



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 6368

Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n°1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires

Date de dépôt : 22-11-2011

Date de l'avis du Conseil d'État : 09-05-2012

Auteur(s) : Monsieur Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
03-08-2012	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
22-11-2011	Déposé	6368/00	<u>5</u>
09-05-2012	Avis du Conseil d'Etat (8.5.2012)	6368/01	<u>43</u>
12-06-2012	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission du Développement durable	6368/02	<u>48</u>
27-06-2012	Avis complémentaire du Conseil d'Etat (26.6.2012)	6368/03	<u>53</u>
04-07-2012	Rapport de commission(s) : Commission du Développement durable Rapporteur(s) : Monsieur Marc Spautz	6368/04	<u>56</u>
11-07-2012	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°38 Une demande de dispense du second vote a été introduite	6368	<u>69</u>
17-07-2012	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (17-07-2012) Evacué par dispense du second vote (17-07-2012)	6368/05	<u>72</u>
04-07-2012	Commission du Développement durable Procès verbal (52) de la reunion du 4 juillet 2012	52	<u>75</u>
06-06-2012	Commission du Développement durable Procès verbal (47) de la reunion du 6 juin 2012	47	<u>91</u>
01-12-2011	Commission du Développement durable Procès verbal (12) de la reunion du 1 décembre 2011	12	<u>139</u>
03-10-2012	Publié au Mémorial A n°213 en page 2962	6368	<u>153</u>

Résumé

6368 : résumé

Le projet de loi a pour objet de fixer le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

Ce règlement européen accorde des droits aux voyageurs ferroviaires, notamment en matière de droit au transport pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite, d'informations sur les tarifs, de disponibilité des billets et des réservations, d'indemnisation en cas de retard ou de perte de bagages.

Il a déjà connu une transposition partielle par la voie du règlement grand-ducal du 1er décembre 2009 portant dérogation pour certains services de transport ferroviaire au règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires et désignation de l'autorité compétente chargée de l'application dudit règlement.

6368/00

N° 6368

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

PROJET DE LOI

déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) No 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires

* * *

(Dépôt: le 22.11.2011)

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (26.10.2011)	1
2) Texte du projet de loi	2
3) Exposé des motifs	6
4) Commentaire des articles	7
5) Fiche financière	8
6) Règlement (CE) No 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires	9

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique.– Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) No 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

Château de Berg, le 26 octobre 2011

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

Claude WISELER

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. 1er – *Objet*

Le présent projet de loi a pour objet de fixer le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) No 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

Art. 2 – *Le pouvoir de sanctions*

Le règlement grand-ducal du 1er décembre 2009 portant dérogation pour certains services de transport ferroviaire au règlement (CE) No 1371/2007 et désignation de l'autorité compétente chargée de l'application dudit règlement, charge la Communauté des Transports, établissement public créé par la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics de l'application du règlement européen précité.

Art. 3 – *Les sanctions administratives*

La Communauté des Transports peut prononcer les sanctions administratives suivantes:

- l'avertissement et
- l'amende administrative.

Dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction, toute société de chemin de fer associée dans la prestation d'un service ferroviaire de transport de voyageur concerné a le droit d'être entendue par la Communauté des Transports et peut rendre son avis sur la sanction administrative envisagée à son encontre.

Au cas où une sanction est prononcée, la décision infligeant la sanction administrative doit être motivée.

Les frais provoqués par la poursuite disciplinaire sont mis à charge de la société de chemin de fer associée dans la prestation du service ferroviaire de transport de voyageurs sanctionné.

Art. 4 – *L'avertissement administratif*

La Communauté des Transports peut, en cas de faute de moindre gravité, prononcer un avertissement, qui prendra la forme d'observations orales ou écrites.

Art. 5 – *L'amende administrative*

Un tableau des comportements punissables et des amendes administratives correspondantes figure en annexe au présent projet de loi (Annexe 1). Les amendes administratives varient entre 250 et 10.000 euros.

Pour chaque infraction visée dans la deuxième colonne du tableau de l'annexe, qui résulte du non-respect de l'article du règlement communautaire mentionné dans la troisième colonne de ce tableau, une amende administrative correspondante est imposée, dont le montant figure dans la quatrième colonne du même tableau.

En cas de récidive endéans un délai d'un an, la Communauté des Transports peut prononcer une amende administrative qui excède le montant fixé conformément au paragraphe 1er, sans toutefois dépasser le montant maximal fixé.

En cas de comportements punissables concomitants, une amende administrative unique proportionnelle à la gravité de l'ensemble des faits est prononcée. Celle-ci ne peut excéder le montant maximal fixé ni le total des amendes maximales susceptibles d'être prononcées pour des faits similaires non concomitants.

Par dérogation au paragraphe 2, si des circonstances atténuantes ont été retenues dans la décision d'infliger une amende, le montant de celle-ci peut être diminué en dessous du montant mentionné dans la quatrième colonne sans être inférieur à 250 euros.

Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement et le délai de prescription pour l'action publique relative à cette infraction est expiré.

Art. 6 – *Le recouvrement des amendes administratives*

Les amendes administratives sont perçues par les soins de l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date à laquelle la décision a acquis force exécutoire. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.

Art. 7 – *Les voies de recours*

Un recours en réformation peut être ouvert devant le tribunal administratif à l'encontre des décisions de la Communauté des Transports prises dans le contexte du présent projet de loi.

*

ANNEXE

**Liste des comportements punissables et des amendes
administratives encourues**

	<i>Infraction</i>	<i>Règlement (CE) No 1371/2007</i>	<i>Somme à percevoir</i>
1.	Non-respect de l'obligation d'autoriser les voyageurs à emporter leur bicyclette dans le train sous certaines conditions	Article 5	500 euros
2.	Non-respect de l'obligation d'information aux voyageurs, préalable à l'interruption de services	Article 7	2.000 euros
3.	Non-respect de l'obligation de fournir aux voyageurs – les informations préalables au voyage, mentionnées à l'annexe II, partie I du Règlement, en ce qui concerne les voyages pour lesquels un contrat de transport est proposé par l'entreprise ferroviaire – les informations pendant le voyage, mentionnées à l'annexe II, partie II du Règlement	Article 8	500 euros
4.	Non-respect des obligations relatives à la disponibilité des billets, des billets directs et des réservations	Article 9	500 euros
5.1	Non-respect des obligations relatives aux systèmes d'information des voyageurs et de réservation	Article 10, § 1, 2 et 4	2.000 euros
5.2	Non-respect de l'interdiction de divulguer des informations à caractère personnel sur des réservations	Article 10, § 5	500 euros
6.1	Non-respect des obligations en matière de responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs	Article 11	2.500 euros
6.2	Non-respect des obligations en matière de responsabilité pour les colis à main, les animaux, les bagages et les véhicules	Article 11	1.250 euros
7.	Non-respect de l'obligation pour les entreprises ferroviaires d'être assurées de manière adéquate ou d'avoir pris des dispositions équivalentes pour couvrir les responsabilités qui leur incombent	Article 12	10.000 euros
8.	Non-respect de l'obligation de versement d'avances à la personne physique ayant droit à une indemnisation si un voyageur est tué ou blessé	Article 13	2.500 euros
9.	Non-respect de l'obligation d'assister le voyageur réclamant une indemnisation à des tiers, en cas de préjudice corporel	Article 14	1.250 euros
10.	Non-respect des obligations relatives à la responsabilité en matière de retards, de correspondances manquées et d'annulations (régie par le titre IV, chapitre II de l'annexe I du Règlement)	Article 15	500 euros
11.	Non-respect de l'obligation de proposer le remboursement ou le réacheminement en cas de retard de plus de soixante minutes	Article 16	500 euros
12.	Non-respect de l'obligation d'indemniser les voyageurs lorsque le retard n'a pas donné lieu au remboursement du billet	Article 17	500 euros

	<i>Infraction</i>	<i>Règlement (CE) No 1371/2007</i>	<i>Somme à percevoir</i>
13.	Non-respect de l'obligation d'assistance aux voyageurs en cas de retard de plus de soixante minutes	Article 18	500 euros
14.1	Non-respect de l'obligation d'assurer des règles d'accès non discriminatoires applicables au transport de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite	Article 19, § 1	5.000 euros
14.2	Non-respect de l'interdiction de traitement discriminatoire des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lors de la réservation ou de l'achat de billets	Article 19, § 2	1.250 euros
15.	Non-respect de l'obligation de fournir aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite des informations sur l'accessibilité des services ferroviaires et sur les conditions d'accès au matériel roulant	Article 20	500 euros
16.1	Non-respect de l'obligation d'assurer l'accès des gares, des quais, du matériel roulant et des autres équipements aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite	Article 21, § 1	5.000 euros
16.2	Non-respect de l'obligation de permettre aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite l'accès au transport ferroviaire en l'absence de personnel d'accompagnement	Article 21, § 2	1.250 euros
17.	Non-respect de l'obligation de fournir gratuitement aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite, dans les gares dotées de personnel, l'assistance nécessaire pour embarquer dans le train et pour en débarquer, et obligation de leur fournir des informations aisément accessibles dans les gares non dotées de personnel	Article 22	1.250 euros
18.	Non-respect de l'obligation de fournir gratuitement aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite une assistance à bord du train et lors de l'embarquement et du débarquement	Article 23	1.250 euros
19.	Non-respect des obligations relatives aux conditions auxquelles est fournie l'assistance	Article 24	1.250 euros
20.	Non-respect de l'obligation d'indemnisation en cas de perte ou d'endommagement, total ou partiel, d'un équipement de mobilité ou d'un autre équipement spécifique utilisé par les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite	Article 25	1.250 euros
21.	Non-respect de l'obligation de prendre les mesures appropriées pour assurer la sécurité personnelle des voyageurs	Article 26	10.000 euros
22.	Non-respect de l'obligation pour les entreprises ferroviaires d'établir un mécanisme de traitement des plaintes, de traiter les plaintes reçues dans certains délais et de publier un rapport annuel relatif aux plaintes reçues	Article 27	5.000 euros

	<i>Infraction</i>	<i>Règlement (CE) No 1371/2007</i>	<i>Somme à percevoir</i>
23.	Non-respect de l'obligation pour les entreprises ferroviaires de définir des normes de qualité du service, de mettre en oeuvre un système de gestion de la qualité et d'évaluer leurs activités d'après les normes de qualité du service qu'elles ont définies	Article 28	5.000 euros
24.	Non-respect de l'obligation d'informer les voyageurs sur les droits que leur confère le Règlement	Article 29	5.000 euros

*

EXPOSE DES MOTIFS

CONSIDERATIONS GENERALES

Le règlement (CE) No 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires a notamment pour objet de sauvegarder les droits des voyageurs ferroviaires et d'améliorer la qualité et l'efficacité des services ferroviaires de voyageurs.

Il a déjà connu une transposition partielle par la voie du règlement grand-ducal du 1er décembre 2009 portant dérogation pour certains services de transport ferroviaire au règlement (CE) No 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires et désignation de l'autorité compétente chargée de l'application dudit règlement.

Comme son intitulé l'indique, ce règlement grand-ducal prévoit, d'une part, une dérogation pour le Luxembourg en ce qui concerne certains services de transport ferroviaire et notamment les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs, ce qui réduit considérablement le champ d'application du règlement communautaire en question. D'autre part, ledit règlement grand-ducal institue la Communauté des Transports comme autorité compétente chargée de son application.

C'est la raison pour laquelle le projet de loi sous rubrique qui contient le régime des sanctions applicables en cas de violation d'une disposition du règlement (CE) No 1371/2007, propose d'introduire un régime des sanctions restreint et adapté. A cet effet, il suggère d'appliquer uniquement deux types de sanctions administratives en cascade:

- l'avertissement et
- l'amende administrative variant entre 250 et 10.000 euros.

Etant donné que les peines doivent être en rapport avec le manquement et ne pas être disproportionnées par rapport aux faits qu'elles sont censées sanctionner, le législateur a particulièrement pris soin de ne pas punir indistinctement toutes les infractions prévues d'une amende uniforme, mais de proportionner les amendes administratives à la gravité des faits qui les motivent et en fonction de l'éventuelle récidive.

Enfin, le projet de loi prévoit, conformément au règlement grand-ducal du 1er décembre 2009, d'attribuer le pouvoir de sanctions à la Communauté des Transports.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

ad article 1er

L'article 1er énonce l'objet du présent projet de loi qui consiste en l'élaboration d'un catalogue de sanctions administratives visant à produire un effet dissuasif sur les destinataires visés par le règlement communautaire (CE) No 1371/2007.

Ce dernier accorde des droits aux voyageurs ferroviaires, notamment en matière de droit au transport pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite, d'informations sur les tarifs, de disponibilité des billets et des réservations, d'indemnisation en cas de retard ou de perte de bagages.

ad article 2

L'article 2 institue la Communauté des Transports comme autorité responsable pour exercer le pouvoir de sanctions lorsqu'une infraction au règlement (CE) No 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires a été constatée.

La décision d'attribuer le pouvoir de sanction à la Communauté des Transports s'explique par le fait que le règlement communautaire (CE) No 1371/2007 a déjà connu une transposition partielle par la voie du règlement grand-ducal du 1er décembre 2009 qui a notamment désigné la Communauté des Transports comme autorité compétente dans le dossier des droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

ad article 3

L'article 3 propose un système restreint de sanctions qui prévoit soit un avertissement, pour les fautes de moindre gravité, soit une amende administrative variant entre 250 et 10.000 euros.

L'article 3 impose en outre l'obligation pour la Communauté des Transports de motiver ses décisions et d'écouter toute société de chemin de fer associée dans la prestation d'un service ferroviaire de transport de voyageur qui veut profiter de son droit d'être entendu.

ad article 4

L'avertissement administratif est prévu pour les fautes de moindre gravité et peut prendre la forme, soit d'observations orales, soit d'observations écrites.

ad article 5

L'article 5 présente le tableau des comportements punissables et des amendes administratives correspondantes dont les montants varient entre 250 et 10.000 euros.

D'autant plus, l'article 5 prend en compte le cas de la récidive, celui de comportements punissables concomitants, ainsi que celui de circonstances atténuantes.

Il prévoit expressément un délai dans lequel la récidive peut donner lieu à multiplication de la sanction administrative. En cas de comportements punissables concomitants, il fixe une amende administrative unique proportionnelle à la gravité de l'ensemble des faits et en présence de circonstances atténuantes, l'article 5 prévoit de déroger à la règle générale.

ad article 6

L'article 6 fixe les modalités de recouvrement des amendes administratives.

ad article 7

Le législateur prévoit la possibilité d'un recours en réformation, afin de permettre au juge administratif, au-delà du contrôle qu'il opère dans le cadre du recours en annulation, d'examiner l'opportunité de la décision attaquée et d'y substituer sa propre décision.

*

FICHE FINANCIERE

Le règlement (CE) No 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires a pour objet de sauvegarder les droits des voyageurs ferroviaires et d'améliorer la qualité et l'efficacité des services ferroviaires de voyageurs. Il fait notamment partie du 3ème paquet ferroviaire.

Le présent projet de loi contient le régime des sanctions à appliquer en cas de violation d'une des mesures du règlement communautaire en question. Il prévoit un régime des sanctions restreint et adapté. En effet, il suggère d'appliquer uniquement deux types de sanctions administratives en cascade:

- l'avertissement et
- l'amende administrative variant entre 250 et 10.000 euros.

L'amende administrative serait proportionnée à la gravité des faits qui la motive et en fonction de l'éventuelle récidive.

Il est prévu de charger la Communauté des Transports, établissement public créé par la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics, comme autorité compétente de l'application du règlement précité.

Il convient de noter que le projet de loi n'engendrera aucun coût financier supplémentaire à charge du budget de l'Etat.

*

RÈGLEMENT (CE) N° 1371/2007 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 23 octobre 2007

sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité, au vu du projet commun approuvé par le comité de conciliation, le 31 juillet 2007 ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Dans le cadre de la politique commune des transports, il importe de sauvegarder les droits des voyageurs ferroviaires et d'améliorer la qualité et l'efficacité des services ferroviaires de voyageurs afin d'aider à accroître la part du transport ferroviaire par rapport aux autres modes de transport.
- (2) La communication de la Commission intitulée «Stratégie pour la politique des consommateurs 2002-2006» ⁽⁴⁾ fixe l'objectif d'un niveau élevé de protection des consommateurs dans le domaine des transports, conformément à l'article 153, paragraphe 2, du traité.
- (3) Le voyageur ferroviaire étant la partie faible du contrat de transport, il convient de sauvegarder ses droits à cet égard.
- (4) Les droits des usagers des services ferroviaires comprennent la réception d'informations concernant le service avant et pendant le voyage. Dans la mesure du possible, les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets devraient fournir ces informations à l'avance et dans les meilleurs délais.
- (5) Des exigences plus précises concernant la fourniture d'informations sur les voyages seront définies dans les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) visées par la

directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel ⁽⁵⁾.

- (6) Le renforcement des droits des voyageurs ferroviaires devrait reposer sur le système de droit international existant à ce sujet qui figure à l'appendice A — règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV) de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole portant modification de la COTIF du 3 juin 1999 (protocole de 1999). Il est cependant souhaitable d'étendre le champ d'application du présent règlement afin de protéger non seulement les voyageurs internationaux, mais aussi les voyageurs nationaux.
- (7) Les entreprises ferroviaires devraient coopérer en vue de faciliter le transfert des voyageurs ferroviaires d'un opérateur à l'autre par la fourniture de billets directs, dans la mesure du possible.
- (8) La fourniture d'informations et de billets aux voyageurs ferroviaires devrait être facilitée par l'adaptation des systèmes informatiques à une spécification commune.
- (9) La poursuite de la mise en œuvre des systèmes d'information des voyageurs et de réservation devrait se faire conformément aux STI.
- (10) Il convient que les services ferroviaires de transport de voyageurs profitent aux citoyens en général. Par conséquent, les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, du fait d'un handicap, de l'âge ou de tout autre facteur, devraient accéder aux transports ferroviaires dans des conditions comparables à celles des autres citoyens. Les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite ont le même droit que tous les autres citoyens à la libre circulation, à la liberté de choix et à la non-discrimination. Entre autres, il y a lieu de veiller en particulier à ce que les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite reçoivent des informations sur l'accessibilité des services ferroviaires, les conditions d'accès au matériel roulant et les équipements à bord. Afin de communiquer le mieux possible les informations concernant les retards aux personnes souffrant de handicaps sensoriels, il conviendrait de recourir à des systèmes audio et visuels, en tant que de besoin. Les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite devraient avoir la possibilité d'acheter leur billet à bord des trains sans supplément de prix.

⁽¹⁾ JO C 221 du 8.9.2005, p. 8.

⁽²⁾ JO C 71 du 22.3.2005, p. 26.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 28 septembre 2005 (JO C 227 E du 21.9.2006, p. 490), position commune du Conseil du 24 juillet 2006 (JO C 289 E du 28.11.2006, p. 1), position du Parlement européen du 18 janvier 2007 (non encore parue au Journal officiel), résolution législative du Parlement européen du 25 septembre 2007 et décision du Conseil du 26 septembre 2007.

⁽⁴⁾ JO C 137 du 8.6.2002, p. 2.

⁽⁵⁾ JO L 110 du 20.4.2001, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2007/32/CE de la Commission (JO L 141 du 2.6.2007, p. 63).

- (11) Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires des gares devraient tenir compte des besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite, en se conformant aux STI pour les personnes à mobilité réduite, en vue de garantir que, conformément aux règles communautaires pour les marchés publics, tous les bâtiments et tout le matériel roulant soient rendus accessibles en éliminant progressivement les obstacles physiques et fonctionnels lors de l'acquisition de nouveau matériel ou lors de l'exécution de travaux de construction ou de rénovation majeure.
- (12) Les entreprises ferroviaires devraient être obligées d'être assurées ou d'avoir pris des dispositions équivalentes pour couvrir leur responsabilité envers les voyageurs ferroviaires en cas d'accident. Le montant d'assurance minimal pour les entreprises ferroviaires devrait être soumis à un réexamen dans le futur.
- (13) Le renforcement des droits en matière d'indemnisation et d'assistance en cas de retard, de correspondance manquée ou d'annulation d'un service devrait aboutir à un accroissement des incitations en faveur du marché des services ferroviaires de transport de voyageurs, au bénéfice des voyageurs.
- (14) Il est souhaitable que le présent règlement crée un système d'indemnisation pour les voyageurs en cas de retard, qui soit lié à la responsabilité de l'entreprise ferroviaire, sur la même base que le système international prévu par la COTIF et en particulier son appendice CIV relatif aux droits des voyageurs.
- (15) Lorsqu'un État membre dispense une entreprise ferroviaire de l'application des dispositions du présent règlement, il devrait, en consultation avec les organisations représentant les voyageurs, encourager ladite entreprise à prendre des dispositions en vue d'octroyer une compensation et une assistance lors d'une perturbation majeure d'un service ferroviaire.
- (16) Il est également souhaitable d'aider les victimes d'accident et les personnes à leur charge à faire face à leurs besoins financiers à court terme dans la période qui suit immédiatement un accident.
- (17) Il est dans l'intérêt des voyageurs ferroviaires que des mesures adéquates soient prises, en accord avec les autorités publiques, pour garantir leur sécurité personnelle dans les gares ainsi qu'à bord des trains.
- (18) Les voyageurs ferroviaires devraient pouvoir déposer auprès de toute entreprise ferroviaire concernée une plainte relative aux droits et aux obligations prévus par le présent règlement et être en droit de recevoir une réponse dans un délai raisonnable.
- (19) Les entreprises ferroviaires devraient définir, gérer et contrôler les normes de qualité du service pour les services ferroviaires de transport de voyageurs.
- (20) Le contenu du présent règlement devrait être réexaminé en ce qui concerne l'ajustement des montants financiers à l'inflation et les exigences en matière d'informations et de qualité du service à la lumière des évolutions du marché ainsi que des effets du présent règlement sur la qualité du service.
- (21) Il y a lieu que le présent règlement s'applique sans préjudice de la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données ⁽¹⁾.
- (22) Les États membres devraient déterminer les sanctions applicables en cas de violation des dispositions du présent règlement et veiller à l'application de ces sanctions. Lesdites sanctions, qui pourraient inclure le paiement d'une indemnisation à la personne concernée, devraient être effectives, proportionnées et dissuasives.
- (23) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir le développement des chemins de fer communautaires et l'instauration de droits des voyageurs, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (24) Le présent règlement a pour but d'améliorer les services ferroviaires de transport de voyageurs dans la Communauté. Par conséquent, les États membres devraient pouvoir accorder des dérogations pour les services dans les régions où une partie importante du service est effectuée en dehors de la Communauté.
- (25) Dans certains États membres, les entreprises ferroviaires pourraient rencontrer des difficultés dans la mise en œuvre de l'ensemble des dispositions du présent règlement, lors de son entrée en vigueur. Par conséquent, les États membres devraient pouvoir temporairement dispenser de l'application des dispositions du présent règlement les services ferroviaires intérieurs de transport de voyageurs à longue distance. La dispense temporaire ne devrait toutefois pas s'étendre aux dispositions du présent règlement relatives à l'accès au voyage ferroviaire des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite, ni aux dispositions concernant le droit pour les personnes qui souhaitent acheter un billet de train de le faire sans difficultés excessives, ni aux dispositions relatives à la responsabilité des entreprises ferroviaires en ce qui concerne les voyageurs et leurs bagages, à l'obligation des entreprises d'être assurées de manière adéquate, et à l'exigence pour ces entreprises de prendre les mesures nécessaires en vue d'assurer la sécurité personnelle des voyageurs dans les gares et les trains ainsi que de gérer les risques.

⁽¹⁾ JO L 281 du 23.11.1995, p. 31. Directive modifiée par le règlement (CE) n° 1882/2003 (JO L 284 du 31.10.2003, p. 1).

- (26) Les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs ont un caractère différent des services à longue distance. Par conséquent, à l'exception de certaines dispositions qui devraient s'appliquer à tous les services ferroviaires de transport de voyageurs dans l'ensemble de la Communauté, les États membres devraient pouvoir temporairement dispenser les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs de l'application des dispositions du présent règlement.
- (27) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽¹⁾.
- (28) Il convient en particulier d'habiliter la Commission à arrêter des mesures d'exécution. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement, ou de le compléter par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet

Le présent règlement établit des règles en ce qui concerne:

- les informations que doivent fournir les entreprises ferroviaires, la conclusion de contrats de transport, l'émission de billets et la mise en œuvre d'un système informatisé d'information et de réservation pour les transports ferroviaires;
- la responsabilité des entreprises ferroviaires et leurs obligations en matière d'assurance pour les voyageurs et leurs bagages;
- les obligations des entreprises ferroviaires envers les voyageurs en cas de retard;
- la protection des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite voyageant en train et l'assistance à ces personnes;
- la définition et le contrôle des normes de qualité du service, la gestion des risques pour la sécurité personnelle des voyageurs ainsi que le traitement des plaintes; et
- les règles générales en matière d'exécution.

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23. Décision modifiée par la décision 2006/512/CE (JO L 200 du 22.7.2006, p. 11).

Article 2

Champ d'application

- Le présent règlement s'applique dans toute la Communauté à tous les voyages et services ferroviaires assurés par une ou plusieurs entreprises ferroviaires ayant obtenu une licence conformément à la directive 95/18/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires ⁽²⁾.
- Le présent règlement ne s'applique pas aux services de transport et aux entreprises ferroviaires qui n'ont pas obtenu une licence au titre de la directive 95/18/CE.
- À partir de l'entrée en vigueur du présent règlement, les articles 9, 11, 12, et 19, l'article 20, paragraphe 1, et l'article 26 s'appliquent dans l'ensemble de la Communauté à tous les services ferroviaires de transport de voyageurs.
- Sauf en ce qui concerne les dispositions visées au paragraphe 3, un État membre peut, selon des modalités transparentes et non discriminatoires, octroyer une dérogation pendant une période ne dépassant pas cinq ans, renouvelable deux fois pour une période maximale de cinq ans à chaque fois, à l'application des dispositions du présent règlement en ce qui concerne les services ferroviaires intérieurs de transport de voyageurs.
- Sauf en ce qui concerne les dispositions visées au paragraphe 3, un État membre peut déroger à l'application des dispositions du présent règlement en ce qui concerne les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs. Afin de faire la distinction entre les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs, les États membres appliquent les définitions figurant dans la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires ⁽³⁾. Pour l'application de ces définitions, les États membres utilisent les critères suivants: distance, fréquence des services offerts, nombre d'arrêts prévus, matériel roulant employé, systèmes de billetterie, variations du nombre de voyageurs entre les services en heures de pointe et en heures creuses, codes des trains et horaires.
- Pour une durée maximale de cinq ans, un État membre peut, selon des modalités transparentes et non discriminatoires, accorder une dérogation, qui peut être renouvelée, à l'application de certaines dispositions du présent règlement à des services ou à des voyages spécifiques, parce qu'une partie importante du service ferroviaire de transport de voyageurs, y compris au moins un arrêt prévu dans une gare, est effectuée en dehors de la Communauté.
- Les États membres notifient à la Commission les dérogations accordées conformément aux paragraphes 4, 5 et 6. La Commission prend les mesures appropriées si une dérogation n'est pas jugée conforme aux dispositions du présent article. Au plus tard le 3 décembre 2014, la Commission soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport sur les dérogations accordées conformément aux paragraphes 4, 5 et 6.

⁽²⁾ JO L 143 du 27.6.1995, p. 70. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 164 du 30.4.2004, p. 44).

⁽³⁾ JO L 237 du 24.8.1991, p. 25. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/103/CE (JO L 363 du 20.12.2006, p. 344).

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «entreprise ferroviaire»: une entreprise ferroviaire au sens de l'article 2 de la directive 2001/14/CE ⁽¹⁾ et toute autre entreprise à statut public ou privé, dont l'activité est la fourniture de services de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; cette expression englobe également les entreprises qui assurent uniquement la traction;
- 2) «transporteur»: l'entreprise ferroviaire contractuelle avec laquelle le voyageur a conclu le contrat de transport ou une série d'entreprises ferroviaires successives qui sont responsables en vertu de ce contrat;
- 3) «transporteur de remplacement»: une entreprise ferroviaire qui n'a pas conclu de contrat de transport avec le voyageur, mais à laquelle l'entreprise ferroviaire partie au contrat a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport ferroviaire;
- 4) «gestionnaire de l'infrastructure»: toute entité ou entreprise chargée en particulier de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, ou d'une partie de celle-ci, telle qu'elle est définie à l'article 3 de la directive 91/440/CEE, ce qui peut comprendre également la gestion des systèmes de régulation et de sécurité de l'infrastructure; les fonctions du gestionnaire de l'infrastructure sur un réseau ou une partie de réseau peuvent être attribuées à des entités ou à des entreprises différentes;
- 5) «gestionnaire des gares»: une entité organisationnelle dans un État membre chargée de la gestion de gares ferroviaires et qui peut être le gestionnaire de l'infrastructure;
- 6) «voyagiste»: un organisateur ou un détaillant, autre qu'une entreprise ferroviaire, au sens de l'article 2, points 2) et 3), de la directive 90/314/CEE ⁽²⁾;
- 7) «vendeur de billets»: tout détaillant de services de transport ferroviaire qui conclut des contrats de transport et vend des billets pour le compte d'une entreprise ferroviaire ou pour son propre compte;
- 8) «contrat de transport»: un contrat de transport à titre onéreux ou gratuit entre une entreprise ferroviaire ou un vendeur de billets et le voyageur en vue de la fourniture d'un ou de plusieurs services de transport;
- 9) «réservation»: une autorisation, sur papier ou dans une version électronique, donnant droit au transport selon des modalités de transport personnalisées ayant fait l'objet d'une confirmation;
- 10) «billet direct»: un ou plusieurs billets représentant un contrat de transport portant sur la prestation de services ferroviaires successifs par une ou plusieurs entreprises ferroviaires;
- 11) «service ferroviaire intérieur de transport de voyageurs»: un service ferroviaire de transport de voyageurs dans le cadre duquel le train ne traverse pas la frontière d'un État membre;
- 12) «retard»: la différence de temps entre l'heure à laquelle le voyageur devait arriver d'après l'horaire publié et l'heure de son arrivée réelle ou prévue;
- 13) «carte de transport» ou «abonnement»: un billet pour un nombre illimité de voyages, qui permet au détenteur autorisé de voyager par chemin de fer sur un itinéraire ou un réseau particulier durant une période déterminée;
- 14) «système informatisé d'information et de réservation pour les transports ferroviaires»: un système informatisé contenant des informations sur les services ferroviaires offerts par les entreprises ferroviaires; les informations relatives aux services pour voyageurs stockées dans ce système sont notamment les suivantes:
 - a) calendriers et horaires des services pour voyageurs;
 - b) disponibilité de sièges sur les services pour voyageurs;
 - c) tarifs et conditions particulières;
 - d) accessibilité des trains pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite;
 - e) dispositifs à l'aide desquels il est possible d'effectuer des réservations ou d'émettre des billets ou des billets directs, pour autant qu'une partie ou la totalité de ces dispositifs soient mis à la disposition des usagers;
- 15) «personne handicapée» ou «personne à mobilité réduite»: toute personne dont la mobilité est réduite, lors de l'usage d'un moyen de transport, en raison de tout handicap physique (sensoriel ou moteur, permanent ou temporaire) ou de tout handicap ou déficience intellectuels, ou de toute autre cause de handicap, ou de l'âge, et dont la situation requiert une attention appropriée et l'adaptation à ses besoins particuliers du service mis à la disposition de tous les voyageurs;
- 16) «conditions générales de transport»: les conditions du transporteur, qui se présentent sous la forme de conditions générales ou de tarifs juridiquement applicables dans chaque État membre et qui, par la conclusion du contrat de transport, sont devenues partie intégrante de celui-ci;
- 17) «véhicule»: un véhicule motorisé ou une remorque transporté à l'occasion du transport de voyageurs.

⁽¹⁾ Directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire (JO L 75 du 15.3.2001, p. 29). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2004/49/CE.

⁽²⁾ Directive 90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait (JO L 158 du 23.6.1990, p. 59).

CHAPITRE II

CONTRAT DE TRANSPORT, INFORMATIONS ET BILLETS*Article 4***Contrat de transport**

Sous réserve des dispositions du présent chapitre, la conclusion et l'exécution d'un contrat de transport ainsi que la fourniture d'informations et de billets sont régies par les dispositions des titres II et III de l'annexe I.

*Article 5***Bicyclettes**

Les entreprises ferroviaires autorisent les voyageurs à emporter leur bicyclette dans le train, si elles sont faciles à manipuler, si cela ne porte pas préjudice au service ferroviaire spécifique et si le matériel roulant le permet, et moyennant un paiement éventuel.

*Article 6***Exclusion des exonérations et stipulations de limitations**

1. Les obligations envers les voyageurs résultant du présent règlement ne peuvent pas faire l'objet d'une limitation ou d'une exonération, notamment par une dérogation ou une clause restrictive figurant dans le contrat de transport.

2. Les entreprises ferroviaires peuvent offrir des conditions contractuelles plus favorables au voyageur que celles fixées dans le présent règlement.

*Article 7***Obligation d'information concernant l'interruption de services**

Les entreprises ferroviaires ou, le cas échéant, les autorités compétentes responsables d'un contrat de service public ferroviaire, rendent publiques, par des moyens appropriés et avant leur mise en œuvre, les décisions d'interrompre des services.

*Article 8***Informations sur les voyages**

1. Sur demande, et sans préjudice de l'article 10, les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets qui proposent des contrats de transport pour le compte d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires fournissent au voyageur au moins les informations mentionnées à l'annexe II, partie I, en ce qui concerne les voyages pour lesquels un contrat de transport est proposé par l'entreprise ferroviaire concernée. Les vendeurs de billets qui proposent des contrats de transport pour leur propre compte, ainsi que les voyageurs, fournissent ces informations lorsqu'elles sont disponibles.

2. Les entreprises ferroviaires fournissent au voyageur, pendant le voyage, au moins les informations mentionnées à l'annexe II, partie II.

3. Les informations visées aux paragraphes 1 et 2 sont communiquées sous la forme la plus appropriée. Une attention particulière est accordée aux besoins des personnes souffrant d'une déficience auditive et/ou visuelle.

*Article 9***Disponibilité des billets, des billets directs et des réservations**

1. Les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets proposent, pour autant qu'ils soient disponibles, des billets, des billets directs et des réservations.

2. Sans préjudice du paragraphe 4, les entreprises ferroviaires délivrent les billets aux voyageurs via au moins un des canaux suivants:

- a) guichets ou guichets automatiques;
- b) téléphone, internet ou toute autre technologie de l'information largement disponible;
- c) à bord des trains.

3. Sans préjudice des paragraphes 4 et 5, les entreprises ferroviaires délivrent des billets pour les services prévus dans le cadre de contrats de service public via au moins un des canaux suivants:

- a) guichets ou guichets automatiques;
- b) à bord des trains.

4. Les entreprises ferroviaires offrent la possibilité d'obtenir des billets pour le service concerné à bord du train, à moins que cette possibilité ne soit limitée ou refusée pour des raisons liées à la sécurité ou à la lutte contre la fraude, des raisons de réservation obligatoire ou des motifs commerciaux raisonnables.

5. En l'absence de guichet ou de guichet automatique dans la gare de départ, les voyageurs doivent être informés dans la gare:

- a) sur la possibilité d'acheter un billet par téléphone, par l'internet ou à bord du train et les modalités de cet achat;
- b) sur la gare ferroviaire ou l'endroit le plus proche où des guichets et/ou des guichets automatiques sont mis à disposition.

*Article 10***Systèmes d'information des voyageurs et de réservation**

1. Pour fournir les informations et émettre les billets visés par le présent règlement, les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets utilisent le système informatisé d'information et de réservation pour les transports ferroviaires, qui doit être établi selon les procédures visées au présent article.

2. Les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) visées dans la directive 2001/16/CE sont appliquées aux fins du présent règlement.

3. Au plus tard le 3 décembre 2010, la Commission adopte, sur proposition de l'Agence ferroviaire européenne, les STI des applications télématiques au service des voyageurs. Les STI permettent la fourniture des informations mentionnées à l'annexe II et l'émission des billets conformément au présent règlement.

4. Les entreprises ferroviaires adaptent leur système informatisé d'information et de réservation pour les transports ferroviaires selon les exigences fixées dans les STI, conformément à un plan de mise en œuvre défini dans les STI.

5. Sous réserve des dispositions de la directive 95/46/CE, une entreprise ferroviaire ainsi qu'un vendeur de billets ne divulguent aucune information à caractère personnel sur des réservations à d'autres entreprises ferroviaires et/ou vendeurs de billets.

CHAPITRE III

RESPONSABILITÉ DES ENTREPRISES FERROVIAIRES RELATIVE AUX VOYAGEURS ET À LEURS BAGAGES

Article 11

Responsabilité relative aux voyageurs et aux bagages

Sous réserve des dispositions du présent chapitre, et sans préjudice du droit national octroyant aux voyageurs une plus grande indemnisation pour les dommages subis, la responsabilité des entreprises ferroviaires relative aux voyageurs et à leurs bagages est régie par le titre IV, chapitres I, III et IV, ainsi que les titres VI et VII de l'annexe I.

Article 12

Assurance

1. L'obligation exposée à l'article 9 de la directive 95/18/CE s'entend, dans la mesure où elle concerne la responsabilité relative aux voyageurs, comme imposant à une entreprise ferroviaire d'être assurée de manière adéquate ou d'avoir pris des dispositions équivalentes pour pouvoir couvrir les responsabilités qui lui incombent en vertu du présent règlement.

2. Au plus tard le 3 décembre 2010, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la fixation d'un montant d'assurance minimal pour les entreprises ferroviaires. Le cas échéant, ce rapport est assorti de propositions ou de recommandations appropriées en la matière.

Article 13

Versement d'avances

1. Si un voyageur est tué ou blessé, l'entreprise ferroviaire visée à l'article 26, paragraphe 5, de l'annexe I verse sans délai, et en tout état de cause au plus tard quinze jours après l'identification de la personne physique ayant droit à une indemnisation, toute avance qui serait nécessaire pour couvrir des besoins économiques immédiats, proportionnellement au préjudice subi.

2. Sans préjudice du paragraphe 1, l'avance n'est pas, en cas de décès, inférieure à 21 000 EUR par voyageur.

3. Le versement d'une avance ne constitue pas une reconnaissance de responsabilité, et l'avance peut être déduite de toute somme payée ultérieurement en vertu du présent règlement, mais elle n'est pas remboursable, sauf lorsque le préjudice a été causé par la négligence ou la faute du voyageur ou que la personne à laquelle l'avance a été versée n'était pas celle ayant droit à une indemnisation.

Article 14

Contestation de responsabilité

Même si l'entreprise ferroviaire conteste sa responsabilité quant au préjudice corporel subi par un voyageur qu'elle transporte, elle s'efforce, dans la mesure du raisonnable, d'assister le voyageur réclamant une indemnisation à des tiers.

CHAPITRE IV

RETARDS, CORRESPONDANCES MANQUÉES ET ANNULATIONS

Article 15

Responsabilité en matière de retards, de correspondances manquées et d'annulations

Sous réserve des dispositions du présent chapitre, la responsabilité des entreprises ferroviaires en ce qui concerne les retards, les correspondances manquées et les annulations est régie par le titre IV, chapitre II, de l'annexe I.

Article 16

Remboursement et réacheminement

Lorsqu'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'un train arrive avec plus de soixante minutes de retard à la destination finale prévue dans le contrat de transport, les voyageurs ont immédiatement le choix entre:

- a) le remboursement intégral du billet, au tarif auquel il a été acheté, pour la ou les parties non effectuées de leur voyage et pour la ou les parties déjà effectuées si le voyage ne présente plus aucun intérêt par rapport au plan de voyage initial des voyageurs, ainsi que, s'il y a lieu, un voyage de retour jusqu'au point de départ initial dans les meilleurs délais. Le remboursement s'effectue dans les mêmes conditions que le paiement de l'indemnisation visée à l'article 17; ou
- b) la poursuite du voyage ou un réacheminement vers la destination finale, dans des conditions de transport comparables et dans les meilleurs délais; ou
- c) la poursuite du voyage ou un réacheminement vers la destination finale, dans des conditions de transport comparables et à une date ultérieure, à leur convenance.

*Article 17***Indemnisation relative au prix du billet**

1. Lorsque le retard n'a pas donné lieu au remboursement du billet conformément à l'article 16, le voyageur qui subit un retard entre le lieu de départ et le lieu de destination indiqués sur le billet peut, sans perdre son droit au transport, exiger une indemnisation de l'entreprise ferroviaire. Les indemnisations minimales pour cause de retard sont les suivantes:

- a) 25 % du prix du billet en cas de retard d'une durée comprise entre 60 et 119 minutes;
- b) 50 % du prix du billet en cas de retard de 120 minutes ou plus.

Les voyageurs qui détiennent une carte de transport ou un abonnement et sont confrontés à des retards ou à des annulations récurrents pendant sa durée de validité peuvent demander une indemnisation adéquate conformément aux dispositions des entreprises ferroviaires en matière d'indemnisation. Ces dispositions fixent les critères applicables en matière de retard et de calcul de l'indemnisation.

L'indemnisation d'un retard est calculée par rapport au prix que le voyageur a réellement payé pour le service ayant subi un retard.

Lorsque le contrat de transport porte sur un voyage aller et retour, le montant de l'indemnisation à payer en cas de retard à l'aller ou au retour est calculé par rapport à la moitié du prix payé pour le billet. De la même manière, le montant de l'indemnisation à payer en cas de retard du service dans le cadre de tout autre type de contrat de transport permettant d'effectuer plusieurs voyages ultérieurs est calculé proportionnellement au prix total.

Le calcul de la durée du retard ne tient pas compte des retards dont l'entreprise ferroviaire peut prouver qu'ils se sont produits en dehors des territoires dans lesquels le traité instituant la Communauté européenne est d'application.

2. L'indemnisation relative au prix du billet est payée dans le mois qui suit le dépôt de la demande d'indemnisation. Elle peut être payée sous la forme de bons et/ou d'autres services si les conditions sont souples (notamment en ce qui concerne la période de validité et la destination). Elle est payée en espèces à la demande du voyageur.

3. L'indemnisation relative au prix du billet n'est pas grevée de coûts de transaction financière tels que redevances, frais de téléphone ou timbres. Les entreprises ferroviaires peuvent fixer un seuil minimal au-dessous duquel aucune indemnisation n'est payée. Ce seuil ne dépasse pas 4 EUR.

4. Le voyageur n'a droit à aucune indemnisation s'il a été informé du retard avant d'acheter le billet ou si le retard imputable à la poursuite du voyage à bord d'un autre train ou à un réacheminement reste inférieur à soixante minutes.

*Article 18***Assistance**

1. En cas de retard de l'arrivée ou du départ, l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire des gares tient les voyageurs informés de la situation ainsi que des heures de départ et d'arrivée prévues, dès que ces informations sont disponibles.

2. En cas de retard visé au paragraphe 1, de plus de soixante minutes, les voyageurs se voient offrir gratuitement:

- a) des repas et des rafraîchissements en quantité raisonnable compte tenu du délai d'attente, s'il y en a à bord du train ou dans la gare, ou s'ils peuvent raisonnablement être livrés;
- b) un hébergement à l'hôtel ou ailleurs, ainsi que le transport entre la gare et le lieu d'hébergement, si un séjour d'une ou de plusieurs nuits devient nécessaire ou qu'un séjour supplémentaire s'impose, lorsque c'est matériellement possible;
- c) si le train est bloqué sur la voie, le transport entre le lieu où se trouve le train et la gare, l'autre point de départ ou la destination finale du service, lorsque c'est matériellement possible.

3. Si le service ferroviaire ne peut plus se poursuivre, les entreprises ferroviaires mettent en place dès que possible d'autres services de transport pour les voyageurs.

4. À la demande du voyageur, l'entreprise ferroviaire certifie sur le billet que le service ferroviaire a été retardé, qu'il a fait manquer une correspondance ou qu'il a été annulé, selon le cas.

5. Lors de l'application des paragraphes 1, 2 et 3, l'entreprise ferroviaire concernée accorde une attention particulière aux besoins des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite et des personnes qui les accompagnent.

CHAPITRE V

PERSONNES HANDICAPÉES ET PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE*Article 19***Droit au transport**

1. Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires des gares établissent ou mettent en place des règles d'accès non discriminatoires applicables au transport de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite, avec la participation active d'organisations représentatives des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite.

2. Les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite ne se voient compter aucun supplément pour leurs réservations et leurs billets. Une entreprise ferroviaire, un vendeur de billets ou un voyageur ne peut refuser d'accepter une réservation ou d'émettre un billet pour une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite ou requérir qu'une telle personne soit accompagnée par une autre personne, sauf si cela est strictement nécessaire pour satisfaire aux règles d'accès visées au paragraphe 1.

Article 20

Communication d'informations aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite

1. Sur demande, une entreprise ferroviaire, un vendeur de billets ou un voyageur fournit aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite des informations sur l'accessibilité des services ferroviaires ainsi que sur les conditions d'accès au matériel roulant conformément aux règles d'accès visées à l'article 19, paragraphe 1, et informe les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite des équipements à bord.

2. Lorsqu'une entreprise ferroviaire, un vendeur de billets et/ou un voyageur exerce la dérogation prévue à l'article 19, paragraphe 2, il en communique, sur demande, les raisons par écrit à la personne handicapée ou à mobilité réduite concernée, dans un délai de cinq jours ouvrables à compter de la date à laquelle la réservation ou l'émission du billet a été refusée ou à laquelle la condition d'accompagnement a été imposée.

Article 21

Accessibilité

1. Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires des gares veillent, par le respect des STI pour les personnes à mobilité réduite, à assurer l'accès des gares, des quais, du matériel roulant et des autres équipements aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite.

2. En l'absence de personnel d'accompagnement à bord d'un train ou de personnel dans une gare, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires des gares s'efforcent, dans la mesure du raisonnable, de permettre aux personnes handicapées ou aux personnes à mobilité réduite d'avoir accès au transport ferroviaire.

Article 22

Assistance dans les gares

1. Lorsqu'une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite part d'une gare dotée de personnel, y transite ou y arrive, le gestionnaire des gares lui fournit gratuitement l'assistance nécessaire pour embarquer dans le train pour lequel elle a acheté un billet ou débarquer d'un tel train, sans préjudice des règles d'accès visées à l'article 19, paragraphe 1.

2. Les États membres peuvent prévoir une dérogation au paragraphe 1 dans le cas des personnes voyageant au moyen de services faisant l'objet d'un contrat de service public attribué conformément à la législation communautaire, à condition que l'autorité compétente ait pris d'autres mesures ou dispositions qui permettent de garantir la fourniture de services de transport d'un niveau d'accessibilité équivalent ou supérieur.

3. Dans les gares non dotées de personnel, l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire des gares veillent à ce que des informations aisément accessibles soient affichées conformément aux règles d'accès visées à l'article 19, paragraphe 1, en ce qui concerne les gares dotées de personnel les plus proches et l'assistance mise directement à la disposition des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite.

Article 23

Assistance à bord

Sans préjudice des règles d'accès visées à l'article 19, paragraphe 1, les entreprises ferroviaires fournissent gratuitement une assistance aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite, à bord du train et lors de l'embarquement et du débarquement.

Aux fins du présent article, on entend par assistance à bord les efforts faits, dans la mesure du raisonnable, pour permettre à une personne handicapée ou à une personne à mobilité réduite d'avoir accès aux mêmes services à bord du train que ceux dont bénéficient les autres voyageurs si son handicap est tel ou sa mobilité est réduite à un point tel qu'elle ne peut avoir accès à ces services de façon autonome et sûre.

Article 24

Conditions auxquelles est fournie l'assistance

Les entreprises ferroviaires, les gestionnaires des gares, les vendeurs de billets et les voyageurs coopèrent afin de fournir aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite l'assistance prévue aux articles 22 et 23 conformément aux points suivants:

- a) l'assistance est fournie à condition que l'entreprise ferroviaire, le gestionnaire des gares, le vendeur de billets ou le voyageur auprès duquel le billet a été acheté se soit vu notifier, au moins quarante-huit heures à l'avance, le besoin d'assistance de la personne handicapée ou à mobilité réduite. Lorsque le billet permet d'effectuer plusieurs voyages, une seule notification suffit, pour autant que des informations suffisantes soient fournies sur les horaires des voyages ultérieurs;
- b) les entreprises ferroviaires, les gestionnaires des gares, les vendeurs de billets et les voyageurs prennent toutes les mesures nécessaires pour la réception des notifications;
- c) si aucune notification n'est effectuée conformément au point a), l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire des gares s'efforcent, dans la mesure du raisonnable, de fournir à la personne handicapée ou à la personne à mobilité réduite une assistance qui lui permette de voyager;

- d) sans préjudice des pouvoirs d'autres entités en ce qui concerne les zones situées en dehors de la gare, le gestionnaire des gares ou toute autre personne autorisée indique les endroits, à l'intérieur et à l'extérieur de la gare, où les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite peuvent annoncer leur arrivée à la gare et, au besoin, demander une assistance;
- e) une assistance est fournie à condition que la personne handicapée ou la personne à mobilité réduite se présente à l'endroit indiqué à une heure fixée par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de la gare qui fournit l'assistance. L'heure fixée ne doit pas précéder de plus de soixante minutes l'heure de départ annoncée ou l'heure à laquelle tous les voyageurs ont été invités à se présenter à l'enregistrement. Si aucune heure n'a été fixée à la personne handicapée ou à la personne à mobilité réduite, celle-ci se présente à l'endroit indiqué au moins trente minutes avant l'heure de départ annoncée ou avant l'heure à laquelle tous les voyageurs ont été invités à se présenter à l'enregistrement.

Article 25

Indemnisation relative à l'équipement de mobilité ou à un autre équipement spécifique

Si l'entreprise ferroviaire est responsable de la perte ou de l'endommagement, total ou partiel, d'un équipement de mobilité ou d'un autre équipement spécifique utilisé par les personnes handicapées ou les personnes à mobilité réduite, aucune limite financière n'est applicable.

CHAPITRE VI

SÉCURITÉ, PLAINTES ET QUALITÉ DU SERVICE

Article 26

Sécurité personnelle des voyageurs

Les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure et les gestionnaires des gares prennent, en accord avec les autorités publiques, les mesures appropriées dans leurs domaines de compétence respectifs et les adaptent en fonction du niveau de sécurité défini par les autorités publiques pour assurer la sécurité personnelle des voyageurs dans les gares et à bord des trains, ainsi que pour gérer les risques. Ils coopèrent et s'échangent des informations sur les meilleures pratiques en matière de prévention des actes susceptibles de compromettre la sécurité.

Article 27

Plaintes

1. Les entreprises ferroviaires établissent un mécanisme de traitement des plaintes concernant les droits et obligations énoncés dans le présent règlement. Elles informent amplement les voyageurs de leurs coordonnées et de leur(s) langue(s) de travail.

2. Un voyageur peut déposer une plainte auprès de toute entreprise ferroviaire concernée. Dans un délai d'un mois, le destinataire de la plainte donne une réponse motivée ou, lorsque la situation le justifie, informe le voyageur de la date pour laquelle il peut s'attendre à une réponse, laquelle doit lui être donnée dans un délai de moins de trois mois à compter de la date de sa plainte.

3. L'entreprise ferroviaire publie, dans le rapport annuel visé à l'article 28, le nombre et les types de plaintes reçues, les plaintes traitées, les délais de réponse et les éventuelles mesures prises pour améliorer la situation.

Article 28

Normes de qualité du service

1. Les entreprises ferroviaires définissent des normes de qualité du service et mettent en œuvre un système de gestion de la qualité pour maintenir la qualité du service. Les normes de qualité du service couvrent au moins les points énumérés à l'annexe III.

2. Les entreprises ferroviaires évaluent leurs propres activités d'après les normes de qualité du service. Chaque année, elles publient à cet égard un rapport d'évaluation, qui accompagne leur rapport annuel. Les rapports sur la qualité du service sont publiés sur le site internet des entreprises ferroviaires. En outre, ces rapports sont mis à disposition sur le site internet de l'Agence ferroviaire européenne.

CHAPITRE VII

INFORMATION ET APPLICATION

Article 29

Information des voyageurs sur leurs droits

1. Lorsqu'ils vendent des billets de transport ferroviaire, les entreprises ferroviaires, les gestionnaires des gares et les voyagistes informent les voyageurs des droits et des obligations que leur confère le présent règlement. Afin de se conformer à cette obligation d'information, les entreprises ferroviaires, les gestionnaires des gares et les voyagistes peuvent utiliser un résumé des dispositions du présent règlement préparé par la Commission dans toutes les langues officielles des institutions de l'Union européenne et mis à leur disposition.

2. Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires des gares informent les voyageurs de manière adéquate, dans la gare et à bord du train, des coordonnées permettant de contacter l'organisme ou les organismes désignés par les États membres en vertu de l'article 30.

Article 30

Application

1. Chaque État membre désigne un ou plusieurs organismes chargés de l'application du présent règlement. Chaque organisme prend les mesures nécessaires pour garantir le respect des droits des voyageurs.

Chaque organisme est indépendant de tout gestionnaire de l'infrastructure, organisme de tarification, organisme de répartition ou entreprise ferroviaire en ce qui concerne son organisation, ses décisions de financement, sa structure juridique et ses décisions.

Les États membres informent la Commission de la désignation d'un ou de plusieurs organismes conformément au présent paragraphe et de ses ou de leurs responsabilités.

2. Chaque voyageur peut porter plainte pour infraction alléguée au présent règlement auprès de l'organisme compétent désigné en vertu du paragraphe 1 ou auprès de tout autre organisme compétent désigné par un État membre.

Article 31

Coopération entre organismes chargés de l'application

Les organismes chargés de l'application visés à l'article 30 s'échangent des informations sur leurs travaux ainsi que sur leurs principes et pratiques de décision aux fins de coordonner leurs principes de décision dans toute la Communauté. La Commission les assiste dans cette tâche.

CHAPITRE VIII

DISPOSITIONS FINALES

Article 32

Sanctions

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du présent règlement et prennent toute mesure nécessaire pour en assurer la mise en œuvre. Les sanctions prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces régime et mesures à la Commission, au plus tard le 3 juin 2010, et lui communiquent sans délai toute modification ultérieure les concernant.

Article 33

Annexes

Les mesures ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement en adaptant les annexes, à l'exception de l'annexe I, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 35, paragraphe 2.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Strasbourg, le 23 octobre 2007.

Par le Parlement européen

Le président
H.-G. PÖTTERING

Article 34

Dispositions modificatives

1. Les mesures ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement en le complétant et nécessaires à la mise en œuvre des articles 2, 10 et 12 sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 35, paragraphe 2.

2. Les mesures ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement en adaptant les montants financiers visés dans le présent règlement, autres que ceux visés à l'annexe I, en fonction de l'inflation, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 35, paragraphe 2.

Article 35

Comité

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 11 bis de la directive 91/440/CEE.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 bis, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

Article 36

Rapport

La Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre et les résultats du présent règlement, au plus tard le 3 décembre 2012, et notamment en ce qui concerne les normes de qualité du service.

Le rapport est fondé sur les informations qui doivent être fournies conformément au présent règlement et à l'article 10 ter de la directive 91/440/CEE. Il est assorti, le cas échéant, de propositions appropriées.

Article 37

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur vingt-quatre mois après la date de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Par le Conseil

Le président
M. LOBO ANTUNES

ANNEXE I

**EXTRAIT DES RÈGLES UNIFORMES CONCERNANT LE CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL
FERROVIAIRE DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES (CIV)***Appendice A*

**de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, telle que modifiée
par le protocole portant modification de la COTIF du 3 juin 1999**

TITRE II

CONCLUSION ET EXÉCUTION DU CONTRAT DE TRANSPORT*Article 6***Contrat de transport**

1. Par le contrat de transport, le transporteur s'engage à transporter le voyageur ainsi que, le cas échéant, des bagages et des véhicules au lieu de destination et à livrer les bagages et les véhicules au lieu de destination.
2. Le contrat de transport doit être constaté par un ou plusieurs titres de transport remis au voyageur. Toutefois, sans préjudice de l'article 9, l'absence, l'irrégularité ou la perte du titre de transport n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat, qui reste soumis aux présentes règles uniformes.
3. Le titre de transport fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et du contenu du contrat de transport.

*Article 7***Titre de transport**

1. Les Conditions générales de transport déterminent la forme et le contenu des titres de transport ainsi que la langue et les caractères dans lesquels ils doivent être imprimés et remplis.
2. Doivent au moins être inscrits sur le titre de transport:
 - a) le transporteur ou les transporteurs;
 - b) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes règles uniformes; cela peut se faire par le sigle CIV;
 - c) toute autre indication nécessaire pour prouver la conclusion et le contenu du contrat de transport et permettant au voyageur de faire valoir les droits résultant de ce contrat.
3. Le voyageur doit s'assurer, à la réception du titre de transport, que celui-ci a été établi selon ses indications.
4. Le titre de transport est cessible s'il n'est pas nominatif et si le voyage n'a pas commencé.
5. Le titre de transport peut être établi sous forme d'enregistrement électronique des données, qui peuvent être transformées en signes d'écriture lisibles. Les procédés employés pour l'enregistrement et le traitement des données doivent être équivalents du point de vue fonctionnel, notamment en ce qui concerne la force probante du titre de transport représenté par ces données.

*Article 8***Paiement et remboursement du prix de transport**

1. Sauf convention contraire entre le voyageur et le transporteur, le prix de transport est payable à l'avance.
2. Les Conditions générales de transport déterminent dans quelles conditions un remboursement du prix de transport a lieu.

*Article 9***Droit au transport. Exclusion du transport**

1. Dès le commencement du voyage, le voyageur doit être muni d'un titre de transport valable et doit le présenter lors du contrôle des titres de transport. Les Conditions générales de transport peuvent prévoir:

- a) qu'un voyageur qui ne présente pas un titre de transport valable doit payer, outre le prix de transport, une surtaxe;
- b) qu'un voyageur qui refuse le paiement immédiat du prix de transport ou de la surtaxe peut être exclu du transport;
- c) si et dans quelles conditions un remboursement de la surtaxe a lieu.

2. Les Conditions générales de transport peuvent prévoir que sont exclus du transport, ou peuvent être exclus du transport en cours de route, les voyageurs qui:

- a) présentent un danger pour la sécurité et le bon fonctionnement de l'exploitation ou pour la sécurité des autres voyageurs;
- b) incommode de manière intolérable les autres voyageurs,

et que ces personnes n'ont droit au remboursement ni du prix de transport ni du prix qu'elles ont payé pour le transport de leurs bagages.

*Article 10***Accomplissement des formalités administratives**

Le voyageur doit se conformer aux formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives.

*Article 11***Suppression et retard d'un train. Correspondance manquée**

Le transporteur doit, s'il y a lieu, certifier sur le titre de transport que le train a été supprimé ou la correspondance manquée.

TITRE III

TRANSPORT DE COLIS À MAIN, D'ANIMAUX, DE BAGAGES ET DE VÉHICULES

Chapitre I

Dispositions communes*Article 12***Objets et animaux admis**

1. Le voyageur peut prendre avec lui des objets faciles à porter (colis à main) ainsi que des animaux vivants, conformément aux Conditions générales de transport. Par ailleurs, le voyageur peut prendre avec lui des objets encombrants conformément aux dispositions particulières, contenues dans les Conditions générales de transport. Sont exclus du transport les objets ou animaux de nature à gêner ou à incommoder les voyageurs ou à causer un dommage.

2. Le voyageur peut expédier, en tant que bagages, des objets et des animaux conformément aux Conditions générales de transport.

3. Le transporteur peut admettre le transport de véhicules à l'occasion d'un transport de voyageurs conformément aux dispositions particulières contenues dans les Conditions générales de transport.

4. Le transport de marchandises dangereuses en tant que colis à main, bagages ainsi que dans ou sur des véhicules qui, conformément à ce titre, sont transportés par rail, doit être conforme au règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID).

*Article 13***Vérification**

1. Le transporteur a le droit, en cas de présomption grave de non-respect des conditions de transport, de vérifier si les objets (colis à main, bagages, véhicules, y compris leur chargement) et animaux transportés répondent aux conditions de transport lorsque les lois et prescriptions de l'État où la vérification doit avoir lieu ne l'interdisent pas. Le voyageur doit être invité à assister à la vérification. S'il ne se présente pas ou s'il ne peut être atteint, le transporteur doit faire appel à deux témoins indépendants.

2. Lorsqu'il est constaté que les conditions de transport n'ont pas été respectées, le transporteur peut exiger du voyageur le paiement des frais occasionnés par la vérification.

*Article 14***Accomplissement des formalités administratives**

Le voyageur doit se conformer aux formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives lors du transport, à l'occasion de son transport, d'objets (colis à main, bagages, véhicules, y compris leur chargement) et d'animaux. Il doit assister à la visite de ces objets, sauf exception prévue par les lois et prescriptions de chaque État.

Chapitre II

Colis à main et animaux*Article 15***Surveillance**

La surveillance des colis à main et des animaux qu'il prend avec lui incombe au voyageur.

Chapitre III

Bagages*Article 16***Expédition des bagages**

1. Les obligations contractuelles relatives à l'acheminement des bagages doivent être constatées par un bulletin de bagages remis au voyageur.

2. Sans préjudice de l'article 22, l'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin de bagages n'affecte ni l'existence ni la validité des conventions concernant l'acheminement des bagages, qui restent soumis aux présentes règles uniformes.

3. Le bulletin de bagages fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de l'enregistrement des bagages et des conditions de leur transport.

4. Jusqu'à preuve du contraire, il est présumé que lors de la prise en charge par le transporteur, les bagages étaient en bon état apparent et que le nombre et la masse des colis correspondaient aux mentions portées sur le bulletin de bagages.

*Article 17***Bulletin de bagages**

1. Les Conditions générales de transport déterminent la forme et le contenu du bulletin de bagages ainsi que la langue et les caractères dans lesquels il doit être imprimé et rempli. L'article 7, paragraphe 5, s'applique par analogie.

2. Doivent au moins être inscrits sur le bulletin de bagages:

- a) le transporteur ou les transporteurs;
- b) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes règles uniformes; cela peut se faire par le sigle CIV;

- c) toute autre indication nécessaire pour prouver les obligations contractuelles relatives à l'acheminement des bagages et permettant au voyageur de faire valoir les droits résultant du contrat de transport.
- 3. Le voyageur doit s'assurer, à la réception du bulletin de bagages, que celui-ci a été émis selon ses indications.

Article 18

Enregistrement et transport

1. Sauf exception prévue par les Conditions générales de transport, l'enregistrement des bagages n'a lieu que sur la présentation d'un titre de transport valable au moins jusqu'au lieu de destination des bagages. Par ailleurs, l'enregistrement s'effectue d'après les prescriptions en vigueur au lieu d'expédition.
2. Lorsque les Conditions générales de transport prévoient que des bagages peuvent être admis au transport sans présentation d'un titre de transport, les dispositions des présentes règles uniformes fixant les droits et obligations du voyageur relatifs à ses bagages s'appliquent par analogie à l'expéditeur de bagages.
3. Le transporteur peut acheminer les bagages avec un autre train ou un autre moyen de transport et par un autre itinéraire que ceux empruntés par le voyageur.

Article 19

Paiement du prix pour le transport des bagages

Sauf convention contraire entre le voyageur et le transporteur, le prix pour le transport des bagages est payable lors de l'enregistrement.

Article 20

Marquage des bagages

Le voyageur doit indiquer sur chaque colis, en un endroit bien visible et d'une manière suffisamment fixe et claire:

- a) son nom et son adresse;
- b) le lieu de destination.

Article 21

Droit de disposer des bagages

1. Si les circonstances le permettent et les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas, le voyageur peut demander la restitution des bagages au lieu d'expédition, contre remise du bulletin de bagages et, lorsque cela est prévu par les Conditions générales de transport, sur présentation du titre de transport.
2. Les Conditions générales de transport peuvent prévoir d'autres dispositions concernant le droit de disposer des bagages, notamment des modifications du lieu de destination et les éventuelles conséquences financières à supporter par le voyageur.

Article 22

Livraison

1. La livraison des bagages a lieu contre remise du bulletin de bagages et, le cas échéant, contre paiement des frais qui grèvent l'envoi.

Le transporteur a le droit, sans y être tenu, de vérifier si le détenteur du bulletin a qualité pour prendre livraison.

2. Sont assimilés à la livraison au détenteur du bulletin de bagages, lorsqu'ils sont effectués conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de destination:
 - a) la remise des bagages aux autorités de douane ou d'octroi dans leurs locaux d'expédition ou dans leurs entrepôts, lorsque ceux-ci ne se trouvent pas sous la garde du transporteur;
 - b) le fait de confier des animaux vivants à un tiers.

3. Le détenteur du bulletin de bagages peut demander la livraison des bagages au lieu de destination aussitôt que s'est écoulé le temps convenu ainsi que, le cas échéant, le temps nécessaire pour les opérations effectuées par les douanes ou par d'autres autorités administratives.
4. À défaut de remise du bulletin de bagages, le transporteur n'est tenu de livrer les bagages qu'à celui qui justifie de son droit; si cette justification semble insuffisante, le transporteur peut exiger une caution.
5. Les bagages sont livrés au lieu de destination pour lequel ils ont été enregistrés.
6. Le détenteur du bulletin de bagages auquel les bagages ne sont pas livrés peut exiger la constatation, sur le bulletin de bagages, du jour et de l'heure auxquels il a demandé la livraison conformément au paragraphe 3.
7. L'ayant droit peut refuser la réception des bagages, si le transporteur ne donne pas suite à sa demande de procéder à la vérification des bagages en vue de constater un dommage allégué.
8. Par ailleurs, la livraison des bagages est effectuée conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de destination.

Chapitre IV

Véhicules

Article 23

Conditions de transport

Les dispositions particulières pour le transport des véhicules, contenues dans les Conditions générales de transport, déterminent notamment les conditions d'admission au transport, d'enregistrement, de chargement et de transport, de déchargement et de livraison, ainsi que les obligations du voyageur.

Article 24

Bulletin de transport

1. Les obligations contractuelles relatives au transport de véhicules doivent être constatées par un bulletin de transport remis au voyageur. Le bulletin de transport peut être intégré dans le titre de transport du voyageur.
2. Les dispositions particulières pour le transport de véhicules contenues dans les Conditions générales de transport déterminent la forme et le contenu du bulletin de transport ainsi que la langue et les caractères dans lesquels il doit être imprimé et rempli. L'article 7, paragraphe 5, s'applique par analogie.
3. Doivent au moins être inscrits sur le bulletin de transport:
 - a) le transporteur ou les transporteurs;
 - b) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes règles uniformes; cela peut se faire par le sigle CIV;
 - c) toute autre indication nécessaire pour prouver les obligations contractuelles relatives au transport des véhicules et permettant au voyageur de faire valoir les droits résultant du contrat de transport.
4. Le voyageur doit s'assurer, à la réception du bulletin de transport, que celui-ci a été émis selon ses indications.

Article 25

Droit applicable

Sous réserve des dispositions du présent chapitre, les dispositions du chapitre III relatives au transport des bagages s'appliquent aux véhicules.

TITRE IV

RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

Chapitre I

Responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs*Article 26***Fondement de la responsabilité**

1. Le transporteur est responsable du dommage résultant de la mort, des blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique du voyageur causé par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans les véhicules ferroviaires, qu'il y entre ou qu'il en sorte et quelle que soit l'infrastructure ferroviaire utilisée.
2. Le transporteur est déchargé de cette responsabilité:
 - a) si l'accident a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier;
 - b) dans la mesure où l'accident est dû à une faute du voyageur;
 - c) si l'accident est dû au comportement d'un tiers que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier; une autre entreprise utilisant la même infrastructure ferroviaire n'est pas considérée comme un tiers; le droit de recours n'est pas affecté.
3. Si l'accident est dû au comportement d'un tiers et si, en dépit de cela, le transporteur n'est pas entièrement déchargé de sa responsabilité conformément au paragraphe 2, lettre c), il répond pour le tout dans les limites des présentes règles uniformes et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.
4. Les présentes règles uniformes n'affectent pas la responsabilité qui peut incomber au transporteur pour les cas non prévus au paragraphe 1.
5. Lorsqu'un transport faisant l'objet d'un contrat de transport unique est effectué par des transporteurs subséquents, est responsable, en cas de mort et de blessures de voyageurs, le transporteur à qui incombait, selon le contrat de transport, la prestation de service de transport au cours de laquelle l'accident s'est produit. Lorsque cette prestation n'a pas été réalisée par le transporteur, mais par un transporteur substitué, les deux transporteurs sont responsables solidairement, conformément aux présentes règles uniformes.

*Article 27***Dommages-intérêts en cas de mort**

1. En cas de mort du voyageur, les dommages-intérêts comprennent:
 - a) les frais nécessaires consécutifs au décès, notamment ceux du transport du corps et des obsèques;
 - b) si la mort n'est pas survenue immédiatement, les dommages-intérêts prévus à l'article 28.
2. Si, par la mort du voyageur, des personnes envers lesquelles il avait ou aurait eu à l'avenir une obligation alimentaire, en vertu de la loi, sont privées de leur soutien, il y a également lieu de les indemniser de cette perte. L'action en dommages-intérêts des personnes dont le voyageur assumait l'entretien sans y être tenu par la loi reste soumise au droit national.

*Article 28***Dommages-intérêts en cas de blessures**

En cas de blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique du voyageur, les dommages-intérêts comprennent:

- a) les frais nécessaires, notamment ceux de traitement et de transport;
- b) la réparation du préjudice causé, soit par l'incapacité de travail totale ou partielle, soit par l'accroissement des besoins.

*Article 29***Réparation d'autres préjudices corporels**

Le droit national détermine si, et dans quelle mesure, le transporteur doit verser des dommages-intérêts pour des préjudices corporels autres que ceux prévus aux articles 27 et 28.

*Article 30***Forme et montant des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures**

1. Les dommages-intérêts prévus à l'article 27, paragraphe 2, et à l'article 28, lettre b), doivent être alloués sous forme de capital. Toutefois, si le droit national permet l'allocation d'une rente, ils sont alloués sous cette forme lorsque le voyageur lésé ou les ayants droit visés à l'article 27, paragraphe 2, le demandent.

2. Le montant des dommages-intérêts à allouer en vertu du paragraphe 1 est déterminé selon le droit national. Toutefois, pour l'application des présentes règles uniformes, il est fixé une limite maximale de 175 000 unités de compte en capital ou en rente annuelle correspondant à ce capital, pour chaque voyageur, dans le cas où le droit national prévoit une limite maximale d'un montant inférieur.

*Article 31***Autres moyens de transport**

1. Sous réserve du paragraphe 2, les dispositions relatives à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs ne s'appliquent pas aux dommages survenus pendant le transport qui, conformément au contrat de transport, n'était pas un transport ferroviaire.

2. Toutefois, lorsque les véhicules ferroviaires sont transportés par ferry-boat, les dispositions relatives à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs s'appliquent aux dommages visés à l'article 26, paragraphe 1, et à l'article 33, paragraphe 1, causés par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans ledit véhicule, qu'il y entre ou qu'il en sorte.

3. Lorsque, par suite de circonstances exceptionnelles, l'exploitation ferroviaire est provisoirement interrompue et que les voyageurs sont transportés par un autre moyen de transport, le transporteur est responsable en vertu des présentes règles uniformes.

Chapitre II

Responsabilité en cas d'inobservation de l'horaire*Article 32***Responsabilité en cas de suppression, de retard ou de correspondance manquée**

1. Le transporteur est responsable envers le voyageur du dommage résultant du fait qu'en raison de la suppression, du retard ou du manquement d'une correspondance, le voyage ne peut se poursuivre le même jour, ou que sa poursuite n'est pas raisonnablement exigible le même jour à cause des circonstances données. Les dommages-intérêts comprennent les frais raisonnables d'hébergement ainsi que les frais raisonnables occasionnés par l'avertissement des personnes attendant le voyageur.

2. Le transporteur est déchargé de cette responsabilité, lorsque la suppression, le retard ou le manquement d'une correspondance sont imputables à l'une des causes suivantes:

- a) des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier;
- b) une faute du voyageur; ou
- c) le comportement d'un tiers que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier; une autre entreprise utilisant la même infrastructure ferroviaire n'est pas considérée comme un tiers; le droit de recours n'est pas affecté.

3. Le droit national détermine, si et dans quelle mesure, le transporteur doit verser des dommages-intérêts pour des préjudices autres que ceux prévus au paragraphe 1. Cette disposition ne porte pas atteinte à l'article 44.

Chapitre III

Responsabilité pour les colis à main, les animaux, les bagages et les véhicules

SECTION 1

Colis à main et animaux

Article 33

Responsabilité

1. En cas de mort et de blessures de voyageurs, le transporteur est, en outre, responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie des objets que le voyageur avait, soit sur lui, soit avec lui comme colis à main; ceci vaut également pour les animaux que le voyageur avait pris avec lui. L'article 26 s'applique par analogie.
2. Par ailleurs, le transporteur n'est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie des objets, des colis à main ou des animaux dont la surveillance incombe au voyageur conformément à l'article 15 que si ce dommage est causé par une faute du transporteur. Les autres articles du titre IV, à l'exception de l'article 51, et le titre VI ne sont pas applicables dans ce cas.

Article 34

Limitation des dommages-intérêts en cas de perte ou d'avarie d'objets

Lorsque le transporteur est responsable en vertu de l'article 33, paragraphe 1, il doit réparer le dommage jusqu'à concurrence de 1 400 unités de compte pour chaque voyageur.

Article 35

Exonération de responsabilité

Le transporteur n'est pas responsable, à l'égard du voyageur, du dommage résultant du fait que le voyageur ne se conforme pas aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives.

SECTION 2

Bagages

Article 36

Fondement de la responsabilité

1. Le transporteur est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie des bagages survenues à partir de la prise en charge par le transporteur jusqu'à la livraison, ainsi que du retard à la livraison.
2. Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte, l'avarie ou le retard à la livraison a eu pour cause une faute du voyageur, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur, un vice propre aux bagages ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.
3. Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou à plusieurs des faits ci-après:
 - a) absence ou défectuosité de l'emballage;
 - b) nature spéciale des bagages;
 - c) expédition comme bagages d'objets exclus du transport.

Article 37

Charge de la preuve

1. La preuve que la perte, l'avarie ou le retard à la livraison a eu pour cause un des faits prévus à l'article 36, paragraphe 2, incombe au transporteur.

2. Lorsque le transporteur établit que la perte ou l'avarie a pu résulter, étant donné les circonstances de fait, d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 36, paragraphe 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de prouver que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

Article 38

Transporteurs subséquents

Lorsqu'un transport faisant l'objet d'un contrat de transport unique est effectué par plusieurs transporteurs subséquents, chaque transporteur, prenant en charge les bagages avec le bulletin de bagages ou le véhicule avec le bulletin de transport, participe, quant à l'acheminement des bagages ou au transport des véhicules, au contrat de transport conformément aux stipulations du bulletin de bagages ou du bulletin de transport et assume les obligations qui en découlent. Dans ce cas, chaque transporteur répond de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

Article 39

Transporteur substitué

1. Lorsque le transporteur a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport.

2. Toutes les dispositions des présentes règles uniformes régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport effectué par ses soins. Les articles 48 et 52 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre les agents et toute autre personne au service de laquelle le transporteur substitué recourt pour l'exécution du transport.

3. Toute convention particulière par laquelle le transporteur assume des obligations qui ne lui incombent pas en vertu des présentes règles uniformes, ou renonce à des droits qui lui sont conférés par ces règles uniformes, est sans effet à l'égard du transporteur substitué qui ne l'a pas acceptée expressément et par écrit. Que le transporteur substitué ait ou non accepté cette convention, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renonciations qui résultent de ladite convention particulière.

4. Lorsque et pour autant que le transporteur et le transporteur substitué sont responsables, leur responsabilité est solidaire.

5. Le montant total de l'indemnité dû par le transporteur, le transporteur substitué ainsi que leurs agents et les autres personnes au service desquelles ils recourent pour l'exécution du transport, n'excède pas les limites prévues aux présentes règles uniformes.

6. Le présent article ne porte pas atteinte aux droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué.

Article 40

Présomption de perte

1. L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer un colis comme perdu quand il n'a pas été livré ou tenu à sa disposition dans les quatorze jours qui suivent la demande de livraison présentée conformément à l'article 22, paragraphe 3.

2. Si un colis réputé perdu est retrouvé au cours de l'année qui suit la demande de livraison, le transporteur doit aviser l'ayant droit, lorsque son adresse est connue ou peut être découverte.

3. Dans les trente jours qui suivent la réception de l'avis visé au paragraphe 2, l'ayant droit peut exiger que le colis lui soit livré. Dans ce cas, il doit payer les frais afférents au transport du colis depuis le lieu d'expédition jusqu'à celui où a lieu la livraison et restituer l'indemnité reçue, déduction faite, le cas échéant, des frais qui auraient été compris dans cette indemnité. Néanmoins, il conserve ses droits à indemnité pour retard à la livraison prévus à l'article 43.

4. Si le colis retrouvé n'a pas été réclamé dans le délai prévu au paragraphe 3 ou si le colis est retrouvé plus d'un an après la demande de livraison, le transporteur en dispose conformément aux lois et aux prescriptions en vigueur au lieu où se trouve le colis.

*Article 41***Indemnité en cas de perte**

1. En cas de perte totale ou partielle des bagages, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts:
 - a) si le montant du dommage est prouvé, une indemnité égale à ce montant sans qu'elle excède toutefois 80 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou 1 200 unités de compte par colis;
 - b) si le montant du dommage n'est pas prouvé, une indemnité forfaitaire de 20 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou de 300 unités de compte par colis.

Le mode d'indemnisation, par kilogramme manquant ou par colis, est déterminé dans les Conditions générales de transport.

2. Le transporteur doit restituer, en outre, le prix pour le transport des bagages et les autres sommes déboursées en relation avec le transport du colis perdu ainsi que les droits de douane et les droits d'accise déjà acquittés.

*Article 42***Indemnité en cas d'avarie**

1. En cas d'avarie des bagages, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité équivalente à la dépréciation des bagages.
2. L'indemnité n'excède pas:
 - a) si la totalité des bagages est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;
 - b) si une partie seulement des bagages est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

*Article 43***Indemnité en cas de retard à la livraison**

1. En cas de retard à la livraison des bagages, le transporteur doit payer, par période indivisible de vingt-quatre heures à compter de la demande de livraison, mais avec un maximum de quatorze jours:
 - a) si l'ayant droit prouve qu'un dommage, y compris une avarie, en est résulté, une indemnité égale au montant du dommage jusqu'à un maximum de 0,80 unité de compte par kilogramme de masse brute des bagages ou de 14 unités de compte par colis, livrés en retard;
 - b) si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage en est résulté, une indemnité forfaitaire de 0,14 unité de compte par kilogramme de masse brute des bagages ou de 2,80 unités de compte par colis, livrés en retard.

Le mode d'indemnisation, par kilogramme ou par colis, est déterminé dans les Conditions générales de transport.

2. En cas de perte totale des bagages, l'indemnité prévue au paragraphe 1 ne se cumule pas avec celle prévue à l'article 41.
3. En cas de perte partielle des bagages, l'indemnité prévue au paragraphe 1 est payée pour la partie non perdue.
4. En cas d'avarie des bagages ne résultant pas du retard à la livraison, l'indemnité prévue au paragraphe 1 se cumule, s'il y a lieu, avec celle prévue à l'article 42.
5. En aucun cas, le cumul de l'indemnité prévue au paragraphe 1 avec celles prévues aux articles 41 et 42 ne donne lieu au paiement d'une indemnité excédant celle qui serait due en cas de perte totale des bagages.

SECTION 3

Véhicules

Article 44

Indemnité en cas de retard

1. En cas de retard dans le chargement pour une cause imputable au transporteur ou de retard à la livraison d'un véhicule, le transporteur doit payer, lorsque l'ayant droit prouve qu'un dommage en est résulté, une indemnité dont le montant n'excède pas le prix du transport.
2. Si l'ayant droit renonce au contrat de transport, en cas de retard dans le chargement pour une cause imputable au transporteur, le prix du transport est remboursé à l'ayant droit. En outre, celui-ci peut réclamer, lorsqu'il prouve qu'un dommage est résulté de ce retard, une indemnité dont le montant n'excède pas le prix du transport.

Article 45

Indemnité en cas de perte

En cas de perte totale ou partielle d'un véhicule, l'indemnité à payer à l'ayant droit pour le dommage prouvé est calculée d'après la valeur usuelle du véhicule. Elle n'excède pas 8 000 unités de compte. Une remorque avec ou sans chargement est considérée comme un véhicule indépendant.

Article 46

Responsabilité en ce qui concerne d'autres objets

1. En ce qui concerne les objets laissés dans le véhicule ou se trouvant dans des coffres (par exemple, coffres à bagages ou à skis), solidement arrimés au véhicule, le transporteur n'est responsable que du dommage causé par sa faute. L'indemnité totale à payer n'excède pas 1 400 unités de compte.
2. En ce qui concerne les objets arrimés à l'extérieur du véhicule y compris les coffres visés au paragraphe 1, le transporteur n'est responsable que s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Article 47

Droit applicable

Sous réserve des dispositions de la présente section, les dispositions de la section 2 relatives à la responsabilité pour les bagages s'appliquent aux véhicules.

Chapitre IV

Dispositions communes

Article 48

Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

Les limites de responsabilité prévues aux présentes règles uniformes ainsi que les dispositions du droit national qui limitent les indemnités à un montant déterminé ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Article 49

Conversion et intérêts

1. Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours au jour et au lieu du paiement de l'indemnité.

2. L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de la réclamation prévue à l'article 55 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

3. Toutefois, pour les indemnités dues en vertu des articles 27 et 28, les intérêts ne courent que du jour où les faits qui ont servi à la détermination du montant de l'indemnité se sont produits, si ce jour est postérieur à celui de la réclamation ou de la demande en justice.

4. En ce qui concerne les bagages, les intérêts ne sont dus que si l'indemnité excède 16 unités de compte par bulletin de bagages.

5. En ce qui concerne les bagages, si l'ayant droit ne remet pas au transporteur, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective de ces pièces.

Article 50

Responsabilité en cas d'accident nucléaire

Le transporteur est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu des présentes règles uniformes lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et des prescriptions d'un État réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

Article 51

Personnes dont répond le transporteur

Le transporteur est responsable de ses agents et des autres personnes au service desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire sur laquelle est effectué le transport sont considérés comme des personnes au service desquelles le transporteur recourt pour l'exécution du transport.

Article 52

Autres actions

1. Dans tous les cas où les présentes règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le transporteur que dans les conditions et limitations de ces règles uniformes.

2. Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et les autres personnes dont le transporteur répond en vertu de l'article 51.

TITRE V

RESPONSABILITÉ DU VOYAGEUR

Article 53

Principes particuliers de responsabilité

Le voyageur est responsable envers le transporteur pour tout dommage:

- a) résultant du non respect de ses obligations en vertu
 - 1. des articles 10, 14 et 20;
 - 2. des dispositions particulières pour le transport des véhicules, contenues dans les Conditions générales de transport; ou
 - 3. du règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID); ou
- b) causé par les objets ou les animaux qu'il prend avec lui,

à moins qu'il ne prouve que le dommage a été causé par des circonstances qu'il ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier, en dépit du fait qu'il a fait preuve de la diligence exigée d'un voyageur consciencieux. Cette disposition n'affecte pas la responsabilité qui peut incomber au transporteur en vertu des articles 26 et 33, paragraphe 1.

TITRE VI

EXERCICE DES DROITS*Article 54***Constatation de perte partielle ou d'avarie**

1. Lorsqu'une perte partielle ou une avarie d'un objet transporté sous la garde du transporteur (bagages, véhicules) est découverte ou présumée par le transporteur ou que l'ayant droit en allègue l'existence, le transporteur doit dresser sans délai et, si possible, en présence de l'ayant droit, un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état de l'objet, et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.
2. Une copie du procès-verbal de constatation doit être remise gratuitement à l'ayant droit.
3. Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander que l'état des bagages ou du véhicule, ainsi que la cause et le montant du dommage, soient constatés par un expert nommé par les parties au contrat de transport ou par voie judiciaire. La procédure est soumise aux lois et aux prescriptions de l'État où la constatation a lieu.

*Article 55***Réclamations**

1. Les réclamations relatives à la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs doivent être adressées par écrit au transporteur contre qui l'action judiciaire peut être exercée. Dans le cas d'un transport faisant l'objet d'un contrat unique et effectué par des transporteurs subséquents, les réclamations peuvent également être adressées au premier ou au dernier transporteur ainsi qu'au transporteur ayant, dans l'État de domicile ou de résidence habituelle du voyageur, son siège principal ou la succursale ou l'établissement qui a conclu le contrat de transport.
2. Les autres réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au transporteur désigné à l'article 56, paragraphes 2 et 3.
3. Les pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à la réclamation doivent être présentées soit en originaux, soit en copies, le cas échéant, dûment certifiées conformes si le transporteur le demande. Lors du règlement de la réclamation, le transporteur peut exiger la restitution du titre de transport, du bulletin de bagages et du bulletin de transport.

*Article 56***Transporteurs qui peuvent être actionnés**

1. L'action judiciaire fondée sur la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs ne peut être exercée que contre un transporteur responsable au sens de l'article 26, paragraphe 5.
2. Sous réserve du paragraphe 4, les autres actions judiciaires des voyageurs fondées sur le contrat de transport peuvent être exercées uniquement contre le premier ou le dernier transporteur ou contre celui qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait générateur de l'action.
3. Lorsque, dans le cas de transports exécutés par des transporteurs subséquents, le transporteur devant livrer le bagage ou le véhicule est inscrit avec son consentement sur le bulletin de bagages ou sur le bulletin de transport, celui-ci peut être actionné conformément au paragraphe 2, même s'il n'a pas reçu le bagage ou le véhicule.
4. L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée contre le transporteur qui a perçu cette somme ou contre celui au profit duquel elle a été perçue.
5. L'action judiciaire peut être exercée contre un transporteur autre que ceux visés aux paragraphes 2 et 4, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.
6. Dans la mesure où les présentes règles uniformes s'appliquent au transporteur substitué, celui-ci peut également être actionné.
7. Si le demandeur a le choix entre plusieurs transporteurs, son droit d'option s'éteint dès que l'action judiciaire est intentée contre l'un d'eux; cela vaut également si le demandeur a le choix entre un ou plusieurs transporteurs et un transporteur substitué.

*Article 58***Extinction de l'action en cas de mort et de blessures**

1. Toute action de l'ayant droit fondée sur la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de blessures de voyageurs est éteinte s'il ne signale pas l'accident survenu au voyageur, dans les douze mois à compter de la connaissance du dommage, à l'un des transporteurs auxquels une réclamation peut être présentée selon l'article 55, paragraphe 1. Lorsque l'ayant droit signale verbalement l'accident au transporteur, celui-ci doit lui délivrer une attestation de cet avis verbal.
2. Toutefois, l'action n'est pas éteinte si:
 - a) dans le délai prévu au paragraphe 1, l'ayant droit a présenté une réclamation auprès de l'un des transporteurs désignés à l'article 55, paragraphe 1;
 - b) dans le délai prévu au paragraphe 1, le transporteur responsable a eu connaissance, par une autre voie, de l'accident survenu au voyageur;
 - c) l'accident n'a pas été signalé ou a été signalé tardivement, à la suite de circonstances qui ne sont pas imputables à l'ayant droit;
 - d) l'ayant droit prouve que l'accident a eu pour cause une faute du transporteur.

*Article 59***Extinction de l'action née du transport des bagages**

1. L'acceptation des bagages par l'ayant droit éteint toute action contre le transporteur, née du contrat de transport, en cas de perte partielle, d'avarie ou de retard à la livraison.
2. Toutefois, l'action n'est pas éteinte:
 - a) en cas de perte partielle ou d'avarie, si:
 1. la perte ou l'avarie a été constatée conformément à l'article 54 avant la réception des bagages par l'ayant droit;
 2. la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 54 n'a été omise que par la faute du transporteur;
 - b) en cas de dommage non apparent dont l'existence est constatée après l'acceptation des bagages par l'ayant droit, si celui-ci:
 1. demande la constatation conformément à l'article 54 immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les trois jours qui suivent la réception des bagages; et
 2. prouve, en outre, que le dommage s'est produit entre la prise en charge par le transporteur et la livraison;
 - c) en cas de retard à la livraison, si l'ayant droit a, dans les vingt et un jours, fait valoir ses droits auprès de l'un des transporteurs désignés à l'article 56, paragraphe 3;
 - d) si l'ayant droit prouve que le dommage a pour cause une faute du transporteur.

*Article 60***Prescription**

1. La période de validité des actions en dommages-intérêts fondées sur la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs est:
 - a) pour le voyageur, de trois ans à compter du lendemain de l'accident;
 - b) pour les autres ayants droit, de trois ans à compter du lendemain du décès du voyageur, sans que ce délai puisse toutefois dépasser cinq ans à compter du lendemain de l'accident.

2. La période de validité des autres actions nées du contrat de transport est d'un an. Toutefois, la prescription est de deux ans s'il s'agit d'une action en raison d'un dommage résultant d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

3. La prescription prévue au paragraphe 2 court pour l'action:

- a) en indemnité pour perte totale: du quatorzième jour qui suit l'expiration du délai prévu à l'article 22, paragraphe 3;
- b) en indemnité pour perte partielle, avarie ou retard à la livraison: du jour où la livraison a eu lieu;
- c) dans tous les autres cas concernant le transport des voyageurs: du jour de l'expiration de la validité du titre de transport.

Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.

4. [...]

5. [...]

6. Par ailleurs, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

TITRE VII

RAPPORTS DES TRANSPORTEURS ENTRE EUX

Article 61

Partage du prix de transport

1. Tout transporteur doit payer aux transporteurs intéressés la part qui leur revient sur un prix de transport qu'il a encaissé ou qu'il aurait dû encaisser. Les modalités de paiement sont fixées par convention entre les transporteurs.

2. L'article 6, paragraphe 3, l'article 16, paragraphe 3, et l'article 25 s'appliquent également aux relations entre les transporteurs subséquents.

Article 62

Droit de recours

1. Le transporteur qui a payé une indemnité en vertu des présentes règles uniformes a un droit de recours contre les transporteurs ayant participé au transport conformément aux dispositions suivantes:

- a) le transporteur qui a causé le dommage en est seul responsable;
- b) lorsque le dommage a été causé par plusieurs transporteurs, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé; si la distinction est impossible, l'indemnité est répartie entre eux conformément à la lettre c);
- c) s'il ne peut être prouvé lequel des transporteurs a causé le dommage, l'indemnité est répartie entre tous les transporteurs ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le dommage n'a pas été causé par eux; la répartition est faite proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun des transporteurs.

2. Dans le cas d'insolvabilité de l'un de ces transporteurs, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres transporteurs ayant participé au transport, proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun d'eux.

Article 63

Procédure de recours

1. Le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur exerçant un recours en vertu de l'article 62 ne peut être contesté par le transporteur contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier transporteur, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès. Le juge, saisi de l'action principale, fixe les délais impartis pour la signification de l'assignation et pour l'intervention.

2. Le transporteur qui exerce son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les transporteurs avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.
3. Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.
4. Le transporteur qui désire faire valoir son droit de recours peut saisir les juridictions de l'État sur le territoire duquel un des transporteurs participant au transport a son siège principal ou la succursale ou l'établissement qui a conclu le contrat de transport.
5. Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs transporteurs, le transporteur qui exerce le droit de recours peut choisir entre les juridictions compétentes, selon le paragraphe 4, celle devant laquelle il introduira son recours.
6. Des recours ne peuvent pas être introduits dans l'instance relative à la demande en indemnité exercée par l'ayant droit au contrat de transport.

Article 64

Accords au sujet des recours

Les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions dérogeant aux articles 61 et 62.

—

ANNEXE II

**INFORMATIONS MINIMALES QUE DOIVENT FOURNIR LES ENTREPRISES FERROVIAIRES
ET/OU LES VENDEURS DE BILLETS**

Partie I: informations préalables au voyage

Conditions générales applicables au contrat

Horaires et conditions pour le voyage le plus rapide

Horaires et conditions pour les tarifs les plus bas

Accessibilité, conditions d'accès et disponibilité à bord d'équipements pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite

Accessibilité et conditions d'accès pour les bicyclettes

Disponibilité de sièges en zones fumeur et non fumeur, en première et en deuxième classes, ainsi que de couchettes et de places en wagons-lits

Toute activité susceptible d'interrompre ou de retarder les services

Disponibilité de services à bord

Procédures de réclamation pour les bagages perdus

Procédures de dépôt des plaintes

Partie II: informations pendant le voyage

Services à bord

Gare suivante

Retards

Correspondances principales

Questions relatives à la sécurité et à la sûreté

ANNEXE III

NORMES MINIMALES DE QUALITÉ DU SERVICE

Informations et billets

Ponctualité des services et principes généraux en vue de faire face à des perturbations des services

Annulations de services

Propreté du matériel roulant et des équipements des gares (qualité de l'air dans les voitures, hygiène des équipements sanitaires, etc.)

Enquête de satisfaction de la clientèle

Traitement des plaintes, remboursements et indemnisation en cas de non-respect des normes de qualité du service

Assistance aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6368/01

N° 6368¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

PROJET DE LOI

déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(8.5.2012)

Par dépêche en date du 20 octobre 2011, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat le projet de loi sous rubrique.

Au texte du projet de loi, élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures, étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche d'évaluation d'impact et une fiche financière.

Le texte du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires manquait au dossier transmis au Conseil d'Etat.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Les auteurs du projet de loi expliquent que le „projet de loi sous rubrique, qui contient le régime des sanctions applicables en cas de violation d'une disposition du règlement (CE) n° 1371/2007, propose d'introduire un régime des sanctions restreint et adapté“.

Le Conseil d'Etat constate que le règlement (CE) n° 1371/2007 date du 23 octobre 2007, et aux termes de son article 37 entre en vigueur 24 mois après la date de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.

Sur ce, les autorités luxembourgeoises ont adopté un règlement grand-ducal du 1er décembre 2009 portant dérogation pour certains services de transport ferroviaire au règlement 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires et désignation de l'autorité compétente chargée de l'application dudit règlement. Deux considérations s'en dégagent. Tout d'abord, ledit règlement grand-ducal a été adopté sans l'avis du Conseil d'Etat au motif de l'urgence. Ensuite, les auteurs expliquent que le règlement (CE) bénéficie d'„une transposition partielle par la voie du règlement grand-ducal du 1er décembre 2009“.

Il ressort de la lecture de l'article 4 du règlement grand-ducal précité, combinée avec celle des articles 2 et 3 du projet de loi sous avis, que la „Communauté des Transports“ est chargée par la voie d'un règlement grand-ducal antérieur à la loi en projet d'assurer l'application du règlement (CE). Le Conseil d'Etat préférerait que les textes soient revus en prévoyant, par la procédure adéquate, l'abrogation du règlement grand-ducal et l'intégration des dispositions réglementaires dans la loi en projet, afin de fixer notamment le champ d'application des sanctions administratives dans la loi.

*

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1er

L'article sous avis n'a pas de raison d'être alors qu'il se limite à énoncer l'objet de la loi. Il est superfétatoire alors que l'intitulé de la loi renvoie expressément à l'existence du règlement concerné de l'Union européenne et à l'objet de la loi luxembourgeoise. Le Conseil d'Etat propose dès lors de supprimer cet article.

Article 2

D'après le commentaire des articles, la disposition sous examen „institue la Communauté des Transports comme autorité responsable pour exercer le pouvoir de sanctions“. Or, tel n'est pas le cas, alors que l'article 2 dispose que le règlement grand-ducal du 1er décembre 2009 précité charge la Communauté des Transports de l'application du règlement de l'Union européenne. Le Conseil d'Etat s'oppose formellement à ce qu'il soit fait référence à un règlement grand-ducal dans un texte de loi, alors qu'une référence à une norme inférieure est contraire au principe de la hiérarchie des normes.

En tout état de cause, dans l'approche préconisée par les auteurs du projet de loi sous revue, la formulation telle que proposée à l'endroit de l'article 2 ne constitue pas un apport normatif supplémentaire. Ledit article 2 est dès lors à supprimer, et les articles subséquents sont à renuméroter.

Article 3 (1er selon le Conseil d'Etat)

Aux termes de l'article 30 du règlement (CE) n° 1371/2007, chaque Etat membre peut désigner „un ou plusieurs organismes chargés de l'application du présent règlement“. A lire l'exposé des motifs, le Grand-Duché de Luxembourg semble vouloir accorder uniquement à la Communauté des Transports cette responsabilité.

Pour préciser davantage la portée du texte, le Conseil d'Etat demande de remplacer le terme „avertissement“ par l'expression „avertissement écrit“.

A l'alinéa 2, il y a d'abord lieu de préciser la notion de „société de chemin de fer associée (...)“, qui n'est pas autrement déterminée. Ensuite, toute personne qui risque d'être sanctionnée par la Communauté des Transports a le droit, conformément à la procédure administrative non contentieuse, de présenter ses observations. Les termes impropres „et peut rendre un avis sur la sanction administrative envisagée à son encontre“ sont à remplacer par ceux plus appropriées de „et de présenter ses observations“.

Dans son ensemble cependant, l'alinéa 2 de l'article sous examen est superfétatoire dans la mesure où la procédure administrative non contentieuse est d'application générale. Il y aurait tout au plus lieu de préciser que la société de chemin de fer concernée a le droit d'être entendue. Aux termes de l'alinéa 4, „les frais provoqués par la poursuite disciplinaire“ seraient mis à charge de la société de chemin de fer associée dans la prestation du service ferroviaire de transport de voyageurs sanctionné. Cette disposition ne saurait être maintenue. Il n'existe pas de tarif fixant les frais. De quels frais s'agit-il? Selon quel critère ces frais à charge seraient-ils dès lors déterminés? Comment ces frais seront-ils calculés? Qu'est-ce qu'on va mettre en compte au titre des frais et sur quelle(s) base(s)? La question a son importance alors que d'aucuns pourraient voir dans la disposition sous rubrique une imposition larvée. Le Conseil d'Etat s'oppose à l'introduction de cette mesure, alors que l'action administrative déclenchée à l'encontre de l'administré lui est également facturée. Aussi n'y a-t-il pas lieu de parler de „frais de poursuite“, terme impropre, mais de „frais de procédure“, qui pourront tout au plus être mis à charge de l'administré.

Afin de garder la cohérence du texte, le Conseil d'Etat exige que le terme „disciplinaire“ utilisé dans le dernier alinéa de l'article 3 soit remplacé par le terme „administrative“.

Article 4

Le présent article a trait aux avertissements administratifs pour les cas d'une faute de moindre gravité, et ce sous forme d'observations orales ou écrites. Le Conseil d'Etat estime que cette formulation peut entraîner des sanctions arbitraires, non contrôlables, alors que l'annexe au projet de loi prévoit pour chaque infraction donnée une amende déterminée. Le principe de l'avertissement n'est quant à lui pas repris dans ladite annexe. L'article 4 est donc contraire au principe de la légalité des infractions. Aussi, y a-t-il lieu de prévoir que l'avertissement se fasse uniquement sous forme écrite et non sous forme orale.

Si le Conseil d'Etat peut concevoir un système dualiste d'avertissement et d'amende, il faudra le prévoir à l'endroit de l'article 5 (2 selon le Conseil d'Etat) ci-après.

Article 5 (2 selon le Conseil d'Etat)

L'article sous revue appelle plusieurs observations de la part du Conseil d'Etat.

Concernant l'alinéa 1er, et le renvoi au tableau de l'annexe 1, le Conseil d'Etat note que les auteurs ont décrit le manquement punissable, tout en renvoyant parallèlement à l'article afférent du règlement (CE) n° 1371/2007. Cette façon de procéder ajoute une insécurité juridique supplémentaire quant à la détermination exacte des faits incriminés. Le Conseil d'Etat insiste partant sous peine d'opposition formelle à ce qu'il soit renoncé à l'annexe 1 du projet de loi, et qu'il soit fait une référence directe aux articles adéquats du règlement (CE) n° 1371/2007. L'alinéa 1er de l'article 5 (2 selon le Conseil d'Etat) serait à reformuler. Le nouveau libellé comporterait les deux alinéas suivants:

„Le non-respect des obligations définies aux articles 5, 8, 9 (...) du règlement (CE) n° 1371/2007 est sanctionné par une amende administrative de 500 euros. Lorsqu'il s'agit du premier non-respect par une entreprise ferroviaire déterminée d'une des obligations précitées, l'amende administrative peut être remplacée par un avertissement écrit.

Le non-respect des obligations définies aux articles 7, 10 paragraphes 1er, 2 et 4, (...) du règlement (CE) n° 1371/2007 est sanctionné par une amende administrative de 2.000 euros.“

L'alinéa 2 de l'article sous examen est superfétatoire, alors qu'un tableau tel que celui annexé au futur texte de loi ne requiert pas de précision explicative dans le corps des dispositions légales en projet. En tout état de cause, il y aurait lieu d'écrire „règlement (CE) n° 1371/2007 précité“ au lieu de „règlement communautaire“.

Quant à l'alinéa 3, le montant de l'amende à prononcer en cas de manquement réitéré est laissé à la discrétion de celui qui la prononce, et ce dans une fourchette dont le taux maximal de 10.000 euros est disproportionné par rapport à la première infraction. Cet alinéa est à supprimer, sous peine d'opposition formelle, alors qu'il n'est pas conforme à l'article 49, paragraphe 3 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, qui dispose que „l'intensité des peines ne doit pas être disproportionnée par rapport à l'infraction“. De plus, la Cour constitutionnelle exige dans ce sens que „pour le cas de récidive le législateur est dès lors habilité à prévoir des peines aggravées qui sont en rapport avec l'objectif poursuivi et qui ne sont pas disproportionnées à celui-ci“¹, ce qui n'est manifestement pas le cas en l'espèce. Le Conseil d'Etat se déclare toutefois d'accord à ce que le montant de l'amende soit porté au double en cas de récidive, comme tel est le cas dans nombre de textes en matière pénale, à condition de fixer un délai endéans lequel la récidive a lieu.

Le Conseil d'Etat renvoie encore à ses observations formulées à l'endroit de l'article 4 du projet de loi en ce qui concerne les circonstances atténuantes reprises à l'alinéa 5 de l'article sous revue. Cet alinéa est également à supprimer sous peine d'opposition formelle.

La même observation vaut pour l'alinéa 4, alors que, même si le concours idéal d'infractions existe en droit pénal, la matière sous examen relève du droit administratif. L'alinéa 4 est à omettre.

Quant à l'alinéa 6, le Conseil d'Etat insiste à ce que le bout de phrase „et le délai de prescription (...) est expiré“ soit supprimé, alors qu'il n'apporte aucune plus-value à la disposition en question.

Article 6 (3 selon le Conseil d'Etat)

A l'alinéa 1er, il y a lieu de supprimer les termes „les soins de“ qui sont superfétatoires.

A l'alinéa 2, les principes du droit administratif s'opposent à ce qu'il soit précisé qu'une décision a „acquis force exécutoire“. La première phrase de l'alinéa 2 sera à reformuler comme suit:

„Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision.“

Article 7 (4 selon le Conseil d'Etat)

Il échet de remplacer les termes „du présent avant-projet de loi“ par ceux de „de la présente loi“.

¹ Cour constitutionnelle, arrêt du 9 mars 2012, n° 71/12.

Il s'impose encore d'écrire qu' „un recours en réformation est ouvert“, au lieu d'écrire „peut être ouvert“, alors que ce mode de recours ne saurait avoir un caractère facultatif.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 8 mai 2012.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Pour le Président,
La Vice-Présidente,
Viviane ECKER

6368/02

N° 6368²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

PROJET DE LOI

déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendements adoptés par la Commission du Développement durable</i>	
1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (12.6.2012).....	1
2) Texte coordonné.....	3

*

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

(12.6.2012)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre ci-après une série d'amendements au projet de loi sous rubrique, amendements adoptés par la Commission du Développement durable lors de sa réunion du 6 juin 2012.

Je vous joins, à titre indicatif, un texte coordonné tenant compte de ces propositions d'amendements de la Chambre des Députés.

*

REMARQUE PRELIMINAIRE

Suite à la suppression d'un grand nombre d'articles, il est devenu superfétatoire de garder les intitulés des articles restants. Ceux-ci sont donc biffés.

*

Amendement 1 portant sur l'article 3 initial (nouvel article 1er)

Le nouvel article 1er se lira comme suit:

Art. 1er – Les sanctions administratives

La Communauté des Transports peut prononcer les sanctions administratives suivantes:

- *l'avertissement écrit et*
- *l'amende administrative.*

Dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction, toute société de chemin de fer associée dans la prestation d'un service ferroviaire de transport de voyageur concerné tout

service ferroviaire de transport de voyageurs a le droit d'être entendue par la Communauté des Transports et peut rendre son avis sur la sanction administrative envisagée à son encontre de présenter ses observations.

Au cas où une sanction est prononcée, la décision infligeant la sanction administrative doit être motivée.

Les frais provoqués par la poursuite disciplinaire procédure administrative sont mis à charge de la société de chemin de fer associée dans la prestation du service ferroviaire de transport de voyageurs du service ferroviaire de transport de voyageurs sanctionné.

Commentaire de l'amendement 1

Dans son avis du 8 mai 2012, le Conseil d'Etat a demandé à ce qu'à l'alinéa 2, la notion de „société de chemin de fer associée (...)“ soit précisée. La commission parlementaire a décidé de donner suite à cette remarque et de remplacer la notion de „société de chemin de fer associée dans la prestation d'un service de transport de voyageur concerné“ par celle de „service ferroviaire de transport de voyageurs“ telle que prévue par le règlement (CE) n° 1371/2007.

Il en est de même à l'alinéa 4 de l'article sous rubrique.

Pour le surplus, la Commission a suivi toutes les remarques émises par le Conseil d'Etat.

Amendement 2 portant sur les articles 4 et 5 initiaux (nouvel article 2)

Le nouvel article 2 se lira dorénavant comme suit:

Art. 2.– *La Communauté des Transports peut, en cas de faute de moindre gravité, prononcer un avertissement, qui prendra la forme d'observations ~~orales ou~~ écrites.*

Un tableau des comportements punissables et des amendes administratives correspondantes figure en annexe au présent projet de loi (Annexe 1). Les amendes administratives varient entre 250 et 10.000 euros.

Le non-respect des obligations définies aux articles 5, 8, 9, 10 paragraphe (5), 15, 16, 17, 18 et 20 du règlement (CE) n° 1371/2007 est sanctionné par une amende administrative de 500 euros. Lorsqu'il s'agit du premier non-respect par une entreprise ferroviaire déterminée d'une des obligations précitées, l'amende administrative peut être remplacée par un avertissement écrit.

Le non-respect des obligations définies aux articles 7, 10 paragraphes (1er), (2) et (4), 11, 12, 13, 14, 19 paragraphe (1er), 21 paragraphes (1er) et (2), 23, 24, 25, 26, 27, 28 et 29 du règlement (CE) n° 1371/2007 est sanctionné par une amende administrative de 2.000 euros.

Pour chaque infraction visée dans la deuxième colonne du tableau de l'annexe, qui résulte du non-respect de l'article du règlement communautaire mentionné dans la troisième colonne de ce tableau, une amende administrative correspondante est imposée, dont le montant figure dans la quatrième colonne du même tableau.

*En cas de récidive endéans un délai d'un an, la Communauté des Transports peut prononcer une amende administrative **qui excède le montant fixé conformément au paragraphe 1er, sans toutefois dépasser le montant maximal fixé dont le montant est porté au double.***

En cas de comportements punissables concomitants, une amende administrative unique proportionnelle à la gravité de l'ensemble des faits est prononcée. Celle-ci ne peut excéder le montant maximal fixé ni le total des amendes maximales susceptibles d'être prononcées pour des faits similaires non concomitants.

Par dérogation au paragraphe 2, si des circonstances atténuantes ont été retenues dans la décision d'infliger une amende, le montant de celle-ci peut être diminué en dessous du montant mentionné dans la quatrième colonne sans être inférieur à 250 euros.

Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement et le délai de prescription pour l'action publique relative à cette infraction est expiré.

Commentaire de l'amendement 2

Ici également, la commission parlementaire a donné suite aux remarques du Conseil d'Etat. Ainsi, il est renoncé à l'annexe 1 du projet de loi et il est fait une référence directe aux articles adéquats du règlement (CE) n° 1371/2007.

Concernant le nouvel alinéa 4 de l'article sous rubrique, il a été adapté de manière à contourner l'opposition formelle du Conseil d'Etat, qui se déclare d'accord à ce que le montant de l'amende soit porté au double en cas de récidive, à condition de fixer un délai endéans lequel la récidive a lieu.

*

Au nom de la Commission du Développement durable, je vous saurais gré de bien vouloir m'envoyer l'avis du Conseil d'Etat sur les amendements exposés ci-dessus dans les meilleurs délais.

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

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

Le Président de la Chambre des Députés,
Laurent MOSAR

*

TEXTE COORDONNE

(Les propositions du Conseil d'Etat retenues par la Commission du Développement durable sont soulignées; les amendements parlementaires sont soulignés et en gras).

PROJET DE LOI

déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires

Art. 1er. – Objet

Le présent projet de loi a pour objet de fixer le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

Art. 2. – Le pouvoir de sanctions

Le règlement grand-ducal du 1er décembre 2009 portant dérogation pour certains services de transport ferroviaire au règlement (CE) n° 1371/2007 et désignation de l'autorité compétente chargée de l'application dudit règlement, charge la Communauté des Transports, établissement public créé par la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics de l'application du règlement européen précité.

Art. 1er. – La Communauté des Transports peut prononcer les sanctions administratives suivantes:

- l'avertissement écrit et
- l'amende administrative.

Dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction, ~~toute société de chemin de fer associée dans la prestation d'un service ferroviaire de transport de voyageur concerné tout service ferroviaire de transport de voyageurs~~ a le droit d'être entendue par la Communauté des Transports et ~~peut rendre son avis sur la sanction administrative envisagée à son encontre de présenter ses observations.~~

Au cas où une sanction est prononcée, la décision infligeant la sanction administrative doit être motivée.

Les frais provoqués par la ~~poursuite disciplinaire~~ procédure administrative sont mis à charge ~~de la société de chemin de fer associée dans la prestation du service ferroviaire de transport de voyageurs~~ du service ferroviaire de transport de voyageurs sanctionné.

Art. 2.– La Communauté des Transports peut, en cas de faute de moindre gravité, prononcer un avertissement, qui prendra la forme d'observations ~~orales ou~~ écrites.

~~Un tableau des comportements punissables et des amendes administratives correspondantes figure en annexe au présent projet de loi (Annexe 1). Les amendes administratives varient entre 250 et 10.000 euros.~~

~~Le non-respect des obligations définies aux articles **5, 8, 9, 10 paragraphe (5), 15, 16, 17, 18 et 20** du règlement (CE) n° 1371/2007 est sanctionné par une amende administrative de 500 euros. Lorsqu'il s'agit du premier non-respect par une entreprise ferroviaire déterminée d'une des obligations précitées, l'amende administrative peut être remplacée par un avertissement écrit.~~

~~Le non-respect des obligations définies aux articles **7, 10 paragraphes (1er), (2) et (4), 11, 12, 13, 14, 19 paragraphe (1er), 21 paragraphes (1er) et (2), 23, 24, 25, 26, 27, 28 et 29** du règlement (CE) n° 1371/2007 est sanctionné par une amende administrative de 2.000 euros.~~

~~Pour chaque infraction visée dans la deuxième colonne du tableau de l'annexe, qui résulte du non-respect de l'article du règlement communautaire mentionné dans la troisième colonne de ce tableau, une amende administrative correspondante est imposée, dont le montant figure dans la quatrième colonne du même tableau.~~

~~En cas de récidive endéans un délai d'un an, la Communauté des Transports peut prononcer une amende administrative **qui excède le montant fixé conformément au paragraphe 1er, sans toutefois dépasser le montant maximal fixé dont le montant est porté au double.**~~

~~En cas de comportements punissables concomitants, une amende administrative unique proportionnelle à la gravité de l'ensemble des faits est prononcée. Celle-ci ne peut excéder le montant maximal fixé ni le total des amendes maximales susceptibles d'être prononcées pour des faits similaires non concomitants.~~

~~Par dérogation au paragraphe 2, si des circonstances atténuantes ont été retenues dans la décision d'infliger une amende, le montant de celle-ci peut être diminué en dessous du montant mentionné dans la quatrième colonne sans être inférieur à 250 euros.~~

~~Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement et le délai de prescription pour l'action publique relative à cette infraction est expiré.~~

Art. 3.– Les amendes administratives sont perçues par les soins de l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

~~Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date à laquelle la décision a acquis force exécutoire. Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.~~

Art. 4.– Un recours en réformation ~~peut être~~ est ouvert devant le tribunal administratif à l'encontre des décisions de la Communauté des Transports prises dans le contexte ~~du présent projet de loi de la~~ présente loi.

6368/03

N° 6368³**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2011-2012

PROJET DE LOI**déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires**

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(26.6.2012)

Par dépêche en date du 12 juin 2012, le Président de la Chambre des députés a fait parvenir au Conseil d'Etat une série d'amendements au projet de loi sous rubrique, élaboré par la commission du Développement durable. Les amendements, qui font suite à l'avis du Conseil d'Etat du 8 mai 2012, étaient accompagnés d'un commentaire ainsi que d'un texte coordonné du projet de loi intégrant en majeure partie les propositions du Conseil d'Etat que la commission parlementaire a reprises.

Il s'agit d'un certain nombre de corrections légistiques et surtout de la suppression de l'article 2 du projet de loi dans sa version initiale, au sujet duquel le Conseil d'Etat avait émis une opposition formelle, ainsi que de la modification des dispositions ayant trait aux sanctions administratives dont peut être frappé tout service ferroviaire de transport de voyageurs (article 2 dans la nouvelle version du projet de loi, anciens articles 3 à 5).

Le Conseil d'Etat peut lever son opposition formelle, étant donné que le texte dans la version actuelle rencontre son approbation.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 26 juin 2012.

Pour le Secrétaire général,

L'Attaché 1er en rang,

Yves MARCHI

Le Président ff.,

Georges PIERRET

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6368/04

N° 6368⁴**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2011-2012

PROJET DE LOI**déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(4.7.2012)

La Commission se compose de: M. Fernand BODEN, Président; M. Marc SPAUTZ, Rapporteur; MM. François BAUSCH, Eugène BERGER, Lucien CLEMENT, Georges ENGEL, Mme Marie-Josée FRANK, M. Paul HELMINGER, Mme Lydia MUTSCH, MM. Roger NEGRI, Marcel OBERWEIS et Serge URBANY, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé le 22 novembre 2011 par Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis en date du 8 mai 2012.

En date du 1er décembre 2011, la Commission du Développement durable a désigné M. Marc Spautz comme rapporteur du projet de loi sous objet.

Lors de sa réunion du 6 juin 2012, la Commission a fait une analyse du texte ainsi que de l'avis du Conseil d'Etat. Elle a également adopté une série d'amendements parlementaires.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis complémentaire le 26 juin 2012.

Le présent rapport a été adopté en date du 4 juillet 2012.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES**1. Objet de la loi**

Le projet de loi sous rubrique a pour objet de fixer le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

Ce règlement européen accorde des droits aux voyageurs ferroviaires, notamment en matière de droit au transport pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite, d'informations sur les tarifs, de disponibilité des billets et des réservations, d'indemnisation en cas de retard ou de perte de bagages. Il a déjà connu une transposition partielle par la voie du règlement grand-ducal du 1er décembre 2009 portant dérogation pour certains services de transport ferroviaire au règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires et désignation de l'autorité compétente chargée de l'application dudit règlement.

Le règlement grand-ducal précité prévoit notamment une dérogation pour le Luxembourg en ce qui concerne certains services de transport ferroviaire et notamment les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs, ce qui réduit considérablement le champ d'application du règlement communautaire en question. D'autre part, ce règlement grand-ducal institue la Communauté des Transports comme autorité compétente chargée de son application.

Le texte initial propose d'introduire un régime des sanctions restreint et adapté et il suggère d'appliquer uniquement deux types de sanctions administratives en cascade: l'avertissement et l'amende administrative variant entre 250 et 10.000 euros. Les auteurs du projet ont prévu de ne pas punir indistinctement toutes les infractions prévues d'une amende uniforme, mais de proportionner les amendes administratives à la gravité des faits qui les motivent et en fonction de l'éventuelle récidive. Enfin, ils proposent, conformément au règlement grand-ducal du 1er décembre 2009, d'attribuer le pouvoir de sanctions à la Communauté des Transports.

2. Le règlement 1371/2007

En vertu du règlement 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, des règles communes minimales s'appliquent dans toute l'Europe, par exemple en cas de retard ou d'annulation de train. En outre, ces droits n'ayant aucun sens si les passagers n'en ont pas connaissance et ne savent pas comment les faire valoir, les entreprises ferroviaires sont tenues d'informer les voyageurs de leurs droits et obligations et d'établir une commission des plaintes.

Toutefois, les Etats membres peuvent, selon des modalités transparentes et non discriminatoires, octroyer une dérogation temporaire à l'application de ces règles en ce qui concerne les services ferroviaires exclusivement intérieurs, pendant une période ne dépassant pas cinq ans, renouvelable deux fois pour une période maximale de cinq ans à chaque fois (ce qui porte la durée maximale à quinze ans) et une dérogation permanente dans le cas des services de transport urbains, suburbains et régionaux.

Néanmoins, certaines dispositions du règlement sont obligatoires pour tout le trafic ferroviaire: les règles sur la disponibilité des billets, la responsabilité des entreprises ferroviaires relative aux voyageurs et à leurs bagages, le niveau minimum d'assurance imposé aux entreprises ferroviaires, le droit au transport des voyageurs à mobilité réduite, la communication d'informations sur l'accessibilité des services ferroviaires et les obligations relatives à la sécurité personnelle des voyageurs.

De ce fait, en combinant ainsi des droits fondamentaux et la possibilité de dérogations nationales, le règlement parvient à concilier l'objectif consistant à octroyer aux voyageurs des droits élémentaires dans toute l'UE et la réalité de conditions de services ferroviaires hétérogènes entre les Etats membres.

La réglementation de l'UE sur les droits des voyageurs ferroviaires garantit que les personnes à mobilité réduite peuvent voyager de la même manière que les autres.

Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de gare doivent établir des règles d'accès non discriminatoires applicables au transport des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite, notamment les personnes âgées, par exemple.

Les entreprises ferroviaires, les vendeurs de billets et les voyagistes sont aussi tenus de fournir des informations sur l'accessibilité des services ferroviaires, les conditions d'accès et leurs raisons, sur demande.

Les entreprises ferroviaires fournissent une assistance gratuite aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite, à bord du train et lors de l'embarquement et du débarquement. Cette assistance est fournie à condition que son besoin ait été notifié au moins 48 heures à l'avance à l'entreprise ferroviaire, au gestionnaire de gare, au vendeur de billets ou au voyagiste auprès duquel le billet a été acheté.

La personne handicapée ou la personne à mobilité réduite doit se présenter au moins une heure avant l'heure de départ annoncée ou l'heure à laquelle tous les voyageurs sont invités à se présenter à l'enregistrement ou, si aucune heure n'est précisée, au moins 30 minutes avant l'heure de départ annoncée ou l'heure fixée pour l'enregistrement.

En cas de perte ou d'endommagement, total ou partiel, de l'équipement de mobilité utilisé par un voyageur handicapé ou à mobilité réduite, l'entreprise ferroviaire est tenue de lui accorder une indemnisation totale.

A noter encore que depuis décembre 2009, les voyageurs ferroviaires en Europe doivent être informés de manière exhaustive et sous la forme la plus appropriée. A cet égard, une attention particulière doit être accordée aux besoins des personnes souffrant d'une déficience auditive et/ou visuelle.

*

III. AVIS DU CONSEIL D'ETAT ET TRAVAUX PARLEMENTAIRES

Dans son avis du 8 mai 2012, le Conseil d'Etat constate qu'à la lecture de l'article 4 du règlement grand-ducal précité du 1er décembre 2009, combinée avec celle des articles 2 et 3 du projet de loi sous rubrique, la Communauté des Transports est chargée par la voie d'un règlement grand-ducal antérieur à la loi en projet d'assurer l'application du règlement (CE). Le Conseil d'Etat préférerait que les textes soient revus en prévoyant, par la procédure adéquate, l'abrogation du règlement grand-ducal et l'intégration des dispositions réglementaires dans la loi en projet.

Pour donner suite à la plupart des remarques de la Haute Corporation, la commission parlementaire a adopté une série d'amendements.

La commission parlementaire a notamment supprimé l'article 2 du projet de loi initial au sujet duquel le Conseil d'Etat avait émis une opposition formelle. En outre, la commission a modifié certaines dispositions ayant trait aux sanctions administratives dont peut être frappé tout service ferroviaire de transport de voyageurs (article 2 dans la nouvelle version du projet de loi, anciens articles 3 à 5).

Au vu des modifications décrites ci-dessus, le Conseil d'Etat a levé son opposition formelle dans son avis complémentaire du 26 juin 2012.

Pour le détail des remarques du Conseil d'Etat et des travaux parlementaires, il est renvoyé au commentaire des articles.

*

IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Remarque préliminaire

Suite à la suppression d'un grand nombre d'articles, il est devenu superfétatoire de garder les intitulés des articles restants. Ceux-ci sont donc biffés.

Article 1er

L'article 1er énonce l'objet du projet de loi et se lit comme suit:

Art. 1er. – Objet

Le présent projet de loi a pour objet de fixer le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

Dans son avis précité du 8 mai 2012, le Conseil d'Etat propose de supprimer cet article. Il estime en effet qu'il est superfétatoire d'énoncer l'objet de la loi, alors que l'intitulé de la loi y renvoie expressément. La commission parlementaire décide de suivre cette proposition et de biffer l'article sous rubrique.

Article 2

L'article 2 institue la Communauté des Transports comme autorité responsable pour exercer le pouvoir de sanctions lorsqu'une infraction au règlement (CE) n° 1371/2007 a été constatée. Il se lit comme suit:

Art. 2. – Le pouvoir de sanctions

Le règlement grand-ducal du 1er décembre 2009 portant dérogation pour certains services de transport ferroviaire au règlement (CE) n° 1371/2007 et désignation de l'autorité compétente chargée de l'application dudit règlement, charge la Communauté des Transports, établissement public créé par la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics de l'application du règlement européen précité.

Le Conseil d'Etat s'oppose formellement à ce qu'il soit fait référence à un règlement grand-ducal dans un texte de loi, car une référence à une norme inférieure est contraire au principe de la hiérarchie des normes. En tout état de cause, il estime que l'article 2 ne constitue pas un apport normatif supplémentaire et propose donc de le supprimer. La commission parlementaire décide également de suivre cette proposition et de biffer l'article sous rubrique.

Article 3 initial (nouvel article 1er)

L'article sous rubrique propose un système restreint de sanctions qui prévoit soit un avertissement, soit une amende administrative. Il impose en outre l'obligation pour la Communauté des Transports de motiver ses décisions et d'écouter toute société de chemin de fer associée dans la prestation d'un service ferroviaire de transport de voyageurs qui veut profiter de son droit d'être entendue. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 3.– Les sanctions administratives

La Communauté des Transports peut prononcer les sanctions administratives suivantes:

- *l'avertissement et*
- *l'amende administrative.*

Dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction, toute société de chemin de fer associée dans la prestation d'un service ferroviaire de transport de voyageurs concerné a le droit d'être entendue par la Communauté des Transports et peut rendre son avis sur la sanction administrative envisagée à son encontre.

Au cas où une sanction est prononcée, la décision infligeant la sanction administrative doit être motivée.

Les frais provoqués par la poursuite disciplinaire sont mis à charge de la société de chemin de fer associée dans la prestation du service ferroviaire de transport de voyageurs sanctionné.

Pour ce qui est de l'alinéa 1er, le Conseil d'Etat demande de remplacer le terme „avertissement“ par l'expression „avertissement écrit“. La commission parlementaire décide de donner suite à cette remarque.

En ce qui concerne l'alinéa 2, la Haute Corporation estime qu'il est superfétatoire dans la mesure où la procédure administrative non contentieuse est d'application générale. Si le législateur décidait de maintenir l'alinéa en question, il y aurait lieu de:

- préciser la notion de „société de chemin de fer associée (...)“, qui n'est pas autrement déterminée. La commission parlementaire décide de donner suite à cette remarque et de remplacer la notion de „société de chemin de fer associée dans la prestation d'un service de transport de voyageurs concerné“ par celle de „service ferroviaire de transport de voyageurs“ telle que prévue par le règlement (CE) n°1371/2007;
- remplacer les termes inadéquats „et peut rendre un avis sur la sanction administrative envisagée à son encontre“ par ceux plus appropriés de „et de présenter ses observations“. Ici aussi, les membres de la Commission donnent suite à cette suggestion.

L'alinéa 3 n'appelle pas d'observation de la part de la Haute Corporation.

Le Conseil d'Etat s'oppose à l'introduction de la mesure prévue à l'alinéa 4, à savoir que les frais provoqués par la poursuite disciplinaire soient mis à charge de la société de chemin de fer associée dans la prestation du service ferroviaire de transport de voyageurs sanctionné. Il estime dans ce contexte qu'il n'y a pas lieu de parler de „frais de poursuite“, terme impropre, mais de „frais de procédure“. En outre, afin de garder la cohérence du texte, le Conseil d'Etat exige que le terme „disciplinaire“ soit remplacé par le terme „administrative“. La commission parlementaire décide de donner suite à ces remarques.

Au regard de ce qui précède, l'article sous rubrique se lira comme suit:

Art. 1er.– *La Communauté des Transports peut prononcer les sanctions administratives suivantes:*

- *l'avertissement écrit et*
- *l'amende administrative.*

Dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction, toute société de chemin de fer associée dans la prestation d'un service ferroviaire de transport de voyageurs concerné tout

service ferroviaire de transport de voyageurs a le droit d'être entendue par la Communauté des Transports et peut rendre son avis sur la sanction administrative envisagée à son encontre de présenter ses observations.

Au cas où une sanction est prononcée, la décision infligeant la sanction administrative doit être motivée.

Les frais provoqués par la poursuite disciplinaire procédure administrative sont mis à charge de la société de chemin de fer associée dans la prestation du service ferroviaire de transport de voyageurs du service ferroviaire de transport de voyageurs sanctionné.

Articles 4 et 5 initiaux (nouvel article 2)

L'article 4 initial a trait aux avertissements administratifs pour les cas de fautes de moindre gravité. L'article 5 initial présente le tableau des comportements punissables et des amendes administratives correspondantes dont les montants varient entre 250 et 10.000 euros. En outre, il prend en compte les cas de récidive, de comportements punissables concomitants, ainsi que de circonstances atténuantes. Dans leur version initiale, ces deux articles se lisent comme suit:

Art. 4.– L'avertissement administratif

La Communauté des Transports peut, en cas de faute de moindre gravité, prononcer un avertissement, qui prendra la forme d'observations orales ou écrites.

Art. 5.– L'amende administrative

Un tableau des comportements punissables et des amendes administratives correspondantes figure en annexe au présent projet de loi (Annexe 1). Les amendes administratives varient entre 250 et 10.000 euros.

Pour chaque infraction visée dans la deuxième colonne du tableau de l'annexe, qui résulte du non-respect de l'article du règlement communautaire mentionné dans la troisième colonne de ce tableau, une amende administrative correspondante est imposée, dont le montant figure dans la quatrième colonne du même tableau.

En cas de récidive endéans un délai d'un an, la Communauté des Transports peut prononcer une amende administrative qui excède le montant fixé conformément au paragraphe 1er, sans toutefois dépasser le montant maximal fixé.

En cas de comportements punissables concomitants, une amende administrative unique proportionnelle à la gravité de l'ensemble des faits est prononcée. Celle-ci ne peut excéder le montant maximal fixé ni le total des amendes maximales susceptibles d'être prononcées pour des faits similaires non concomitants.

Par dérogation au paragraphe 2, si des circonstances atténuantes ont été retenues dans la décision d'infliger une amende, le montant de celle-ci peut être diminué en dessous du montant mentionné dans la quatrième colonne sans être inférieur à 250 euros.

Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement et le délai de prescription pour l'action publique relative à cette infraction est expiré.

L'annexe, dont mention à l'article 5 initial, est libellée comme suit:

ANNEXE

Liste des comportements punissables et des amendes administratives encourues

	<i>Infraction</i>	<i>Règlement (CE) n° 1371/2007</i>	<i>Somme à percevoir</i>
1.	<i>Non-respect de l'obligation d'autoriser les voyageurs à emporter leur bicyclette dans le train sous certaines conditions</i>	<i>Article 5</i>	<i>500 euros</i>
2.	<i>Non-respect de l'obligation d'information aux voyageurs, préalable à l'interruption de services</i>	<i>Article 7</i>	<i>2.000 euros</i>
3.	<i>Non-respect de l'obligation de fournir aux voyageurs</i> – <i>les informations préalables au voyage, mentionnées à l'annexe II, partie I du Règlement, en ce qui concerne les voyages pour lesquels un contrat de transport est proposé par l'entreprise ferroviaire</i> – <i>les informations pendant le voyage, mentionnées à l'annexe II, partie II du Règlement</i>	<i>Article 8</i>	<i>500 euros</i>
4.	<i>Non-respect des obligations relatives à la disponibilité des billets, des billets directs et des réservations</i>	<i>Article 9</i>	<i>500 euros</i>
5.1	<i>Non-respect des obligations relatives aux systèmes d'information des voyageurs et de réservation</i>	<i>Article 10, § 1, 2 et 4</i>	<i>2.000 euros</i>
5.2	<i>Non-respect de l'interdiction de divulguer des informations à caractère personnel sur des réservations</i>	<i>Article 10, § 5</i>	<i>500 euros</i>
6.1	<i>Non-respect des obligations en matière de responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs</i>	<i>Article 11</i>	<i>2.500 euros</i>
6.2	<i>Non-respect des obligations en matière de responsabilité pour les colis à main, les animaux, les bagages et les véhicules</i>	<i>Article 11</i>	<i>1.250 euros</i>
7.	<i>Non-respect de l'obligation pour les entreprises ferroviaires d'être assurées de manière adéquate ou d'avoir pris des dispositions équivalentes pour couvrir les responsabilités qui leur incombent</i>	<i>Article 12</i>	<i>10.000 euros</i>
8.	<i>Non-respect de l'obligation de versement d'avances à la personne physique ayant droit à une indemnisation si un voyageur est tué ou blessé</i>	<i>Article 13</i>	<i>2.500 euros</i>
9.	<i>Non-respect de l'obligation d'assister le voyageur réclamant une indemnisation à des tiers, en cas de préjudice corporel</i>	<i>Article 14</i>	<i>1.250 euros</i>
10.	<i>Non-respect des obligations relatives à la responsabilité en matière de retards, de correspondances manquées et d'annulations (régie par le titre IV, chapitre II de l'annexe I du Règlement)</i>	<i>Article 15</i>	<i>500 euros</i>
11.	<i>Non-respect de l'obligation de proposer le remboursement ou le réacheminement en cas de retard de plus de soixante minutes</i>	<i>Article 16</i>	<i>500 euros</i>
12.	<i>Non-respect de l'obligation d'indemniser les voyageurs lorsque le retard n'a pas donné lieu au remboursement du billet</i>	<i>Article 17</i>	<i>500 euros</i>
13.	<i>Non-respect de l'obligation d'assistance aux voyageurs en cas de retard de plus de soixante minutes</i>	<i>Article 18</i>	<i>500 euros</i>

	<i>Infraction</i>	<i>Règlement (CE) n° 1371/2007</i>	<i>Somme à percevoir</i>
14.1	<i>Non-respect de l'obligation d'assurer des règles d'accès non discriminatoires applicables au transport de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite</i>	<i>Article 19, § 1</i>	<i>5.000 euros</i>
14.2	<i>Non-respect de l'interdiction de traitement discriminatoire des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lors de la réservation ou de l'achat de billets</i>	<i>Article 19, § 2</i>	<i>1.250 euros</i>
15.	<i>Non-respect de l'obligation de fournir aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite des informations sur l'accessibilité des services ferroviaires et sur les conditions d'accès au matériel roulant</i>	<i>Article 20</i>	<i>500 euros</i>
16.1	<i>Non-respect de l'obligation d'assurer l'accès des gares, des quais, du matériel roulant et des autres équipements aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite</i>	<i>Article 21, § 1</i>	<i>5.000 euros</i>
16.2	<i>Non-respect de l'obligation de permettre aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite l'accès au transport ferroviaire en l'absence de personnel d'accompagnement</i>	<i>Article 21, § 2</i>	<i>1.250 euros</i>
17.	<i>Non-respect de l'obligation de fournir gratuitement aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite, dans les gares dotées de personnel, l'assistance nécessaire pour embarquer dans le train et pour en débarquer, et obligation de leur fournir des informations aisément accessibles dans les gares non dotées de personnel</i>	<i>Article 22</i>	<i>1.250 euros</i>
18.	<i>Non-respect de l'obligation de fournir gratuitement aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite une assistance à bord du train et lors de l'embarquement et du débarquement</i>	<i>Article 23</i>	<i>1.250 euros</i>
19.	<i>Non-respect des obligations relatives aux conditions auxquelles est fournie l'assistance</i>	<i>Article 24</i>	<i>1.250 euros</i>
20.	<i>Non-respect de l'obligation d'indemnisation en cas de perte ou d'endommagement, total ou partiel, d'un équipement de mobilité ou d'un autre équipement spécifique utilisé par les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite</i>	<i>Article 25</i>	<i>1.250 euros</i>
21.	<i>Non-respect de l'obligation de prendre les mesures appropriées pour assurer la sécurité personnelle des voyageurs</i>	<i>Article 26</i>	<i>10.000 euros</i>
22.	<i>Non-respect de l'obligation pour les entreprises ferroviaires d'établir un mécanisme de traitement des plaintes, de traiter les plaintes reçues dans certains délais et de publier un rapport annuel relatif aux plaintes reçues</i>	<i>Article 27</i>	<i>5.000 euros</i>
23.	<i>Non-respect de l'obligation pour les entreprises ferroviaires de définir des normes de qualité du service, de mettre en oeuvre un système de gestion de la qualité et d'évaluer leurs activités d'après les normes de qualité du service qu'elles ont définies</i>	<i>Article 28</i>	<i>5.000 euros</i>
24.	<i>Non-respect de l'obligation d'informer les voyageurs sur les droits que leur confère le Règlement</i>	<i>Article 29</i>	<i>5.000 euros</i>

Si le Conseil d'Etat peut concevoir un système dualiste d'avertissement et d'amende, il demande à ce que les dispositions de l'article 4 initial soient incorporées à l'article 5 initial. La commission parlementaire décide de suivre cette proposition et de déplacer l'ancien article 4 vers l'ancien article 5.

Le Conseil d'Etat estime en outre que la formulation de l'article 4 initial est contraire au principe de la légalité des infractions et peut entraîner des sanctions arbitraires, car l'annexe au projet de loi prévoit pour chaque infraction donnée une amende déterminée et que le principe de l'avertissement n'est quant à lui pas repris dans ladite annexe. Le Conseil d'Etat demande donc à ce que l'avertissement se fasse uniquement sous forme écrite et non sous forme orale. La commission parlementaire décide de suivre cette remarque et d'adapter le texte de manière à ce que l'avertissement se fasse uniquement sous forme écrite.

Pour ce qui est de l'alinéa 1er de l'article 5 initial, le Conseil d'Etat note que les auteurs ont décrit le manquement punissable, tout en renvoyant parallèlement à l'article afférent du règlement (CE) n° 1371/2007. Cette façon de procéder ajoute une insécurité juridique quant à la détermination exacte des faits incriminés. Le Conseil d'Etat insiste donc sous peine d'opposition formelle à ce qu'il soit renoncé à l'annexe 1 du projet de loi et à ce qu'il soit fait une référence directe aux articles adéquats du règlement (CE) n° 1371/2007. Il demande donc à ce que l'alinéa 1er de l'article 5 initial soit reformulé et scindé en deux alinéas libellés comme suit:

Le non-respect des obligations définies aux articles (...) du règlement (CE) n° 1371/2007 est sanctionné par une amende administrative de 500 euros. Lorsqu'il s'agit du premier non-respect par une entreprise ferroviaire déterminée d'une des obligations précitées, l'amende administrative peut être remplacée par un avertissement écrit.

Le non-respect des obligations définies aux articles (...) du règlement (CE) n° 1371/2007 est sanctionné par une amende administrative de 2.000 euros.

La Commission décide de biffer l'annexe 1 du projet de loi, étant donné que le Conseil d'Etat s'y oppose formellement, ce qui implique la suppression de l'alinéa 1er de l'ancien article 5, remplacé par deux nouveaux alinéas, tel que proposé par la Haute Corporation.

L'alinéa 2 de l'article sous rubrique devient superfétatoire sans l'ancien alinéa 1er et est également supprimé.

Quant à l'alinéa 3, le Conseil d'Etat note que le montant de l'amende à prononcer en cas de manquement réitéré est laissé à la discrétion de celui qui la prononce, et ce dans une fourchette dont le taux maximal de 10.000 euros est disproportionné par rapport à la première infraction. Cet alinéa est à supprimer, sous peine d'opposition formelle, alors qu'il n'est pas conforme à l'article 49, paragraphe 3 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, qui dispose que „l'intensité des peines ne doit pas être disproportionnée par rapport à l'infraction“. Le Conseil d'Etat se déclare toutefois d'accord à ce que le montant de l'amende soit porté au double en cas de récidive, à condition de fixer un délai endéans lequel la récidive a lieu. La Commission du Développement durable décide d'adapter l'alinéa 3 de manière à contourner l'opposition formelle du Conseil d'Etat.

Les alinéas 4 et 5 de l'article 5 initial sont supprimés à la demande du Conseil d'Etat qui s'y oppose formellement.

Quant à l'alinéa 6, le Conseil d'Etat demande à ce que le bout de phrase „et le délai de prescription (...) est expiré“ soit supprimé, alors qu'il n'apporte aucune plus-value à la disposition en question. La commission parlementaire suit cette demande.

Au regard de ce qui précède, le nouvel article 2 se lira comme suit:

Art. 2.– *La Communauté des Transports peut, en cas de faute de moindre gravité, prononcer un avertissement, qui prendra la forme d'observations ~~orales ou~~ écrites.*

Un tableau des comportements punissables et des amendes administratives correspondantes figure en annexe au présent projet de loi (Annexe 1). Les amendes administratives varient entre 250 et 10.000 euros.

Le non-respect des obligations définies aux articles 5, 8, 9, 10 paragraphe (5), 15, 16, 17, 18 et 20 du règlement (CE) n° 1371/2007 est sanctionné par une amende administrative de 500 euros. Lorsqu'il s'agit du premier non-respect par une entreprise ferroviaire déterminée d'une des obligations précitées, l'amende administrative peut être remplacée par un avertissement écrit.

Le non-respect des obligations définies aux articles 7, 10 paragraphes (1er), (2) et (4), 11, 12, 13, 14, 19 paragraphe (1er), 21 paragraphes (1er) et (2), 23, 24, 25, 26, 27, 28 et 29 du règlement (CE) n° 1371/2007 est sanctionné par une amende administrative de 2.000 euros.

Pour chaque infraction visée dans la deuxième colonne du tableau de l'annexe, qui résulte du non-respect de l'article du règlement communautaire mentionné dans la troisième colonne de ce tableau, une amende administrative correspondante est imposée, dont le montant figure dans la quatrième colonne du même tableau.

En cas de récidive endéans un délai d'un an, la Communauté des Transports peut prononcer une amende administrative **qui excède le montant fixé conformément au paragraphe 1er, sans toutefois dépasser le montant maximal fixé dont le montant est porté au double.**

En cas de comportements punissables concomitants, une amende administrative unique proportionnelle à la gravité de l'ensemble des faits est prononcée. Celle-ci ne peut excéder le montant maximal fixé ni le total des amendes maximales susceptibles d'être prononcées pour des faits similaires non concomitants.

Par dérogation au paragraphe 2, si des circonstances atténuantes ont été retenues dans la décision d'infliger une amende, le montant de celle-ci peut être diminué en dessous du montant mentionné dans la quatrième colonne sans être inférieur à 250 euros.

Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement et le délai de prescription pour l'action publique relative à cette infraction est expiré.

Article 6 initial (nouvel article 3)

Cet article fixe les modalités de recouvrement des amendes administratives. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 6.– Le recouvrement des amendes administratives

Les amendes administratives sont perçues par les soins de l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date à laquelle la décision a acquis force exécutoire. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.

Le Conseil d'Etat demande la suppression, à l'alinéa 1er, des termes „les soins de“ qui sont superflus. A l'alinéa 2, il demande la reformulation de la première phrase, car les principes du droit administratif s'opposent à ce qu'il soit précisé qu'une décision a „acquis force exécutoire“. Il propose donc de prévoir que „Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision“. La commission parlementaire fait siennes ces suggestions, de telle sorte que le nouvel article 3 se lira comme suit:

Art. 3.– *Les amendes administratives sont perçues par les soins de l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.*

Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date à laquelle la décision a acquis force exécutoire Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.

Article 7 initial (nouvel article 4)

L'article sous rubrique prévoit la possibilité d'un recours en réformation, afin de permettre au juge administratif, au-delà du contrôle qu'il opère dans le cadre du recours en annulation, d'examiner l'opportunité de la décision attaquée et d'y substituer sa propre décision. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 7.– Les voies de recours

Un recours en réformation peut être ouvert devant le tribunal administratif à l'encontre des décisions de la Communauté des Transports prises dans le contexte du présent projet de loi.

De l'avis du Conseil d'Etat, il convient de remplacer les termes „du présent avant-projet de loi“ par ceux de „de la présente loi“. Il faut encore écrire qu'„un recours en réformation est ouvert“, au lieu d'écrire „peut être ouvert“, alors que ce mode de recours ne saurait avoir un caractère facultatif. La

commission parlementaire fait siennes ces suggestions, de telle sorte que le nouvel article 4 se lira comme suit:

Art. 4.– *Un recours en réformation ~~peut être~~ est ouvert devant le tribunal administratif à l'encontre des décisions de la Communauté des Transports prises dans le contexte du présent projet de loi de la présente loi.*

*

V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission du Développement durable recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous rubrique dans la teneur qui suit:

*

PROJET DE LOI

déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires

Art. 1er.– La Communauté des Transports peut prononcer les sanctions administratives suivantes:

- l'avertissement écrit et
- l'amende administrative.

Dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction, tout service ferroviaire de transport de voyageurs a le droit d'être entendu par la Communauté des Transports et de présenter ses observations.

Au cas où une sanction est prononcée, la décision infligeant la sanction administrative doit être motivée.

Les frais provoqués par la procédure administrative sont mis à charge du service ferroviaire de transport de voyageurs sanctionné.

Art. 2.– La Communauté des Transports peut, en cas de faute de moindre gravité, prononcer un avertissement, qui prendra la forme d'observations écrites.

Le non-respect des obligations définies aux articles 5, 8, 9, 10 paragraphe (5), 15, 16, 17, 18 et 20 du règlement (CE) n° 1371/2007 est sanctionné par une amende administrative de 500 euros. Lorsqu'il s'agit du premier non-respect par une entreprise ferroviaire déterminée d'une des obligations précitées, l'amende administrative peut être remplacée par un avertissement écrit.

Le non-respect des obligations définies aux articles 7, 10 paragraphes (1er), (2) et (4), 11, 12, 13, 14, 19 paragraphe (1er), 21 paragraphes (1er) et (2), 23, 24, 25, 26, 27, 28 et 29 du règlement (CE) n° 1371/2007 est sanctionné par une amende administrative de 2.000 euros.

En cas de récidive endéans un délai d'un an, la Communauté des Transports peut prononcer une amende administrative dont le montant est porté au double.

Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement.

Art. 3.– Les amendes administratives sont perçues par l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.

Art. 4.– Un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif à l'encontre des décisions de la Communauté des Transports prises dans le contexte de la présente loi.

Luxembourg, le 4 juillet 2012

Le Rapporteur,
Marc SPAUTZ

Le Président,
Fernand BODEN

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6368

Bulletin de Vote (Vote Public)

Page 1/2

Date: 11/07/2012 19:37:59
 Scrutin: 8
 Vote: PL 6368 Voyageurs ferroviaires
 Description: Projet de loi 6368

Président: M. Mosar Laurent
 Secrétaire A: M. Frieseisen Claude
 Secrétaire B: Mme Barra Isabelle

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	50	0	0	50
Procuration:	9	0	0	9
Total:	59	0	0	59

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
déi gréng					
M. Adam Claude	Oui		M. Bausch François	Oui	(M. Braz Félix)
M. Braz Félix	Oui		M. Gira Camille	Oui	
M. Kox Henri	Oui		Mme Lorsché Josée	Oui	
Mme Loschetter Viviane	Oui				

CSV					
Mme Adehm Diane	Oui		Mme Andrich-Duval Sylv	Oui	(M. Schaaf Jean-Paul)
Mme Arendt Nancy	Oui	(Mme Doerner Christin)	M. Boden Fernand	Oui	
M. Clement Lucien	Oui		Mme Doerner Christine	Oui	
M. Eicher Emile	Oui		M. Eischen Félix	Oui	
Mme Frank Marie-Josée	Oui		M. Gloden Léon	Oui	(M. Clement Lucien)
M. Hauptert Norbert	Oui		M. Kaes Ali	Oui	
M. Lies Marc	Oui		Mme Mergen Martine	Oui	
M. Meyers Paul-Henri	Oui		M. Mosar Laurent	Oui	
M. Oberweis Marcel	Oui		M. Roth Gilles	Oui	
M. Schaaf Jean-Paul	Oui		Mme Scholtes Tessy	Oui	(M. Wilmes Serge)
M. Spautz Marc	Oui		M. Weber Robert	Oui	
M. Weiler Lucien	Oui	(M. Eischen Félix)	M. Weydert Raymond	Oui	(M. Lies Marc)
M. Wilmes Serge	Oui		M. Wolter Michel	Oui	(Mme Mergen Martine)

LSAP					
M. Angel Marc	Oui	(M. Fayot Ben)	M. Bodry Alex	Oui	
Mme Dall'Agnol Claudia	Oui		M. Diederich Fernand	Oui	
M. Engel Georges	Oui		M. Fayot Ben	Oui	
M. Haagen Claude	Oui		M. Klein Jean-Pierre	Oui	
M. Lux Lucien	Oui		Mme Mutsch Lydia	Oui	
M. Negri Roger	Oui		M. Scheuer Ben	Oui	
Mme Spautz Vera	Oui				

DP					
M. Bauler André	Oui		M. Berger Eugène	Oui	
M. Bettel Xavier	Oui		Mme Brasseur Anne	Oui	
M. Etgen Fernand	Oui		M. Helminger Paul	Oui	
M. Meisch Claude	Oui		Mme Polfer Lydie	Oui	
M. Wagner Carlo	Oui				

ADR					
M. Colombero Jean	Oui		M. Gibéryen Gast	Oui	
M. Henckes Jacques-Yve	Oui		M. Kartheiser Fernand	Oui	

Le Président:



Le Secrétaire général:



Bulletin de Vote (Vote Public)

Page 2/2

Date: 11/07/2012 19:37:59
Scrutin: 8
Vote: PL 6368 Voyageurs ferroviaires
Description: Projet de loi 6368

Président: M. Mosar Laurent
Secrétaire A: M. Frieseisen Claude
Secrétaire B: Mme Barra Isabelle

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	50	0	0	50
Procuration:	9	0	0	9
Total:	59	0	0	59

n'ont pas participé au vote:

Nom du député

Nom du député

déi Lénk

M. Urbany Serge

Le Président:

Le Secrétaire général:



6368/05

N° 6368⁵

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

PROJET DE LOI

déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires

* * *

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

(13.7.2012)

Le Conseil d'Etat,

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 13 juillet 2012 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 11 juillet 2012 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et les avis émis par le Conseil d'Etat en ses séances des 8 mai 2012 et 26 juin 2012;

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 13 juillet 2012.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président ff.,
Victor GILLEN

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2011-2012

RM/vg

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 04 juillet 2012 (10h30)

ORDRE DU JOUR :

1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions du 6 juin (09h00 et 14h00), du 13 juin et du 18 juin 2012
2. 6368 Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n°1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires
 - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
 - Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat
 - Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 6431 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
 - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
 - Présentation du projet de loi
 - Examen de l'avis du Conseil d'Etat
4. 6419 Projet de loi portant certaines modalités d'application et sanction du règlement (CE) N° 66/2010 du 25 novembre 2009 établissant le label écologique de l'Union européenne
 - Rapporteur : Monsieur Marcel Oberweis
 - Présentation du projet de loi
 - Examen de l'avis du Conseil d'Etat
5. 6414 Projet de règlement grand-ducal abrogeant le règlement grand-ducal du 6 juillet 2001 relatif à des modalités d'application et à la sanction du règlement (CE) N° 1980/2000 du 17 juillet 2000 établissant un système communautaire révisé d'attribution du label écologique
 - Examen du projet de règlement grand-ducal et adoption d'un projet d'avis
6. Divers

*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Georges Engel,

Mme Marie-Josée Frank, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer, M. Marc Spautz,

M. Fernand Diederich, observateur,

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures,

M. Marco Schank, Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures,

Mme Josiane Pauly, M. Jeannot Poeker, M. Paul Rasqué, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions du 6 juin (09h00 et 14h00), du 13 juin et du 18 juin 2012

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

2. 6368 Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n°1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires

Les membres de la commission parlementaire examinent l'avis complémentaire du Conseil d'Etat datant du 26 juin 2012 et émis suite aux amendements parlementaires du 12 juin 2012. Dans cet avis complémentaire, le Conseil d'Etat lève l'opposition formelle qu'il avait émise dans son avis du 8 mai 2012, étant donné que le texte dans sa version actuelle rencontre son approbation.

Monsieur le Rapporteur présente ensuite son projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de consulter le document parlementaire afférent.

Le projet de rapport ne soulève pas de question de la part de la Commission et est adopté à l'unanimité des membres présents.

La Commission propose le modèle de base pour les débats en séance plénière.

3. 6431 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Le projet de loi 6431 a pour objet de créer les conditions relatives à l'agrément ministériel des examinateurs chargés de la réception des examens en vue de l'obtention d'un permis de conduire ainsi que l'encadrement législatif de leur activité professionnelle, d'une part en se basant sur les dispositions déjà actuellement arrêtées par le règlement grand-ducal du 12 octobre 2001 déterminant les conditions en vue de l'agrément des examinateurs chargés de la réception des permis de conduire et, d'autre part, en transposant en droit national l'annexe IV « Normes minimales applicables aux personnes qui font passer les épreuves pratiques de conduite » de la directive modifiée 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire.

L'annexe IV de la directive 2006/126/CE a pour objet de déterminer les normes minimales portant sur, d'une part, les connaissances et compétences exigées d'un examinateur du permis de conduire lui permettant d'exercer cette profession et, d'autre part, les mesures à prendre en vue de maintenir le niveau des examinateurs tout au long de l'exercice de leur profession.

Ainsi, le projet de loi prescrit les conditions d'accès à la profession, en prévoyant notamment que le candidat-examinateur doit prouver avoir atteint un niveau adéquat de connaissances, de compréhension et de compétences à l'égard des différentes aptitudes requises en vue de recevoir les examens du permis de conduire. Le texte de la future loi prévoit également que l'examinateur se soumet régulièrement à un contrôle de l'assurance de la qualité et suit périodiquement une formation continue pour conserver un niveau élevé.

A cette fin de transposition, le projet de loi insère un nouvel article 4^{quater} dans la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, portant sur l'obtention de l'agrément de l'examinateur du permis de conduire, et en particulier sur les modalités à respecter pour prétendre à cet agrément.

Le projet de loi impose à ce titre l'obligation de suivre une formation initiale obligatoire organisée par le Ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions. Il institue également une commission d'examen pour la définition des programmes, des méthodologies et des examens dans le cadre de la formation initiale obligatoire.

Le projet de loi pose également les grands principes relatifs à la formation continue obligatoire et à la mise en place d'un système de contrôle d'assurance de la qualité auprès de la Société nationale de Circulation automobile (SNCA), anciennement la Société Nationale de Contrôle Technique (SNCT).

Le ministre ayant dans ses attributions les Transports vérifie l'habilitation des examinateurs par l'octroi d'un agrément, préalable requis en vue de l'exercice de la profession. Il convient de noter que cet agrément à la profession d'examinateur de permis de conduire est accordé pour une durée temporaire de cinq ans, pouvant être renouvelé pour de nouveaux termes de cinq ans, à la double condition pour l'examinateur de se conformer aux dispositions relatives à l'assurance qualité et à la formation continue obligatoire.

Parallèlement au projet de loi, un projet de règlement grand-ducal propose de préciser ces dispositions légales et d'abroger le règlement grand-ducal du 12 octobre 2001 déterminant les conditions en vue de l'agrément des examinateurs chargés de la réception des permis de conduire. Ce règlement grand-ducal détermine :

- le programme et les modalités des formations initiale et continue obligatoires ;
- les modalités d'organisation de l'examen pour l'obtention de l'agrément ;
- la composition, les attributions et les modalités de fonctionnement, et les indemnités de la commission d'examen ;

- les modalités relatives à la délivrance du certificat de qualification initiale ;
- les composantes du système de contrôle d'assurance de la qualité.

*

Dans son avis du 26 juin 2012, le Conseil d'Etat note tout d'abord que, bien que le projet de loi ait pour objet de transposer une directive, un tableau de correspondance entre les dispositions de la directive à transposer et les mesures nationales de transposition en projet n'était pas joint, malgré l'exigence afférente qui est faite aux départements ministériels en vertu de la circulaire de la ministre aux Relations avec le Parlement du 9 août 2011.

Le Conseil d'Etat signale en outre qu'il s'est vu soumettre parallèlement au projet de loi sous rubrique un projet de règlement grand-ducal relatif à la formation initiale obligatoire, à la formation continue obligatoire et au contrôle de l'assurance de la qualité des examinateurs chargés de la réception des examens en vue de l'obtention du permis de conduire. Ledit projet de règlement grand-ducal est censé porter exécution de la future loi et compléter ainsi la transposition de la directive 2006/126/CE.

Dans ce contexte, le Conseil d'Etat signale qu'il a d'ores et déjà avisé, en date du 15 novembre 2011, un texte comportant d'autres éléments de transposition de ladite directive, à savoir le projet qui est devenu le règlement grand-ducal du 8 décembre 2011 modifiant 1. l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques 2. le règlement grand-ducal modifié du 8 mai 1999 relatif aux matières de la formation complémentaire de l'instruction préparatoire au permis de conduire ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cette formation 3. le règlement grand-ducal modifié du 8 mai 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats conducteurs 4. le règlement grand-ducal du 12 octobre 2001 déterminant les conditions en vue de l'agrément des examinateurs chargés de la réception des permis de conduire 5. le règlement grand-ducal modifié du 17 mai 2004 sur les matières des examens en vue de l'obtention d'un permis de conduire 6. le règlement grand-ducal modifié du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement 7. le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points.

Dans ce premier avis, le Conseil d'Etat avait déjà critiqué l'absence de tableau de correspondance ainsi que le défaut de transposition complète de la directive 2006/126/CE. En l'absence de tableau de correspondance, le Conseil d'Etat n'entend pas apprécier si, grâce au règlement grand-ducal précité du 8 décembre 2011 ainsi qu'au projet de loi sous rubrique et au projet de règlement grand-ducal soumis par ailleurs à son avis, la directive 2006/126/CE se trouve enfin complètement transposée.

Le Conseil d'Etat constate par ailleurs que les auteurs du projet de loi ont opté pour la voie législative aux fins de transposition de l'annexe IV de la directive 2006/126/CE, tout en renvoyant à un règlement grand-ducal pour ce qui est des mesures d'exécution. Dans ce contexte, la Haute Corporation se demande si ce choix ne proviendrait pas d'un malentendu quant à la portée de l'article 11(6) de la Constitution.

En effet, les conditions d'accès ou d'exercice relatives à une activité professionnelle comme restreignant la liberté d'exercice de cette activité ne sont à considérer comme matière que la Constitution réserve à la loi formelle que dans la mesure où cette activité est exercée à titre

indépendant. En l'occurrence, la réception des épreuves théoriques et pratiques en matière d'examens en vue de l'obtention du permis de conduire est par contre confiée à la SNCA qui, dans le cadre de cette mission légale, est tenue de pourvoir à la disponibilité d'un personnel justifiant de la qualification imposée par la directive à transposer. A l'heure actuelle, le paragraphe 4 de l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955 prévoit déjà que des tâches administratives relevant de la gestion des permis de conduire peuvent être confiées audit organisme et fait explicitement référence aux employés de la SNCA, tout en renvoyant à un règlement grand-ducal pour ce qui est de la mise en œuvre de cette gestion. Dans ces conditions, le Conseil d'Etat estime qu'il existe une base légale suffisante pour reléguer à un règlement grand-ducal l'entière transposition de l'annexe IV de la directive précitée et propose, en conséquence, de remplacer le paragraphe 4 de l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955 par le texte suivant :

Paragraphe 4.

Le ministre ayant les Transports dans ses attributions peut confier à la Société Nationale de Circulation Automobile, en abrégé SNCA, des tâches administratives relevant de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers et de la gestion des permis de conduire. La mise en œuvre de cette gestion est déterminée par un règlement grand-ducal. Ce règlement arrête en outre les normes applicables aux agents chargés de la réception des examens en vue de l'obtention du permis de conduire; la SNCA est tenue de disposer d'un système de contrôle d'assurance de la qualité susceptible d'assurer et de maintenir la qualité du travail des agents concernés, et dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal.

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 permis de conduire, à collecter, utiliser et traiter des données relatives à la santé et des données judiciaires. Cette même autorisation vaut pour la SNCA, agissant comme sous-traitant du ministre dans l'accomplissement de ses missions légales prévues au premier alinéa du présent paragraphe.

Les agents de la SNCA et ceux mis à sa disposition, qui sont chargés de la réception des examens en vue de l'obtention d'un permis de conduire, sont agréés par le ministre. Avant d'entrer en fonction, ils prêtent devant le ministre le serment qui suit: « Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité. »

Dans ces conditions, le Conseil d'Etat se dispense de l'examen des articles du projet de loi dont il propose de reprendre le contenu parmi les dispositions faisant l'objet du projet de règlement grand-ducal.

Après un bref échange de vues, la Commission du Développement durable décide de faire sienne la proposition du Conseil d'Etat et de se limiter à remplacer le paragraphe 4 de l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955 par le texte proposé par la Haute Corporation.

Les membres de la commission parlementaire chargent Monsieur le Rapporteur de préparer son projet de rapport afin que le document puisse être adopté le 5 juillet prochain.

4. 6419 Projet de loi portant certaines modalités d'application et sanction du règlement (CE) N° 66/2010 du 25 novembre 2009 établissant le label écologique de l'Union européenne

Le projet de loi 6419 exécute en droit national le règlement (CE) n° 66/2010 du 25 novembre 2009 établissant le label écologique de l'Union européenne. Il se limite à préciser les compétences respectives et à déterminer les sanctions applicables.

Le système a été établi par le règlement (CEE) n° 880/92 et modifié par le règlement (CE) n° 1980/2000. Le règlement faisant l'objet du projet de loi vise à améliorer les règles d'attribution, d'utilisation et de fonctionnement du label ; il tend à accroître l'efficacité et à rationaliser le fonctionnement du système.

Le règlement (CE) n° 1980/2000 est abrogé. Il continue cependant à s'appliquer aux contrats conclus avant l'entrée en vigueur du présent règlement, jusqu'à leur date d'expiration normale.

Le label écologique communautaire est un programme facultatif et volontaire créé en 1992 pour encourager la production et la consommation de produits et services respectueux de l'environnement dans toute l'UE. A l'heure actuelle, près de 20.000 produits et services (produits d'entretien, appareils électriques, papier, produits textiles, services d'hébergement touristique,...) portent le logo en forme de fleur du label écologique communautaire. Le label écologique européen peut être attribué aux produits et services dont l'impact sur l'environnement est le plus faible par rapport aux produits d'un même groupe. Les critères du label sont élaborés à partir de données scientifiques concernant l'ensemble du cycle de vie des produits, de leur élaboration jusqu'à leur élimination. L'attribution du label se fait en tenant compte des objectifs européens en matière d'environnement et d'éthique.

Examen des articles

Article 1^{er}

Cet article prévoit la répartition des compétences entre le ministre de l'Environnement et l'Administration de l'environnement aux fins de la mise en œuvre du règlement (CE) n° 66/2010. Il détermine ces compétences à la lumière de ce qui est prévu notamment par l'article 4 du règlement européen. Il se lit comme suit :

Art. 1er. Compétences

Aux fins d'exécution du règlement (CE) n° 66/2010 du 25 novembre 2009 établissant le label écologique de l'Union européenne, dénommé ci-après „le règlement (CE)“;

- *le ministre ayant l'Environnement dans ses attributions, dénommé ci-après „le ministre“, est l'organisme compétent pour le volet décisionnel visé aux articles 4, 9.1., 9.4., 9.8., 9.10. et 10.5.; il est chargé de coordonner la mise en œuvre du règlement (CE);*
- *l'Administration de l'environnement est l'organisme compétent visé aux articles 4, 5.1., 7.1., 9.3., 9.5. à 9.7, 10.2. à 10.4., 10.6., 12 et 13.*

Dans son avis du 12 juin 2012, le Conseil d'Etat estime qu'il suffit de préciser que le ministre ayant l'Environnement dans ses attributions est l'autorité compétente chargée de coordonner et d'exécuter les tâches administratives prévues par le règlement (CE), quitte à ce qu'il charge les services de l'Administration de l'environnement de la gestion du service.

La commission parlementaire décide de maintenir le texte initial du projet de loi.

Article 2

L'article 2 précise que les demandes en vue de l'attribution du label écologique de l'UE sont à transmettre au ministre. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 2. Demande en attribution du label écologique de l'Union européenne

Toute demande d'attribution d'un label écologique de l'Union européenne ainsi que les pièces permettant d'évaluer la demande sont envoyées par lettre recommandée avec accusé de réception au ministre.

Article 3

L'article 3 prévoit que les demandes en question font l'objet d'une évaluation par l'Administration de l'environnement, qui peut mandater les tâches d'évaluation à une tierce personne scientifiquement et techniquement outillée pour ce faire. En outre, l'article propose d'instaurer une commission consultative chargée d'aviser les évaluations effectuées par ladite administration, qui sera composée par des représentants provenant des ministères et de l'administration concernés par la matière. Le ministre peut adjoindre à la commission concernée des experts. L'article 3 se lit comme suit :

Art. 3. Evaluation de la demande en attribution du label écologique de l'Union européenne

1. Le ministre transmet la demande dont question à l'article 2. à l'Administration de l'environnement, qui procède ou fait procéder à l'évaluation de la demande.

2. Il est créé auprès du ministre une commission consultative, dénommée ci-après „la commission“. La commission est chargée de donner son avis sur le dossier d'évaluation élaboré par l'Administration de l'environnement ainsi que d'assister et de conseiller le ministre dans l'exécution des tâches lui confiées par la présente loi.

La commission est présidée par le délégué du ministre.

Elle comprend:

- un délégué du ministre,*
- un délégué du ministre ayant dans ses attributions les classes moyennes,*
- un délégué du ministre ayant dans ses attributions l'économie,*
- un délégué de l'Administration de l'environnement.*

Les membres de la commission sont nommés par le ministre pour une période de cinq ans. Leur mandat est renouvelable.

Le ministre peut adjoindre à la commission des experts qui participent aux travaux avec voix consultative.

La commission élabore elle-même son règlement d'organisation interne qui entre en vigueur après approbation par règlement grand-ducal.

Le Conseil d'Etat estime qu'il suffit que la commission instaurée par le présent projet se dote de son règlement d'ordre intérieur sans que ce dernier doive être approuvé par voie de règlement grand-ducal. Par ailleurs, le Conseil d'Etat estime, pour des raisons liées à la simplification administrative, qu'il suffit que l'administration instruisse le dossier pour permettre au ministre de prendre sa décision. La création d'une commission consultative ne ferait qu'alourdir et allonger inutilement la procédure, ceci d'autant plus que la décision du ministre devra intervenir dans un délai de trente jours de la réception du dossier.

La Commission du Développement durable décide de suivre la suggestion du Conseil d'Etat et de supprimer la création envisagée d'une commission consultative. Ceci étant, le paragraphe 2 de l'article 3 est biffé, de même que la numérotation du paragraphe 1^{er}. Le texte se lira donc comme suit :

Art. 3. Evaluation de la demande en attribution du label écologique de l'Union européenne

~~*1. Le ministre transmet la demande dont question à l'article 2. à l'Administration de l'environnement, qui procède ou fait procéder à l'évaluation de la demande.*~~

~~*2. Il est créé auprès du ministre une commission consultative, dénommée ci-après „la commission“. La commission est chargée de donner son avis sur le dossier d'évaluation élaboré par l'Administration de l'environnement ainsi que d'assister et de conseiller le ministre dans l'exécution des tâches lui confiées par la présente loi.*~~

~~*La commission est présidée par le délégué du ministre.*~~

~~*Elle comprend:*~~

~~– un délégué du ministre,~~
~~– un délégué du ministre ayant dans ses attributions les classes moyennes,~~
~~– un délégué du ministre ayant dans ses attributions l'économie,~~
~~– un délégué de l'Administration de l'environnement.~~
~~Les membres de la commission sont nommés par le ministre pour une période de cinq ans.~~
~~Leur mandat est renouvelable.~~
~~Le ministre peut adjoindre à la commission des experts qui participent aux travaux avec voix consultative.~~
~~La commission élabore elle-même son règlement d'organisation interne qui entre en vigueur après approbation par règlement grand-ducal.~~

Article 4

L'article 4 concerne la procédure d'attribution du label écologique de l'Union européenne et, dans sa version initiale, se lit comme suit :

Art. 4. Attribution du label écologique de l'Union européenne

*Si toutes les conditions sont remplies et dans les trente jours qui suivent la réception de l'avis de la commission, le ministre conclut avec l'opérateur concerné un contrat portant sur les conditions d'utilisation du label écologique de l'Union européenne. A cet effet, le contrat type visé à l'annexe IV du règlement (CE) est utilisé.
Le contrat dûment signé par les parties vaut attribution du label écologique de l'Union européenne.*

Eu égard à ses observations formulées à l'endroit de l'article 3, le Conseil d'Etat propose de donner la teneur suivante à la première phrase de l'article :

Dans les trente jours qui suivent la réception d'une demande en attribution du label écologique de l'Union européenne et sous réserve que toutes les conditions légales soient remplies, le ministre conclut avec l'opérateur qui a présenté la demande un contrat portant sur les conditions d'utilisation du label écologique de l'Union européenne.

La Commission décide de suivre le texte proposé par la Haute Corporation. L'article 4 se lira donc comme suit :

Art. 4. Attribution du label écologique de l'Union européenne

*Dans les trente jours qui suivent la réception d'une demande en attribution du label écologique de l'Union européenne et sous réserve que toutes les conditions légales soient remplies, le ministre conclut avec l'opérateur qui a présenté la demande un contrat portant sur les conditions d'utilisation du label écologique de l'Union européenne. A cet effet, le contrat type visé à l'annexe IV du règlement (CE) est utilisé.
Le contrat dûment signé par les parties vaut attribution du label écologique de l'Union européenne.*

Article 5

L'article 5 concerne les redevances à verser lors d'une demande d'attribution du label écologique. Les montants maxima sont fixés par le règlement (CE). Il précise en outre que le détail concernant le paiement des redevances peut être fixé par règlement grand-ducal. Dans sa version initiale, l'article 5 se lit comme suit :

Art. 5. Redevances

Les redevances dont question à l'annexe III 1. du règlement (CE) sont portées en recette au budget de l'Etat.

Les modalités d'application du présent article peuvent être précisées par règlement grand-ducal.

Tout en constatant que l'annexe III du règlement (CE) donne une certaine flexibilité aux Etats membres pour fixer les redevances, le Conseil d'Etat demande pourtant, afin d'éviter tout arbitraire, que le tarif exact par prestation soit établi à l'avance et publié par voie de règlement grand-ducal. Selon la Haute Corporation, l'alinéa 2 sera à modifier comme suit :

Les modalités d'application du présent article sont précisées par règlement grand-ducal qui établit un barème tarifaire, en fixe les modalités d'application et identifie les critères de perception.

La Commission décide de faire sienne la formulation de l'alinéa 2 telle que proposée par la Haute Corporation. L'article 5 se lira donc comme suit :

Art. 5. Redevances

Les redevances dont question à l'annexe III 1. du règlement (CE) sont portées en recette au budget de l'Etat.

Les modalités d'application du présent article sont précisées par règlement grand-ducal qui établit un barème tarifaire, en fixe les modalités d'application et identifie les critères de perception.

Article 6

Cet article détermine les agents chargés de la recherche et de la constatation des infractions. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 6. Constatation et recherche des infractions

Les infractions à la présente loi et à ses règlements d'exécution sont constatées et recherchées par les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises à partir du grade de brigadier principal et par le directeur, les directeurs adjoints et les fonctionnaires de la carrière des ingénieurs et des ingénieurs techniciens de l'Administration de l'environnement.

Dans l'exercice de leurs fonctions relatives à la présente loi, les fonctionnaires ainsi désignés de l'Administration des douanes et accises et de l'Administration de l'environnement ont la qualité d'officiers de police judiciaire. Ils constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire.

Leur compétence s'étend à tout le territoire du Grand-Duché.

Avant d'entrer en fonction, ils prêtent devant le tribunal d'arrondissement de leur domicile, siégeant en matière civile, le serment suivant: „Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité“.

L'article 458 du Code pénal leur est applicable.

Dans son avis du 12 juin, le Conseil d'Etat rappelle ses réserves face au foisonnement des prérogatives de puissance publique attribuées à toutes sortes de fonctionnaires qui *a priori* n'ont pas les connaissances requises pour procéder dans les formes de la loi à la recherche des infractions et au rassemblement des preuves. Il demande de renoncer à l'extension des compétences en question au-delà du cadre tracé par l'article 10 modifié du Code d'instruction criminelle. Dans la mesure où le législateur maintiendrait les compétences de police judiciaire au bénéfice d'agents de l'Etat ne relevant pas du corps de la Police grand-ducale, le Conseil d'Etat insiste que les fonctionnaires susceptibles d'être assermentés comme officiers de police judiciaire soient désignés par référence à leurs fonctions et grades dans la hiérarchie interne de leur administration et qu'ils justifient d'une qualification professionnelle à la hauteur de leur tâche qu'ils auront acquise grâce à une formation spéciale. Si le principe de cette formation doit être prévu dans la loi formelle (article 23 de la

Constitution), les modalités d'organisation de cette formation pourront être reléguées à un règlement grand-ducal. De l'avis du Conseil d'Etat, l'article sous rubrique pourrait être complété par un nouvel alinéa 4 libellé comme suit :

Les fonctionnaires visés à l'alinéa 1^{er} doivent avoir suivi une formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions pénales de la présente loi. Le programme et la durée de formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont arrêtés par règlement grand-ducal.

La commission parlementaire fait sienne cette proposition.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat rappelle que les infractions doivent porter sur les dispositions du règlement de l'Union européenne et non sur celles du projet de loi comme indiqué dans cet article. Le début de l'article est dès lors à libeller comme suit :

Les infractions aux dispositions des articles ... du règlement (CE) n° 66/2010 précité du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2009 sont constatées ...

La Commission du Développement durable décide de suivre le Conseil d'Etat et, partant, d'incriminer les infractions au règlement communautaire et non pas les infractions « à la présente loi et à ses règlements d'exécution ».

Ainsi, le nouveau libellé de l'article 6 sera le suivant :

Art. 6. Constatation et recherche des infractions

Les infractions aux dispositions de l'article 9, paragraphes 9, 11 et 13 et de l'article 10, paragraphes 1 et 5 du règlement (CE) n° 66/2010 précité du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2009 sont constatées et recherchées par les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises à partir du grade de brigadier principal et par le directeur, les directeurs adjoints et les fonctionnaires de la carrière des ingénieurs et des ingénieurs techniciens de l'Administration de l'environnement.

Dans l'exercice de leurs fonctions relatives à la présente loi, les fonctionnaires ainsi désignés de l'Administration des douanes et accises et de l'Administration de l'environnement ont la qualité d'officiers de police judiciaire. Ils constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire.

Leur compétence s'étend à tout le territoire du Grand-Duché.

Avant d'entrer en fonction, ils prêtent devant le tribunal d'arrondissement de leur domicile, siégeant en matière civile, le serment suivant: „Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité“.

L'article 458 du Code pénal leur est applicable.

Les fonctionnaires visés à l'alinéa 1^{er} doivent avoir suivi une formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions pénales de la présente loi. Le programme et la durée de formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont arrêtés par règlement grand-ducal.

Article 7

L'article sous rubrique concerne les pouvoirs et les prérogatives de contrôle. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 7. Pouvoirs et prérogatives de contrôle

1. S'il existe des indices suffisants ou des motifs légitimes de considérer qu'un contrôle du respect des dispositions de la présente loi ou des règlements pris en son exécution s'impose, les membres de la Police grand-ducale et les fonctionnaires visés à l'article 6 ont accès aux locaux, installations, sites et moyens de transport assujettis à la présente loi et

aux règlements à prendre en vue de son application. Les actions de contrôle entreprises doivent respecter le principe de proportionnalité par rapport aux motifs invoqués. Ils peuvent pénétrer de jour et de nuit, lorsqu'il existe des indices graves faisant présumer une infraction à la présente loi et à ses règlements d'exécution, dans les locaux, installations, sites et moyens de transport visés ci-dessus. Ils signalent leur présence au chef du local, de l'installation ou du site ou à celui qui le remplace. Celui-ci a le droit de les accompagner lors de la visite.

2. Les dispositions du paragraphe 1^{er} ne sont pas applicables aux locaux d'habitation. Toutefois, et sans préjudice de l'article 33(1) du Code d'instruction criminelle, s'il existe des indices graves faisant présumer que l'origine de l'infraction se trouve dans les locaux destinés à l'habitation, il peut être procédé à la visite domiciliaire entre six heures et demie et vingt heures par deux officiers de police judiciaire, membres de la Police grand-ducale ou fonctionnaires au sens de l'article 6, agissant en vertu d'un mandat du juge d'instruction.

3. Dans l'exercice des attributions prévues aux paragraphes 1^{er} et 2, les membres de la Police grand-ducale et les fonctionnaires visés à l'article 6 concernés sont autorisés:

a) à recevoir communication de tous livres, registres et fichiers relatifs aux produits visés par le règlement (CE);

b) à prélever ou à faire prélever, aux fins d'examen ou d'analyse, des échantillons des produits visés par le règlement (CE). Une partie de l'échantillon, cachetée ou scellée, est remise au propriétaire ou au détenteur à moins que celui-ci n'y renonce expressément ou que des raisons techniques ne s'y opposent;

c) à saisir et, au besoin, à mettre sous scellés les produits visés par le règlement (CE) ainsi que les livres, registres et fichiers les concernant.

4. Tout propriétaire ou détenteur visé par le règlement (CE) est tenu, à la réquisition des membres de la Police grand-ducale et des fonctionnaires dont question à l'article 6, de faciliter les opérations auxquelles ceux-ci procèdent en vertu de la présente loi. Les propriétaires ou détenteurs peuvent assister à ces opérations.

5. Il est dressé procès-verbal des constatations et opérations.

6. Les frais occasionnés par les mesures prises en vertu du présent article sont compris dans les frais de justice dont ils suivent le sort.

Article 8

L'article 8 prévoit qu'un recours contre les décisions du ministre peut être intenté devant le tribunal administratif endéans un délai de 40 jours. Il se lit comme suit :

Art. 8. Recours

Les décisions prises par le ministre dans le cadre de l'exécution du règlement (CE) sont susceptibles d'un recours devant le tribunal administratif qui statue comme juge du fond. Ce recours doit être intenté sous peine de déchéance dans les quarante jours de la notification de la décision intervenue.

Le Conseil d'Etat recommande, dans un souci d'harmonisation des délais de recours en matière administrative et afin d'éviter que se posent des problèmes d'égalité devant la loi, de s'en tenir au délai de droit commun qui est de trois mois et de libeller l'article 8 comme suit :

Art. 8. Recours

Les décisions prises par le ministre dans le cadre de la mise en œuvre du règlement (CE) peuvent être déférées au tribunal administratif, qui statue comme juge de fond. Le recours doit être introduit sous peine de forclusion dans le délai de trois mois à partir de la notification de la décision attaquée.

La Commission se déclare d'accord avec le texte proposé par le Conseil d'Etat.

Article 9

L'article 9 précise et énumère limitativement les infractions au règlement (CE), qui peuvent être punies d'une amende de 251 € à 12.500 euros. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 9. Sanctions

1. *Sont punies d'une amende de 251 à 12.500 euros les infractions suivantes:*
 - a) *le fait d'utiliser le label écologique de l'Union européenne avant l'attribution de ce dernier sur le produit concerné;*
 - b) *le fait de ne pas apposer le numéro d'enregistrement sur le produit porteur du label écologique de l'Union européenne;*
 - c) *le fait d'utiliser le label écologique de l'Union européenne comme composant d'une dénomination commerciale;*
 - d) *le fait d'utiliser un label écologique de l'Union européenne qui ne se présente pas sous la forme décrite à l'annexe II du règlement (CE);*
 - e) *le fait d'utiliser le label écologique de l'Union européenne sur un produit malgré l'interdiction d'utiliser ce label sur ce produit.*
2. *Les dispositions qui précèdent ne portent pas préjudice aux sanctions qui sont susceptibles d'être infligées au titre de la loi du 29 avril 2009 relative aux pratiques commerciales déloyales.*

Le Conseil d'Etat note que l'article 17 du règlement (CE) prévoit que « les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives ». La Haute Corporation doute que les sanctions inscrites au paragraphe 1^{er} de l'article 9 soient dissuasives pour les infractions visées aux points a) et e), alors que l'avantage économique obtenu respectivement en utilisant le label avant l'attribution de ce dernier sur le produit concerné (point a), ou en utilisant le label malgré l'interdiction de l'utiliser sur un produit (point e) pourra être nettement supérieur à l'amende encourue. Dans ces circonstances, elle se demande s'il n'y aurait pas lieu d'augmenter le montant de l'amende et d'assortir les infractions aux points a) et e) d'une peine d'emprisonnement. La Commission est quant à elle d'avis que le taux des amendes susceptibles d'être infligées correspond aux exigences du règlement communautaire pour ce qui est du caractère effectif, proportionné et dissuasif.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat note le paragraphe 2 de l'article prévoit que les sanctions prévues dans le contexte de la loi ne portent pas préjudice à l'application des sanctions prévues dans la loi du 29 avril 2009 relative aux pratiques commerciales déloyales. Le Conseil d'Etat attire l'attention du législateur sur le fait que la loi précitée du 29 avril 2009 est abrogée, et que ses dispositions ont été intégrées au Code de la consommation (Livre 1, Titre 2). Indépendamment de l'erreur de renvoi, il rappelle que les dispositions du Code de la consommation sont des dispositions autonomes censées s'appliquer sans qu'il soit nécessaire de le rappeler. Il propose donc de supprimer le paragraphe 2 de l'article 9. La commission parlementaire décide de supprimer le paragraphe 2 du texte initialement proposé, de même de la numérotation du paragraphe 1^{er}. Le texte se lira donc comme suit :

Art. 9. Sanctions

- ~~1.~~ *Sont punies d'une amende de 251 à 12.500 euros les infractions suivantes:*
- a) *le fait d'utiliser le label écologique de l'Union européenne avant l'attribution de ce dernier sur le produit concerné;*
 - b) *le fait de ne pas apposer le numéro d'enregistrement sur le produit porteur du label écologique de l'Union européenne;*
 - c) *le fait d'utiliser le label écologique de l'Union européenne comme composant d'une dénomination commerciale;*
 - d) *le fait d'utiliser un label écologique de l'Union européenne qui ne se présente pas sous la forme décrite à l'annexe II du règlement (CE);*

e) le fait d'utiliser le label écologique de l'Union européenne sur un produit malgré l'interdiction d'utiliser ce label sur ce produit.

~~2. Les dispositions qui précèdent ne portent pas préjudice aux sanctions qui sont susceptibles d'être infligées au titre de la loi du 29 avril 2009 relative aux pratiques commerciales déloyales.~~

Une lettre d'amendements sera envoyée au Conseil d'Etat dans les meilleurs délais.

*

Dans le contexte du projet de loi sous rubrique, il est par ailleurs porté à la connaissance des membres de la Commission que :

- entre 1992, date du premier règlement concernant le système communautaire d'attribution du label écologique et fin 2011, quelque 1.300 labels ont été distribués dans l'Union européenne. Des statistiques précises concernant les principaux produits labellisés, ainsi que les pays d'origine des opérateurs labellisés seront fournies par le Ministère à la Chambre des Députés ;
- étant donné qu'aucun produit luxembourgeois n'est labellisé, il serait de mise d'organiser une campagne de sensibilisation et d'information. Celle-ci pourrait utilement avoir lieu lorsque le projet de loi sous rubrique sera voté.

5. 6414 Projet de règlement grand-ducal abrogeant le règlement grand-ducal du 6 juillet 2001 relatif à des modalités d'application et à la sanction du règlement (CE) N° 1980/2000 du 17 juillet 2000 établissant un système communautaire révisé d'attribution du label écologique

Les membres de la Commission examinent le projet de règlement grand-ducal sous rubrique. Ils donnent leur assentiment au texte proposé par le Gouvernement et adoptent le projet d'avis repris en annexe.

Un courrier sera envoyé au Président de la Chambre, afin qu'il en informe la Conférence des Présidents

6. Divers

Monsieur le Président fixe les règles qui gouverneront la réunion concernant le dossier Wickrange/Livange prévue dans l'après-midi du 4 juillet courant, en rappelant aux membres de la Commission que l'article 19, paragraphes (3) et (4) du Règlement de la Chambre des Députés dispose respectivement que : « (3) Chaque membre peut se faire remplacer par un autre membre de son choix » et que « (4) Chaque député peut assister comme observateur aux réunions de toutes les commissions dont il n'est pas membre, sans toutefois pouvoir prendre part aux votes, sans pouvoir participer aux débats et sans pouvoir prétendre, dans ce cas, au remboursement des frais de route. ». Il demande donc à ce que chaque groupe parlementaire désigne ses représentants ou remplaçants de manière claire et précise. A l'unanimité, les membres de la Commission acceptent que la sensibilité politique ADR, qui n'est pas représentée au sein de la Commission du Développement durable, puisse, le cas échéant, s'exprimer.

Luxembourg, le 9 juillet 2012

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

ANNEXE

N° 6414

Projet de règlement grand-ducal abrogeant le règlement grand-ducal du 6 juillet 2001 relatif à des modalités d'application et à la sanction du règlement (CE) n° 1980/2000 du 17 juillet 2000 établissant un système communautaire révisé d'attribution du label écologique

AVIS DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE (04.07.2012)

Le projet de règlement grand-ducal a été déposé le 14 mars 2012 à la Chambre des Députés par la Ministre aux Relations avec le Parlement à la demande du Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures.

Au texte du projet de règlement grand-ducal étaient joints un exposé des motifs et une fiche financière.

La Chambre des salariés a émis son avis le 27 mars et la Chambre de commerce le 26 avril 2012.

L'avis du Conseil d'Etat date du 12 juin 2012 et ne contient aucune observation au sujet du projet de règlement grand-ducal.

Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objet d'abroger le règlement grand-ducal du 6 juillet 2001 relatif à des modalités d'application et à la sanction du règlement (CE) n° 1980/2000 du 17 juillet 2000 établissant un système communautaire révisé d'attribution du label écologique. Etant donné que le règlement communautaire (CE) n° 1980/2000 est abrogé par le règlement (CE) n° 66/2010, qui fait l'objet du projet de loi 6419 portant certaines modalités d'application et sanction du règlement (CE) n° 66/2010 du 25 novembre 2009 établissant le label écologique de l'Union européenne, le règlement grand-ducal de 2001 n'a plus de raison d'être.

La base légale du présent projet de règlement grand-ducal est constituée par la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés Européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports.

Le préambule contient les références exactes, sauf qu'il y a lieu de l'adapter en fonction des avis des chambres professionnelles qui seront disponibles au moment de l'adoption du présent projet de règlement grand-ducal.

Sous le bénéfice de ces observations, la Commission du Développement durable donne son assentiment au projet de règlement grand-ducal 6414.



CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

RM/vg

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 06 juin 2012 (09h00)

ORDRE DU JOUR :

1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions du 3 mai, du 16 mai (matin et après-midi) et du 21 mai 2012
2. 6385 Projet de loi relatif à la rénovation de l'Athénée de Luxembourg
 - Rapporteur : Monsieur Fernand Boden
 - Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'Etat
 - Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 6368 Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n°1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires
 - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
 - Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'Etat
4. Echange de vues concernant l'amélioration des liaisons ferroviaires entre la Belgique et le Luxembourg : Projet EuroCapRail (demande du groupe *déi gréng*)

*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Georges Engel, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Paul Helminger, Mme Josée Lorsché, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Serge Urbany,

M. Ben Fayot, observateur,

M. Georges Bach, membre du Parlement européen,

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

Mme Anouk Ensch, M. Jeannot Poeker, M. Ricky Wohl, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

M. Joël Cannive, M. Luc Dhamen, de l'Administration des bâtiments publics,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions du 3 mai, du 16 mai (matin et après-midi) et du 21 mai 2012

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

2. 6385 Projet de loi relatif à la rénovation de l'Athénée de Luxembourg

Les responsables gouvernementaux présentent le projet de loi sous rubrique, sur base du document PowerPoint joint en annexe 1 du présent procès-verbal.

En bref, le texte a pour objet d'autoriser le Gouvernement à procéder à la rénovation de l'Athénée de Luxembourg. Selon le devis estimatif, le coût total arrondi des travaux de rénovation s'élève à la somme de 89.000.000 euros à la valeur 696,95 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} avril 2011. Il s'ensuit que l'autorisation du projet de construction par la voie législative s'impose, étant donné que le seuil fixé à l'article 80 de la loi du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat est dépassé.

Le bâtiment actuel de l'Athénée de Luxembourg date de 1964. Il avait, à l'époque, été conçu pour accueillir 800 élèves, encadrés par 80 enseignants. Il comptait 40 salles de classe et 16 salles de classe spécialisées. Au fil des années, le nombre des élèves est passé à 1500 et celui des enseignants à 200. Pour faire face à cet accroissement considérable de la population scolaire, de nouvelles salles de classe et des salles spéciales ont été aménagées dans un pavillon érigé en annexe de l'école dans la cour, dans une partie des préaux couverts, ainsi que dans des espaces libres et dans des espaces scolaires existants, réaménagés pour les besoins.

Les installations de 1964, devenues vétustes, nécessitent une rénovation en profondeur et de grande envergure. Celle-ci offre l'occasion d'améliorer en même temps le rendement énergétique des installations et de créer des infrastructures scolaires répondant à la fois aux normes de sécurité, aux exigences administratives, didactiques et pédagogiques, tout en gardant du potentiel pour faire face aux besoins futurs de l'enseignement et de l'éducation.

Après sa rénovation, l'Athénée pourra accueillir entre 1350 et 1450 élèves. Le programme de construction prévoit la réalisation de 60 salles de classe et de 28 salles spéciales pour les besoins de l'enseignement des sciences, de l'éducation artistique, de l'éducation musicale ainsi qu'une salle audiovisuelle. A côté des structures d'enseignement proprement dites, le programme de construction prévoit la réalisation des structures pour l'administration et pour l'accueil, divers locaux spéciaux ainsi que des aménagements extérieurs.

Suite à la présentation du document PowerPoint, il est procédé à un échange de vues, dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- l'alimentation en chaleur du bâtiment sera assurée par la centrale de cogénération commune à tout le campus scolaire du *Geesseknäppchen* via un réseau de chauffage urbain ;
- en novembre 2009, la Chambre des Députés a autorisé, par une motion adoptée dans le cadre de la procédure « Grands projets d'infrastructure de l'Etat », la réalisation d'une structure temporaire à proximité de l'Athénée. L'activité scolaire sera complètement délocalisée dans cette structure pendant la durée des travaux. Il s'agit d'une structure temporaire pouvant accueillir quelque 1.400 élèves de l'Athénée. La surface brute de la structure est de 11.000 m². La construction préfabriquée comprend 69 salles de classe ordinaires, 22 salles spéciales, des locaux de services, ainsi qu'une cour de récréation et un préau. Les coûts de cette construction temporaire s'élèvent à environ 32.000.000 euros. Ce montant élevé s'explique par le fait qu'il s'agit d'une structure préfabriquée de grande qualité et à bonne valeur énergétique qui restera en place une dizaine d'années et qui servira pour les futurs chantiers des autres établissements scolaires du *Geesseknäppchen*. Sur proposition de Monsieur le Ministre, la Commission du Développement durable décide de procéder à la visite de cette structure à l'automne prochain ;
- le projet relatif à la transformation du Lycée Hubert Clément prévoit lui aussi le remplacement des fenêtres existantes par des fenêtres performantes à triple vitrage afin de garantir un confort optimal aux utilisateurs et une réduction des consommations énergétiques (coefficient $U \leq 0,8$ W/m²K pour l'ensemble châssis-vitrage). Seules les fenêtres du bâtiment A des années 70, qui ont été remplacées pendant les années 1999-2000, resteront en place (double vitrage de bonne qualité, coefficient $U \leq 1,3$ W/m²K) ;
- la bibliothèque sera dorénavant située dans l'aile sud du bâtiment, et non plus dans le bâtiment central. Elle aura une surface d'environ 330 m² et disposera également d'un accès depuis le parvis. Elle sera d'utilisation beaucoup plus conviviale ;
- les dalles inclinées des gradins des trois amphithéâtres du 2e étage seront démolies. Les dalles hautes des deux amphithéâtres situés aux deux extrémités du bâtiment seront rabaissées pour supprimer le dénivelé au niveau du 3e étage ;
- les archives destinées aux besoins propres de l'Athénée seront situées dans la cave du bâtiment central. Un autre espace de stockage, situé sous le parvis, sera mis à disposition de l'Etat ;
- pendant toute la durée des travaux, le chantier sera clôturé, afin d'assurer une sécurisation optimale.

*

Dans son avis du 8 mai 2012, le Conseil d'Etat approuve le projet de loi, tout en notant que « le règlement grand-ducal du 25 novembre 2005 déclarant obligatoire le plan directeur sectoriel „lycées“ fait ranger l'Athénée de Luxembourg parmi les „lycées de la catégorie III“, lesquels, selon ce règlement grand-ducal, „sont des lycées actuellement „surpeuplés“ dont la localisation ne permet pas un agrandissement sensible du bâtiment scolaire, dont la capacité a déjà été agrandie provisoirement par le biais de pavillons et dont un agrandissement continu n'est pas recommandé pour des raisons pédagogiques (lycées trop grands). La stratégie adoptée pour ces lycées est à voir en relation avec la création de nouvelles capacités dans de nouveaux lycées. Ainsi, la création de nouvelles capacités devra permettre de non seulement faire face aux besoins de la croissance future des élèves de l'enseignement postprimaire, mais également de réduire les effectifs des lycées „surpeuplés“ compte tenu de leur capacité optimisée qu'il s'agit d'atteindre dans chaque lycée“. Le tableau

5bis du règlement grand-ducal précité indique pour l'Athénée de Luxembourg une „capacité d'accueil optimisée“ de 1.100 élèves ».

*

Monsieur le Président-Rapporteur présente ensuite son projet de rapport, lequel ne soulève aucun commentaire et est adopté à l'unanimité des membres présents. La commission parlementaire propose le modèle de base pour les discussions en séance plénière.

3. 6368 Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n°1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires

Les représentants du Ministère présentent le projet de loi sous rubrique, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

En bref, le projet a pour objet de fixer le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

Ce règlement européen accorde des droits aux voyageurs ferroviaires, notamment en matière de droit au transport pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite, d'informations sur les tarifs, de disponibilité des billets et des réservations, d'indemnisation en cas de retard ou de perte de bagages. Il a déjà connu une transposition partielle par la voie du règlement grand-ducal du 1er décembre 2009 portant dérogation pour certains services de transport ferroviaire au règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires et désignation de l'autorité compétente chargée de l'application dudit règlement.

Le règlement grand-ducal précité prévoit notamment une dérogation pour le Luxembourg en ce qui concerne certains services de transport ferroviaire et notamment les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs, ce qui réduit considérablement le champ d'application du règlement communautaire en question. D'autre part, ce règlement grand-ducal institue la Communauté des Transports comme autorité compétente chargée de son application.

Les auteurs du projet de loi proposent d'introduire un régime des sanctions restreint et adapté et ils suggèrent d'appliquer uniquement deux types de sanctions administratives en cascade : l'avertissement et l'amende administrative variant entre 250 et 10.000 euros. Les auteurs du projet ont prévu de ne pas punir indistinctement toutes les infractions prévues d'une amende uniforme, mais de proportionner les amendes administratives à la gravité des faits qui les motivent et en fonction de l'éventuelle récidive. Enfin, ils proposent, conformément au règlement grand-ducal du 1er décembre 2009, d'attribuer le pouvoir de sanctions à la Communauté des Transports.

Dans son avis du 8 mai 2012, le Conseil d'Etat constate qu'à la lecture de l'article 4 du règlement grand-ducal précité du 1er décembre 2009, combinée avec celle des articles 2 et 3 du projet de loi sous rubrique, la Communauté des Transports est chargée par la voie d'un règlement grand-ducal antérieur à la loi en projet d'assurer l'application du règlement (CE). Le Conseil d'Etat préférerait que les textes soient revus en prévoyant, par la procédure adéquate, l'abrogation du règlement grand-ducal et l'intégration des dispositions réglementaires dans la loi en projet.

*

Il est ensuite procédé à l'examen des articles du projet de loi, sur base du document établi par les responsables du Ministère et repris en annexe du 2 du présent procès-verbal.

Remarque préliminaire

Suite à la suppression d'un grand nombre d'articles, il est devenu superfétatoire de garder les intitulés des articles restants. Ceux-ci sont donc biffés.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} énonce l'objet du projet de loi et se lit comme suit :

Art. 1er – Objet

Le présent projet de loi a pour objet de fixer le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

Dans son avis précité du 8 mai 2012, le Conseil d'Etat propose de supprimer cet article. Il estime en effet qu'il est superfétatoire d'énoncer l'objet de la loi, alors que l'intitulé de la loi y renvoie expressément. La commission parlementaire décide de suivre cette proposition et de biffer l'article sous rubrique.

Article 2

L'article 2 institue la Communauté des Transports comme autorité responsable pour exercer le pouvoir de sanctions lorsqu'une infraction au règlement (CE) n° 1371/2007 a été constatée. Il se lit comme suit :

Art. 2 – Le pouvoir de sanctions

Le règlement grand-ducal du 1er décembre 2009 portant dérogation pour certains services de transport ferroviaire au règlement (CE) n° 1371/2007 et désignation de l'autorité compétente chargée de l'application dudit règlement, charge la Communauté des Transports, établissement public créé par la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics de l'application du règlement européen précité.

Le Conseil d'Etat s'oppose formellement à ce qu'il soit fait référence à un règlement grand-ducal dans un texte de loi, car une référence à une norme inférieure est contraire au principe de la hiérarchie des normes. En tout état de cause, il estime que l'article 2 ne constitue pas un apport normatif supplémentaire et propose donc de le supprimer. La commission parlementaire décide également de suivre cette proposition et de biffer l'article sous rubrique.

Article 3 initial (nouvel article 1^{er})

L'article sous rubrique propose un système restreint de sanctions qui prévoit soit un avertissement, soit une amende administrative. Il impose en outre l'obligation pour la Communauté des Transports de motiver ses décisions et d'écouter toute société de chemin de fer associée dans la prestation d'un service ferroviaire de transport de voyageurs qui veut profiter de son droit d'être entendue. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 3 – Les sanctions administratives

La Communauté des Transports peut prononcer les sanctions administratives suivantes:
– l'avertissement et
– l'amende administrative.

Dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction, toute société de chemin de fer associée dans la prestation d'un service ferroviaire de transport de voyageurs concerné a le droit d'être entendue par la Communauté des Transports et peut rendre son avis sur la sanction administrative envisagée à son encontre.

Au cas où une sanction est prononcée, la décision infligeant la sanction administrative doit être motivée.

Les frais provoqués par la poursuite disciplinaire sont mis à charge de la société de chemin de fer associée dans la prestation du service ferroviaire de transport de voyageurs sanctionné.

Pour ce qui est de l'alinéa 1^{er}, le Conseil d'Etat demande de remplacer le terme « avertissement » par l'expression « avertissement écrit ». La commission parlementaire décide de donner suite à cette remarque.

En ce qui concerne l'alinéa 2, la Haute Corporation estime qu'il est superfétatoire dans la mesure où la procédure administrative non contentieuse est d'application générale. Si le législateur décidait de maintenir l'alinéa en question, il y aurait lieu de :

- préciser la notion de « société de chemin de fer associée (...) », qui n'est pas autrement déterminée. La commission parlementaire décide de donner suite à cette remarque et de remplacer la notion de « société de chemin de fer associée dans la prestation d'un service de transport de voyageurs concerné » par celle de « service ferroviaire de transport de voyageurs » telle que prévue par le règlement (CE) n°1371/2007 ;
- remplacer les termes inadéquats « et peut rendre un avis sur la sanction administrative envisagée à son encontre » par ceux plus appropriés de « et de présenter ses observations ». Ici aussi, les membres de la Commission donnent suite à cette suggestion ;

L'alinéa 3 n'appelle pas d'observation de la part de la Haute Corporation.

Le Conseil d'Etat s'oppose à l'introduction de la mesure prévue à l'alinéa 4, à savoir que les frais provoqués par la poursuite disciplinaire soient mis à charge de la société de chemin de fer associée dans la prestation du service ferroviaire de transport de voyageurs sanctionné. Il estime dans ce contexte qu'il n'y a pas lieu de parler de « frais de poursuite », terme impropre, mais de « frais de procédure ». En outre, afin de garder la cohérence du texte, le Conseil d'Etat exige que le terme « disciplinaire » soit remplacé par le terme « administrative ». La commission parlementaire décide de donner suite à ces remarques.

Au regard de ce qui précède, l'article sous rubrique se lira comme suit :

Article 1^{er}

La Communauté des Transports peut prononcer les sanctions administratives suivantes :
- l'avertissement écrit et
- l'amende administrative.

Dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction, toute société de chemin de fer associée dans la prestation d'un service ferroviaire de transport de

~~**voyageurs concerné tout service ferroviaire de transport de voyageurs** a le droit d'être entendue par la Communauté des Transports et ~~peut rendre son avis sur la sanction administrative envisagée à son encontre de présenter ses observations.~~~~

Au cas où une sanction est prononcée, la décision infligeant la sanction administrative doit être motivée.

~~*Les frais provoqués par la poursuite disciplinaire procédure administrative sont mis à charge de la société de chemin de fer associée dans la prestation du service ferroviaire de transport de voyageurs du service ferroviaire de transport de voyageurs* sanctionné.~~

Articles 4 et 5 initiaux (nouvel article 2)

L'article 4 initial a trait aux avertissements administratifs pour les cas de fautes de moindre gravité. L'article 5 initial présente le tableau des comportements punissables et des amendes administratives correspondantes dont les montants varient entre 250 et 10.000 euros. En outre, il prend en compte les cas de récidive, de comportements punissables concomitants, ainsi que de circonstances atténuantes. Dans leur version initiale, ces deux articles se lisent comme suit :

Art. 4 – L'avertissement administratif

La Communauté des Transports peut, en cas de faute de moindre gravité, prononcer un avertissement, qui prendra la forme d'observations orales ou écrites.

Art. 5 – L'amende administrative

Un tableau des comportements punissables et des amendes administratives correspondantes figure en annexe au présent projet de loi (Annexe 1). Les amendes administratives varient entre 250 et 10.000 euros.

Pour chaque infraction visée dans la deuxième colonne du tableau de l'annexe, qui résulte du non-respect de l'article du règlement communautaire mentionné dans la troisième colonne de ce tableau, une amende administrative correspondante est imposée, dont le montant figure dans la quatrième colonne du même tableau.

En cas de récidive endéans un délai d'un an, la Communauté des Transports peut prononcer une amende administrative qui excède le montant fixé conformément au paragraphe 1er, sans toutefois dépasser le montant maximal fixé.

En cas de comportements punissables concomitants, une amende administrative unique proportionnelle à la gravité de l'ensemble des faits est prononcée. Celle-ci ne peut excéder le montant maximal fixé ni le total des amendes maximales susceptibles d'être prononcées pour des faits similaires non concomitants.

Par dérogation au paragraphe 2, si des circonstances atténuantes ont été retenues dans la décision d'infliger une amende, le montant de celle-ci peut être diminué en dessous du montant mentionné dans la quatrième colonne sans être inférieur à 250 euros.

Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement et le délai de prescription pour l'action publique relative à cette infraction est expiré.

L'annexe, dont mention à l'article 5 initial, est libellée comme suit :

ANNEXE

Liste des comportements punissables et des amendes administratives encourues

	<i>Infraction</i>	<i>Règlement (CE) n° 1371/2007</i>	<i>Somme à percevoir</i>
1.	<i>Non-respect de l'obligation d'autoriser les voyageurs à emporter leur bicyclette dans le train sous certaines conditions</i>	<i>Article 5</i>	<i>500 euros</i>
2.	<i>Non-respect de l'obligation d'information aux voyageurs, préalable à l'interruption de services</i>	<i>Article 7</i>	<i>2.000 euros</i>
3.	<i>Non-respect de l'obligation de fournir aux voyageurs</i> – <i>les informations préalables au voyage, mentionnées à l'annexe II, partie I du Règlement, en ce qui concerne les voyages pour lesquels un contrat de transport est proposé par l'entreprise ferroviaire</i> – <i>les informations pendant le voyage, mentionnées à l'annexe II, partie II du Règlement</i>	<i>Article 8</i>	<i>500 euros</i>
4.	<i>Non-respect des obligations relatives à la disponibilité des billets, des billets directs et des réservations</i>	<i>Article 9</i>	<i>500 euros</i>
5.1	<i>Non-respect des obligations relatives aux systèmes d'information des voyageurs et de réservation</i>	<i>Article 10, § 1, 2 et 4</i>	<i>2.000 euros</i>
5.2	<i>Non-respect de l'interdiction de divulguer des informations à caractère personnel sur des réservations</i>	<i>Article 10, § 5</i>	<i>500 euros</i>
6.1	<i>Non-respect des obligations en matière de responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs</i>	<i>Article 11</i>	<i>2.500 euros</i>
6.2	<i>Non-respect des obligations en matière de responsabilité pour les colis à main, les animaux, les bagages et les véhicules</i>	<i>Article 11</i>	<i>1.250 euros</i>
7.	<i>Non-respect de l'obligation pour les entreprises ferroviaires d'être assurées de manière adéquate ou d'avoir pris des dispositions équivalentes pour couvrir les responsabilités qui leur incombent</i>	<i>Article 12</i>	<i>10.000 euros</i>
8.	<i>Non-respect de l'obligation de versement d'avances à la personne physique ayant droit à une indemnisation si un voyageur est tué ou blessé</i>	<i>Article 13</i>	<i>2.500 euros</i>
9.	<i>Non-respect de l'obligation d'assister le voyageur réclamant une indemnisation à des tiers, en cas de préjudice corporel</i>	<i>Article 14</i>	<i>1.250 euros</i>
10.	<i>Non-respect des obligations relatives à la responsabilité en matière de retards, de correspondances manquées et d'annulations (régie par le titre IV, chapitre II de l'annexe I du Règlement)</i>	<i>Article 15</i>	<i>500 euros</i>
11.	<i>Non-respect de l'obligation de proposer le remboursement ou le réacheminement en cas de retard de plus de soixante minutes</i>	<i>Article 16</i>	<i>500 euros</i>
12.	<i>Non-respect de l'obligation d'indemniser les voyageurs lorsque le retard n'a pas donné lieu au remboursement du billet</i>	<i>Article 17</i>	<i>500 euros</i>
13.	<i>Non-respect de l'obligation d'assistance aux voyageurs en cas de retard de plus de soixante minutes</i>	<i>Article 18</i>	<i>500 euros</i>

14.1	<i>Non-respect de l'obligation d'assurer des règles d'accès non discriminatoires applicables au transport de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite</i>	<i>Article 19, § 1</i>	<i>5.000 euros</i>
14.2	<i>Non-respect de l'interdiction de traitement discriminatoire des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lors de la réservation ou de l'achat de billets</i>	<i>Article 19, § 2</i>	<i>1.250 euros</i>
15.	<i>Non-respect de l'obligation de fournir aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite des informations sur l'accessibilité des services ferroviaires et sur les conditions d'accès au matériel roulant</i>	<i>Article 20</i>	<i>500 euros</i>
16.1	<i>Non-respect de l'obligation d'assurer l'accès des gares, des quais, du matériel roulant et des autres équipements aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite</i>	<i>Article 21, § 1</i>	<i>5.000 euros</i>
16.2	<i>Non-respect de l'obligation de permettre aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite l'accès au transport ferroviaire en l'absence de personnel d'accompagnement</i>	<i>Article 21, § 2</i>	<i>1.250 euros</i>
17.	<i>Non-respect de l'obligation de fournir gratuitement aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite, dans les gares dotées de personnel, l'assistance nécessaire pour embarquer dans le train et pour en débarquer, et obligation de leur fournir des informations aisément accessibles dans les gares non dotées de personnel</i>	<i>Article 22</i>	<i>1.250 euros</i>
18.	<i>Non-respect de l'obligation de fournir gratuitement aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite une assistance à bord du train et lors de l'embarquement et du débarquement</i>	<i>Article 23</i>	<i>1.250 euros</i>
19.	<i>Non-respect des obligations relatives aux conditions auxquelles est fournie l'assistance</i>	<i>Article 24</i>	<i>1.250 euros</i>
20.	<i>Non-respect de l'obligation d'indemnisation en cas de perte ou d'endommagement, total ou partiel, d'un équipement de mobilité ou d'un autre équipement spécifique utilisé par les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite</i>	<i>Article 25</i>	<i>1.250 euros</i>
21.	<i>Non-respect de l'obligation de prendre les mesures appropriées pour assurer la sécurité personnelle des voyageurs</i>	<i>Article 26</i>	<i>10.000 euros</i>
22.	<i>Non-respect de l'obligation pour les entreprises ferroviaires d'établir un mécanisme de traitement des plaintes, de traiter les plaintes reçues dans certains délais et de publier un rapport annuel relatif aux plaintes reçues</i>	<i>Article 27</i>	<i>5.000 euros</i>
23.	<i>Non-respect de l'obligation pour les entreprises ferroviaires de définir des normes de qualité du service, de mettre en œuvre un système de gestion de la qualité et d'évaluer leurs activités d'après les normes de qualité du service qu'elles ont définies</i>	<i>Article 28</i>	<i>5.000 euros</i>
24.	<i>Non-respect de l'obligation d'informer les voyageurs sur les droits que leur confère le Règlement</i>	<i>Article 29</i>	<i>5.000 euros</i>

Si le Conseil d'Etat peut concevoir un système dualiste d'avertissement et d'amende, il demande à ce que les dispositions de l'article 4 initial soient incorporées à l'article 5 initial. La commission parlementaire décide de suivre cette proposition et de déplacer l'ancien article 4 vers l'ancien article 5.

Le Conseil d'Etat estime en outre que la formulation de l'article 4 initial est contraire au principe de la légalité des infractions et peut entraîner des sanctions arbitraires, car l'annexe au projet de loi prévoit pour chaque infraction donnée une amende déterminée et que le principe de l'avertissement n'est quant à lui pas repris dans ladite annexe. Le Conseil d'Etat demande donc à ce que l'avertissement se fasse uniquement sous forme écrite et non sous forme orale. La commission parlementaire décide de suivre cette remarque et d'adapter le texte de manière à ce que l'avertissement se fasse uniquement sous forme écrite.

Pour ce qui est de l'alinéa 1^{er} de l'article 5 initial, le Conseil d'Etat note que les auteurs ont décrit le manquement punissable, tout en renvoyant parallèlement à l'article afférent du règlement (CE) n° 1371/2007. Cette façon de procéder ajoute une insécurité juridique quant à la détermination exacte des faits incriminés. Le Conseil d'Etat insiste donc sous peine d'opposition formelle à ce qu'il soit renoncé à l'annexe 1 du projet de loi et à ce qu'il soit fait une référence directe aux articles adéquats du règlement (CE) n° 1371/2007. Il demande donc à ce que l'alinéa 1^{er} de l'article 5 initial soit reformulé et scindé en deux alinéas libellés comme suit :

Le non-respect des obligations définies aux articles (...) du règlement (CE) n° 1371/2007 est sanctionné par une amende administrative de 500 euros. Lorsqu'il s'agit du premier non-respect par une entreprise ferroviaire déterminée d'une des obligations précitées, l'amende administrative peut être remplacée par un avertissement écrit.

Le non-respect des obligations définies aux articles (...) du règlement (CE) n° 1371/2007 est sanctionné par une amende administrative de 2.000 euros.

La Commission décide de biffer l'annexe 1 du projet de loi, étant donné que le Conseil d'Etat s'y oppose formellement, ce qui implique la suppression de l'alinéa 1^{er} de l'ancien article 5, remplacé par deux nouveaux deux alinéas, tel que proposé par la Haute Corporation.

L'alinéa 2 de l'article sous rubrique devient superfluetaire sans l'ancien alinéa 1^{er} et est également supprimé.

Quant à l'alinéa 3, le Conseil d'Etat note que le montant de l'amende à prononcer en cas de manquement réitéré est laissé à la discrétion de celui qui la prononce, et ce dans une fourchette dont le taux maximal de 10.000 euros est disproportionné par rapport à la première infraction. Cet alinéa est à supprimer, sous peine d'opposition formelle, alors qu'il n'est pas conforme à l'article 49, paragraphe 3 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, qui dispose que « l'intensité des peines ne doit pas être disproportionnée par rapport à l'infraction ». Le Conseil d'Etat se déclare toutefois d'accord à ce que le montant de l'amende soit porté au double en cas de récidive, à condition de fixer un délai endéans lequel la récidive a lieu. La Commission du Développement durable décide d'adapter l'alinéa 3 de manière à contourner l'opposition formelle du Conseil d'Etat.

Les alinéas 4 et 5 de l'article 5 initial sont supprimés à la demande du Conseil d'Etat qui s'y oppose formellement.

Quant à l'alinéa 6, le Conseil d'Etat demande à ce que le bout de phrase « et le délai de prescription (...) est expiré » soit supprimé, alors qu'il n'apporte aucune plus-value à la disposition en question. La commission parlementaire suit cette demande.

Au regard de ce qui précède, le nouvel article 2 se lira comme suit :

Article 2

La Communauté des Transports peut, en cas de faute de moindre gravité, prononcer un avertissement, qui prendra la forme d'observations ~~orales ou~~ écrites.

~~Un tableau des comportements punissables et des amendes administratives correspondantes figure en annexe au présent projet de loi (Annexe 1). Les amendes administratives varient entre 250 et 10.000 euros.~~

~~Le non-respect des obligations définies aux articles 5, 8, 9, 10 paragraphe (5), 15, 16, 17, 18 et 20 du règlement (CE) n° 1371/2007 est sanctionné par une amende administrative de 500 euros. Lorsqu'il s'agit du premier non-respect par une entreprise ferroviaire déterminée d'une des obligations précitées, l'amende administrative peut être remplacée par un avertissement écrit.~~

~~Le non-respect des obligations définies aux articles 7, 10 paragraphes (1^{er}), (2) et (4), 11, 12, 13, 14, 19 paragraphe (1^{er}), 21 paragraphes (1^{er}) et (2), 23, 24, 25, 26, 27, 28 et 29 du règlement (CE) n° 1371/2007 est sanctionné par une amende administrative de 2.000 euros.~~

~~Pour chaque infraction visée dans la deuxième colonne du tableau de l'annexe, qui résulte du non-respect de l'article du règlement communautaire mentionné dans la troisième colonne de ce tableau, une amende administrative correspondante est imposée, dont le montant figure dans la quatrième colonne du même tableau.~~

En cas de récidive endéans un délai d'un an, la Communauté des Transports peut prononcer une amende administrative **qui excède le montant fixé conformément au paragraphe 1^{er}, sans toutefois dépasser le montant maximal fixé dont le montant est porté au double.**

~~En cas de comportements punissables concomitants, une amende administrative unique proportionnelle à la gravité de l'ensemble des faits est prononcée. Celle-ci ne peut excéder le montant maximal fixé ni le total des amendes maximales susceptibles d'être prononcées pour des faits similaires non concomitants.~~

~~Par dérogation au paragraphe 2, si des circonstances atténuantes ont été retenues dans la décision d'infliger une amende, le montant de celle-ci peut être diminué en dessous du montant mentionné dans la quatrième colonne sans être inférieur à 250 euros.~~

Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement et le délai de prescription pour l'action publique relative à cette infraction est expiré.

Article 6 initial (nouvel article 3)

Cet article fixe les modalités de recouvrement des amendes administratives. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 6 – Le recouvrement des amendes administratives

Les amendes administratives sont perçues par les soins de l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date à laquelle la décision a acquis force exécutoire. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.

Le Conseil d'Etat demande la suppression, à l'alinéa 1^{er}, des termes « les soins de » qui sont superfétatoires. A l'alinéa 2, il demande la reformulation de la première phrase, car les

principes du droit administratif s'opposent à ce qu'il soit précisé qu'une décision a « acquis force exécutoire ». Il propose donc de prévoir que « Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision ». La commission parlementaire fait siennes ces suggestions, de telle sorte que le nouvel article 3 se lira comme suit :

Article 3

Les amendes administratives sont perçues par ~~les soins de~~ l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

~~Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date à laquelle la décision a acquis force exécutoire~~ Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.

Article 7 initial (nouvel article 4)

L'article sous rubrique prévoit la possibilité d'un recours en réformation, afin de permettre au juge administratif, au-delà du contrôle qu'il opère dans le cadre du recours en annulation, d'examiner l'opportunité de la décision attaquée et d'y substituer sa propre décision. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 7 – Les voies de recours

Un recours en réformation peut être ouvert devant le tribunal administratif à l'encontre des décisions de la Communauté des Transports prises dans le contexte du présent projet de loi.

De l'avis du Conseil d'Etat, il convient de remplacer les termes « du présent avant-projet de loi » par ceux de « de la présente loi ». Il faut encore écrire qu' « un recours en réformation est ouvert », au lieu d'écrire « peut être ouvert », alors que ce mode de recours ne saurait avoir un caractère facultatif. La commission parlementaire fait siennes ces suggestions, de telle sorte que le nouvel article 4 se lira comme suit :

Article 4

Un recours en réformation ~~peut être~~ est ouvert devant le tribunal administratif à l'encontre des décisions de la Communauté des Transports prises dans le contexte ~~du présent projet de loi~~ de la présente loi.

*

Une lettre d'amendements sera envoyée au Conseil d'Etat dans les meilleurs délais.

4. Echange de vues concernant l'amélioration des liaisons ferroviaires entre la Belgique et le Luxembourg : Projet EuroCapRail (demande du groupe *déi gréng*)

Suite à la demande du groupe *déi gréng*, il est procédé à un échange de vues relatif à l'amélioration des liaisons ferroviaires entre la Belgique et le Luxembourg. De cet échange de vues, il y a lieu de retenir les points suivants :

- Pour ce qui est du volet financier, il est fait état de la décision de la Commission européenne de diminuer la subvention de l'UE au projet de la ligne EuroCapRail sur le territoire luxembourgeois, en raison du retard enregistré dans les travaux. En effet, le Luxembourg a vu la contribution financière de l'UE se réduire de près de 23,5 millions d'euros sur les 27 prévus à l'origine, la Commission européenne ayant appliqué de manière stricte le principe « *use it or lose it* ».

Pour rappel, le projet EuroCapRail comporte, sur le territoire luxembourgeois, l'amélioration de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen ainsi que la réalisation d'une nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg. Il est prévu de renouveler les postes directeurs situés sur la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen et de réelectrifier ladite ligne. La gare de Bettembourg sera quant à elle préparée pour la venue de la nouvelle ligne envisagée, ce qui comporte le renouvellement et la modernisation des installations de signalisation, le remplacement des postes directeurs existants ainsi que la suppression d'un passage à niveau situé à l'intersection de la ligne existante et de la nouvelle ligne projetée.

Afin de pouvoir profiter de l'intégralité du subsidiaire communautaire, ces projets devaient être réalisés avant la fin 2013. Or, Monsieur le Ministre fait valoir que la planification initiale, datant de 2007, ne s'est pas avérée réaliste et le Luxembourg a donc notifié le retard dans la réalisation des travaux. Les projets luxembourgeois développés dans le cadre d'EuroCap-Rail se sont ainsi vu accorder un délai supplémentaire conditionnel de deux ans afin d'assurer l'achèvement des projets moyennant une réduction du cofinancement de l'UE ;

- Plusieurs orateurs pointent du doigt la durée trop élevée du trajet ferroviaire entre Luxembourg et Bruxelles, durée encore exacerbée par d'incessants retards. Ils sont d'avis que les usagers ne sont de ce fait pas enclins à utiliser le train et s'en détournent très logiquement au profit de leur voiture.

Monsieur le Ministre nuance cette critique car, même si le trajet en voiture est effectivement plus rapide jusqu'aux portes de Bruxelles, il est quasiment inévitable de se retrouver ensuite dans un embouteillage sur le ring. Ainsi, le temps de parcours pour arriver au centre de Bruxelles en voiture s'en trouve donc largement augmenté. Cependant, Monsieur le Ministre reconnaît les retards fréquents dont ont à souffrir les usagers du train ; il explique que ceux-ci sont en grande partie dus aux travaux en cours afin d'améliorer et de moderniser le réseau ferroviaire belge. Il donne par ailleurs à considérer que, lorsque ces travaux seront achevés, le temps de parcours entre les deux capitales s'en trouvera passablement réduit.

Dans ce contexte, un des intervenants est d'avis qu'une mauvaise décision a été prise dans les années '90, lorsqu'il a été décidé de moderniser la ligne entre Luxembourg et Bruxelles plutôt que d'en construire une nouvelle.

En outre, il faut savoir que seul un très petit pourcentage d'usagers effectue le trajet intégral entre Luxembourg et Bruxelles ; il n'existe donc pas la masse critique qui permettrait à une société ferroviaire, publique ou privée, de parcourir la distance entre les deux villes sans procéder à de nombreux arrêts, afin de s'assurer un flux adéquat de passagers et une certaine rentabilité. Il faut en outre garder à l'esprit qu'une partie des activités de la SNCB relèvent de sa mission de service public et impliquent donc les arrêts nécessaires afin de transporter les voyageurs belges d'un point à un autre du pays ;

- Un problème évident de manque de collaboration et de coordination avec les autorités belges est mis en exergue par plusieurs intervenants. Les difficultés sont notamment dues au fait qu'il existe deux interlocuteurs différents : l'opérateur, à savoir la SNCB, et la société en charge de la gestion et de l'exploitation du réseau ferroviaire, à savoir Infrabel. Cette dichotomie est encore exacerbée par le fait que les deux entités ne sont pas sous la tutelle d'un seul et même ministre.

D'une manière générale, dans le contexte des discussions relatives à EuroCapRail, il existe une quantité d'interlocuteurs, qui ont chacun des intérêts divergents. Il s'avère bien souvent compliqué de coordonner ces intérêts divergents, étant donné les intérêts économiques très importants qui sont en jeu. Il serait très judicieux d'instituer un groupement d'intérêt commun.

Dans le même ordre d'idées, les membres de la Commission du Développement durable sont informés du fait qu'il existe plusieurs groupes de coordination mis en place dans le cadre du programme de réseau de transport transeuropéen (RTE-T). Au niveau du transport ferroviaire, des coordinateurs sont nommés pour chacun des différents corridors européens prioritaires ; ces coordinateurs ont une mission de coordination se limitant à un corridor bien précis, et non pas une mission de coordination générale à l'échelle européenne. Le Luxembourg, qui est concerné par un seul corridor, le « Corridor C » entre Anvers et Bâle, participe aux réunions de ce seul groupe de coordination. Il est également porté à la connaissance des membres de la Commission qu'un coordinateur européen pour le fret a été désigné sur base du règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif, en l'occurrence Monsieur Karel Vinck. Suite à une question afférente, Monsieur le Ministre dit ne pas être au courant de l'existence d'autres groupes de coordination mis en place au niveau européen, mais se déclare favorable à toute initiative allant dans ce sens.

Luxembourg, le 13 juin 2012

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

ANNEXE 1

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DES INFRASTRUCTURES

ADMINISTRATION DES BÂTIMENTS PUBLICS

RENOVATION DE L'ATHÉNÉE DE LUXEMBOURG

Présentation projet de loi

6 juin 2012





SITUATION ACTUELLE

- Le nouvel Athénée, construit en 1964, fut conçu pour 800 élèves et comportait 40 salles de classe et 16 salles spéciales.
- Evolution au fil du temps
 - élèves 800 -> 1500
 - enseignants 80 -> 200
 - salles de classe 40 -> 58
 - salles spéciales 16 -> 24
 - structure annexe dans cour
 - aménagement de salles de classe dans préaux couverts
- La rénovation est devenue nécessaire pour des raisons de vétusté, de déperditions énergétiques importantes, de non conformités aux réglementations en vigueur





CONTRAINTES

- valeur historique et culturelle du bâtiment
- optimisation du volume en gardant la géométrie existante
- Intégration de la technique dans un bâtiment existant
- organisation du chantier en cohabitation avec le Campus Geesseknaeppchen
- organisation du chantier en gardant l'intérieur de la salle des fêtes
- planning des travaux





PROGRAMME DE CONSTRUCTION

Capacité du lycée après rénovation: 1350 – 1450 élèves

Structure d'enseignement

- 60 salles de classe
 - 17 salles grandes (30 personnes)
 - 37 salles moyennes (27 personnes)
 - 5 salles petites (18 personnes)
 - 1 salle polyvalente (36 personnes)

- 29 salles spéciales

Structure d'administration

- Direction et administration
- Locaux pour enseignants



PROGRAMME DE CONSTRUCTION

Structure d'accueil

- Préau couvert
- Salle des fêtes
- Cafétéria
- Bibliothèque, médiathèque
- Loge, vestiaires, infirmerie

Locaux spéciaux

- Locaux techniques, archives, local vélo, local poubelles

Aménagements extérieurs

- Parvis, cour de récréation, point de vente restauration
- Aire de stationnement pour 18 voitures



SITE D'IMPLANTATION

- Implantation en périphérie ouest de la ville de Luxembourg
- Aujourd'hui le campus scolaire est enveloppé d'un tissu urbanistique dense
- Campus scolaire Geesseknaeppchen :
 - Ecole de Commerce et de Gestion
 - Lycée Michel Rodange
 - Lycée Aline Mayrisch
 - International School of Luxembourg
 - Conservatoire de musique
- Infrastructures communes :
 - Centrale de cogénération
 - Quais de bus
 - Piscine
 - Forum





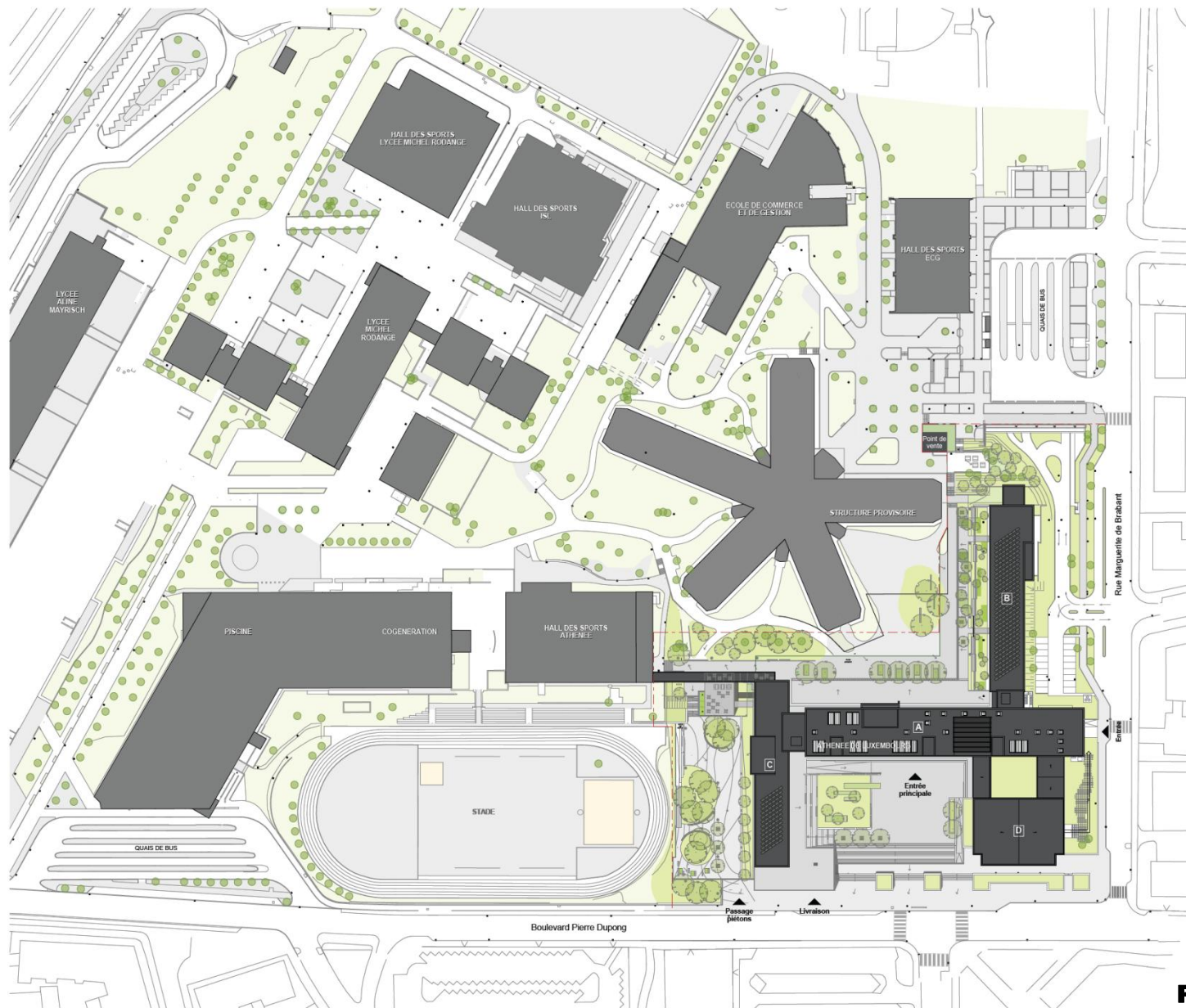
Vue aérienne



Athénée de Luxembourg

- A - Bâtiment central
- B - Aile Nord
- C - Aile Sud
- D - Salle des fêtes

--- Délimitation Projet



Plan de masse



CONCEPTION ARCHITECTURALE

Travaux préparatoires

- mesures d'assainissement
- démantèlement jusqu'à la structure portante
- conservation et protection d'éléments caractéristiques (mosaïque, revêtement de sol dans préau couvert)

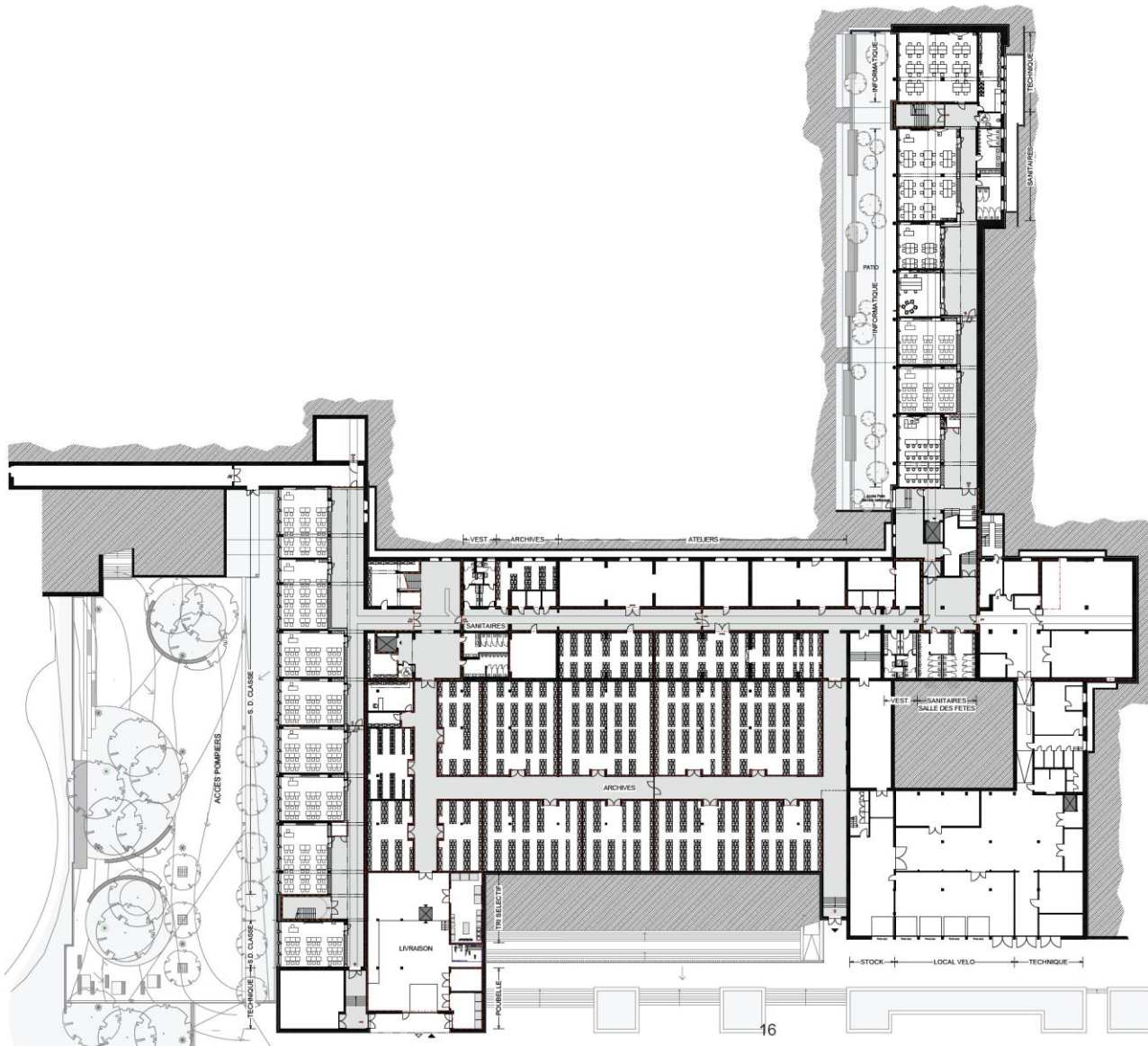


CONCEPTION ARCHITECTURALE

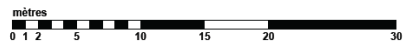
Architecture et transposition du programme

La conception d'ensemble vise à optimiser le volume du bâtiment.

- Aile sud :
 - création d'un rez-de-jardin
 - nouvel agencement des salles de classe au détriment des couloirs
- Aile nord :
 - création d'une cour anglaise spatieuse
 - réaménagement des dépôts au profit d'activités scolaires
 - nouvel agencement des salles de classe au détriment des couloirs
- Bâtiment central : garantir l'accès pour personnes à mobilité réduite à tous les niveaux :
 - aménagement de deux ascenseurs
 - suppression du décrochement de la dalle du 3^e étage

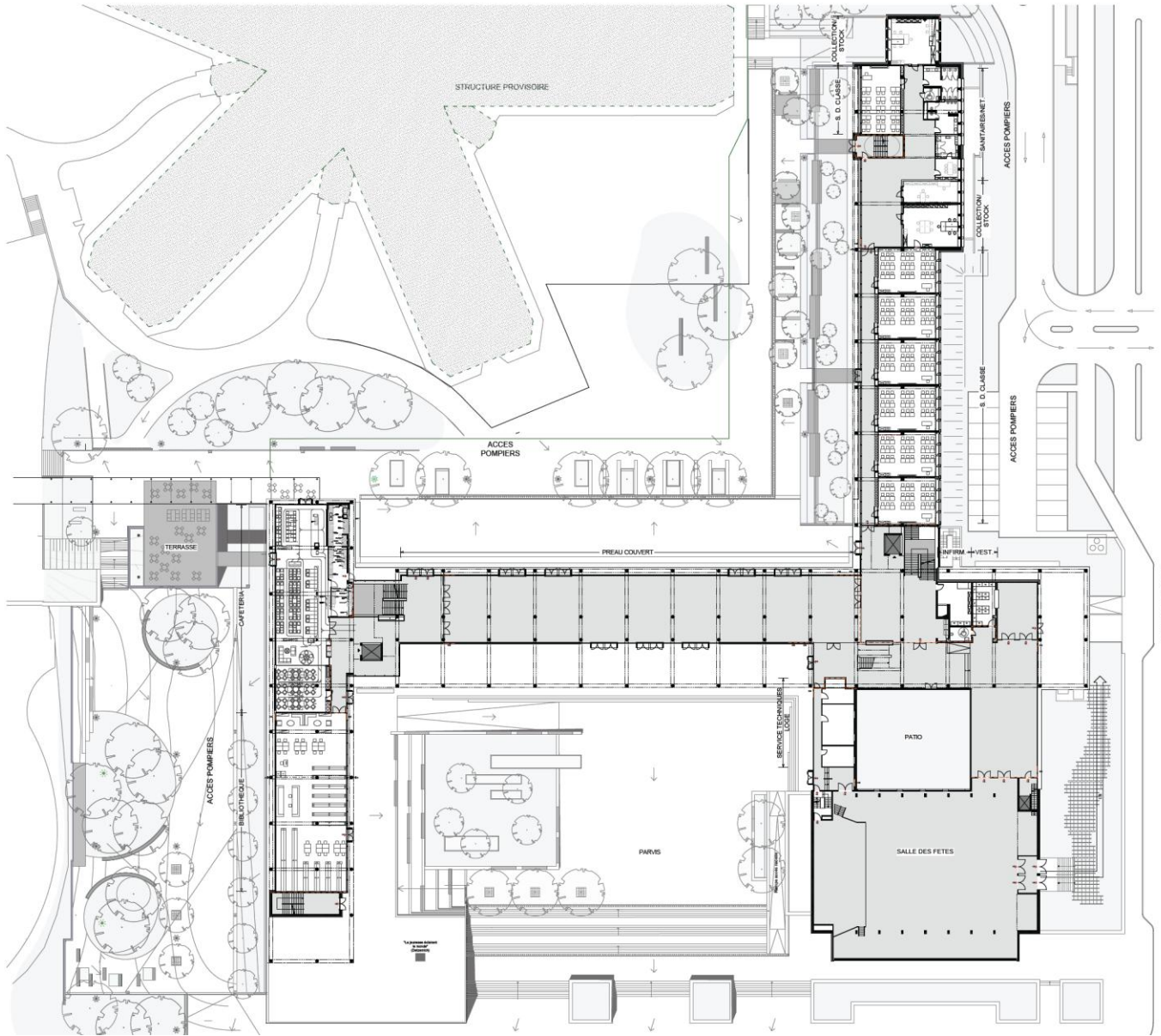


16

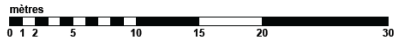


Rez-de-jardin



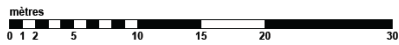
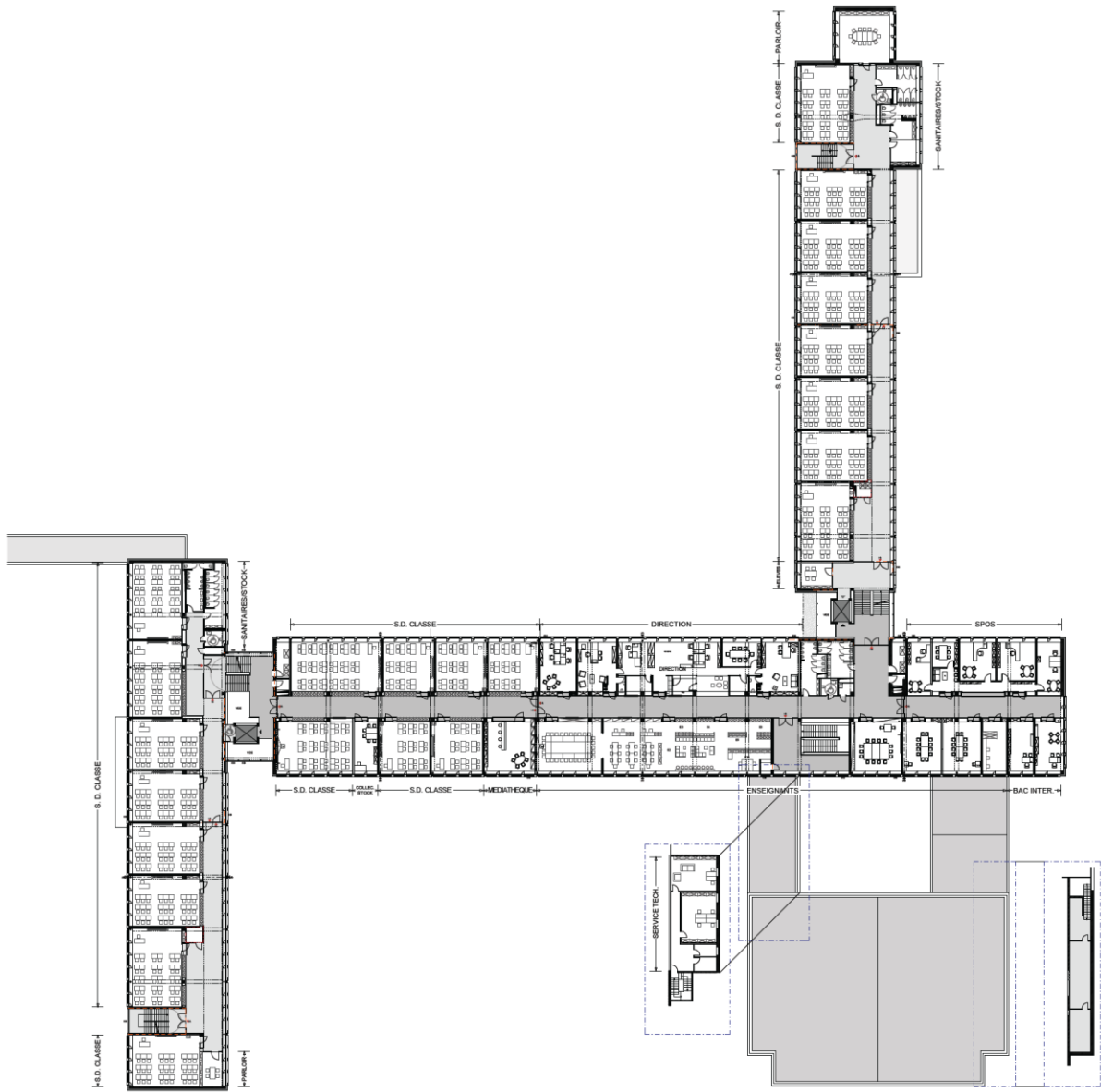


R. IMPASSE DE BRANT



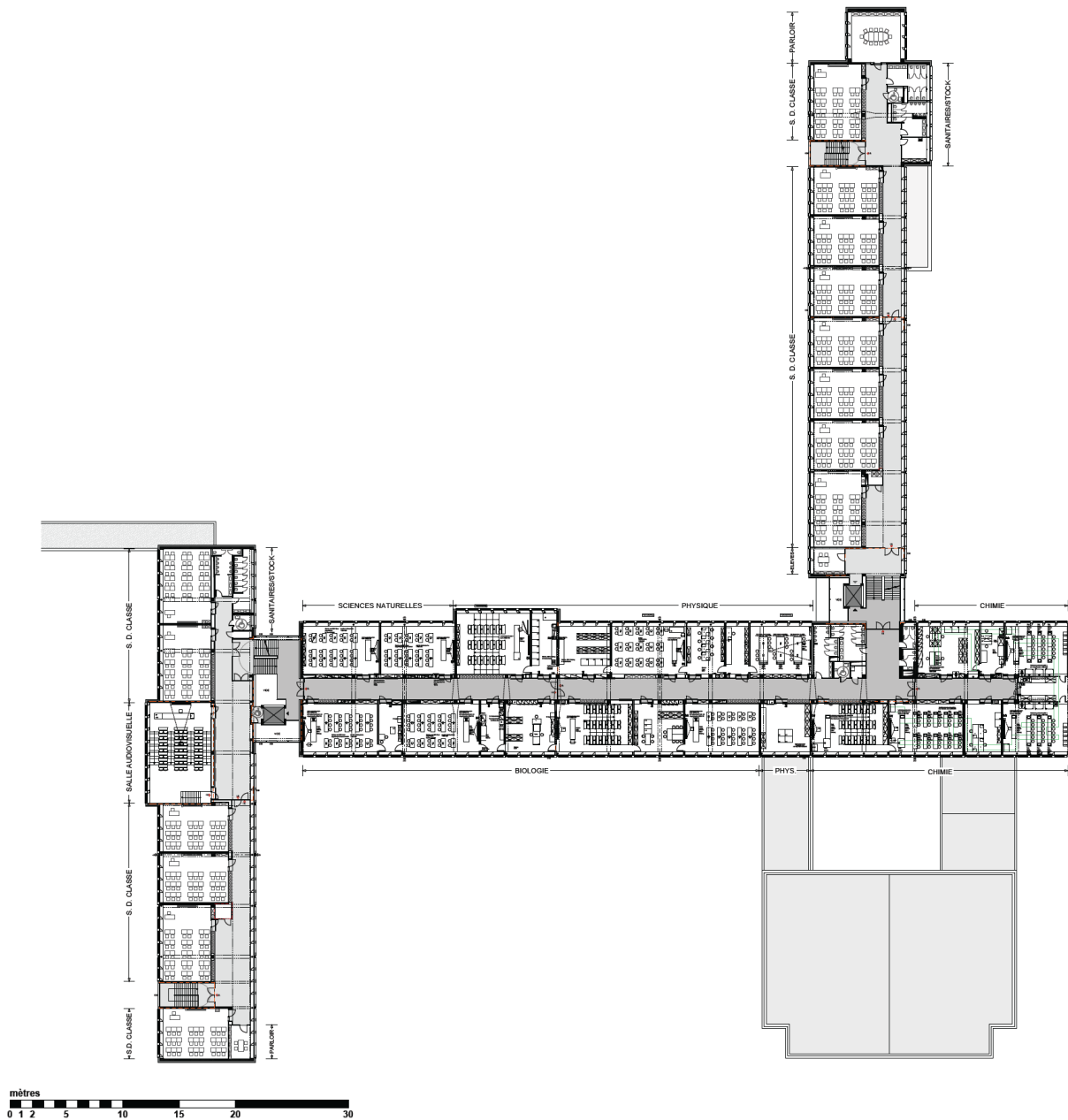
Rez-de-chaussée





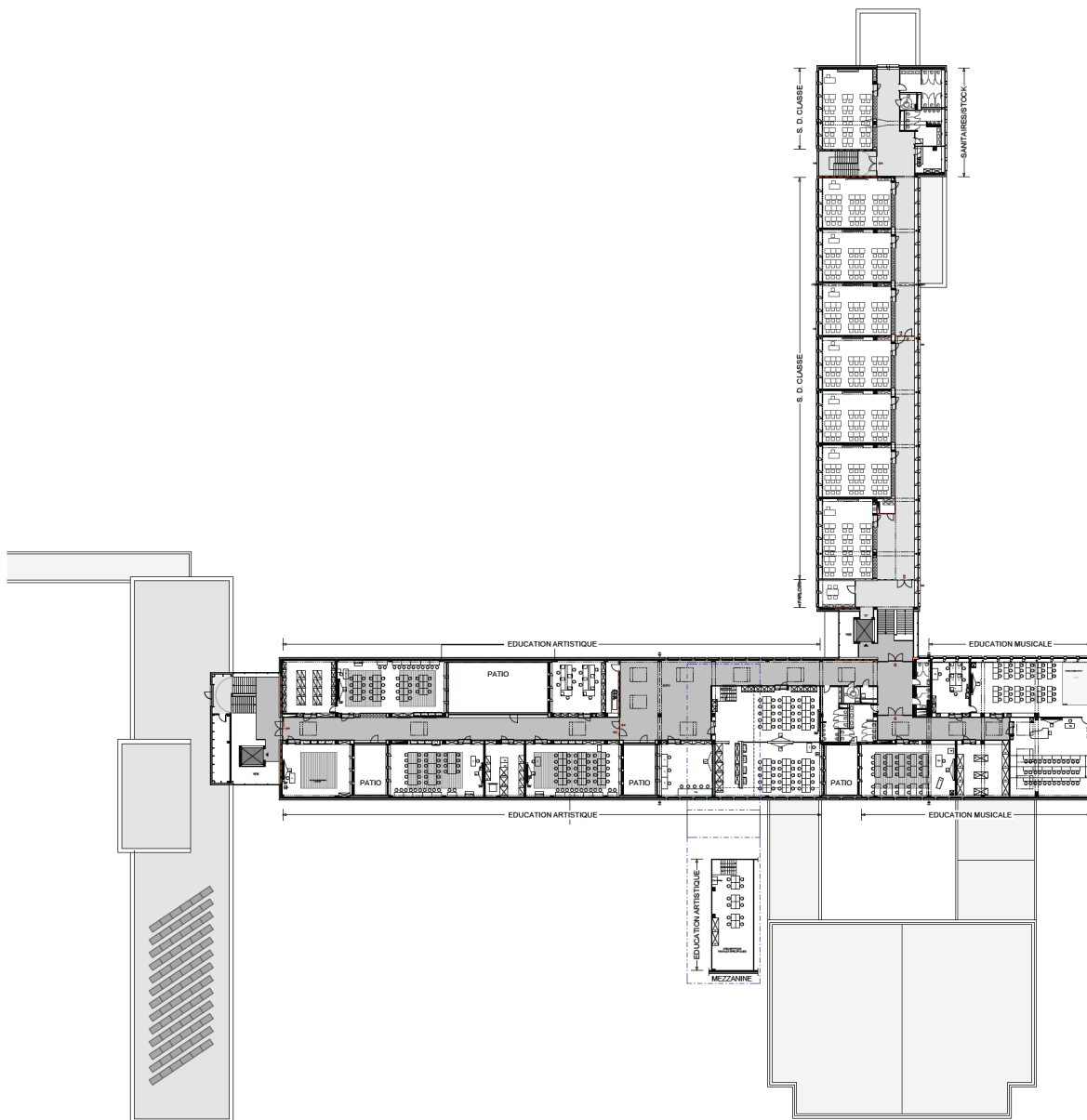
1^o Etage





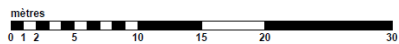
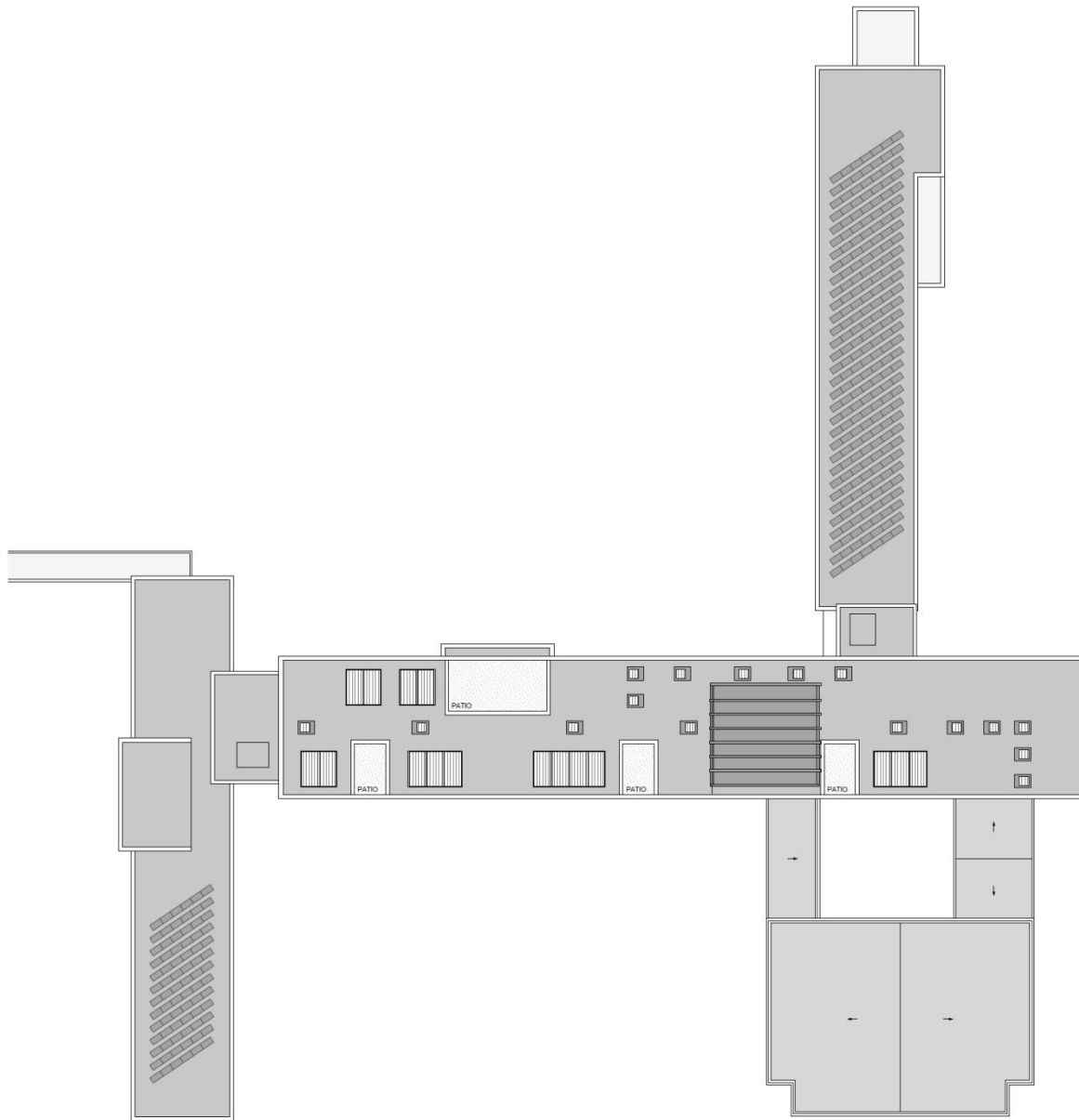
2^e Etage





3^e Etage

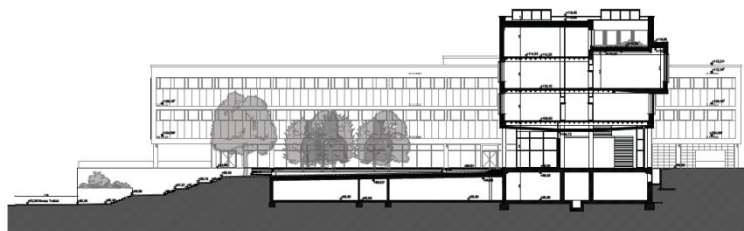




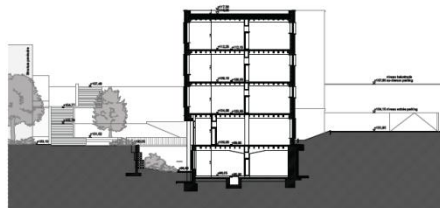
CONCEPTION ENERGETIQUE

- Infrastructure scolaire :
 - à consommation énergétique minimale
 - confort maximal aux utilisateurs
- Concept basé sur :
 - très bonne isolation thermique de l'enveloppe extérieure
 - activation de l'inertie thermique des dalles pour la régulation de la température intérieure
 - ventilation naturelle grâce aux ouvrants de fenêtres motorisés
 - réduction des installations techniques au strict nécessaire
 - éclairage naturel par le biais de grandes surfaces vitrées
 - protection solaire par stores extérieurs
 - installation photovoltaïque sur toiture
- Raccordement à la centrale de cogénération

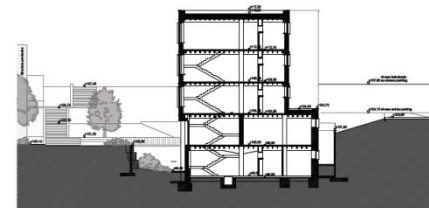




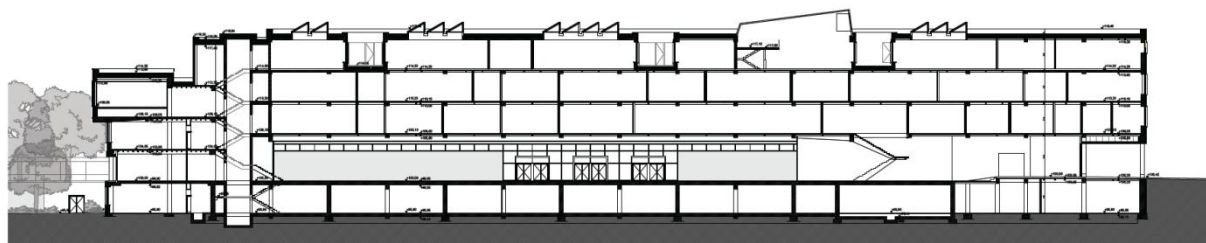
COUPE C-C



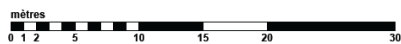
COUPE D-D



COUPE E-E

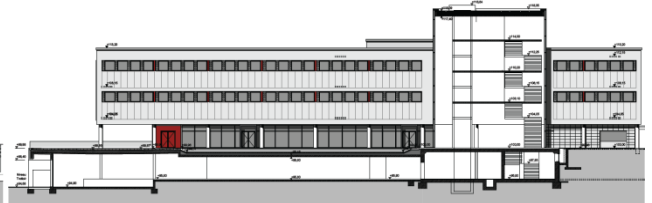


COUPE A-A





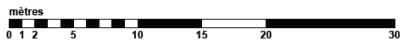
FACADE PRINCIPALE - EST



AILE SUD - FACADE NORD



FACADE NORD

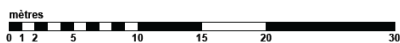




FACADE OUEST



FACADE SUD



7. CHIFFRES CLES

Structure d'enseignement

Capacité	1350 – 1450 élèves
Total des salles de classe	60
- salles grandes	17
- salles moyennes	37
- salles petites	5
- salle polyvalente	1
Total des salles spéciales	29

Surface et volumes

Surface brute	26'970 m ²
Volume brut	123'832 m ³



DEVIS ESTIMATIF

Indice 696,95 - 1^{er} avril 2011

Gros œuvre fermé	EUR	17'100'000.-
Installations techniques (y inclus énergies renouvelables)	EUR	8'400'000.-
Parachèvement	EUR	20'300'000.-
Coût de la construction	EUR	45'800'000.-
Travaux préparatoires (démantèlement, désamiantage, déménagements..)	EUR	4'600'000.-
Mobilier et équipements spéciaux	EUR	4'300'000.-
Aménagements extérieurs – réseaux	EUR	3'300'000.-
Aménagements extérieurs – revêtements, plantations	EUR	2'200'000.-
Décor artistique (~1,5% du coût de construction)	EUR	700'000.-
Frais (~3 %)	EUR	1'800'000.-
Réserve (~10%)	EUR	5'600'000.-
Coût complémentaire	EUR	22'500'000.-
Coût total des travaux	EUR	68'300'000.-
TVA 15%	EUR	10'245'000.-
Coût total des honoraires (15%)	EUR	9'030'000.-
TVA 15%	EUR	1'354'500.-
Total général	EUR	88'929'500.-
Total général arrondi TTC	EUR	<u>89'000'000.-</u>





ANNEXE 2

Projet de loi N° 6368

Amendements suite à l'avis du Conseil d'Etat du 8 mai 2012

I.

Amendements au projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n°1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires

Les propositions d'amendements à apporter au texte initial qui tiennent compte de l'ensemble des observations du Conseil d'Etat, et notamment de ses cinq oppositions formelles, se présentent comme suit :

1. Suppression de l'article 1^{er}

Conformément au souhait du Conseil d'Etat, l'article 1^{er} est entièrement supprimé comme n'ayant pas de raison d'être. Il se limite à énoncer l'objet de la loi.

La suppression de l'article 1^{er} rend nécessaire la renumérotation de l'ensemble des articles succédants.

2. Suppression de l'article 2

Etant donné que le Conseil d'Etat s'oppose formellement à ce qu'il soit fait référence à un règlement grand-ducal dans un texte de loi, l'article 2 est entièrement supprimé.

La suppression de l'article 2 rend nécessaire la renumérotation de l'ensemble des articles succédants.

3. Amendement de l'ancien article 3 (nouvel article 1^{er})

3.1. Texte proposé

« Article 31^{er}

~~Les sanctions administratives~~

La Communauté des Transports peut prononcer les sanctions administratives suivantes :

- l'avertissement écrit et
- l'amende administrative.

Dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction, ~~toute société de chemin de fer associée dans la prestation d'un service ferroviaire de transport de voyageur concerné~~ tout service ferroviaire de transport de voyageurs a le droit d'être entendue par la Communauté des Transports et ~~peut rendre son avis sur la sanction administrative envisagée à son encontre~~ de présenter ses observations.

Au cas où une sanction est prononcée, la décision infligeant la sanction administrative doit être motivée.

Les frais provoqués par la ~~poursuite~~ procédure disciplinaire administrative sont mis à charge de la ~~société de chemin de fer associée dans la prestation du service ferroviaire de transport de voyageurs~~ du service ferroviaire de transport de voyageurs sanctionné.

3.2. Commentaire

Suite à la demande du Conseil d'Etat, au paragraphe 1^{er} le terme « avertissement » est remplacé par celui d' « avertissement écrit ».

A l'alinéa 2, la notion de « société de chemin de fer associée dans la prestation d'un service de transport de voyageur concerné » est remplacée par celle de « service ferroviaire de transport de voyageurs » telle que prévue par le règlement (CE) n°1371/2007.

D'autant plus, les termes impropres « et peut rendre un avis sur la sanction administrative envisagée à son encontre » sont remplacés, à la demande du Conseil d'Etat, par ceux plus appropriés de « et de présenter ses observations ».

A l'alinéa 4 le terme « poursuite disciplinaire » est remplacé par celui de « procédure administrative ». La notion de « société de chemin de fer associée » a été adaptée.

4. Modification et déplacement de l'ancien article 4 vers l'ancien article 5

Selon les souhaits de la Haute Corporation, le texte a été adapté de manière à ce que l'avertissement se fasse uniquement sous forme écrite. D'autant plus, l'article 4 est incorporé dans l'article 5 (nouvel article 2).

5. Amendement de l'ancien article 5 (nouvel article 2)

5.1. Texte proposé

« Article 5~~2~~

~~L'avertissement administratif~~

La Communauté des Transports peut, en cas de faute de moindre gravité, prononcer un avertissement, qui prendra la forme d'observations ~~orales~~ ou écrites.

~~L'amende administrative~~

~~Un tableau des comportements punissables et des amendes administratives correspondantes figure en annexe au présent projet de loi (Annexe1). Les amendes administratives varient entre 250 et 10.000 euros.~~

Le non-respect des obligations définies aux articles 5, 8, 9, 10 paragraphe 5, 15, 16, 17, 18 et 20 du règlement (CE) n° 1371/2007 est sanctionné par une amende administrative de 500 euros. Lorsqu'il s'agit du premier non-respect par une entreprise ferroviaire déterminée d'une des obligations précitées, l'amende administrative peut être remplacée par un avertissement écrit.

Le non-respect des obligations définies aux articles 7, 10 paragraphes 1^{er}, 2 et 4, 11, 12, 13, 14, 19 paragraphe 1^{er}, 21 paragraphes 1^{er} et 2, 23, 24, 25, 26, 27, 28 et 29 du règlement (CE) n° 1371/2007 est sanctionné par une amende administrative de 2000 euros.

~~Pour chaque infraction visée dans la deuxième colonne du tableau de l'annexe, qui résulte du non-respect de l'article du règlement communautaire mentionné dans la troisième colonne de ce tableau, une amende administrative correspondante est imposée, dont le montant figure dans la quatrième colonne du même tableau.~~

~~En cas de récidive endéans un délai d'un an, la Communauté des Transports peut prononcer une amende administrative qui excède le montant fixé conformément au paragraphe 1^{er}, sans toutefois dépasser le montant maximal fixé dont le montant est porté au double.~~

~~En cas de comportements punissables concomitants, une amende administrative unique proportionnelle à la gravité de l'ensemble des faits est prononcée. Celle-ci ne peut excéder le montant maximal fixé ni le total des amendes maximales susceptibles d'être prononcées pour des faits similaires non concomitants.~~

~~Par dérogation au paragraphe 2, si des circonstances atténuantes ont été retenues dans la décision d'infliger une amende, le montant de celle-ci peut être diminué en dessous du montant mentionné dans la quatrième colonne sans être inférieur à 250 euros.~~

~~Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement et le délai de prescription pour l'action publique relative à cette infraction est expiré.»~~

5.2. Commentaire

Il est renoncé à l'annexe 1 du projet de loi, étant donné que le Conseil d'Etat s'y oppose formellement, ce qui implique la suppression de l'alinéa 1^{er} de l'ancien article 5, remplacé par un nouveau libellé de deux alinéas proposé par la Haute Corporation.

L'alinéa 2 est également supprimé comme étant superfétatoire sans l'ancien alinéa 1^{er}.

Concernant l'alinéa 3, il a été adapté de manière à contourner l'opposition formelle du Conseil d'Etat. Le texte est adapté selon les souhaits du Conseil d'Etat qui se déclare

d'accord à ce que le montant de l'amende soit porté au double en cas de récidive, à condition de fixer un délai endéans lequel la récidive a lieu.

Les alinéas 4 et 5 relatifs aux comportements punissables concomitants, respectivement aux circonstances atténuantes, sont supprimés à la demande du Conseil d'Etat qui s'y oppose formellement.

A l'alinéa 6, le bout de phrase « et le délai de prescription pour l'action publique relative à cette infraction est expiré » est supprimé aussi.

6. Modification de l'ancien article 6 (nouvel article 3)

6.1. Texte proposé

« Article 63

~~Le recouvrement des amendes administratives~~

Les amendes administratives sont perçues par ~~les soins de~~ l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

~~Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date à laquelle la décision a acquis force exécutoire.~~ Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal. »

6.2. Commentaire

A l'alinéa 1^{er}, les termes « les soins de » sont supprimés.

La première phrase de l'alinéa 2 est reformulée selon la proposition du Conseil d'Etat comme étant contraire aux principes du droit administratif.

7. Modification de l'ancien article 7 (nouvel article 4)

7.1. Texte proposé

« Article 74

~~Les voies de recours~~

Un recours en réformation ~~peut être~~ est ouvert devant le tribunal administratif à l'encontre des décisions de la Communauté des Transports prises dans le contexte ~~du présent projet de loi~~ de la présente loi.

(...) »

7.2. Commentaire

Il a été tenu compte de l'ensemble des propositions de modification du Conseil d'Etat.

8. Suppression de l'ensemble des intitulés des articles

Suite à la suppression d'un grand nombre d'articles, il est devenu superfétatoire de garder les intitulés des articles restants.

II.

Texte coordonné

Projet de loi
déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n°1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires

Article 1^{er}

La Communauté des Transports peut prononcer les sanctions administratives suivantes :

- l'avertissement écrit et
- l'amende administrative.

Dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction, tout service ferroviaire de transport de voyageurs a le droit d'être entendu par la Communauté des Transports et de présenter ses observations.

Au cas où une sanction est prononcée, la décision infligeant la sanction administrative doit être motivée.

Les frais provoqués par la procédure administrative sont mis à charge du service ferroviaire de transport de voyageurs sanctionné.

Article 2

La Communauté des Transports peut, en cas de faute de moindre gravité, prononcer un avertissement, qui prendra la forme d'observations écrites.

Le non-respect des obligations définies aux articles 5, 8, 9, 10 paragraphe 5, 15, 16, 17, 18 et 20 du règlement (CE) n° 1371/2007 est sanctionné par une amende administrative de 500 euros. Lorsqu'il s'agit du premier non-respect par une entreprise ferroviaire déterminée d'une des obligations précitées, l'amende administrative peut être remplacée par un avertissement écrit.

Le non-respect des obligations définies aux articles 7, 10 paragraphes 1^{er}, 2 et 4, 11, 12, 13, 14, 19 paragraphe 1^{er}, 21 paragraphes 1^{er} et 2, 23, 24, 25, 26, 27, 28 et 29 du règlement (CE) n° 1371/2007 est sanctionné par une amende administrative de 2000 euros.

En cas de récidive endéans un délai d'un an, la Communauté des Transports peut prononcer une amende administrative dont le montant est porté au double.

Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement.

Article 3

Les amendes administratives sont perçues par l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.

Article 4

Un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif à l'encontre des décisions de la Communauté des Transports prises dans le contexte de la présente loi.

Mandons et ordonnons que le présent projet de loi soit inséré au Mémorial pour être exécuté et observé par tous ceux que la chose concerne.

12

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2011-2012

RM/vg

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 01 décembre 2011

ORDRE DU JOUR :

1. 6346 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- Désignation d'un rapporteur
2. 6347 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- Désignation d'un rapporteur
3. 6348 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- Désignation d'un rapporteur
4. 6349 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- Désignation d'un rapporteur
5. 6351 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- Désignation d'un rapporteur
6. 6354 Projet de loi portant exécution du règlement (UE) No 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers
- Désignation d'un rapporteur
7. 6356 Projet de loi relatif à la construction du Bâtiment Laboratoires, de la Halle d'Essais Ingénieurs et de l'équipement de la deuxième Centrale de production de froid à Belval
- Désignation d'un rapporteur
8. 6357 Projet de loi relatif à la transformation et à l'extension du Lycée Hubert Clement à Esch-sur-Alzette
- Désignation d'un rapporteur

9. 6359 Projet de loi portant
 1. création d'un pacte climat avec les communes
 2. modification de la loi modifiée du 31 mai 1999 portant institution d'un fonds pour la protection de l'environnement- Désignation d'un rapporteur
10. 6367 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre le bruit
- Désignation d'un rapporteur
11. 6368 Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n°1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires
- Désignation d'un rapporteur
12. COM (2011) 571 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN, AU CONSEIL, AU COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN ET AU COMITE DES REGIONS - Feuille de route pour une Europe efficace dans l'utilisation des ressources.
- Examen du document
13. COM (2011) 624 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN ET AU CONSEIL - PROGRES ACCOMPLIS DANS LA REALISATION DES OBJECTIFS ASSIGNES AU TITRE DU PROTOCOLE DE KYOTO (en application de l'article 5 de la décision n° 280/2004/CE du Parlement européen et du Conseil relative à un mécanisme pour surveiller les émissions de gaz à effet de serre dans la Communauté et mettre en œuvre le protocole de Kyoto)
- Examen du document
14. COM (2011) 649 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN ET AU CONSEIL - RAPPORT ANNUEL 2010 CONCERNANT LA MISE EN OEUVRE DU REGLEMENT (CE) N° 300/2008 RELATIF A L'INSTAURATION DE REGLES COMMUNES DANS LE DOMAINE DE LA SURETE DE L'AVIATION CIVILE
- Examen du document
15. COM(2011) 650 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL relatif aux orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport
- Examen du document
16. COM(2011) 659 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL modifiant la décision n° 1639/2006/CE établissant un programme-cadre pour l'innovation et la compétitivité (2007-2013) et le règlement (CE) n° 680/2007 déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie
- Examen du document
17. COM(2011) 676 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN, AU CONSEIL, A LA COUR DE JUSTICE DE L'UNION EUROPEENNE, A LA COUR DES COMPTES, A LA BANQUE EUROPEENNE

D'INVESTISSEMENT, AU COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN ET AU COMITE DES REGIONS - Des infrastructures européennes intégrées pour stimuler la croissance
- Examen du document

18. COM(2011) 670 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPEEN établissant un système de gestion de la sécurité aérienne pour l'Europe
- Examen du document
19. COM (2011) 688 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL relatif à la sécurisation des activités de prospection, d'exploration et de production pétrolières et gazières en mer
- Examen du document
20. Divers

*

Présents : M. François Bausch, M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. Paul Helming, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer, M. Marc Spautz,

M. Claude Frank, M. Sam Weissen, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. Serge Urbany

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. 6346 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Monsieur Marc Spautz est désigné Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

2. 6347 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Monsieur Marc Spautz est désigné Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

3. 6348 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Monsieur Marc Spautz est désigné Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

4. 6349 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Monsieur Marc Spautz est désigné Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

5. 6351 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Monsieur Marc Spautz est désigné Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

6. 6354 Projet de loi portant exécution du règlement (UE) No 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO2 des véhicules légers

Madame Marie-Josée Frank est désignée Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

7. 6356 Projet de loi relatif à la construction du Bâtiment Laboratoires, de la Halle d'Essais Ingénieurs et de l'équipement de la deuxième Centrale de production de froid à Belval

Madame Marie-Josée Frank est désignée Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

8. 6357 Projet de loi relatif à la transformation et à l'extension du Lycée Hubert Clement à Esch-sur-Alzette

Monsieur Marc Spautz est désigné Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

**9. 6359 Projet de loi portant
1. création d'un pacte climat avec les communes
2. modification de la loi modifiée du 31 mai 1999 portant institution d'un fonds pour la protection de l'environnement**

Monsieur Marcel Oberweis est désigné Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

10. 6367 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte

contre le bruit

Monsieur Marc Spautz est désigné Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

11. 6368 Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n°1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires

Monsieur Marc Spautz est désigné Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

12. COM (2011) 571 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN, AU CONSEIL, AU COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN ET AU COMITE DES REGIONS - Feuille de route pour une Europe efficace dans l'utilisation des ressources.

Le document sous rubrique est une feuille de route recensant les secteurs économiques les plus consommateurs de ressources et proposant des instruments et des indicateurs pour guider les actions à entreprendre en Europe et dans le monde. Il s'agit d'un programme en faveur de la compétitivité et de la croissance axé sur l'utilisation de moins de ressources lors de la production et de la consommation de biens et sur la création d'entreprises et d'emplois dans des secteurs d'activité tels que le recyclage, la conception plus intelligente de produits, la recherche de matériaux de substitution et l'éco-ingénierie.

Les mesures proposées visent à transformer la production et la consommation en incitant les investisseurs à promouvoir l'innovation écologique, à stimuler l'éco-conception et l'éco-étiquetage et à encourager les organismes publics à faire des dépenses plus écologiques. Les gouvernements sont invités à alléger la fiscalité sur le travail en taxant la pollution et la consommation des ressources et à prévoir de nouvelles mesures d'incitation pour encourager les consommateurs à se tourner vers des produits plus économes en ressources. La feuille de route recommande également une adaptation des prix afin qu'ils reflètent les coûts réels de l'utilisation des ressources, en particulier sur l'environnement et la santé.

La feuille de route tend à remédier au problème de la mauvaise utilisation des ressources dans les secteurs responsables de la plus grande partie des dégâts environnementaux, à savoir les secteurs de l'alimentation, de la construction et de la mobilité, dont les effets combinés représentent entre 70 et 80 % de l'ensemble des incidences environnementales. Elle souligne également l'importance d'une gestion plus efficace des ressources naturelles dont dépend notre économie. Les pressions exercées sur des ressources telles que la biodiversité, le sol et le climat ne cessent de croître et l'incapacité de réaliser les objectifs existants pourrait se révéler désastreuse à plus long terme.

La feuille de route constitue un premier pas vers la définition d'un cadre d'action cohérent qui couvre les différents secteurs et domaines. Elle a pour objectif d'offrir une perspective stable pour la transformation de l'économie. Aux fins de sa mise en œuvre, la Commission élaborera des propositions d'action et des propositions législatives.

La feuille de route met également l'accent sur la nécessité de progresser et de mesurer les progrès. Des indicateurs fiables et facilement compréhensibles sont nécessaires pour

donner des signaux et mesurer les progrès accomplis. Deux niveaux d'indicateurs sont formulés :

- un indicateur clé provisoire, intitulé « productivité des ressources », en vue d'améliorer la performance économique, tout en réduisant la pression sur les ressources naturelles ;
- une série d'indicateurs complémentaires sur les ressources naturelles essentielles, telles que l'eau, les terres, les matières premières et le carbone, qui serviront à évaluer la consommation globale de ces ressources au sein de l'UE.

Le prochain Conseil « Environnement » adoptera des conclusions sur cette feuille de route.

13. COM (2011) 624 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN ET AU CONSEIL - PROGRES ACCOMPLIS DANS LA REALISATION DES OBJECTIFS ASSIGNES AU TITRE DU PROTOCOLE DE KYOTO (en application de l'article 5 de la décision n° 280/2004/CE du Parlement européen et du Conseil relative à un mécanisme pour surveiller les émissions de gaz à effet de serre dans la Communauté et mettre en œuvre le protocole de Kyoto)

Le document sous rubrique est un rapport de la Commission au sujet des progrès accomplis dans la réalisation des objectifs assignés au titre du Protocole de Kyoto.

Dans l'ensemble, les estimations indiquent que l'UE-15 est sur la bonne voie pour atteindre l'objectif de réduction de 8% des émissions totales de gaz à effet de serre (GES), qui lui a été assigné au titre de Kyoto pour la période 2008-2012. Cet objectif serait même susceptible d'être dépassé.

En 2009, les émissions totales de GES de l'UE-27 ont été inférieures de 17,4 % par rapport au niveau de 1990. Les émissions ont diminué de 7,1 % par rapport à 2008 alors que, pendant la même période, le produit intérieur brut a chuté en raison de la récession économique.

Par ailleurs, selon des données encore provisoires, les émissions de GES de l'UE-15 et de l'UE-27 ont varié de 2,3% en 2010 par rapport à 2009. D'après ces estimations, les émissions de l'UE-15 sont inférieures de 10,7% à celles de l'année de référence. Les émissions de l'UE-27 pour 2010 sont inférieures d'environ 15,5% par rapport à 1990. Entre 1990 et 2010, le PIB a varié de 39% pour l'UE-15 et de 41% pour l'UE-27, et d'environ 1,8% entre 2009 et 2010.

D'après les données d'inventaire les plus récentes (2009), les émissions totales de GES dans l'UE-15 ont baissé pour la sixième année consécutive et se sont établies à un niveau inférieur de 12,7% par rapport au niveau de l'année de référence. Alors que, depuis 1990, l'économie de l'UE-15, en termes de PIB, a connu une croissance considérable (près de 37%), ses émissions de GES ont diminué. Les émissions ont donc diminué dans l'UE-15 et l'UE-27 en dépit d'une croissance économique marquée. Cela indique qu'une dissociation entre l'augmentation des émissions de GES et la croissance du PIB a eu lieu.

En 2009, les émissions de GES de l'UE-15 ont diminué de façon significative (6,9% par rapport à 2008). Ce chiffre est nettement supérieur au recul d'environ 4% enregistré par le PIB dans l'UE-15 en raison de la récession économique. Cela prouve que la crise économique qui a frappé l'Union n'a pas entravé la transition de l'économie européenne vers une économie à faible intensité de carbone.

L'évolution globale des émissions de GES dans les Etats membres est fortement influencée par les deux plus grands émetteurs, l'Allemagne et le Royaume-Uni, qui représentent à eux deux environ un tiers des émissions totales de GES de l'UE-27. L'évolution favorable en Allemagne (- 26,3% sur période 1990-2009) est principalement due aux améliorations constantes du rendement des centrales électriques et thermiques, à l'utilisation accrue des énergies renouvelables et de la cogénération, ainsi qu'aux investissements importants en faveur de la restructuration économique des cinq nouveaux Länder après la réunification. La réduction des émissions de GES au Royaume-Uni (- 27% sur la période 1990-2009) est imputable principalement à la libéralisation des marchés de l'énergie qui a entraîné l'abandon du charbon et du pétrole au profit du gaz pour la production d'électricité, ainsi qu'aux mesures de réduction des émissions de protoxyde d'azote dans la production d'acide adipique.

En 2009, cinq Etats membres ont enregistré des émissions de GES supérieures à celles de l'année de référence, tandis que dans les vingt autres Etats membres, les émissions étaient inférieures aux niveaux de référence.

En 2009, les émissions par habitant dans l'UE-27 ont été de 9,2 tonnes équivalent CO₂. Dans l'UE-15, elles ont été légèrement plus élevées, à savoir 9,4 tonnes en moyenne par habitant. Les émissions présentent de grandes disparités selon les Etats membres, allant de 4,7 tonnes (Lettonie) à 23,7 (Luxembourg).

14. COM (2011) 649 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN ET AU CONSEIL - RAPPORT ANNUEL 2010 CONCERNANT LA MISE EN OEUVRE DU REGLEMENT (CE) N° 300/2008 RELATIF A L'INSTAURATION DE REGLES COMMUNES DANS LE DOMAINE DE LA SURETE DE L'AVIATION CIVILE

Le document sous rubrique est un rapport annuel de la Commission européenne relatif à la sûreté de l'aviation civile.

La Commission y conclut que, dans l'ensemble, un degré élevé de sûreté continue d'être assuré dans l'UE, mais les inspections ont révélé certaines lacunes.

Les défaillances relevées concernant le respect des exigences en matière d'inspection du personnel et des passagers et le traitement et l'inspection du fret étaient souvent dues à des facteurs humains. D'autres défauts de conformité ont été trouvés concernant les patrouilles aéroportuaires, l'évaluation des risques et l'inspection des approvisionnements de bord et des fournitures destinées aux aéroports.

Les recommandations de mesures correctives formulées par la Commission ont, dans l'ensemble, fait l'objet d'un suivi satisfaisant, mais les conclusions des inspecteurs confirment l'importance d'un régime d'inspection rigoureux pour l'UE et d'un contrôle de qualité suffisant à l'échelon des Etats membres. La Commission énonce qu'elle continuera à mettre tout en œuvre pour que toutes les dispositions juridiques soient pleinement et correctement mises en œuvre, en entamant s'il y a lieu des procédures formelles d'infraction.

Les incidents concernant la cargaison yéménite et les colis piégés à destination de l'UE d'octobre 2010 sont venus rappeler que l'aviation civile continue d'être la cible d'attaques utilisant des moyens nouveaux, auxquelles il faut répondre par des mesures de protection adaptées et définies en fonction du risque. Comme prévu dans le plan d'action pour la sûreté du fret aérien, la Commission a étendu son action dans ce domaine.

- 15. COM (2011) 650 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL relatif aux orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport**
- 16. COM (2011) 659 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL modifiant la décision n° 1639/2006/CE établissant un programme-cadre pour l'innovation et la compétitivité (2007-2013) et le règlement (CE) n° 680/2007 déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie**
- 17. COM (2011) 676 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN, AU CONSEIL, A LA COUR DE JUSTICE DE L'UNION EUROPEENNE, A LA COUR DES COMPTES, A LA BANQUE EUROPEENNE D'INVESTISSEMENT, AU COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN ET AU COMITE DES REGIONS - Des infrastructures européennes intégrées pour stimuler la croissance**

Ces trois documents sont examinés simultanément, car faisant tous trois partie du paquet législatif « interconnexion ».

La série de propositions pour l'interconnexion de l'Europe met en œuvre les engagements pris par la Commission européenne dans les propositions du cadre financier pluriannuel. Cette série de propositions prévoit :

- une communication intitulée « Des infrastructures européennes intégrées pour stimuler la croissance »,
- une communication sur l'initiative relative aux emprunts obligataires pour le financement de projets dans le cadre d'Europe 2020,
- une communication sur le cadre pour la prochaine génération d'instruments financiers innovants,
- une proposition de règlement établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, (document COM (2011) 665),
- une proposition de règlement sur les orientations pour le réseau transeuropéen de transport,
- une proposition de règlement sur les orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes,
- une proposition de règlement sur les orientations pour les réseaux de télécommunications européens.

Le paquet interconnexion prévoit une enveloppe de 50 milliards d'euros pour des investissements destinés à améliorer les réseaux européens dans le domaine des transports, de l'énergie et de la technologie numérique. Pour faciliter le financement du mécanisme pour l'interconnexion en Europe, la Commission a également adopté le mandat de l'initiative relative aux emprunts obligataires pour le financement de projets dans le cadre d'Europe 2020, qui sera l'un des instruments de partage des risques sur lesquels le mécanisme pourra compter pour inciter des fonds privés à investir dans les projets. La phase pilote débutera dès l'an prochain.

Pour ce qui est de l'interconnexion dans le domaine des transports, domaine qui intéresse plus particulièrement la Commission du Développement durable, le mécanisme prévoit un investissement de 31,7 milliards d'euros pour la modernisation de l'infrastructure de transport

en Europe. Cela inclut 10 milliards d'euros du Fonds de cohésion qui sont réservés pour des projets dans le domaine des transports dans les pays de la cohésion, les 21,7 milliards d'euros restants étant mis à la disposition de tous les Etats membres pour des investissements dans l'infrastructure de transport. L'idée consiste à améliorer les liaisons entre les différentes parties de l'UE, afin de faciliter les échanges de marchandises et la circulation des personnes entre les pays.

Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe met l'accent sur des modes de transport moins polluants ; il élargira également le choix offert aux consommateurs quant à la manière dont ils souhaitent voyager.

En Europe, les systèmes de transport se sont traditionnellement développés selon des axes nationaux. L'UE a un rôle crucial à jouer pour assurer la coordination entre les Etats membres lors de la planification, de la gestion et du financement de projets transfrontaliers. Il est essentiel de disposer d'un réseau performant pour assurer le bon fonctionnement du marché unique et stimuler la compétitivité. La Commission a proposé la création de corridors afin de couvrir les projets transfrontaliers les plus importants. Selon les estimations, une enveloppe de 500 milliards d'euros sera nécessaire d'ici à 2020 pour réaliser un réseau européen digne de ce nom.

Le nouveau réseau central RTE-T s'appuiera sur un large réseau, au niveau régional et national. Ce dernier sera largement financé par les Etats membres, avec des possibilités de financement au niveau régional et européen, notamment au moyen d'instruments financiers innovants.

Une enveloppe de 31,7 milliards d'euros est allouée aux infrastructures de transport pour la période de financement 2014-2020 au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe. Cette enveloppe est destinée à encourager les Etats membres à investir davantage afin de mettre en place les interconnexions et liaisons transfrontalières difficiles, qui risqueraient autrement de ne jamais voir le jour. L'objectif est d'achever ce réseau central d'ici 2030. Les 31,7 milliards d'euros seront utilisés pour soutenir :

- des projets prioritaires de développement du réseau central, le long des dix corridors du réseau. Un petit nombre de projets à forte valeur ajoutée européenne, portant sur d'autres sections du réseau, pourront ainsi être financés ;
- le financement de projets horizontaux liés aux technologies de l'information, comme SESAR (la dimension technologique du système de gestion du trafic aérien dans le cadre du Ciel unique européen) et ERTMS (le système européen de gestion du trafic ferroviaire), qui doit être utilisé dans l'ensemble des principaux corridors de transport. Il s'agit d'une priorité particulière, car le nouveau réseau central innove aussi en renforçant les exigences de convergence des systèmes de transports, et donc d'investissement pour satisfaire aux principales normes européennes en vigueur (par exemple en ce qui concerne les systèmes communs de signalisation ferroviaire).

Du bref échange de vues subséquent à la présentation du document sous rubrique, il peut être retenu ce qui suit :

- le Luxembourg est très bien intégré dans le réseau, eu égard notamment à sa situation géographique centrale. Il est en outre parfaitement intégré au réseau rapide ;
- le paquet « interconnexion » était une priorité de la présidence polonaise, mais il s'agit d'un dossier compliqué et politiquement délicat qui ne sera vraisemblablement pas finalisé avant 2012 ;

- les documents COM (2011) 650 et COM (2011) 659 relèvent du contrôle du principe de subsidiarité. La commission parlementaire conclut que ces documents ne comportent pas d'élément qui risquerait de violer le principe de subsidiarité et le droit d'agir du Luxembourg. Elle soutient totalement l'approche de la Commission européenne.

18. COM (2011) 670 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPEEN établissant un système de gestion de la sécurité aérienne pour l'Europe

La communication sous rubrique note que le système actuellement en place en Europe pour assurer la sécurité des transports aériens se fonde principalement sur le respect d'une série de règles, sous la supervision de l'Agence européenne de la sécurité aérienne et de chaque autorité nationale de l'aviation. Ces règles ont été élaborées après des années d'expérience, en tirant les leçons d'enquêtes approfondies et indépendantes sur les accidents et les incidents aériens. Ce système réactif s'est avéré efficace puisqu'il a débouché sur un bilan pour la sécurité aérienne en Europe non seulement excellent mais aussi en constante amélioration au cours des dernières décennies. Cependant, le respect de la réglementation ne suffit plus pour assurer la sécurité à mesure que le transport aérien se complexifie et que l'on découvre les limites des capacités humaines et l'impact des processus organisationnels.

La Commission constate que l'Union européenne doit s'atteler davantage au traitement systémique des risques liés à la sécurité aérienne et créer un système de gestion de la sécurité. Le système de gestion de la sécurité est un système proactif qui décèle les dangers qui menacent l'activité, évalue les risques inhérents à ces dangers et prend des mesures pour ramener ces risques à un niveau acceptable. Il procède ensuite à des vérifications pour confirmer l'efficacité de ces mesures. Le système fonctionne en continu pour que les nouveaux dangers et risques soient rapidement détectés et que les mesures soient appropriées ou révisées lorsqu'elles s'avèrent inefficaces.

Un tel système proactif à l'échelon européen devrait viser à soutenir les efforts des Etats membres et non à les remplacer. Il ne s'agit pas de déplacer la responsabilité des mesures à prendre, mais de coopérer plus étroitement pour parvenir à de meilleurs résultats. Ce système doit apporter une valeur ajoutée aux initiatives de sécurité des Etats membres en rassemblant des informations paneuropéennes pour faciliter la mise en évidence des risques affectant la sécurité aérienne partout en Europe. Il doit permettre de partager des informations et de faciliter la prise de mesures concertées. A cette fin, il dépendra évidemment de l'aide et des contributions des Etats membres et du secteur de l'aviation. C'est en s'inscrivant dans une approche collaborative que le fonctionnement des systèmes de gestion de la sécurité à l'échelon des Etats membres et de l'industrie bénéficiera aux Européens. Les récents événements autour des éruptions volcaniques en Europe ont démontré la valeur du travail en collaboration et de l'échange d'informations et de contributions de toutes parts pour parvenir à aborder de manière commune ce nouveau risque majeur pour la sécurité.

19. COM (2011) 688 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL relatif à la sécurisation des activités de prospection, d'exploration et de production pétrolières et gazières en mer

La proposition de règlement sous rubrique part du constat que la probabilité de survenance d'un accident grave sur une installation pétrolière ou gazière en mer dans les eaux européennes demeure à un niveau inacceptable. Un régime strict en matière de sécurité doit

permettre de ramener ce risque au minimum absolu. Les dommages occasionnés à l'environnement et aux économies littorales peuvent être nettement réduits si un plan d'intervention d'urgence efficace est mis en place d'avance. C'est pourquoi la Commission européenne propose un nouveau texte législatif visant à assurer que, partout dans l'UE, les activités de production pétrolières et gazières en mer respectent les normes les plus élevées au monde en matière de sécurité, de santé et d'environnement.

La proposition de règlement établit des règles claires qui concernent l'ensemble du cycle de vie des activités d'exploration et de production de pétrole ou de gaz, de la conception d'une installation à son démantèlement. Sous le contrôle des autorités de réglementation nationales, les entreprises européennes devront évaluer régulièrement les normes de sécurité applicables aux opérations en mer, et les améliorer. Cette nouvelle approche permettra d'améliorer sans cesse l'évaluation européenne des risques, par la prise en considération des nouvelles technologies et des nouveaux risques. Des obligations visant la prévention et l'intervention efficace en cas d'accident majeur sont instaurées dans ce cadre :

- les autorités compétentes des Etats membres devront s'assurer qu'elles accordent des concessions pour explorer et produire du pétrole et du gaz dans les eaux de l'UE uniquement aux exploitants qui disposent des capacités techniques et financières nécessaires pour contrôler la sécurité de leurs activités en mer et veiller à la protection de l'environnement ;
- les solutions techniques présentées par l'exploitant et qui sont critiques pour la sécurité de l'installation doivent être vérifiées par un tiers indépendant avant la mise en exploitation de l'installation, puis de façon périodique ;
- avant le début de l'exploration ou de la production, les entreprises devront élaborer, pour leur installation en mer, un rapport sur les dangers majeurs qui contiendra une évaluation des risques et un plan d'intervention d'urgence. Ces rapports seront soumis au feu vert des autorités nationales ;
- des autorités nationales compétentes indépendantes responsables de la sécurité des installations vérifieront les dispositions en matière de sécurité, de protection de l'environnement et de préparation aux situations d'urgence appliquées aux plateformes et aux opérations qui y sont menées. Si un exploitant ne respecte pas les normes minimales, l'autorité compétente l'y contraindra ou lui imposera des sanctions. En dernier recours, l'exploitant en infraction devra mettre fin à ses opérations de forage ou de production ;
- des informations comparables seront mises à la disposition de la population. Elles concerneront les niveaux de performance des entreprises ainsi que les activités des autorités nationales compétentes. Elles seront publiées sur les sites Internet des parties concernées ;
- les entreprises prépareront des plans d'intervention d'urgence sur la base de l'évaluation des risques réalisée pour leurs plateformes. Elles s'assureront de disposer des ressources nécessaires pour mettre ces plans en œuvre le cas échéant. Par ailleurs, les Etats membres tiendront pleinement compte de ces plans lorsqu'ils élaboreront des plans d'urgence nationaux. Les plans seront testés périodiquement par l'industrie et les autorités nationales ;
- les compagnies pétrolières et gazières seront pleinement responsables des dommages environnementaux occasionnés aux espèces marines et aux habitats naturels protégés. Pour les dommages causés aux eaux, la zone géographique concernée sera étendue pour couvrir toutes les eaux marines de l'UE (jusqu'à environ 370 km de la côte) et les

parties du plateau continental qui sont sous la juridiction d'un Etat membre côtier. A noter que le cadre législatif actuel de l'UE limite la responsabilité environnementale à la mer territoriale (environ 22 km depuis la côte) ;

- la Commission collaborera avec ses partenaires au niveau international pour promouvoir la mise en œuvre des normes de sécurité les plus strictes dans le monde entier ;
- les inspecteurs *offshore* des Etats membres travailleront ensemble pour assurer le partage des bonnes pratiques et contribuer à l'élaboration et à l'amélioration des normes de sécurité.

Parallèlement à cette proposition législative, la Commission propose que l'UE adhère au protocole *offshore* de la convention de Barcelone, qui vise la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant des activités d'exploration et d'exploitation.

Le dossier sous rubrique relève du contrôle du principe de subsidiarité. La commission parlementaire conclut que le document ne comporte pas d'élément qui risquerait de violer le principe de subsidiarité et le droit d'agir du Luxembourg.

20. Divers

Le prochain Conseil « Transports » aura lieu le 12 décembre prochain. A l'ordre du jour de ce Conseil figurent notamment :

- la proposition de directive établissant un espace ferroviaire unique européen (Refonte). Monsieur le Ministre interviendra sur ce point pour exprimer son désaccord avec l'approche retenue dans cette proposition ;
- la proposition de règlement modifiant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (tachygraphe) et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil.

Le prochain Conseil « Environnement » aura quant à lui lieu le 19 décembre 2011. A l'ordre du jour de ce Conseil figurent notamment les points suivants :

- adoption de conclusions relatives à la stratégie de l'UE pour la biodiversité à l'horizon 2020 ;
- adoption de conclusions relatives à la feuille de route pour une Europe efficace dans l'utilisation des ressources ;
- échange de vues à propos des résultats de la 17^{ème} session de la Conférence des parties à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques, tenue à Durban, du 28 novembre au 9 décembre 2011.

La prochaine réunion de la Commission du Développement durable aura lieu le 7 décembre prochain.

Luxembourg, le 8 décembre 2011

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

6368

MEMORIAL
Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL
Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxembourg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 213

3 octobre 2012

Sommaire

DROITS ET OBLIGATIONS DES VOYAGEURS FERROVIAIRES

Loi du 10 septembre 2012 déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires page [2962](#)

Loi du 10 septembre 2012 déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

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

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 11 juillet 2012 et celle du Conseil d'Etat du 13 juillet 2012 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Art. 1^{er}. La Communauté des Transports peut prononcer les sanctions administratives suivantes:

- l'avertissement écrit et
- l'amende administrative.

Dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction, tout service ferroviaire de transport de voyageurs a le droit d'être entendu par la Communauté des Transports et de présenter ses observations.

Au cas où une sanction est prononcée, la décision infligeant la sanction administrative doit être motivée.

Les frais provoqués par la procédure administrative sont mis à charge du service ferroviaire de transport de voyageurs sanctionné.

Art. 2. La Communauté des Transports peut, en cas de faute de moindre gravité, prononcer un avertissement, qui prendra la forme d'observations écrites.

Le non-respect des obligations définies aux articles 5, 8, 9, 10 paragraphe (5), 15, 16, 17, 18 et 20 du règlement (CE) n° 1371/2007 est sanctionné par une amende administrative de 500 euros. Lorsqu'il s'agit du premier non-respect par une entreprise ferroviaire déterminée d'une des obligations précitées, l'amende administrative peut être remplacée par un avertissement écrit.

Le non-respect des obligations définies aux articles 7, 10 paragraphes (1^{er}), (2) et (4), 11, 12, 13, 14, 19 paragraphe (1^{er}), 21 paragraphes (1^{er}) et (2), 23, 24, 25, 26, 27, 28 et 29 du règlement (CE) n° 1371/2007 est sanctionné par une amende administrative de 2.000 euros.

En cas de récidive endéans un délai d'un an, la Communauté des Transports peut prononcer une amende administrative dont le montant est porté au double.

Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement.

Art. 3. Les amendes administratives sont perçues par l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.

Art. 4. Un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif à l'encontre des décisions de la Communauté des Transports prises dans le contexte de la présente loi.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*
Claude Wiseler

Le Ministre du Trésor,
Jean-Claude Juncker

Le Ministre des Finances,
Luc Frieden

Le Ministre de la Justice,
François Biltgen

Château de Berg, le 10 septembre 2012.

Henri

Doc. parl. 6368; sess. ord. 2011-2012.