auraient dû être transposées en droit national jusqu'au 15 mars 2003 (sauf dérogations), à savoir

- la directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires,
- la directive 2001/13/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires et
- la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité.

Le Luxembourg, en tant qu'Etat membre de l'Union européenne dont le réseau ferré est relativement petit, a pu limiter la longueur des lignes d'accès pendant la première année suivant la mise en vigueur des directives (2004) à au moins 20 km et, jusqu'à la fin de la deuxième année (2005), à 40 km.

Dans le même ordre d'idées, le Luxembourg n'a pas été tenu d'appliquer, jusqu'au 31 août 2004, l'obligation d'attribuer à un organisme indépendant la tâche de déterminer un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire.

Avant l'adoption du premier paquet ferroviaire, une importante concordance entre le droit ferroviaire luxembourgeois et les directives communautaires à transposer a déjà été assurée par le biais de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, du protocole additionnel du 28 juin 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, approuvée par la loi du 28 mars 1997 et de la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

Il est à relever que le réseau ferré luxembourgeois est ouvert aux entreprises ferroviaires établies et autorisées dans l'Union européenne. En effet, la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation prévoit en son article 20, paragraphe 2, que „*les entreprises ferroviaires qui sont établies dans un autre Etat membre de l'Union Européenne, et qui peuvent se prévaloir d'une licence délivrée par cet Etat, bénéficient, dans les limites de la validité de leur licence, des droits d'accès prévus par le droit communautaire. Par ailleurs, des droits d'accès non prévus par le droit communautaire peuvent être accordés à ces entreprises sur base de la réciprocité*“.

Par ailleurs, la directive 2001/14/CE a été transposée partiellement par un règlement grand-ducal du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise.

En outre, la loi du 8 mars 2002 sur les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et du chemin de fer et le règlement grand-ducal du 6 juin 2003 portant des spécifications complémentaires concernant les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans le domaine du transport ferroviaire portent transposition du chiffre 7) de l'article 1er de la directive 2001/12/CE en matière d'enquêtes-accidents.

Une autre étape a été franchie par le règlement grand-ducal du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de validité des licences des entreprises ferroviaires et le règlement grand-ducal du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de validité des certificats de sécurité pour les entreprises ferroviaires.

Le travail accompli jusqu'à présent pour transposer les directives sous examen reste à être complété notamment par l'alignement des dispositions nationales concernées aux adaptations que le droit communautaire a apportées en particulier aux définitions antérieures des notions communautaires utilisées par les directives.

Par ailleurs, il conviendra de mettre en place un cadre pour la répartition des capacités de l'infrastructure qui permettra de garantir aux entreprises ferroviaires un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire et d'éviter tout abus de position dominante d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires au détriment des autres. Ces „fonctions essentielles“ devront être assumées par des organismes de répartition et de tarification qui sont indépendants des entreprises ferroviaires sur le plan juridique, organisationnel et décisionnel.

Dans les conditions données, le projet de loi en question permettra d'aligner les dispositions nationales concernées au droit communautaire et apporte dès lors des modifications à plusieurs textes légaux déjà en vigueur, à savoir

- la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire,
- 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 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,
- la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et
- la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

*

III. LE DROIT FERROVIAIRE COMMUNAUTAIRE

III.1 Historique

Depuis sa création, l'Union européenne a fait du développement de la concurrence économique un des objectifs principaux de sa politique. Le cadre juridique général pour la concurrence a été institué par le Traité de Rome de 1957. Le Traité de Rome reconnaît déjà que ce cadre juridique général établi pour la concurrence n'est pas adapté à tous les secteurs de l'économie. C'est dans cet ordre d'idées que l'article 3 du Traité de Rome propose l'élaboration „*d'une politique commune dans le domaine des transports*“.

L'élaboration d'une politique commune des transports, notamment pour le secteur ferroviaire, a été rendue nécessaire par l'évolution du marché durant les années 80 et le début des années 90. En effet, le secteur ferroviaire a été marqué par une demande de transport par route supérieure à celle du transport par rail, ainsi que par la détérioration de la situation financière de certaines entreprises ferroviaires nationales.

La Commission européenne entendait répondre à ces problèmes par la mise en place de lignes directrices regroupées dans le Livre blanc de 2001 sur „*La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix*“.

La Commission européenne place la revitalisation du secteur ferroviaire au coeur de la stratégie de mobilité durable et vise à améliorer l'attractivité et la compétitivité des modes de transport plus favorables à l'environnement. La Commission européenne estime que l'ouverture du marché ferroviaire stimulera la concurrence, qui est indispensable pour inciter les acteurs du marché à devenir plus efficaces et plus compétitifs.

La première étape vers la réalisation de ces objectifs s'est concrétisée par l'adoption de la directive du Conseil 91/440/CEE du 29 juillet 1991 concernant le développement des chemins de fer communautaires, qui a transformé le cadre juridique applicable aux entreprises ferroviaires nationales. Cette directive a formellement déclenché le processus d'ouverture de l'accès au marché ferroviaire.

Plusieurs nouveaux textes législatifs furent adoptés en 1995, visant à clarifier certains problèmes engendrés par les nouvelles conditions créées par la directive 91/440/CE dans le secteur ferroviaire, à savoir la directive du Conseil 95/18 du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires et la directive du Conseil 95/19 du 19 juin 1995 sur la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'utilisation de l'infrastructure.

Selon la Commission européenne, la portée du premier paquet ferroviaire est essentielle pour la réforme du secteur ferroviaire alors qu'un cadre précis et transparent pour l'allocation des capacités sur l'infrastructure et sa tarification est créé afin de garantir un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire.

III.2 L'accès au marché ferroviaire

L'application du principe de la libre circulation des services implique l'octroi de droits d'accès à l'infrastructure ferroviaire pour les entreprises ferroviaires établies et agréées dans l'Union européenne. La directive 91/440/CEE a fait un premier pas dans cette direction en établissant des droits d'accès pour les regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires et les entreprises ferroviaires effectuant des transports combinés internationaux.

La directive 2001/12/CE établit des droits d'accès au réseau transeuropéen de fret ferroviaire et, au plus tard à partir de 2008, à l'ensemble du réseau ferré européen, pour les services de fret internationaux. La directive 2001/12/CE vise à accorder à toutes les entreprises ferroviaires établies et agréées dans l'Union européenne l'accès au réseau ferroviaire pour les services nationaux et internationaux de fret.

La directive 2004/51/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la directive 91/440/CEE relative au développement des chemins de fer communautaires, faisant partie des mesures du deuxième paquet ferroviaire, ramène le calendrier pour l'ensemble du réseau au 1er janvier 2006 pour s'appliquer à tout type de trafic, y compris le trafic national, à partir du 1er janvier 2007.

Les Etats membres doivent transposer jusqu'au 31 décembre 2005 cette directive dans leur législation nationale. La transposition des dispositions prévues dans ces directives est assurée de manière automatique grâce au mécanisme prévu au paragraphe 2 de l'article 20 de la loi du 11 juin 1999 précitée qui dispose que „*les entreprises ferroviaires qui sont établies dans un autre Etat membre de l'Union Européenne, et qui peuvent se prévaloir d'une licence délivrée par cet Etat, bénéficient, dans les limites de la validité de leur licence, des droits d'accès prévus par le droit communautaire. Par ailleurs, des droits d'accès non prévus par le droit communautaire peuvent être accordés à ces entreprises sur base de la réciprocité*“.

III.3 Les conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

La directive 2001/13/CE modifie la directive 95/18/CE qui instaure une harmonisation au niveau communautaire en matière de licences ferroviaires. En effet, pour les entreprises ferroviaires établies dans l'Union européenne, la licence constitue un préalable indispensable à l'activité de transporteur par chemin de fer, les autorités des Etats membres où est établie l'entreprise étant compétentes pour délivrer la licence.

La directive 2001/14/CE porte abrogation de la directive 95/19/CE en vue de renforcer la transparence des procédures de répartition des capacités et de tarification de l'accès à l'infrastructure. Un document de référence du réseau, qui contient toutes les informations nécessaires pour une entreprise ferroviaire souhaitant circuler sur le réseau d'un Etat membre, doit être publié.

En matière de tarification de l'accès à l'infrastructure, la directive 2001/14/CE détermine notamment les responsabilités pour les différentes fonctions de tarification et exige que l'organisme de tarification soit indépendant au plan juridique, organisationnel et décisionnel de toute entreprise ferroviaire. S'agissant de la répartition des capacités, la directive prévoit entre autres également que l'organisme de répartition soit indépendant au plan juridique, organisationnel et décisionnel de toute entreprise ferroviaire.

Par ailleurs, la directive 2001/14/CE prévoit la création d'un organisme national de contrôle indépendant de tout gestionnaire d'infrastructure, de toute entreprise ferroviaire, de tout organisme de répartition et de tout organisme de tarification. Cet organisme de contrôle a pour mission d'approuver les redevances d'accès et de trancher tout recours relevant du champ d'application de la directive en question.

La directive 2001/14/CE définit encore les conditions que les entreprises ferroviaires doivent remplir en vue de l'obtention d'un certificat de sécurité, qui les autorisera à emprunter le réseau ferré de l'Etat membre l'ayant délivré.

*

IV. LA TRANSPOSITION DE LA POLITIQUE COMMUNAUTAIRE

Le Luxembourg s'est vu attribuer une dérogation pour la transposition des exigences communautaires relatives à l'attribution à un organisme indépendant des missions de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure jusqu'au 31 août 2004. Ainsi, au moment de la transposition en droit

national des dispositions concernées, la plupart des autres Etats membres a déjà transposé ces directives en droit national.

Force est de constater que cette transposition s'est faite de manière différente dans les Etats membres. Ainsi certains Etats membres ont-ils séparé totalement la gestion de l'infrastructure ferroviaire des opérations de transport, tandis que d'autres ont confié les fonctions essentielles énumérées à l'annexe II de la directive 2001/12/CE à des organismes indépendants. La France, tout comme la République tchèque, ont opté pour une voie hybride avec un gestionnaire de l'infrastructure et un gestionnaire délégué. D'autres Etats membres ont établi une société holding chapeautant un gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires juridiquement indépendantes.

Aux termes du programme de coalition publié en annexe de la déclaration gouvernementale du 4 août 2004 „*Le Gouvernement entend relancer le dialogue social propre au modèle dit luxembourgeois par l'organisation d'une „Tripartite Ferroviaire“. Celle-ci sera appelée à proposer des orientations et des mesures qui permettront aux CFL de s'assurer la viabilité et la compétitivité nécessaires, notamment dans le domaine du fret, tout en préservant le statut et les rémunérations propres aux agents actuels et en définissant la voie à suivre pour les agents futurs des CFL.*“

En prenant en compte l'environnement européen, force est de constater que le contexte communautaire juridique évolue de façon inéluctable vers une ouverture à la concurrence tant des activités fret que des activités voyageurs. S'il est vrai que le gouvernement s'est toujours montré réticent face à une libéralisation menée à pas accéléré et dont les conséquences économiques, sociales et environnementales restent incertaines, il échet également de constater que la plupart des Etats membres de l'Union européenne a une bonne longueur d'avance sur le Luxembourg en ce qui concerne les mesures d'adaptation à la libéralisation du secteur ferroviaire.

Ainsi, dans le cadre de la „Tripartite Ferroviaire“ qui a débuté le 24 octobre 2005, la Direction générale des CFL, les syndicats et le gouvernement ont notamment décidé de la structure future des CFL ainsi que de la mise en place d'un nouveau cadre pour la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et pour la tarification.

Afin de garantir un accès équitable et non discriminatoire au réseau ferré luxembourgeois et, étant donné qu'au Luxembourg le gestionnaire de l'infrastructure ne sera pas indépendant de l'entreprise ferroviaire sur le plan juridique, organisationnel ou décisionnel, les fonctions de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure doivent être assumées par un organisme qui est indépendant de l'entreprise ferroviaire sur le plan juridique, organisationnel et décisionnel.

Ainsi, les CFL, dans leur structure de société intégrée, ne peuvent se voir confier ces fonctions, qui comprennent des missions de

1) répartition des sillons

- répartir les sillons par référence au graphique de circulation,
- garantir aux entreprises un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire,
- éviter tout abus de position dominante d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires au détriment des autres,
- conclure avec les entreprises ferroviaires les accords requis en vue de la mise en circulation des trains pour lesquels ces entreprises se sont vu attribuer les sillons,
- établir le graphique de circulation,
- coopérer avec les autres organismes.

2) tarification de l'infrastructure

- établir les règles de tarification,
- déterminer la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire,
- surveiller l'application correcte du règlement grand-ducal du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise et du document de référence du réseau.

Afin d'éviter la prolifération d'organismes au Luxembourg et afin de se conformer le plus rapidement possible aux exigences communautaires, il semble de mise d'attribuer ces fonctions à la Communauté des Transports (CdT), établissement public créé par la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics. Aussi est-il prévu de créer au sein dudit établissement public une cellule „accès réseau“, qui se verra attribuer ces fonctions dites essentielles.

Les conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire équitables et non discriminatoires seront également assurées par la mise en place d'un organisme de contrôle. Cette fonction de contrôle sera assumée par le ministre des Transports. Ainsi, une entreprise ferroviaire qui estime avoir fait l'objet d'un traitement inéquitable, voire discriminatoire, pourra saisir le ministre des Transports pour trancher toute question relevant du champ d'application de la directive 2001/14/CE.

A côté de ce contrôle, toute entreprise ferroviaire pourra exercer un recours contre toute décision prise respectivement par l'organisme de répartition et par l'organisme de tarification auprès du directeur général de la Communauté des Transports.

Par ailleurs, un recours en réformation pourra être introduit devant le tribunal administratif par toute entreprise ferroviaire qui estime mal fondée une décision prise à son égard.

*

V. AVIS DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES

V.1 Avis de la Chambre de Travail

Dans son avis du 1er mars 2006, la Chambre de Travail exprime ses doutes quant à l'attribution des fonctions de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure à la Communauté des Transports (CdT). Elle est d'avis qu'une telle attribution des „fonctions essentielles“ est contraire à la loi du 25 janvier 2006 modifiant a) la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics et b) la loi du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu. Elle rappelle que la loi précitée avait transféré des attributions essentielles avec le pouvoir de décision au ministre des Transports et estime qu'il serait de ce fait contradictoire d'attribuer de nouveau des fonctions essentielles à la CdT.

La Chambre de Travail plaide pour une création *sui generis* d'un organisme de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure exclusivement compétent pour le transport de fret.

Par ailleurs, la Chambre de Travail remet en question l'indépendance juridique, organisationnelle et décisionnelle de la CdT. Elle fait remarquer que deux interdictions d'incompatibilité avec le mandat au conseil d'administration de la Régie Générale des Transports publics (RGTP) prévues par la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics, à savoir, les membres du Gouvernement, les députés et les conseillers d'Etat d'une part et les membres du conseil d'administration ou de la direction, les gérants, les conseillers ou les propriétaires d'une société d'autre part, ont été supprimées dans la loi du 25 janvier 2006 précitée. Elle constate qu'un représentant des CFL fait actuellement partie du conseil d'administration de la CdT, ce qui suscite des doutes sur l'indépendance de la CdT pour remplir ces nouvelles tâches.

La Chambre de Travail se pose encore la question si la fonction d'organisme de contrôle assumée par le ministre des Transports permet une séparation des pouvoirs, étant donné que la CdT agit sous la tutelle du ministre des Transports et que celui-ci agit en qualité de coparticipant des CFL.

Sous réserve de ces observations, la Chambre de Travail marque son accord avec le projet de loi sous rubrique.

V.2 Avis de la Chambre des Employés privés

Tout en approuvant le projet de loi sous rubrique, la Chambre des Employés privés fait un certain nombre de remarques dans son avis du 21 février 2006.

Concernant la répartition des sillons, elle estime qu'il serait nécessaire de préciser les manquements qui peuvent donner lieu à des sanctions. Elle est d'avis qu'il devrait être précisé que des manquements concernant la sécurité (par exemple dépassement du temps de conduite autorisé) figurent parmi les manquements sanctionnés.

Elle attire aussi l'attention sur le fait que la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire prévoit également que les sillons alloués peuvent être modifiés ou supprimés à titre temporaire ou définitif, sans indemnité pour le bénéficiaire, lorsque les contraintes du service public l'exigent. Par conséquent, la Chambre des Employés privés demande que cette priorité à accorder au service public des passagers reste ancrée dans le texte de loi. Elle ne partage pas le point de vue selon lequel les principes d'allocation des sillons seraient caractérisés par une trop grande technicité pour être repris dans le projet sous rubrique.

Quant à l'obtention des licences, la Chambre des Employés privés estime qu'il serait nécessaire d'inscrire explicitement dans le texte de loi le respect du droit du travail et des conventions collectives du secteur comme condition préalable à l'octroi d'une licence ferroviaire.

La Chambre des Employés privés n'approuve pas la disposition de l'article 24 du projet de loi qui autorise le ministre, dans le cadre de la gestion des brevets du personnel effectuant des tâches de sécurité dans les entreprises ferroviaires, à traiter des données relatives à la santé et des données judiciaires. Elle est d'avis qu'il n'appartient pas au ministre et, encore moins, à l'employeur de traiter ou de stocker des données relatives à la santé du personnel.

Etant donné que les entreprises étrangères disposant d'une licence dans leur Etat d'établissement ne doivent pas disposer de licence luxembourgeoise pour pouvoir accéder au réseau ferré luxembourgeois, mais uniquement d'un certificat de sécurité lors de l'allocation des sillons, la Chambre des Employés privés estime qu'il est indispensable de prévoir des conditions assez restrictives pour l'octroi de ces certificats de sécurité. Elle recommande de s'aligner, le cas échéant, aux conditions de sécurité les plus strictes existant dans nos pays voisins.

La modification de la loi du 25 janvier 2006 modifiant la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics apportée par le projet de loi sous rubrique ne suscite pas d'observation de la part de la Chambre des Employés privés. Elle demande toutefois un certain nombre de modifications supplémentaires de la loi précitée. Ces modifications concernent entre autres des critères de qualité et les conditions de travail du personnel.

V.3 Avis de la Chambre de Commerce

La Chambre de Commerce approuve le projet de loi sous rubrique.

V.4 Avis de la Chambre des Métiers

Dans son avis du 22 mars 2006, la Chambre des Métiers n'a pas formulé d'observations particulières.

*

VI. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis du 20 juin 2006, le Conseil d'Etat rappelle que l'objet principal du projet de loi consiste à compléter la transposition du droit ferroviaire communautaire en droit luxembourgeois, essentiellement par la désignation de l'organisme indépendant compétent pour la répartition des sillons, de déterminer les redevances, d'organiser le contrôle de l'organisme indépendant et de prévoir des recours en cas de non-délivrance ou de retrait des licences et autorisations requises.

Les CFL, actuellement chargés des missions d'attribution des sillons, ne peuvent plus être désignés comme organisme indépendant puisqu'ils continueront à être l'un des principaux utilisateurs du réseau ferré luxembourgeois. Ainsi, il convient de désigner un autre organisme avec la mission d'assumer les fonctions dites „essentiellles“.

Les auteurs du projet de loi, en suivant ainsi les recommandations de la „Tripartite Ferroviaire“ de décembre 2005, ont opté pour confier ces fonctions à la Communauté des Transports (CdT), établissement public créé par la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics. Le Conseil d'Etat comprend leur souci „d'éviter la prolifération d'organismes au Luxembourg“, mais il formule des doutes quant à l'option choisie.

Le Conseil d'Etat remet en question l'indépendance de la CdT. Il rappelle que depuis la réforme du 21 janvier 2006 il n'existe plus d'incompatibilité pour un ou plusieurs délégués des CFL de remplir les fonctions de membres du conseil d'administration de la CdT et qu'il est constant que des représentants des CFL siègent effectivement au conseil.

S'il est vrai que les compétences relatives à l'attribution des sillons et la fixation des redevances sont confiées à une „cellule accès au réseau“, le Conseil d'Etat constate qu'il n'est pas déterminé comment cette cellule fonctionnera et qu'il n'est même pas prévu de l'intégrer dans la loi organique de la CdT. Il critique le fait qu'il ne ressort pas du projet de loi si cette cellule aura des compétences propres et autonomes indépendantes du conseil d'administration. De même, il regrette que sa compo-

sition ne soit pas fixée par le projet de loi et il se demande si le directeur général de la CdT en fera partie. Dans l'affirmative, le Conseil d'Etat voit mal comment celui-ci pourrait être chargé de recevoir des recours contre les décisions de la CdT.

Le Conseil d'Etat est d'avis que l'ensemble des dispositions concernant cette „cellule“ sont tellement en contradiction avec les principes élémentaires du droit administratif qu'il devrait s'opposer formellement aux dispositions du projet de loi portant attribution des compétences en matière d'attribution des sillons et de redevances à une cellule „accès réseau“, à moins que des modifications fondamentales soient apportées au libellé des textes.

Tout en partageant le souci des auteurs de ne pas procéder à une prolifération des organismes autonomes, le Conseil d'Etat propose principalement de rechercher un organisme existant qui pourrait se voir attribuer les compétences en question.

Selon le Conseil d'Etat, cet organisme pourrait être le ministre lui-même. Il rappelle qu'en application de la loi du 21 janvier 2006, le ministre des Transports s'est vu transférer un certain nombre de compétences dites „essentielles“ en matière de transports publics et il estime dès lors que rien ne s'oppose à confier la matière „essentielle“ de l'attribution et de la fixation des redevances des sillons au même ministre.

Une autre solution proposée par le Conseil d'Etat consiste à attribuer les fonctions essentielles à l'Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR). Il estime que charger l'ILR des missions prévues par le présent projet de loi aurait l'avantage de mettre les décisions afférentes entre les mains d'un organisme qui a pour mission légale de surveiller d'une manière indépendante les secteurs soumis à sa compétence, d'avoir des structures décisionnelles en place pour permettre la prise de décisions indépendantes et d'être régi par des procédures de recours conformes aux principes généraux du droit administratif.

Malgré sa préférence pour l'une des solutions décrites ci-dessus, le Conseil d'Etat fait des propositions de texte sur les articles concernés susceptibles de surmonter son opposition formelle.

Il est renvoyé au commentaire des articles ci-après en ce qui concerne les remarques plus spécifiques formulées par le Conseil d'Etat.

*

VII. TRAVAUX DE LA COMMISSION

Après avoir entendu les explications de Monsieur le Ministre des Transports, la Commission des Transports approuve le choix des auteurs du projet de loi d'attribuer les fonctions essentielles à la cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports. Les deux autres options évoquées par le Conseil d'Etat sont écartées.

Concernant l'option d'attribuer les fonctions essentielles à l'ILR, Monsieur le Ministre estime que cet Institut ne possède pas – au niveau du personnel – les compétences nécessaires pour remplir cette tâche. Il rappelle que les missions transférées à la CdT dans le cadre du projet de loi seront assurées par des agents détachés des CFL qui peuvent se prévaloir des compétences requises. En effet, les fonctions qui seront confiées à la CdT en vue de se conformer au droit communautaire, sont actuellement exercées par les CFL en leur qualité de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Il convient de relever que les agents CFL concernés par le transfert continueront à bénéficier de leur statut de cheminot en vertu de l'article 9 de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics. Il s'agit d'un statut public (comparable à celui des fonctionnaires de l'Etat), établi par la loi modifiée du 28 décembre 1920 autorisant le Gouvernement à édicter un statut réglementant les conditions d'emploi, de travail, de rémunération et de mise à la retraite des employés et ouvriers occupés au service des exploitants des chemins de fer situés sur le territoire du Grand-Duché.

Par ailleurs, le problème de la fonctionnarisation des agents CFL soulevé en cas de l'exercice des fonctions essentielles par l'ILR se pose de manière identique dans l'hypothèse d'un transfert de ces fonctions au ministre des Transports. Une alternative consisterait dans le recrutement immédiat d'une douzaine de fonctionnaires, une solution qui n'est guère envisageable au vu du manque de savoir-faire de ces agents nouvellement recrutés et au vu des contraintes budgétaires actuelles.

Monsieur le Ministre rappelle encore que le droit communautaire exige la mise en place de différentes voies de recours. Dans cet ordre d'idées, le projet de loi sous objet prévoit qu'un opérateur fer-

roviaire qui se sent lésé par une décision prise dans le cadre de l'exercice des fonctions de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure ferroviaire peut introduire un recours auprès du ministre des Transports. Au cas où le Ministre assumait les prédites missions, il ne saurait pas faire fonction d'instance de recours.

Les arguments ci-dessus ont convaincu la commission que la meilleure solution consiste à attribuer les fonctions essentielles à la cellule accès réseau de la CdT. Par conséquent, elle accepte la proposition de texte que le Conseil d'Etat fait au niveau de son nouvel article 25 pour surmonter son opposition formelle. Elle souhaite néanmoins y apporter une légère modification.

Le Conseil d'Etat avait souligné dans son analyse de l'article 20 que l'attribution des sillons de chemin de fer ressort de l'exercice de la souveraineté nationale et que l'exercice des droits souverains est en principe réservé à des fonctionnaires de l'Etat. La Commission des Transports est consciente de ce fait, mais elle estime que ce principe ne représente pas une nécessité absolue. Ainsi, ce principe ne devrait pas empêcher le détachement d'agents des CFL vers la CdT. La commission propose un amendement en ce sens de l'article 25 tel qu'il est proposé par le Conseil d'Etat.

En fait, la commission propose deux amendements pour surmonter les oppositions formelles formulées par le Conseil d'Etat. En premier lieu, la commission décide de suivre le Conseil d'Etat en ce qui concerne l'opposition formelle émise à l'endroit de l'article 19. Dans cette optique, la Commission des Transports de la Chambre des Députés fait une proposition de texte qui rencontre les préoccupations du Conseil d'Etat à ce que soient inscrites dans le corps de la loi les principales dispositions concernant l'octroi, le retrait et la suppression des sillons.

En ce qui concerne les craintes exprimées par le Conseil d'Etat dans son avis complémentaire en relation avec les restrictions à la liberté de commerce, la commission renvoie au deuxième paragraphe de l'article 21 qui stipule clairement que „les sillons disponibles sont attribués de sorte à assurer aux entreprises ferroviaires un accès équitable et non discriminatoire au réseau ferré luxembourgeois et à répondre, dans la mesure du possible, aux besoins des utilisateurs et des différents types de services de transports ferroviaires“. Pour ce qui est du respect des exigences de l'article 11 de la Constitution, la commission souligne que l'article 21 actuel de la loi du 11 juin 1999 précitée renvoie également dans son dernier paragraphe à un règlement grand-ducal spécifiant „les conditions d'octroi et les conditions de modification ou de suppression temporaire ou définitive des sillons alloués pour une durée déterminée“. Elle décide de maintenir le texte tel qu'elle l'avait proposé dans son premier amendement.

Le deuxième amendement reprend le texte de l'article 25 proposé par le Conseil d'Etat, en supprimant toutefois la disposition relative au statut de fonctionnaire de l'Etat pour les raisons évoquées ci-avant.

Lors de sa réunion du 6 juillet, la commission prend note des remarques que le Conseil d'Etat a formulées dans son avis complémentaire. Elle comprend difficilement les doutes exprimés par la Haute Corporation quant à l'indépendance d'agents des CFL qui seraient détachés à la cellule „accès réseau“ de la CdT, étant donné que le texte proposé antérieurement par le Conseil d'Etat retenait clairement que „Les membres de la cellule prennent leurs décisions (...) en toute indépendance de leurs supérieurs hiérarchiques“. Elle accepte néanmoins de compléter l'article en question tel que proposé par le Conseil d'Etat dans son avis complémentaire du 4 juillet.

Pour l'analyse détaillée des articles qui ont suscité des remarques de la part du Conseil d'Etat, il est renvoyé au commentaire des articles ci-dessous.

*

VIII. AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

Lors de sa séance plénière du 4 juillet, le Conseil d'Etat a analysé les deux amendements proposés par la Commission des Transports. Quant à l'amendement I, le Conseil d'Etat constate que la commission complète l'article en question par un texte reprenant pour l'essentiel, en les abrégant toutefois, les dispositions actuellement inscrites aux points a) à d) de l'article 21 de la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation. Il regrette que la commission n'ait pas retenu les dispositions figurant aux alinéas suivants et qui traitent des conditions de suppression et de retrait des sillons.

Le Conseil d'Etat n'est pas convaincu que l'amendement proposé rencontre toutes ses critiques et répondra aux exigences de l'article 11 de la Constitution concernant les restrictions à la liberté de commerce à prendre par la voie de la loi formelle. Aussi préférerait-il le maintien du libellé actuel de l'article 21 qui à l'époque lui avait permis de surmonter son opposition formelle et qui ne semble pas contraire aux dispositions communautaires adoptées depuis lors.

Quant à l'amendement II concernant l'article 25 (nouvel article 24), le Conseil d'Etat regrette que la commission ait opté pour confier les attributions d'accès à l'infrastructure ferroviaire à la CdT. Il rappelle qu'il avait remarqué dans son avis du 20 juin 2006 que l'attribution des sillons et la fixation des redevances relèvent de l'exercice de la souveraineté nationale et que ces actes devraient en principe être réservés à des fonctionnaires de l'Etat. Il constate que la commission ne l'a pas suivi dans cette direction. Plutôt que de confier les mesures prévues par la loi à des fonctionnaires de l'Etat, la commission entend confier cette mission à des agents des CFL jouissant du statut de „cheminot“ en vertu de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

Le Conseil d'Etat explique qu'il serait à la limite en mesure de pouvoir accepter que des actes relevant de l'exercice de la souveraineté nationale soient confiés à d'autres agents publics que des fonctionnaires de l'Etat, comme p. ex. des agents des CFL. Il insiste toutefois qu'il ne peut nullement cautionner une telle démarche en l'espèce, alors que des agents des CFL, même détachés à la CdT, ne rempliraient d'après lui pas la condition d'indépendance de l'autorité d'attribution, condition pourtant essentielle pour répondre aux exigences des directives communautaires.

Pour le cas où les auteurs de l'amendement souhaiteraient néanmoins confier les tâches en question à des agents des CFL affectés à la CdT, le Conseil d'Etat estime indispensable que le „cordon ombilical“ avec leur employeur d'origine soit définitivement coupé et que ces agents n'entretiennent plus aucune relation statutaire ou hiérarchique avec les CFL. Il est d'avis qu'un simple détachement de ces agents à la CdT ne saurait répondre à cette condition.

Le Conseil d'Etat estime par ailleurs qu'en raison de l'exercice des droits souverains, les agents en question devraient être assermentés dans les formes usuelles, à l'instar des fonctionnaires de l'Etat.

Pour toutes ces raisons, le Conseil d'Etat propose de compléter le deuxième alinéa de l'article 7^{quater} de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics comme suit:

„Ne peut faire partie de la cellule l'agent qui est statutairement ou hiérarchiquement lié à un ou plusieurs opérateurs de transports par chemin de fer.

Avant d'entrer en fonction, l'agent affecté à la cellule prête, devant le ministre ou son délégué, le serment qui suit:

„Je jure fidélité au Grand-Duc, obéissance à la Constitution et aux lois de l'Etat. Je promets de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité.“ “

*

IX. COMMENTAIRE DES ARTICLES

L'objectif de l'article 1 est de remplacer dans la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire les termes „réseau ferroviaire“, „réseau“ et „réseau de chemin de fer“ par „réseau ferré“, respectivement les termes „réseau national“ et „réseau ferroviaire national“ par „réseau ferré luxembourgeois“, et ce afin d'adapter la législation luxembourgeoise à la terminologie commune employée dans le domaine ferroviaire et utilisée dans la législation française.

Il est ajouté au premier alinéa de l'article 2 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée à la référence à la directive 91/440/CEE le terme „modifiée“, et ce afin de prendre en compte les modifications apportées par les directives 2001/12/CE (premier paquet ferroviaire) et 2004/51/CE (deuxième paquet ferroviaire).

A l'article 3, l'article 8 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée est abrogé. Ceci résulte du fait qu'il fait double emploi avec le paragraphe 2 de l'article 20 et avec les deux premiers alinéas de l'article 24 de la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

Dans un souci de clarté, le premier paragraphe de l'article 4 a pour objet de préciser le texte du troisième tiret du premier paragraphe de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée en remplaçant le terme de „le réseau“ par „ledit réseau“. Le deuxième paragraphe de ce même article ajoute *in fine* à l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée un nouveau paragraphe 4, en

vue de déroger au principe posé par l'article 12 de la loi modifiée du 30 juin 2003 sur les marchés publics selon lequel les marchés publics ne peuvent être conclus pour un terme dépassant la durée de l'exercice budgétaire. L'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée est complété, de sorte que la durée des contrats et marchés relatifs aux travaux, fournitures et services à exécuter dans le cadre de la loi de 1995 pourra excéder dix exercices, y non compris celui au cours duquel ils ont été conclus.

L'article 5 modifie le deuxième alinéa de l'article 15 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée pour faire droit aux dispositions prévues à l'article 22 de la directive 2001/14/CE.

A l'article 6, le troisième alinéa de l'article 20 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée transpose en droit national les principes prévus au paragraphe 7 de l'article 1er de la directive 2001/12/CE.

L'article 7 a pour objet de remplacer à l'article 3 de la loi du 28 mars 1997 les termes „réseau ferroviaire national“ par „réseau ferré luxembourgeois“, ceci dans le but d'adapter la législation luxembourgeoise à la terminologie commune employée dans le droit ferroviaire et utilisée par le législateur français.

L'article 8 remplace dans la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation les termes „réseau ferroviaire“ et „réseau“ par „réseau ferré“, respectivement les termes „réseau national“ et „réseau ferroviaire national“ par „réseau ferré luxembourgeois“, afin d'adapter la législation luxembourgeoise à la terminologie commune employée dans le droit ferroviaire et utilisée par le législateur français.

En exécution de l'article 10 de la directive 91/440/CEE, tel que modifié par le paragraphe 11 de l'article 1er de la directive 2001/12/CE, l'article 1er de la loi du 11 juin 1999 précitée est adapté. La loi de 1999 s'appliquera aux entreprises ferroviaires établies ou voulant s'établir au Luxembourg ou qui sont autorisées en vertu du droit communautaire à effectuer des services de transport sur le réseau ferré luxembourgeois, soit seules, soit dans le cadre d'un regroupement international.

L'article 9 ajoute également au deuxième alinéa de l'article 1er de la loi du 11 juin 1999 précitée à la référence à la directive 91/440/CEE et à la directive 95/18/CE, le terme „modifiée“, et ce afin de prendre en compte les modifications apportées par les directives 2001/12/CE (premier paquet ferroviaire), 2004/51/CE (deuxième paquet ferroviaire) respectivement 2001/13/CE. De surcroît, la référence à la directive 95/19/CE est supprimée, alors que ladite directive est abrogée par l'article 37 de la directive 2001/14/CE.

L'article 10 complète les définitions des notions de référence utilisées dans la loi du 11 juin 1999 précitée et reprises à l'article 2 de la loi en question. Conformément aux directives 2001/12/CE, 2001/13/CE et 2001/14/CE, la définition de l'„entreprise ferroviaire“ est précisée en ce sens qu'elle indique désormais que ce terme recouvre également les entreprises qui assurent uniquement la traction. La définition du „matériel roulant“ est ajoutée, alors que cette notion ne se trouve pas encore définie dans la législation luxembourgeoise. Dans le contexte de la loi du 11 juin 1999 précitée, il s'agit du matériel roulant admis à la circulation sur le réseau ferré luxembourgeois et ayant fait l'objet d'une classification répondant aux définitions prévues à cet effet dans l'annexe I de la directive 2001/16/CE. Les définitions „plan de renforcement des capacités“, „infrastructure saturée“ et „capacité(s) de l'infrastructure“ sont celles prévues par la directive 2001/14/CE.

Au niveau de l'article 11, il est ajouté à la référence à la directive 95/18/CE à l'article 3 de la loi du 11 juin 1999 précitée, le terme „modifiée“.

A l'article 12, la Haute Corporation demande en ordre principal le remplacement du terme „annulation“ par le terme „réformation“. Subsidiairement, pour le cas où le Conseil d'Etat ne serait pas suivi, il demande la suppression de l'article 12 du projet. La commission se rallie à la position du Conseil d'Etat et est d'accord pour remplacer le recours en annulation par un recours en réformation.

En ce qui concerne le deuxième paragraphe de l'article 13, le Conseil d'Etat en demande la suppression. Il estime que cette disposition est de nature à semer la confusion, alors que, pour le cas où le traitement de données porterait sur des données à caractère personnel, la législation sur la protection des données lui serait applicable et que, pour le cas où le traitement en question ne concernerait pas de donnée personnelle, aucune autorisation du législateur ne serait requise. La commission, dans sa réunion du 22 juin 2006, ne se rallie pas à la proposition du Conseil d'Etat, parce que conformément à l'article 8 paragraphe 2 de la loi du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, „le traitement de données relatives aux infractions, aux condamnations pénales ou aux mesures de sûreté ne peut être mis en œuvre qu'en exécution d'une

disposition légale“. En l’espèce, le ministre doit être autorisé par le législateur à traiter les données judiciaires, alors que, dans le cadre de la procédure de délivrance des licences ferroviaires, l’entreprise ferroviaire requérante doit joindre à son dossier un extrait du casier judiciaire de ses dirigeants.

En vue d’aligner les dispositions nationales au paragraphe 7 de l’article 1er de la directive 2001/13/CE, l’article 14 complète les conditions de validité des licences déjà fixées par la directive 95/18/CE, en ajoutant à l’article 10 de la loi du 11 juin 1999 précitée que l’entreprise ferroviaire doit respecter également les dispositions légales en matière douanière et fiscale, celles destinées à assurer des avantages au, ou une protection du consommateur, ainsi que les dispositions des traités et accords internationaux dans le domaine du chemin de fer auxquels le Grand-Duché de Luxembourg a adhéré.

Dans un souci de clarté, l’article 15 stipule que les montants libellés en francs à l’article 13 de la loi du 11 juin 1999 précitée sont convertis en euros.

Dans un souci de sécurité juridique, l’article 16 fait référence à la commission administrative, instituée en vertu de l’article 16 de la loi du 11 juin 1999 précitée, désormais exclusivement par le terme „commission administrative“, à l’exclusion de celui de „commission spéciale“.

Dans un souci de clarté, l’article 17 souligne que le taux des amendes exprimé en francs à l’article 17 de la loi du 11 juin 1999 précitée est converti en euros.

L’article 18 énonce que l’article 20 est complété par un nouveau paragraphe en vue d’introduire dans le droit luxembourgeois le recours prévu par la directive 2001/13/CE qui permettra à toute entreprise ferroviaire établie au Luxembourg ou autorisée à effectuer des services de transports sur le réseau ferré luxembourgeois de soumettre à la Commission européenne la question de la compatibilité des exigences de la législation luxembourgeoise avec le droit communautaire et la question du caractère non discriminatoire de ces exigences.

L’article 19 prévoit le remplacement des dispositions actuellement contenues à l’article 21 de la loi du 11 juin 1999 précitée. Le premier alinéa de cet article 21 nouveau détermine que la répartition des sillons se fait dans le respect du droit communautaire et par référence à un graphique de circulation à arrêter par règlement grand-ducal.

Au vu de la „technicité“ des mesures à prendre, les auteurs du projet de loi avaient prévu que les conditions de modification ou de suppression des sillons attribués seraient également fixées par règlement grand-ducal. Le Conseil d’Etat estime néanmoins que la „technicité“ d’une mesure ne justifie nullement un bouleversement de la hiérarchie des normes telle qu’elle résulte de la Constitution. Il insiste pour que les principales dispositions concernant l’octroi, le retrait et la suppression des sillons restent inscrites dans la loi, sous peine d’un refus de la dispense du second vote constitutionnel. En même temps, le Conseil d’Etat annonce qu’il donnerait son accord à tout nouveau libellé qui tiendrait compte d’exigences nouvelles découlant des directives à transposer.

Au cours de sa réunion du 22 juin 2006, la commission a décidé de suivre le Conseil d’Etat en ce qui concerne l’opposition formelle émise à l’endroit de l’article 19. Dans cette optique, la Commission des Transports de la Chambre des Députés propose le texte suivant qui rencontre les préoccupations du Conseil d’Etat à ce que soient inscrites dans le corps de la loi les principales dispositions concernant l’octroi, le retrait et la suppression des sillons:

Amendement I. concernant l’article 19 du projet de loi

Art. 19.– L’article 21 de la loi du 11 juin 1999 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 21.**– La répartition des sillons se fait dans le respect du droit communautaire par référence au graphique de circulation établi selon les modalités arrêtées par règlement grand-ducal.

Les sillons disponibles sont attribués de sorte à assurer aux entreprises ferroviaires un accès équitable et non discriminatoire au réseau ferré luxembourgeois et à répondre, dans la mesure du possible, aux besoins des utilisateurs et des différents types de services de transports ferroviaires.

Lorsqu’une section de ligne du réseau ferré luxembourgeois a été déclarée saturée, les sillons sont affectés en fonction des priorités suivantes:

- 1) les services de transport de voyageurs effectués dans le cadre d’un contrat de service public passé avec l’Etat,
- 2) les services de transport nationaux ou internationaux de voyageurs,
- 3) les services de transport nationaux ou internationaux de marchandises.

Les sillons sont alloués pour une durée maximale qui correspond à une période de l'horaire de service. Toutefois, des accords-cadres peuvent être conclus pour une durée maximale de cinq ans.

Un règlement grand-ducal spécifie les conditions d'octroi de modification ou de suppression des sillons alloués à titre temporaire ou définitif, tout en précisant les hypothèses où la modification ou la suppression a lieu sans indemnité pour le bénéficiaire du sillon.

Sauf l'accord préalable de l'organisme de répartition prévu à l'article 22, il est interdit aux entreprises ferroviaires bénéficiaires d'un ou de plusieurs sillons de mettre ceux-ci à la disposition d'une autre entreprise ferroviaire ou de les affecter à d'autres services que ceux pour lesquels le ou les sillons ont été attribués. Le non-respect de l'interdiction qui précède peut entraîner des mesures administratives de la part de l'organisme de répartition, pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'attribution de sillons pour un délai déterminé."

L'article 19 porte également transposition du paragraphe 1er de l'article 13 de la directive 2001/14/CE qui dispose qu'en principe les entreprises ferroviaires ne peuvent pas transférer les sillons qui leur ont été attribués à une autre entreprise ferroviaire ou à d'autres services que ceux pour lesquels le ou les sillons ont été attribués. Le non-respect de cette interdiction peut entraîner l'exclusion de l'attribution de sillons pendant une certaine période.

L'article 20 du projet de loi porte modification de l'article 22 de la loi de 1999 en confiant les fonctions d'organisme indépendant de répartition des sillons à une cellule „accès réseau“ de la CdT, établissement public créé par la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

La commission observe dans sa réunion du 22 juin 2006 que la Haute Corporation aurait préféré confier les fonctions d'organisme de répartition des sillons soit à l'Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR), soit au ministre, alors qu'elle met en doute l'indépendance de la CdT par rapport aux CFL. Dans cet ordre d'idées, la Haute Corporation ne peut être d'accord avec l'option préconisée par le gouvernement que si la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics prévoit l'extension des compétences de la CdT à cette nouvelle fonction et l'accomplissement indépendant de cette fonction par rapport aux autres missions assumées par la CdT, et ce d'un point de vue organisationnel et personnel.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat estime que l'attribution des sillons devrait être exercée par des agents de la CdT bénéficiant du statut de fonctionnaire de l'Etat. La commission est consciente que l'exercice de fonctions relevant de la puissance souveraine est *en principe* réservé à des fonctionnaires de l'Etat, mais ne l'est pas nécessairement. Comme il est prévu que les missions transférées à la cellule „accès réseau“ de la CdT seront assurées par des agents détachés des CFL qui peuvent se prévaloir des compétences nécessaires pour effectuer ces tâches, la commission modifie légèrement la proposition de texte faite par le Conseil d'Etat au niveau de l'article 25.

La Commission des Transports approuve l'option du gouvernement de confier les fonctions essentielles à la cellule „accès réseau“ de la CdT et décide par conséquent d'adopter la solution proposée par le Conseil d'Etat pour surmonter l'opposition formelle. L'article 20 est donc maintenu dans sa version initiale et l'article 25 est modifié de façon à donner satisfaction au Conseil d'Etat.

Une autre remarque du Conseil d'Etat concerne le paragraphe 9 de l'article 20. Il demande la suppression de ce paragraphe, au motif que si le recours auprès du directeur général de la CdT était un recours contentieux, il serait contraire à la Constitution et que s'il s'agissait d'un recours hiérarchique ou gracieux, la disposition en question serait superfétatoire. La commission est d'accord avec le Conseil d'Etat en ce sens qu'il ne saurait s'agir en l'espèce d'un recours contentieux, alors que seuls les tribunaux sont compétents pour statuer sur un tel recours. Cependant, la commission est d'avis que les dispositions en question sont nécessaires, alors que le droit communautaire régit le recours à instituer contre les décisions prises dans le cadre de l'attribution des sillons de manière plus stricte que les principes prévus dans la procédure administrative contentieuse. En effet, l'article 21 de la directive 2001/14/CE dispose qu'„*en cas de litige dans la répartition des capacités de l'infrastructure, un système de règlement des litiges est mis à disposition pour régler rapidement ces litiges. En cas de recours à ce système, une décision est prise dans un délai de dix jours ouvrables.*“ Il s'agit dès lors de mettre en place une voie de recours particulière à côté des voies de recours ordinaires prévues par la procédure administrative non contentieuse selon laquelle une décision administrative n'a à intervenir qu'après l'écoulement d'un délai de trois mois.

La commission a décidé par conséquent de maintenir le paragraphe 9 de l'article 20.

Au paragraphe premier de l'article 21, le Conseil d'Etat estime qu'il convient de biffer les termes „*Sans* préjudice du recours prévu au paragraphe 9 de l'article 22“, et ce par analogie à ses développements faits dans le cadre du paragraphe 9 de l'article 20. Etant donné que la commission n'a pas suivi l'avis du Conseil d'Etat sur le paragraphe 9 de l'article 20, il n'y a pas lieu de biffer cette partie de phrase.

Pour le deuxième alinéa du deuxième paragraphe de cet article 21, le Conseil d'Etat suit la même logique que pour l'article 19 et suggère de remplacer le recours en annulation par un recours en réformation. La commission a décidé de suivre cette approche.

A l'article 22, le Conseil d'Etat propose de remplacer au deuxième alinéa les termes „fixées par“ par „sont calculées pour chaque entreprise par“. La commission soutient cette proposition.

L'article 23 porte remplacement de l'article 25 de la loi du 11 juin 1999 précitée. Celle-ci transpose l'article 4 de la directive 2001/14/CE et met ainsi en place un cadre pour la tarification des sillons, tout en respectant l'indépendance de gestion prévue à l'article 4 de la directive 91/440/CEE.

Etant donné qu'au Luxembourg, le gestionnaire de l'infrastructure n'est pas indépendant de l'entreprise ferroviaire sur le plan juridique, organisationnel ou décisionnel, les règles de tarification spécifiques, ainsi que la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire doivent être fixées par un organisme indépendant de l'entreprise ferroviaire sur le plan juridique, organisationnel et décisionnel.

Afin d'éviter la prolifération d'organismes au Luxembourg et afin de se conformer le plus rapidement possible aux exigences communautaires, il semble de mise d'attribuer cette fonction d'organisme de tarification à la cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports. Cette cellule „accès réseau“ aura pour mission l'établissement des règles de tarification spécifiques ainsi que la détermination de la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure.

L'organisme de tarification veillera à ce que le système de tarification soit appliqué de manière non discriminatoire sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois et en conformité avec le système de redevance pour l'utilisation du réseau ferré luxembourgeois mis en place par la voie d'un règlement grand-ducal et avec les règles définies dans le document de référence du réseau (article 4, § 5 de la directive 2001/14/CE).

Il coopère à la mise en place d'un système de redevance conçu de façon à garantir une compétitivité optimale du transport ferroviaire international de marchandises et à assurer une utilisation efficace des réseaux transeuropéens de fret ferroviaire.

L'organisme de tarification peut sanctionner les manquements qu'il constate de la part des entreprises ferroviaires soumises à son contrôle.

Le Conseil d'Etat demande la suppression de l'article 24, et ce pour les mêmes raisons invoquées pour la suppression de l'article 13. La commission est d'accord pour supprimer cet article 24, étant donné que le projet de règlement grand-ducal sur les critères de délivrance et de validité du brevet pour les différentes catégories du personnel affecté à des tâches de sécurité au service d'une entreprise ferroviaire qui rendait nécessaire cette autorisation du législateur a été retiré de la procédure réglementaire en date du 23 janvier 2006.

L'article 25 a pour objet de compléter l'article 7*bis* de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics en prévoyant que la CdT pourra être chargée de tous actes, mesures et décisions par toute loi ou tout règlement grand-ducal.

Au vu de l'article 108*bis*, le Conseil d'Etat s'oppose formellement à une disposition conférant des compétences à un établissement public par voie de règlement grand-ducal.

Par ailleurs, il estime qu'il est évident que toute loi peut à tout moment modifier ou compléter les compétences d'un établissement public, sans qu'il soit nécessaire de le préciser dans sa loi organique. Selon la Haute Corporation, la disposition prévue à l'article 25 est superfétatoire et il convient de la supprimer.

Au vu des développements faits sous l'article 20 et pour le cas où le législateur déciderait de confier les fonctions de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure ferroviaire à la CdT, le Conseil d'Etat propose de donner un nouveau libellé à cet article 25.

La commission a décidé de suivre la Haute Corporation en ce qu'elle entend supprimer l'article 25 proposé par le gouvernement et modifier la loi modifiée du 29 juin 2004 précitée afin d'étendre les compétences de la CdT aux fonctions de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure

ferroviaire, tout en garantissant l'indépendance de ces fonctions par rapport aux autres missions de l'établissement public.

Elle reprend partant le texte proposé par le Conseil d'Etat, légèrement modifié, et ce afin de prendre en compte ses développements en relation avec l'article 20. Suite à la suppression d'une partie du second alinéa, le contenu de l'article 25 (nouvel article 24 selon le texte proposé par la commission) amendé par la commission se lit dès lors comme suit:

Amendement II. concernant l'article 25 (nouvel article 24)

„Art. 24.– Il est inséré à la suite de l'article 7ter de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics un article 7quater, libellé comme suit:

„Art. 7quater.– Il est créé au sein de la CdT une cellule dénommée „accès réseau“ avec la mission d'exercer les pouvoirs et de prendre les décisions qui lui sont confiés en application des dispositions afférentes de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

La cellule est composée d'au moins trois agents de la CdT, ~~qui doivent avoir le statut de fonctionnaires de l'Etat. Elle est présidée par le fonctionnaire de l'Etat le plus élevé en rang.~~

Les membres de la cellule prennent leurs décisions d'une manière collégiale et en toute indépendance par rapport à leurs supérieurs hiérarchiques.

Les dispositions de l'article 7ter concernant les pouvoirs des autres organes de la CdT ne sont pas applicables aux délibérations ni aux prises de décision des membres de la cellule agissant ès qualité.“ “

Suite aux critiques formulées par le Conseil d'Etat dans son avis complémentaire du 4 juillet 2006, la commission décide de suivre sa recommandation de compléter le deuxième alinéa de l'article 7quater. Elle garantit de cette façon que les agents qui feront partie de la cellule „accès réseau“ seront statutairement et hiérarchiquement indépendants des opérateurs de transports par chemin de fer. Elle introduit aussi une assermentation des agents affectés à la cellule pour donner satisfaction au Conseil d'Etat. Le contenu de l'article 25 (nouvel article 24) se lit dès lors comme suit:

„Art. 24.– Il est inséré à la suite de l'article 7ter de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics un article 7quater, libellé comme suit:

„Art. 7quater.– Il est créé au sein de la CdT une cellule dénommée „accès réseau“ avec la mission d'exercer les pouvoirs et de prendre les décisions qui lui sont confiés en application des dispositions afférentes de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

La cellule est composée d'au moins trois agents de la CdT. Ne peut faire partie de la cellule l'agent qui est statutairement ou hiérarchiquement lié à un ou plusieurs opérateurs de transports par chemin de fer. Avant d'entrer en fonction, l'agent affecté à la cellule prête, devant le ministre ou son délégué, le serment qui suit:

„Je jure fidélité au Grand-Duc, obéissance à la Constitution et aux lois de l'Etat. Je promets de remplir mes fonctions avec intégralité, exactitude et impartialité.“

Les membres de la cellule prennent leurs décisions d'une manière collégiale et en toute indépendance par rapport à leurs supérieurs hiérarchiques.

Les dispositions de l'article 7ter concernant les pouvoirs des autres organes de la CdT ne sont pas applicables aux délibérations ni aux prises de décision des membres de la cellule agissant ès qualité.“ “

*

Compte tenu des observations qui précèdent, la Commission des Transports recommande à la Chambre des Députés de voter le texte dans la teneur qui suit:

*

TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION DES TRANSPORTS

PROJET DE LOI

modifiant

- a) la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- b) 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 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
- c) la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation
- d) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics

Chapitre Ier

Art. 1er.– 1. A l'intitulé du titre I. de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ainsi qu'aux articles 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 11, 15, 17 et 20 de la même loi modifiée du 10 mai 1995, les termes „réseau ferroviaire“ respectivement „réseau“ et „réseau de chemin de fer“ sont remplacés par „réseau ferré“.

2. Aux articles 1er, 12 et 18 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée, les termes „réseau national“ et „réseau ferroviaire national“ sont remplacés par „réseau ferré luxembourgeois“.

Art. 2.– Le premier alinéa de l'article 2 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée est remplacé par le texte suivant:

„Par réseau ferré il faut entendre l'infrastructure ferroviaire telle qu'elle est définie par la directive modifiée du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires (91/440/CEE).“

Art. 3.– L'article 8 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée est abrogé.

Art. 4.– 1. Au premier paragraphe de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée, le troisième tiret est remplacé par le texte suivant:

„– les dépenses relatives à la gestion courante de l'infrastructure comprenant notamment les frais d'entretien du réseau ferré luxembourgeois ainsi que les dépenses relatives à la régulation du trafic ferroviaire sur ledit réseau;“

2. Le même article 10 est complété par un nouveau paragraphe 4 inséré derrière le paragraphe 3 et libellé comme suit:

„Par dérogation à l'article 12 b) de la loi du 30 juin 2003 sur les marchés publics, la durée des contrats et marchés relatifs aux travaux, fournitures et services à exécuter en vertu de la présente loi peut excéder dix exercices, y non compris celui au cours duquel ils ont été conclus.“

Art. 5.– Le deuxième alinéa de l'article 15 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée est complété comme suit:

„Les mêmes modalités valent dans le cadre de projets d'extension du réseau ou de suppression des lignes dont la réalisation technique est confiée au gestionnaire. Celui-ci est notamment tenu de

présenter au ministre un plan de renforcement des capacités, s'il est informé de problèmes de saturation sur un axe déterminé par l'organisme de répartition prévu par la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation."

Art. 6.– Le troisième alinéa de l'article 20 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée est remplacé par le texte suivant:

„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 profit 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. Les aides publiques versées à l'une de ces catégories d'activités ne peuvent pas être transférées à l'autre; cette interdiction doit être reflétée par les comptes y relatifs.“

Chapitre II

Art. 7.– A l'article 3 de 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 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 les termes „réseau ferroviaire national“ sont remplacés par „réseau ferré luxembourgeois“.

Chapitre III

Art. 8.– 1. Aux articles 1er, 2, 3, 20 et 21 de la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, les termes „réseau ferroviaire“ respectivement „réseau“ sont remplacés par „réseau ferré“.

2. Aux articles 1er, 2, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 28 et 30 de la même loi du 11 juin 1999, les termes „réseau national“ et „réseau ferroviaire national“ sont remplacés par „réseau ferré luxembourgeois“.

Art. 9.– L'article 1er de la loi du 11 juin 1999 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 1er.**– La présente loi détermine les critères d'obtention et de validité des licences et règle les conditions d'accès et d'utilisation du réseau ferré luxembourgeois que doivent respecter les entreprises ferroviaires qui s'établissent au Luxembourg ou qui sont autorisées en vertu du droit communautaire à effectuer des services de transport sur le réseau ferré luxembourgeois, soit seules, soit dans le cadre d'un regroupement international.

Elle a pour objet de transposer l'article 10 de la directive modifiée du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires (91/440/CEE), la directive modifiée du Conseil du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires (95/18/CE) et la directive du Parlement Européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (2001/14/CE).“

Art. 10.– 1. La lettre a) de l'article 2 de la loi du 11 juin 1999 précitée est remplacée par le texte suivant:

„ „entreprise ferroviaire“, toute entreprise à statut privé ou public dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction.“

2. A la lettre h) du même article 2 les termes „l'organisme désigné à cet effet“ sont remplacés par „l'organisme de répartition prévu par l'article 22“.

3. Le même article 2 est complété *in fine* par les lettres j), k), l) et m), libellées comme suit:

- „j) „matériel roulant“, le matériel roulant qui est admis à la circulation sur le réseau ferré luxembourgeois et qui fait l’objet d’une classification répondant aux définitions prévues à cet effet dans l’annexe I de la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l’interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel ou aux normes internationales en tenant lieu;
- k) „plan de renforcement des capacités“, une mesure ou une série de mesures, assorties d’un calendrier de mise en oeuvre et visant à réduire les contraintes en matière de capacités qui entraînent la déclaration d’une section de l’infrastructure comme „infrastructure saturée“;
- l) „infrastructure saturée“, la section de l’infrastructure pour laquelle les demandes de capacités d’infrastructure ne peuvent être totalement satisfaites pendant certaines périodes, même après coordination des différentes demandes de réservation des capacités;
- m) „capacité(s) de l’infrastructure“, la possibilité de programmer des sillons sollicités pour un segment de l’infrastructure pendant une certaine période.“

Art. 11.– A l’article 3 de la loi du 11 juin 1999 précitée, la référence à la directive 95/18/CE est remplacée par celle à la directive modifiée 95/18/CE.

Art. 12.– Le deuxième alinéa du paragraphe 2 de l’article 6 de la loi du 11 juin 1999 est remplacé par le texte suivant:

„Les décisions de refus sont motivées; elles sont susceptibles d’un recours en réformation devant le tribunal administratif.“

Art. 13.– 1. Au deuxième alinéa de l’article 8 de la loi du 11 juin 1999 précitée, le quatrième tiret est remplacé par le texte suivant:

„– n’ont pas été condamnés pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant du droit social ou du droit du travail, y compris les obligations au titre de la législation en matière de protection du travail, ni à des obligations découlant de la réglementation douanière dans le cas d’une entreprise ferroviaire désirant se livrer à des activités de transport transfrontalières de marchandises soumises à des procédures douanières.“

2. Le même article 8 est complété *in fine* par un alinéa nouveau libellé comme suit:

„Sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l’égard du traitement des données à caractère personnel, le ministre est autorisé, dans le cadre de la gestion des licences ferroviaires, à traiter des données judiciaires concernant tant l’entreprise que ses dirigeants. Cette même autorisation vaut dans le cadre de sa mission d’instruction des demandes introduites par les entreprises ferroviaires pour la commission administrative prévue par l’article 16.“

Art. 14.– 1. Le troisième alinéa de l’article 10 de la loi du 11 juin 1999 précitée est remplacé par le texte suivant:

„L’entreprise ferroviaire doit respecter les dispositions légales en matière douanière et fiscale, celles concernant la santé, la sécurité, les conditions sociales et de façon générale les droits du personnel à son service, de ses voyageurs et de ses chargeurs, ainsi que celles destinées à assurer des avantages ou une protection au consommateur.“

2. Le même article 10 est complété *in fine* par un alinéa nouveau libellé comme suit:

„Sans préjudice des dispositions qui précèdent, l’entreprise ferroviaire doit respecter les dispositions des traités et accords internationaux dans le domaine du chemin de fer auxquels le Grand-Duché de Luxembourg est partie.“

Art. 15.– A l’article 13 *in fine* de la loi du 11 juin 1999 précitée, les termes „cinquante mille francs“ et „deux cent mille francs“ sont remplacés respectivement par „mille deux cent cinquante euros“ et „cinq mille euros“.

Art. 16.– Au premier alinéa de l’article 16 de la loi du 11 juin 1999 précitée, le terme „une commission spéciale“ est remplacé par „la commission administrative“.

Art. 17.– Au premier paragraphe de l'article 17 de la loi du 11 juin 1999 précitée, les termes „dix mille à quatre cent mille francs“ sont remplacés par „deux cent cinquante à dix mille euros“.

Art. 18.– L'article 20 de la loi du 11 juin 1999 précitée est complété par un nouveau paragraphe 6 inséré derrière le paragraphe 5 et libellé comme suit:

„6. Toute entreprise ferroviaire établie au Luxembourg ou autorisée à effectuer des services de transports sur le réseau ferré luxembourgeois est en droit de soumettre à tout moment à la Commission européenne la question de la compatibilité des exigences de la législation luxembourgeoise avec le droit communautaire et la question du caractère non discriminatoire de ces exigences.“

Art. 19.– L'article 21 de la loi du 11 juin 1999 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 21.**– La répartition des sillons se fait dans le respect du droit communautaire par référence au graphique de circulation établi selon les modalités arrêtées par règlement grand-ducal.

Les sillons disponibles sont attribués de sorte à assurer aux entreprises ferroviaires un accès équitable et non discriminatoire au réseau ferré luxembourgeois et à répondre, dans la mesure du possible, aux besoins des utilisateurs et des différents types de services de transports ferroviaires.

Lorsqu'une section de ligne du réseau ferré luxembourgeois a été déclarée saturée, les sillons sont affectés en fonction des priorités suivantes:

- 1) les services de transport de voyageurs effectués dans le cadre d'un contrat de service public passé avec l'Etat;
- 2) les services de transport nationaux ou internationaux de voyageurs;
- 3) les services de transport nationaux ou internationaux de marchandises.

Les sillons sont alloués pour une durée maximale qui correspond à une période de l'horaire de service. Toutefois, des accords-cadres peuvent être conclus pour une durée maximale de cinq ans.

Ce règlement grand-ducal spécifie les conditions d'octroi de modification ou de suppression des sillons alloués à titre temporaire ou définitif, tout en précisant les hypothèses où la modification ou la suppression a lieu sans indemnité pour le bénéficiaire du sillon.

Sauf l'accord préalable de l'organisme de répartition prévu à l'article 22, il est interdit aux entreprises ferroviaires bénéficiaires d'un ou de plusieurs sillons de mettre ceux-ci à la disposition d'une autre entreprise ferroviaire ou de les affecter à d'autres services que ceux pour lesquels le ou les sillons ont été attribués. Le non-respect de l'interdiction qui précède peut entraîner des mesures administratives de la part de l'organisme de répartition, pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'attribution de sillons pour un délai déterminé.“

Art. 20.– L'article 22 de la loi du 11 juin 1999 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 22.**– 1. La mission de garantir à toute entreprise ferroviaire un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire et d'éviter tout abus de position dominante d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires au détriment des autres est confiée à un organisme de répartition dont la fonction est assumée par la cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports, établissement public institué en vertu de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

2. L'organisme de répartition arrête le graphique de circulation après avoir, le cas échéant, demandé l'avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, tout en veillant à une utilisation optimale des capacités du réseau ferré luxembourgeois, à la continuité du service au-delà des frontières nationales ainsi qu'à une insertion appropriée du service ferroviaire dans le trafic empruntant les réseaux transeuropéens de transports. Il concourt à l'organisation des sillons internationaux selon les modalités de l'article 15 de la directive 2001/14/CE précitée.

Dans le cadre de son programme de répartition des sillons, l'organisme de répartition doit tenir compte des demandes de capacités de l'infrastructure en vue d'effectuer des travaux d'entretien sur le réseau ferré luxembourgeois. En vue de l'obtention de sillons, toute entreprise ferroviaire est tenue de soumettre à l'organisme de répartition un programme de mesures selon lequel elle assure le contrôle interne de l'application des normes de sécurité et de la réglementation ainsi que le respect par son propre personnel de ces normes et de cette réglementation.

L'organisme de répartition vérifie si l'entreprise ferroviaire qui demande ou qui s'est vu allouer un ou plusieurs sillons peut se prévaloir du certificat de sécurité prescrit par l'article 26 et il conclut

avec cette entreprise les accords requis en vue de la mise en circulation des trains pour lesquels cette entreprise s'est vu attribuer lesdits sillons.

L'organisme de répartition doit être en mesure d'indiquer à tout moment à toute personne intéressée les capacités d'infrastructure qui ont été attribuées aux entreprises ferroviaires.

L'attribution des sillons intervient selon les modalités de la directive 2001/14/CE précitée, les critères d'attribution étant déterminés dans un règlement grand-ducal.

3. La Communauté des Transports tient ses comptes 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 séparés, d'une part, sur les activités relevant des missions d'organisme de répartition ou d'organisme de tarification prévus respectivement au présent article et à l'article 25 et, d'autre part, pour ses autres activités. Cette séparation doit être reflétée par les comptes relatifs aux différents types d'activités.

4. La cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports respecte la confidentialité des informations qui lui sont communiquées par une entreprise ferroviaire dans l'exercice de ses fonctions décrites dans cet article et dans l'article 25.

5. L'organisme de répartition peut, soit d'office, soit à la demande de toute personne concernée, sanctionner les manquements de toute entreprise ferroviaire soumise à son contrôle. Il ne peut toutefois 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.

6. En cas d'un manquement visé au paragraphe 7, il met l'entreprise ferroviaire en demeure de se conformer aux prescriptions légales et réglementaires en vigueur dans un délai raisonnable. Lorsque l'entreprise ferroviaire concernée ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai fixé ou fournit des renseignements incomplets ou erronés, il peut prononcer à son encontre les sanctions prévues au présent article.

7. Toute entreprise ferroviaire tombant en vertu du présent article sous la surveillance de l'organisme de répartition peut être frappée par ce dernier d'une amende d'ordre qui ne peut pas dépasser vingt mille euros en cas de manquement à une disposition législative ou réglementaire relative à l'accès aux réseaux ou à leur utilisation. Il en est de même en cas de manquement aux obligations de communication de documents et d'informations nécessaires à la mission de surveillance. Le maximum de l'amende d'ordre peut être doublé en cas de récidive dans un délai de deux ans après un premier manquement.

8. Les sanctions sont prononcées 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.

L'instruction et la procédure devant l'organisme de répartition sont contradictoires.

9. Sans préjudice des dispositions de l'article 22bis, lorsqu'une entreprise ferroviaire 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, elle peut déférer celle-ci au directeur général de la Communauté des Transports qui, après avoir entendu la cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports, la confirme ou la réforme dans un délai de dix jours ouvrables.“

Art. 21.– Dans le Chapitre III – La répartition des sillons de la loi du 11 juin 1999 précitée, il est inséré derrière l'article 22 un article 22bis nouveau, libellé comme suit:

„1. Sans préjudice du recours prévu au paragraphe 9 de l'article 22, une entreprise ferroviaire peut saisir le ministre, lorsqu'elle s'estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice, notamment pour introduire un recours contre une décision prise à son égard par l'organisme de répartition ou par l'organisme de tarification prévus aux articles 22 et 25. L'entreprise ferroviaire doit adresser sa requête sous pli recommandé au ministre. La requête doit être rédigée en langue française ou allemande.

Il est institué une commission spéciale qui est composée de trois membres désignés par le ministre et qui a pour mission d'instruire les requêtes introduites par les entreprises ferroviaires, d'entendre les représentants de l'entreprise ferroviaire requérante et ceux de l'organisme dont émane la décision litigieuse, de dresser un procès-verbal de cette audition et d'émettre son avis sur le dossier. Les avis

de la commission sont rendus à la majorité des voix. Si l'entreprise requérante ou l'organisme en cause ne comparait pas malgré deux convocations par lettre recommandée, la procédure est faite par défaut.

La commission spéciale peut demander tous les renseignements nécessaires à l'instruction des dossiers qui lui sont soumis, et le cas échéant, s'assurer à ces fins le concours d'organismes et d'experts indépendants.

La commission spéciale émet son avis en temps utile en vue du respect du délai fixé au paragraphe 2.

2. Le ministre statue sur les requêtes et adopte les mesures nécessaires afin de remédier, le cas échéant, à la situation endéans les deux mois à compter du jour où le dossier comportant toutes les pièces utiles pour le bon déroulement de la procédure lui a été communiqué.

La décision ministérielle doit être motivée; elle est susceptible d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

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

4. Le ministre veille en outre à ce que les redevances fixées par l'organisme de tarification prévu à l'article 25 soient conformes aux principes prévus par le droit communautaire.

5. Le ministre peut demander toutes les informations utiles dans l'exécution de ses fonctions de recours et de contrôle décrites au présent article."

Art. 22.– L'article 24 de la loi du 11 juin 1999 précitée est remplacé par le texte suivant:

„L'utilisation du réseau ferré luxembourgeois est soumise au paiement d'une redevance d'utilisation dont les modalités d'application sont arrêtées par règlement grand-ducal, l'avis de l'organisme de tarification demandé.

Les redevances d'utilisation sont calculées pour chaque entreprise par l'organisme de tarification prévu à l'article 25 dans le respect du principe de l'application non discriminatoire de ces redevances dans le cadre d'un même marché et par rapport à un barème tarifaire de référence établi selon des modalités arrêtées par règlement grand-ducal."

Les redevances d'utilisation sont prélevées pour compte de l'Etat par l'organisme de tarification prévu par l'article 25 sur toute entreprise ferroviaire qui emprunte le réseau ferré luxembourgeois; elles sont imputées sur le Fonds du Rail.

La cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports tient à la disposition de toute entreprise ferroviaire demandant l'allocation de sillons toute information utile sur les redevances imposées et doit pouvoir prouver que les redevances à payer par une entreprise ferroviaire ont été fixées conformément aux modalités de tarification de la redevance prévue."

Art. 23.– L'article 25 de la loi du 11 juin 1999 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 25.**– 1. L'établissement des règles de tarification spécifiques ainsi que la détermination de la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure sont confiés à un organisme de tarification dont la fonction est assumée par la cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports, instituée en vertu de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

L'organisme de tarification s'assure que le système de tarification soit appliqué sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois de manière non discriminatoire et en conformité avec le système de redevance pour l'utilisation du réseau ferré luxembourgeois instauré par le règlement grand-ducal prévu à l'article 24 et avec les règles définies dans le document de référence du réseau.

Il coopère à la mise en place d'un système de redevance conçu de façon à garantir une compétitivité optimale du transport ferroviaire de marchandises et à assurer une utilisation efficace des réseaux transeuropéens de fret ferroviaire.

2. L'organisme de tarification peut, soit d'office, soit à la demande de toute personne concernée, sanctionner les manquements d'une entreprise ferroviaire soumise à son contrôle. Il ne peut toutefois 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.

3. En cas d'un manquement visé au paragraphe 5, il met l'entreprise ferroviaire en demeure de se conformer aux prescriptions légales et réglementaires en vigueur dans un délai raisonnable. Lorsque l'entreprise ferroviaire concernée ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai fixé ou fournit des renseignements incomplets ou erronés, il peut prononcer à son encontre les sanctions prévues au présent article.

4. En cas de manquement à une disposition légale ou réglementaire relative aux règles de tarification et au paiement de la redevance, l'organisme de tarification peut infliger à l'entreprise ferroviaire une amende d'ordre qui ne dépasse pas vingt mille euros. Il en est de même en cas de manquement aux obligations de communication de documents et d'informations nécessaires à la mission de surveillance. Le maximum de l'amende d'ordre peut être doublé en cas de récidive dans un délai de deux ans après un premier manquement.

5. Les sanctions sont prononcées 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 ou verbales. L'instruction et la procédure devant l'organisme de tarification sont contradictoires."

Chapitre IV

Art. 24.– Il est inséré à la suite de l'article 7ter de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics un article 7quater, libellé comme suit:

„Art. 7quater.– Il est créé au sein de la CdT une cellule dénommée „accès réseau“ avec la mission d'exercer les pouvoirs et de prendre les décisions qui lui sont confiés en application des dispositions afférentes de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

La cellule est composée d'au moins trois agents de la CdT. Ne peut faire partie de la cellule l'agent qui est statutairement ou hiérarchiquement lié à un ou plusieurs opérateurs de transports par chemin de fer. Avant d'entrer en fonction, l'agent affecté à la cellule prête, devant le ministre ou son délégué, le serment qui suit:

„Je jure fidélité au Grand-Duc, obéissance à la Constitution et aux lois de l'Etat. Je promets de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité.“

Les membres de la cellule prennent leurs décisions d'une manière collégiale et en toute indépendance par rapport à leurs supérieurs hiérarchiques.

Les dispositions de l'article 7ter concernant les pouvoirs des autres organes de la CdT ne sont pas applicables aux délibérations ni aux prises de décision des membres de la cellule agissant ès qualité.“

Luxembourg, le 6 juillet 2006

Le Président-Rapporteur,
Roland SCHREINER

Service Central des Imprimés de l'Etat

5529/09

N° 5529⁹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2005-2006

PROJET DE LOI

modifiant

- a) la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- b) 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 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
- c) la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation
- d) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics

* * *

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(14.7.2006)

Le Conseil d'Etat,

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 13 juillet 2006 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

modifiant

- a) la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- b) 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 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**
- c) la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation**
- d) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 11 juillet 2006 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et les avis émis par le Conseil d'Etat en ses séances des 20 juin 2006 et 4 juillet 2006;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique du 14 juillet 2006.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Pierre MORES

5529

MEMORIAL
Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL
Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 141

16 août 2006

Sommaire

Loi du 24 juillet 2006 modifiant

- a) la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- b) 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 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
- c) la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation
- d) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics. page **2330**