



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 7254

Projet de loi portant transposition de la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire

Date de dépôt : 27-02-2018

Date de l'avis du Conseil d'État : 27-03-2019

Auteur(s) : Monsieur François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
14-06-2019	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
27-02-2018	Déposé	7254/00	<u>7</u>
08-05-2018	Avis de la Chambre des Salariés (24.4.2018)	7254/01	<u>241</u>
20-07-2018	Avis de la Chambre de Commerce sur le projet de loi et sur le projet de règlement grand-ducal abrogeant 1. le règlement grand-ducal modifié du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de va [...]	7254/02	<u>249</u>
25-07-2018	Avis du Conseil d'État (24.7.2018)	7254/03	<u>252</u>
27-02-2019	Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'État (8.2.2019)	7254/04	<u>261</u>
28-02-2019	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics	7254/05	<u>264</u>
27-03-2019	Avis complémentaire du Conseil d'État (26.3.2019)	7254/06	<u>321</u>
03-05-2019	Rapport de commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics Rapporteur(s) :	7254/07	<u>324</u>
08-05-2019	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°22 Une demande de dispense du second vote a été introduite	7254	<u>399</u>
23-05-2019	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (23-05-2019) Evacué par dispense du second vote (23-05-2019)	7254/08	<u>401</u>
02-05-2019	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (12) de la reunion du 2 mai 2019	12	<u>404</u>
04-04-2019	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (11) de la reunion du 4 avril 2019	11	<u>468</u>
04-02-2019	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (04) de la reunion du 4 février 2019	04	<u>476</u>
08-05-2019	Prise des dispositions nécessaires afin de garantir les normes sociales dans toutes les sociétés dans lesquelles l'État détient la majorité du capital	Document écrit de dépôt	<u>485</u>
07-06-2019	Publié au Mémorial A n°390 en page 1	7254	<u>487</u>

Résumé

N° 7254

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2018-2019

PROJET DE LOI

portant transposition de la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire

RESUME

Le projet de loi sous avis a pour objet :

- a) la transposition de la directive 2016/2370/UE du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire ;
- b) la refonte de la législation luxembourgeoise ferroviaire.

En l'espace de 15 ans, les efforts d'ouverture du secteur des transports ferroviaires à la concurrence ont fait l'objet de quatre paquets législatifs et d'une refonte des textes existants entre le 3^{ème} et le 4^{ème} paquet. Le quatrième paquet ferroviaire européen, dont la directive 2016 /2370/UE fait partie, fut adopté en avril 2016 pour son volet « technique » et en décembre 2016 pour son volet « politique ». La directive susmentionnée, que le présent projet de loi propose de transposer, relève du volet « politique » du 4^{ème} paquet ferroviaire.

Suite aux efforts successifs du législateur européen de créer un espace ferroviaire unique sans obstacles et à l'accès non-discriminatoire, les textes législatifs et réglementaires européens se sont multipliés. Étant donné que, pour la plupart des textes européens, il s'agissait de directives, ces dernières ont modifié les lois et règlements nationaux à plusieurs reprises. Ces modifications multiples de la législation européenne et par la suite des lois et règlements nationaux en la matière, ont rendu la législation ferroviaire luxembourgeoise difficilement lisible. Afin d'offrir une meilleure lisibilité et une meilleure sécurité juridique en la matière, les auteurs du projet de loi sous avis ont donc effectué une refonte de la législation ferroviaire luxembourgeoise en fusionnant et en adaptant les textes existants.

La directive 2016/2370/UE fait partie du pilier « politique » du 4^{ème} paquet législatif ferroviaire, présenté par la Commission européenne en janvier 2013 et adopté par le Parlement européen et le Conseil en 2016. La directive précitée, également appelée directive sur la gouvernance, modifie la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire et vise à éliminer les obstacles qui limitent encore l'efficacité des marchés ferroviaires.

Les obstacles qui subsistent, selon la vue de la Commission européenne, sont liés en premier lieu à la difficulté d'accéder au marché des services nationaux de transport de voyageurs. Dans de nombreux États membres, ces marchés restent fermés à la concurrence, ce qui en limiterait le développement et crée des disparités entre les États membres qui ont ouvert leur marché et les autres.

La plupart des services nationaux de transport de voyageurs ne peuvent être fournis uniquement de manière commerciale et ont besoin du soutien de l'État. Dans ce cas, ils font l'objet de contrats de service public (ci-après « CSP »). C'est pourquoi le paquet législatif porte aussi sur la mise en concurrence des CSP et sur d'autres points, tels que la mise à disposition de matériel roulant pour les soumissionnaires potentiels à de tels contrats et les systèmes d'horaire et de billetterie intégrés, lorsqu'ils sont dans l'intérêt des voyageurs.

La directive précitée fait partie du volet « politique » du 4^{ème} paquet ferroviaire au même titre que le règlement 2016/2338/UE du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant le règlement 2007/1370/CE sur l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer, ainsi que le règlement 2016/2337/UE abrogeant le règlement 1969/1192/CEE. En tant que règlements européens, ils sont d'application directe.

À partir de décembre 2019, les entreprises ferroviaires auront le droit d'exploiter des services sur l'ensemble du réseau de l'Union. Par ailleurs, à partir de 2023, les États membres devront procéder à des appels d'offres ouverts à toutes les sociétés européennes du secteur pour les contrats de service publics, excepté les cas dans lesquels l'attribution directe du contrat de service public reste admise.

En ce qui concerne le Luxembourg, le CSP existant actuellement entre l'État et la SNCFL, entré en vigueur le 1^{er} janvier 2010, restera en vigueur jusqu'au 31 décembre 2024 et l'attribution directe restera possible.

Le 21 mars 2013, la Chambre des Députés a adopté un « Avis motivé » très critique sous forme de résolution portant sur la « Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire (document COM(2013) 29 final) et à la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer (document COM(2013) 28 final) ».

Dans cet avis motivé la Chambre des Députés a réuni de nombreux arguments contre la libéralisation en général et contre les dispositions qui ne prenaient pas en compte les spécificités luxembourgeoises ou violaient le principe de subsidiarité.

Fin 2013, dans le programme gouvernemental du Gouvernement issu des élections d'octobre, l'exécutif s'était donné la mission d'intervenir au niveau européen « pour qu'il soit tenu compte des spécificités de notre pays » et de négocier « une dérogation permanente vu le statut spécifique des chemins de fer luxembourgeois, notamment à l'égard de l'obligation d'une séparation des CFL en entité réseau et entité trafics. »

Par la suite, le Luxembourg a donc commencé à chercher des alliés politiques, notamment par une initiative commune au niveau du Benelux. Ainsi, en avril 2014, les gouvernements du Benelux ont publié une déclaration commune où ils s'opposaient à la libéralisation du transport ferroviaire de voyageurs telle que proposée par le 4^{ème} Paquet ferroviaire. Ils y défendaient les spécificités des petits pays tout en invitant d'autres États membres à se joindre à cette alliance. Cette approche politique proactive et les efforts diplomatiques intenses se soldèrent finalement par un soutien important. Au cours des négociations au Conseil des Ministres de l'Union européenne, une dizaine d'autres États ont peu à peu rejoint et soutenu la position luxembourgeoise.

Les éléments revêtant une importance primordiale pour le Luxembourg étaient notamment les points suivants :

- a) Pas de découplage complet entre gestionnaire et opérateurs
- b) Pas d'attribution obligatoire des contrats de services publics par appel d'offre
- c) Possibilité de limiter l'accès à l'infrastructure

La politique européenne des transports ferroviaires vise, à l'image des politiques d'harmonisation et de libéralisation dans d'autres secteurs, la dynamisation du transport en l'ouvrant à la concurrence et en créant un espace ferroviaire européen unique. Cette politique fut lancée par la Commission européenne dès le début des années 1990 et visait à redynamiser un secteur généralement en déclin aux niveaux national et européen. Elle s'est ensuite accélérée dès l'année 1998 avec la proposition d'un premier paquet législatif suivi au fil des années par 3 autres.

Proposé en 1998 et adopté en 2001, le 1^{er} paquet ferroviaire visait essentiellement à introduire une séparation légale et fonctionnelle entre le gestionnaire d'infrastructure (GI) chargé de l'établissement, de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, et l'entreprise ferroviaire (EF) qui fournit des prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs.

Le deuxième paquet ferroviaire, proposé en 2002 et adopté en 2004, fixait la libéralisation, respectivement l'ouverture à la concurrence pour le fret international au 1^{er} janvier 2006 et pour le fret national au 1^{er} janvier 2007 et créa également l'Agence ferroviaire européenne. Ce paquet était composé de cinq mesures :

Après la libéralisation du fret par le deuxième paquet, le troisième paquet ferroviaire - proposé en 2004 et adopté en 2007 - fixait au 1^{er} janvier 2010 l'ouverture à la concurrence des services internationaux de transport de passagers en intégrant le cabotage. Suite à des blocages politiques importants et des différences de vues entre Conseil et Parlement, ce paquet législatif, formé à l'origine par 4 textes, fut amputé de la directive prévoyant la libéralisation des services de transport de passagers nationaux.

La directive 2012/34/UE, présentée en septembre 2010, a pour objet principal la simplification, la clarification et la modernisation du cadre réglementaire tout en mettant en œuvre une refonte des textes précédents pour une meilleure lisibilité en regroupant l'ensemble des dispositions dans un même texte.

Malgré l'adoption des trois paquets législatifs précédents et l'ouverture des marchés nationaux avec comme objectif de les rendre plus concurrentiels et interopérables au niveau de l'Union européenne, la part modale du rail dans le transport intra-UE reste modeste. Dernière étape de la libéralisation du marché ferroviaire à l'heure actuelle, le quatrième paquet ferroviaire, présenté en 2013 et adopté en 2016, a donc pour ambition, selon la Commission européenne, d'améliorer la qualité et l'efficacité des services ferroviaires en supprimant les derniers obstacles juridiques, institutionnels et techniques éventuels et en renforçant les performances du secteur ferroviaire afin de parachever l'espace ferroviaire unique européen.

7254/00

N° 7254

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2017-2018

PROJET DE LOI

portant transposition de la directive 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire ;

et abrogeant

- 1. la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;**
- 2. la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ; et**
- 3. la loi du 3 août 2010 relative à la régulation du marché ferroviaire**

* * *

(Dépôt: le 27.2.2018)

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (14.2.2018).....	2
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs et commentaire des articles.....	44
4) Fiche financière.....	56
5) Fiche d'évaluation d'impact.....	56
6) Directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire.....	60
7) Tableau comparatif.....	77
8) Projet de règlement grand-ducal abrogeant 1. le règlement grand-ducal modifié du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de validité des licences des entreprises ferroviaires; 2. le règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 sur les modalités d'accès à l'infrastructure et leur tarification	225
9) Extrait du procès-verbal N°03/18 du Conseil de Gouvernement du 19 janvier 2018 approuvé dans la séance du 2 février 2018.....	229

*

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 portant transposition de la directive 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire ; et abrogeant

1. la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;
2. la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ; et
3. la loi du 3 août 2010 relative à la régulation du marché ferroviaire.

Château de Berg, le 14 février 2018

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

François BAUSCH

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

TITRE I^{er}

Généralités

Chapitre I^{er} – *Objet et définitions*

Art. 1^{er}. *Objet*

La présente loi détermine :

1. les critères d'obtention et de validité des licences des entreprises ferroviaires ;
2. les règles de gestion de l'infrastructure ferroviaire ;
3. les modalités d'accès à l'infrastructure et leur tarification ; et
4. la régulation du marché.

Art. 2. *Définitions*

Pour l'application de la présente loi, on entend par :

1. « accord-cadre » : un accord général juridiquement contraignant de droit public ou privé définissant les droits et obligations d'un candidat et de l'Administration des chemins de fer en ce qui concerne les capacités de l'infrastructure à répartir et la tarification à appliquer sur une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service ;
2. « accord transfrontalier » : tout accord entre deux ou plusieurs Etats membres ou entre des Etats membres et des pays tiers destiné à faciliter la fourniture de services ferroviaires transfrontaliers ;
3. « Administration des chemins de fer » : Autorité nationale de sécurité ferroviaire instituée par la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire, dénommée ci-après « l'Administration » ;
4. « alternative viable » : l'accès à une autre installation de service économiquement acceptable pour l'entreprise ferroviaire et lui permettant d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné ;

5. « autorité responsable des licences » : autorité compétente pour délivrer les licences ;
6. « bénéfice raisonnable » : un taux de rémunération du capital propre qui prend en compte le risque, y compris celui pesant sur les recettes, ou l'absence de risque, encouru par l'exploitant de l'installation de service et qui est conforme au taux moyen constaté dans le secteur concerné au cours des dernières années ;
7. « candidat » : toute entreprise ferroviaire, tout regroupement international d'entreprises ferroviaires ou d'autres personnes physiques ou morales ou entités, par exemple les autorités compétentes visées dans le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n°1107/70 du Conseil et les chargeurs, les transitaires et les opérateurs de transports combinés ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquérir des capacités de l'infrastructure ;
8. « capacité(s) de l'infrastructure » : la possibilité de programmer des sillons sollicités pour un élément de l'infrastructure pendant une certaine période ;
9. « conseil d'administration » : organe d'une société visé à la section IV, paragraphe 4, sous-paragraphe 1^{er} de la loi modifiée du 10 août 1915 concernant les sociétés commerciales ;
10. « conseil de surveillance » : l'organe d'une société visé à la section IV, paragraphe 4, sous-paragraphe 2 de la loi modifiée du 10 août 1915 concernant les sociétés commerciales ;
11. « coordination » : la procédure mise en œuvre par l'Administration et les candidats afin de rechercher une solution en cas de demandes concurrentes de capacités de l'infrastructure ;
12. « développement de l'infrastructure ferroviaire » : la planification du réseau, la planification financière et la programmation des investissements, ainsi que la construction et la modernisation de l'infrastructure ;
13. « directoire » : l'organe d'une société visé à la section IV, paragraphe 4, sous-paragraphe 2 de la loi modifiée du 10 août 1915 concernant les sociétés commerciales ;
14. « dirigeant » : la personne physique qui, seule ou de concert avec un ou plusieurs autres dirigeants, assume une responsabilité effective et permanente dans la direction d'une entreprise ferroviaire ;
15. « document de référence du réseau » : en abrégé « DRR », document précisant, de manière détaillée, les règles générales, les délais, les procédures et les critères relatifs aux systèmes de tarification et de répartition des capacités et contenant toutes les autres informations nécessaires pour permettre l'introduction de demandes de capacités de l'infrastructure ;
16. « entreprise ferroviaire » : toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la présente loi, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; toute entreprise qui assure uniquement la traction ;
17. « entreprise verticalement intégrée » : une entreprise dans laquelle, au sens du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil :
 - a) un gestionnaire de l'infrastructure est contrôlé par une entreprise qui contrôle en même temps une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure,
 - b) un gestionnaire de l'infrastructure est contrôlé par une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure, ou
 - c) une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure sont contrôlées par un gestionnaire de l'infrastructure.

Par « entreprise verticalement intégrée », on entend également une entreprise composée de divisions distinctes, y compris un gestionnaire de l'infrastructure et une ou plusieurs divisions fournissant des services de transport qui n'ont pas une personnalité juridique distincte.

Lorsqu'un gestionnaire de l'infrastructure et une entreprise ferroviaire sont totalement indépendants l'un de l'autre, mais qu'ils sont tous deux directement contrôlés par un État membre sans entité intermédiaire, ils ne sont pas considérés comme constituant une entreprise verticalement intégrée aux fins de la présente directive ;
18. « entretien de l'infrastructure ferroviaire » : les travaux destinés à entretenir l'état et les capacités de l'infrastructure existante ;

19. « exploitant d'installation de service » : toute entité publique ou privée chargée de gérer une ou plusieurs installations de service ou de fournir à des entreprises ferroviaires un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;
20. « exploitation de l'infrastructure ferroviaire » : la répartition des sillons, la gestion du trafic et la tarification de l'infrastructure ;
21. « fonctions essentielles de la gestion de l'infrastructure » : la prise de décision concernant la répartition des sillons, la définition et l'évaluation de la disponibilité et l'attribution des sillons individuels, et la prise de décision concernant la tarification de l'infrastructure, la détermination et la perception des redevances, conformément au cadre de tarification et au cadre de répartition des capacités ;
22. « gestionnaire de l'infrastructure » : toute entité ou entreprise chargée de l'exploitation, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure ferroviaire sur un réseau et responsable de la participation à son développement, conformément aux règles établies par l'État membre dans le cadre de sa politique générale en matière de développement et de financement de l'infrastructure ;
23. « guichet unique » : l'Administration participant au sillon dans le cas de sillons traversant plus d'un réseau, selon la procédure décrite par le DRR. Les candidats introduisent leur demande auprès de ce guichet unique. L'Administration agit pour le compte du candidat dans sa recherche de capacités auprès des gestionnaires de l'infrastructure concernés ;
24. « horaire de service » : les données définissant tous les mouvements programmés des trains et du matériel roulant, sur l'infrastructure concernée, pendant la période de validité de cet horaire ;
25. « infrastructure ferroviaire » : l'ensemble des éléments faisant partie des voies principales et des voies de service, à l'exception de celles situées à l'intérieur des ateliers de réparation du matériel et des dépôts ou garages d'engins de traction, ainsi que des embranchements particuliers :
 - a) terrains ;
 - b) corps et plate-forme de la voie : remblais, tranchées, drains, rigoles, fossés maçonnés, aqueducs, murs de revêtement, plantations de protection des talus ; quais à voyageurs et à marchandises, y compris dans les gares de voyageurs et les terminaux de marchandises ; accotements et pistes ; murs de clôture, haies vives, palissades ; bandes protectrices contre le feu, dispositifs pour le réchauffage des appareils de voie ; croisements ; écrans pare-neige ;
 - c) ouvrages d'art : ponts, ponceaux et autres passages supérieurs, tunnels, tranchées couvertes et autres passages inférieurs ; murs de soutènement et ouvrages de protection contre les avalanches, les chutes de pierres ;
 - d) passages à niveau, y compris les installations destinées à assurer la sécurité de la circulation routière ;
 - e) superstructure : rails, rails à gorge et contre-rails ; traverses et longrines, petit matériel d'assemblage, ballast, y compris gravillon et sable ; appareils de voie ; plaques tournantes et chariots transbordeurs, à l'exception de ceux exclusivement réservés aux engins de traction ;
 - f) chaussées des cours de voyageurs et de marchandises, y compris les accès par route et les accès pour piétons ;
 - g) installations de sécurité, de signalisation et de télécommunication de pleine voie, de gare et de triage, y compris installations de production, de transformation et de distribution de courant électrique pour le service de la signalisation et des télécommunications ; bâtiments affectés auxdites installations ; freins de voie ;
 - h) installations d'éclairage destinées à assurer la circulation des véhicules et la sécurité de cette circulation ;
 - i) installations de transformation et de transport de courant électrique pour la traction des trains : sous-stations, lignes d'alimentation entre les sous-stations et les fils de contact, caténaires et supports ; troisième rail avec supports ;
 - j) bâtiments affectés au service des infrastructures, y compris une partie des installations destinées au recouvrement des frais de transport ;

26. « infrastructure saturée » : la section de l'infrastructure pour laquelle les demandes de capacités de l'infrastructure ne peuvent être totalement satisfaites pendant certaines périodes, même après coordination des différentes demandes de réservation de capacités ;
27. « installation de service » : l'installation, y compris les terrains, bâtiments et équipements qui sont spécialement aménagés, en totalité ou en partie, pour permettre la fourniture d'un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;
28. « itinéraire de substitution » : un autre itinéraire entre la même origine et la même destination, l'entreprise ferroviaire pouvant substituer un itinéraire à l'autre pour exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné ;
29. « licence » : une autorisation accordée par l'autorité responsable des licences à une entreprise à laquelle la qualité de fournisseur de services de transport ferroviaire en tant qu'entreprise ferroviaire est reconnue, qualité qui peut être limitée à l'exploitation de certains types de services ;
30. « locomotive(s) haut-le-pied » : train formé exclusivement de locomotives ;
31. « longueur d'un sillon » : distance parcourue par le train entre la gare de départ ou le point d'entrée au réseau et la gare d'arrivée ou le point de sortie du réseau ;
32. « marche de base » ou « marche type » : temps minimal techniquement possible pour les caractéristiques de l'infrastructure et du matériel roulant que met un train pour parcourir un itinéraire donné ;
33. « marche du train » : temps réellement pris par un train pour parcourir un itinéraire donné ;
34. « matériel roulant » : le matériel roulant qui est admis à la circulation sur le réseau et qui fait l'objet d'une classification répondant aux définitions prévues à cet effet dans l'annexe I de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté telle que modifiée par la suite ou aux normes internationales en tenant lieu ;
35. « modernisation de l'infrastructure ferroviaire » : les grands travaux de modification de l'infrastructure qui améliorent sa performance globale ;
36. « nombre de caisses » : nombre d'éléments que comporte un train voyageurs, locomotives comprises ;
37. « partenariat public-privé » : un accord contraignant conclu entre des organismes publics et une ou plusieurs entreprises autres que le principal gestionnaire de l'infrastructure d'un État membre, en vertu duquel les entreprises construisent en tout ou en partie ou financent l'infrastructure ferroviaire ou acquièrent le droit d'exercer l'une ou l'autre des fonctions énumérées au point 22 pour une durée prédéfinie. L'accord peut revêtir toute forme appropriée juridiquement contraignante prévue dans la législation nationale ;
38. « plan de renforcement des capacités » : une mesure ou une série de mesures, assorties d'un calendrier de mise en œuvre et visant à réduire les contraintes en matière de capacités qui entraînent la déclaration d'une section de l'infrastructure comme « infrastructure saturée » ;
39. « regroupement international » : toute association d'au moins deux entreprises ferroviaires établies dans des États membres différents de l'Union européenne en vue de fournir des prestations de transports internationaux entre États membres ;
40. « renouvellement de l'infrastructure ferroviaire » : les grands travaux de remplacement réalisés sur l'infrastructure existante qui ne modifient pas sa performance globale ;
41. « répartition » : l'affectation des capacités de l'infrastructure ferroviaire par l'Administration, en sa qualité d'organisme de répartition ;
42. « réseau » : l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire gérée par un gestionnaire de l'infrastructure ;
43. « service de fret international » : un service de transport dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un État membre; le train est assemblé ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière ;

44. « service de maintenance lourde » : les travaux qui ne sont pas effectués de manière régulière et dans le cadre des activités quotidiennes, et qui impliquent que le véhicule soit retiré du service ;
45. « services de transport de voyageurs à grande vitesse » : les services ferroviaires de transport de voyageurs opérés sans arrêts intermédiaires entre deux lieux séparés par une distance de plus de 200 kilomètres sur des lignes spécialement conçues et équipées pour des vitesses généralement supérieures ou égales à 250 kilomètres par heure et fonctionnant en moyenne à ces vitesses ;
46. « service international de transport de voyageurs » : un service de transport de voyageurs dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un État membre et dont l'objet principal est le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents; le train est assemblé ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et des destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière ;
47. « sillon » : la capacité de l'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre au cours d'une période donnée ;
48. « sillon extraordinaire » : tout sillon établi sur mesure ou à partir d'un sillon préétabli à la demande d'un candidat et qui ne répond pas aux critères du sillon régulier ;
49. « sillon préétabli » : tout sillon créé d'office par l'Administration lors de la procédure annuelle d'établissement de l'horaire de service et proposé dans le catalogue des capacités disponibles ;
50. « sillon régulier » : tout sillon alloué dans le cadre de la procédure annuelle d'établissement de l'horaire de service ou dans le cadre de la procédure de mise à jour mensuelle, telles que définies au DRR ;
51. « train de fret » : tout train, même vide, comportant des véhicules destinés au transport de marchandises, sauf les cas mentionnés sous le point 52 ;
52. « train voyageurs » : tout train, même vide, ne comportant outre les locomotives que des véhicules destinés au transport de personnes, éventuellement accompagnés de fourgons, de wagons de transport de véhicules automobiles ou d'autres wagons destinés à ce type de trafic ;
53. « train-kilomètre » : distance de 1 kilomètre parcourue par un train donné ;
54. « transit » : la traversée du territoire de l'Union sans chargement ni déchargement de marchandises ou sans prise en charge ni dépose de voyageurs sur ce territoire ;
55. « voies de garage » : les voies spécifiquement réservées au stationnement temporaire des véhicules ferroviaires entre deux missions.

TITRE II

La gestion de l'infrastructure ferroviaire

Chapitre I^{er} – *Les principes de gestion du réseau*

Art. 3. Le réseau répond aux besoins globaux de l'aménagement du territoire, du développement de l'économie et de la mobilité de la population.

Ses raccordements avec les chemins de fer des pays voisins contribuent à son insertion appropriée dans les réseaux de transport transeuropéens et à une desserte ferroviaire adéquate de la région transfrontalière.

Art. 4. L'Etat a la pleine propriété du réseau.

Les écritures cadastrales afférentes sont reprises dans un règlement grand-ducal énumérant les propriétés domaniales concernées.

Art. 5. L'Etat pourvoit à la remise en état, à la modernisation et à l'entretien du réseau ainsi qu'aux raccordements ferroviaires internationaux.

Il décide de la construction de lignes nouvelles ainsi que de l'extension et de la suppression de lignes existantes.

Il a la charge de la police du réseau. Cette mission comporte l'obligation d'assurer les conditions de sécurité de l'exploitation ferroviaire, de sûreté des personnes et des biens et de conservation et de viabilité du réseau.

Art. 6. La remise en état, la modernisation et l'extension du réseau, la suppression de lignes ainsi que l'adaptation et le développement des raccordements ferroviaires internationaux sont réalisés sous l'autorité du membre du Gouvernement ayant les Transports dans ses attributions, ci-après désigné par le terme « le ministre », avec le concours du gestionnaire de l'infrastructure.

Le ministre peut s'assurer, avec l'accord du Conseil de Gouvernement, tous autres concours nécessaires à la réalisation du programme d'investissement ferroviaire et des raccordements ferroviaires transfrontaliers.

Art. 7. (1) La gestion du réseau est confiée à la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, dénommée ci-après « CFL ».

Cette gestion comprend les missions suivantes :

1. la maintenance, le renouvellement, la modernisation et l'extension des installations fixes du réseau, y compris la stratégie du développement du réseau et des corridors internationaux ;
2. le bon déroulement des projets d'infrastructure ;
3. la gestion du trafic sur le réseau dans une optique de sécurité, de performance, de qualité et de service au client.

Tout en respectant le cadre de tarification et de répartition et les règles spécifiques établies par l'Etat, le gestionnaire de l'infrastructure est responsable de son organisation, de sa gestion et de son contrôle interne.

(2) Les missions du gestionnaire de l'infrastructure et les modalités de mise en œuvre de celles-ci sont réglées par voie de contrat, d'une durée minimale de cinq ans, entre l'Etat et les CFL. Ledit contrat est approuvé par règlement grand-ducal. Le contrat précise les dispositions du chapitre IV du présent titre et comporte les éléments suivants :

1. le champ d'application du contrat en ce qui concerne l'infrastructure et les installations de service, en conformité avec la structure indiquée à l'annexe II de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite, englobant tous les aspects de la gestion de l'infrastructure, y compris l'entretien, le renouvellement des éléments de l'infrastructure déjà en service et la construction de nouvelles infrastructures ;
2. la structure des versements ou des fonds alloués :
 - a) aux différents services d'infrastructure énumérés à l'annexe II de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;
 - b) à l'entretien et au renouvellement ;
 - c) à une nouvelle infrastructure ;
 - d) à la résorption des arriérés d'entretien et de renouvellement existants ;
3. les objectifs de performance orientés vers l'utilisateur, sous la forme d'indicateurs et de critères de qualité portant sur les éléments suivants :
 - a) les performances des trains et la satisfaction de la clientèle ;
 - b) la capacité du réseau ;
 - c) la gestion des actifs ;
 - d) les volumes d'activité ;
 - e) les niveaux de sécurité ; et
 - f) la protection de l'environnement ;
4. le volume de l'arriéré d'entretien éventuel et les actifs qui seront retirés du service et, partant, généreront des flux financiers différents ;
5. les mesures d'incitation visées à l'article 14, paragraphe 1^{er} ;
6. les obligations d'information minimales incombant au gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne le contenu et la fréquence de présentation des rapports, y compris les informations à publier chaque année ;

7. la durée convenue du contrat, qui est synchronisée et compatible avec la durée du plan d'entreprise ou de la licence du gestionnaire de l'infrastructure et le cadre et les règles de tarification fixés par l'État ;
8. les règles applicables en cas de perturbation importante des activités ou dans les situations d'urgence, y compris des plans d'urgence et de résiliation anticipée du contrat, ainsi que les règles en matière d'information en temps et en heure des utilisateurs ;
9. les mesures de réparation à prendre si l'une des parties manque à ses obligations contractuelles ou lorsque des circonstances exceptionnelles ont une incidence sur la disponibilité des financements publics ;
10. les conditions et procédures de renégociation et de résiliation anticipée.

(3) Les modalités du contrat et la structure des versements destinés à procurer des moyens financiers au gestionnaire de l'infrastructure sont convenues à l'avance et couvrent toute la durée du contrat.

(4) Les candidats et, sur demande, les candidats potentiels, sont informés par l'Etat et le gestionnaire de l'infrastructure sur le contenu du contrat. Ils peuvent exprimer leur avis sur le contrat avant sa signature.

Chapitre II – L'institution d'un Fonds du rail

Art. 8. Le ministre développe l'infrastructure ferroviaire nationale en tenant compte des besoins généraux de l'Union européenne, y compris celui de coopérer avec les pays tiers voisins. Après consultation des parties intéressées, une stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire est publiée. Cette stratégie couvre une période d'au moins cinq ans et est reconductible.

Les projets de remise en état, de modernisation et d'extension du réseau ou de suppression de lignes sont repris dans un programme d'investissement quinquennal établi par le ministre avec le concours du gestionnaire de l'infrastructure et soumis préalablement à son exécution à l'approbation du Gouvernement en conseil.

Sur proposition du ministre une mise à jour du programme sera faite tous les ans par le Gouvernement.

Art. 9. (1) Il est institué un fonds spécial, dénommé « Fonds du rail ».

Sont imputés sur le Fonds du rail :

1. les dépenses occasionnées par la réalisation du programme d'investissement ;
2. les dépenses relatives aux acquisitions immobilières requises dans l'intérêt de la réalisation du programme d'investissement ;
3. les dépenses relatives à la gestion courante de l'infrastructure comprenant les frais d'entretien du réseau ainsi que les dépenses relatives à la régulation du trafic ferroviaire sur ledit réseau ;
4. les frais d'experts et d'études relatifs à la réalisation du programme d'investissement ainsi que les frais d'études et de surveillance de la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;
5. les dépenses relatives aux acquisitions d'infrastructures et d'installations ferroviaires existantes qui ne font pas partie du réseau ;
6. les frais de fonctionnement du régulateur du marché ferroviaire.

Le ministre ordonnance les dépenses à charge de ce Fonds.

(2) Le Gouvernement est autorisé à réaliser les projets d'infrastructure ferroviaire énoncés au programme des investissements repris au paragraphe 2 et concernant la remise en état, la modernisation et l'extension du réseau ainsi que la suppression de lignes. Les projets en question comprennent les études préparatoires et définitives, l'acquisition des terrains et des immeubles bâtis, la construction, le parachèvement et l'équipement des voies, installations de voies et ouvrages d'art, les raccordements à l'infrastructure existante ainsi que le rétablissement des communications interrompues.

(3) Le Gouvernement est autorisé à imputer à charge des crédits de ce fonds spécial les dépenses concernant la réalisation des projets énumérés ci-après.

(4) Les comptes de profits et pertes du gestionnaire de l'infrastructure présentent, dans des conditions normales d'activité et par rapport à une période raisonnable qui ne dépasse pas cinq ans, au moins un équilibre entre, d'une part, les recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure, les excédents dégagés d'autres activités commerciales, les revenus non remboursables de sources privées et le financement par l'État, y compris, le cas échéant, les avances de l'État, et, d'autre part, les dépenses d'infrastructure.

Art. 10. Le Fonds du rail est alimenté:

1. par des dotations budgétaires ;
2. par des emprunts ;
3. par le produit de la vente d'immeubles appartenant au domaine foncier et bâti du réseau et rendus disponibles après la réalisation du programme d'investissement ;
4. par des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales provenant des comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés à l'article 9 et, qui sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées ;
5. par les revenus provenant de la location d'immeubles faisant partie du domaine foncier et bâti du réseau ;
6. par les subventions de l'Union européenne allouées à des projets inscrits au programme d'investissement.

Les sommes dont question aux points deux à six sont portées directement en recette au Fonds.

Chapitre III – Les raccordements ferroviaires internationaux

Art. 11. La participation à la réalisation de projets ferroviaires situés en dehors du territoire national, lorsque ces projets contribuent au maintien et au développement des raccordements ferroviaires du Grand-Duché de Luxembourg avec ses pays voisins et à l'insertion du réseau dans les réseaux de transport transeuropéens doit être autorisée par une loi spéciale.

Art. 12. Les dépenses engendrées par ces participations sont à charge d'un fonds spécial, dénommé Fonds des raccordements ferroviaires internationaux. Le ministre ordonnance les dépenses à charge de ce Fonds.

Art. 13. Le Fonds des raccordements ferroviaires internationaux est alimenté:

1. par des dotations budgétaires ;
2. par les subventions de l'Union européenne allouées au Grand-Duché de Luxembourg en vue de promouvoir la réalisation des raccordements visés à l'article 11 ;
3. par les rémunérations des participations de l'Etat dans des entités étrangères ou internationales qui sont, le cas échéant, chargées de la réalisation des projets prévus à l'article 11 ;
4. par des emprunts.

Les sommes dont question aux deuxième, troisième et quatrième points sont portées directement en recette au Fonds.

Chapitre IV – Coût de l'infrastructure et comptabilité

Art. 14. (1) Des mesures d'incitation encouragent le gestionnaire de l'infrastructure à réduire les coûts de fourniture de l'infrastructure tout en respectant les exigences en matière de sécurité et en maintenant et améliorant la qualité de service de l'infrastructure.

(2) Le gestionnaire de l'infrastructure dresse et tient à jour le registre de ses actifs et des actifs qu'il est chargé de gérer. Ce registre est accompagné du détail des dépenses consacrées au renouvellement et à la mise à niveau de l'infrastructure.

(3) Le gestionnaire de l'infrastructure établit une méthode d'imputation des coûts aux différentes catégories de services offerts aux entreprises ferroviaires.

Art. 15. (1) Les recettes provenant des activités de gestion du réseau de l'infrastructure ne peuvent être utilisées par le gestionnaire de l'infrastructure que pour financer ses propres activités. Le gestionnaire de l'infrastructure peut également utiliser ces recettes pour verser des dividendes aux propriétaires de l'entreprise, à l'exception des entreprises faisant partie d'une entreprise verticalement intégrée et exerçant un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur le gestionnaire de l'infrastructure.

(2) Le gestionnaire de l'infrastructure n'accorde pas de prêt aux entreprises ferroviaires, que ce soit directement ou indirectement.

(3) Les entreprises ferroviaires n'accordent pas de prêt au gestionnaire de l'infrastructure, que ce soit directement ou indirectement.

(4) Dans le cas d'une entreprise verticalement intégrée, des prêts entre des entités juridiques ne peuvent être accordés et décaissés, et le service des intérêts ne peut être assuré, qu'aux taux du marché et à des conditions représentatives du profil de risque spécifique de l'entité concernée.

(5) Les prêts entre des entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée qui ont été accordés avant le 24 décembre 2016 subsistent jusqu'à leur échéance, pour autant qu'ils aient été contractés aux taux du marché et qu'ils soient effectivement décaissés et que le service des intérêts soit assuré.

(6) Les services éventuels offerts par d'autres entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée au gestionnaire de l'infrastructure sont fournis sur la base de contrats et rémunérés soit aux prix du marché, soit à des prix qui reflètent le coût de production, majorés d'une marge bénéficiaire raisonnable.

(7) Les dettes attribuées au gestionnaire de l'infrastructure sont clairement séparées des dettes attribuées à d'autres entités juridiques au sein des entreprises verticalement intégrées. Le remboursement de ces dettes est assuré séparément. Cela n'empêche pas que le paiement final des dettes soit effectué par l'intermédiaire de l'entreprise qui fait partie d'une entreprise verticalement intégrée et exerce un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur le gestionnaire de l'infrastructure, ou par l'intermédiaire d'une autre entité au sein de l'entreprise.

(8) Les comptes du gestionnaire de l'infrastructure et des autres entités juridiques au sein d'une entreprise verticalement intégrée sont tenus de façon à garantir le respect du présent article et à permettre la séparation des comptes et la transparence des circuits financiers au sein de l'entreprise.

(9) Au sein des entreprises verticalement intégrées, le gestionnaire de l'infrastructure tient des registres détaillés de toutes les relations commerciales et financières avec les autres entités juridiques au sein de cette entreprise.

(10) Lorsque des fonctions essentielles de la gestion de l'infrastructure ferroviaire sont exercées par un organisme de tarification et de répartition des capacités indépendant conformément à l'article 53, paragraphe 1^{er}, les dispositions du présent article s'appliquent mutatis mutandis. Les références faites dans le présent article à un gestionnaire de l'infrastructure, à une entreprise ferroviaire et à d'autres entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée s'entendent comme faites aux divisions respectives de l'entreprise. Le respect des exigences énoncées au présent article est démontré dans les comptes séparés des divisions respectives de l'entreprise.

Art. 16. (1) Le gestionnaire de l'infrastructure adopte un plan d'entreprise incluant des plans d'investissements et de financement. Il veille à ce que les candidats connus et, sur demande, les candidats potentiels ont accès aux informations pertinentes et ont la possibilité d'exprimer leur avis sur le contenu du plan d'entreprise pour ce qui est des conditions d'accès et d'utilisation, de la nature, de la mise à disposition et du développement de l'infrastructure avant son approbation par le gestionnaire de l'infrastructure.

(2) D'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale des comptes de profits et pertes et des bilans distincts sont tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la gestion

de l'infrastructure ferroviaire et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport par des entreprises ferroviaires. Les aides publiques versées à l'une de ces deux activités ne sont pas transférées à l'autre.

Le gestionnaire de l'infrastructure veille, en ce qui concerne la gestion du réseau, à séparer les produits et les charges se rapportant aux investissements, à l'entretien et à la régulation du trafic.

Les comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés aux alinéas 1^{er} et 3 du présent paragraphe sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales.

(3) Dans le respect d'une gestion financière saine, le gestionnaire de l'infrastructure effectue les paiements correspondant aux engagements financiers et recouvre les recettes relevant des missions lui confiées sur base de la présente loi.

Conformément aux modalités fixées par le contrat de gestion prévu à l'article 7, l'Etat rémunère les prestations effectuées par le gestionnaire de l'infrastructure à charge des crédits du Fonds du rail et le gestionnaire de l'infrastructure verse au profit du Fonds du rail les recettes dont le recouvrement lui a été confié.

Chapitre V – Les missions du gestionnaire de l'infrastructure

Art. 17. (1) La gestion du réseau comporte la charge de la conception, de la planification technique et financière, de l'adjudication et de la réalisation des travaux de renouvellement, de la maintenance de la totalité des voies et installations fixes du réseau, dans la mesure où celles-ci sont nécessaires pour assurer la circulation des trains et la sécurité de cette circulation. Cette gestion inclut l'administration centrale et locale de la circulation des trains qui comprend le suivi, l'expédition et la réception, le dispatching et les systèmes de communication et d'information.

(2) Les mêmes modalités que celles prévues au paragraphe 1^{er} valent dans le cadre de projets d'extension du réseau ou de suppression des lignes dont la réalisation technique est confiée au gestionnaire de l'infrastructure.

(3) Lorsque, à l'issue de la coordination des sillons demandés et de la consultation des candidats, il s'avère impossible de répondre favorablement à toutes les demandes de capacités de l'infrastructure, l'Administration déclare immédiatement la section de l'infrastructure concernée «infrastructure saturée» et elle en informe le gestionnaire de l'infrastructure. Il en va de même des infrastructures susceptibles de souffrir d'une même pénurie dans un proche avenir.

(4) Lorsqu'une infrastructure est déclarée saturée, le gestionnaire de l'infrastructure procède à une analyse des capacités, sauf si un plan de renforcement des capacités a déjà été mis en œuvre.

L'analyse des capacités détermine les contraintes des capacités de l'infrastructure qui empêchent de répondre de manière appropriée aux demandes de capacités et propose des méthodes permettant de satisfaire aux demandes supplémentaires. L'analyse des capacités détermine les raisons de cette saturation et les mesures à prendre à court et moyen terme pour y remédier.

L'analyse des capacités porte sur l'infrastructure, les procédures d'exploitation, la nature des différents services exploités et l'incidence de ces facteurs sur les capacités de l'infrastructure. Les mesures à envisager comprennent la modification de l'itinéraire, la reprogrammation des services, la modification des vitesses et l'amélioration de l'infrastructure.

L'analyse des capacités est accomplie dans un délai de six mois après que l'infrastructure a été déclarée saturée.

(5) Dans un délai de six mois suivant l'achèvement de l'analyse des capacités, le gestionnaire de l'infrastructure présente un plan de renforcement des capacités. Le plan de renforcement des capacités est établi après consultation des utilisateurs de l'infrastructure saturée concernée. Il indique :

1. les raisons de la saturation ;
2. l'évolution probable du trafic ;

3. les contraintes qui pèsent sur le développement de l'infrastructure ;
4. les solutions envisageables concernant le renforcement des capacités et leur coût.

(6) Sur la base d'une analyse coût-avantage des éventuelles mesures envisagées, il définit également les actions à mener pour renforcer les capacités de l'infrastructure et comporte un calendrier pour leur mise en œuvre. Ce plan est soumis à l'approbation préalable du ministre.

(7) Aucune redevance de rareté n'est due sur l'infrastructure concernée dans les cas où :

1. le gestionnaire de l'infrastructure ne présente pas de plan de renforcement des capacités ; ou
2. le gestionnaire de l'infrastructure tarde à mettre en œuvre les actions définies dans le cadre du plan de renforcement des capacités.

(8) Nonobstant le paragraphe 7, et sous réserve de l'accord de l'organisme visé à l'article 82, les redevances sont dues si :

1. le plan de renforcement des capacités ne peut pas être mis en œuvre pour des raisons échappant au contrôle du gestionnaire de l'infrastructure; ou
2. les options qui s'offrent au gestionnaire de l'infrastructure ne sont pas viables économiquement ou financièrement.

(9) Pour l'exécution des travaux lui incombant, le gestionnaire de l'infrastructure est investi de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Etat en matière de travaux publics. Toutefois, il demeure soumis à toutes les obligations qui dérivent, pour l'Etat, de ces lois et règlements.

Art. 18. Les opérations immobilières qui sont réalisées dans l'intérêt de la mise en œuvre du programme dont question à l'article 9, paragraphes 2 et 3, sont reconnues d'utilité publique.

Le plan des parcelles à exproprier et la liste des propriétaires concernés sont approuvés par règlement grand-ducal, le Conseil d'Etat entendu en son avis. Les dispositions de la loi du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique sont d'application ; lorsque la réalisation d'un projet reconnu d'utilité publique relève du programme des investissements prévu à l'article 9 et à l'annexe, les mesures préparatoires relatives à l'expropriation sont diligentées par le ministre qui assume les attributions dont question aux articles 11, 12, 13, 15, 19 et 22 de la loi du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Art. 19. Le gestionnaire de l'infrastructure a l'obligation d'entretenir constamment le réseau et toutes ses dépendances dans un état tel que les besoins du trafic et la circulation des trains sont assurés dans des conditions de sécurité et de commodité appropriées.

Toutefois, cette obligation est limitée, en cas de réduction du trafic, aux exigences du service réduit maintenu et en cas de suspension ou de suppression du trafic ferroviaire sur une ligne ou une section de ligne en ce qui concerne le gros œuvre de l'infrastructure, aux mesures nécessaires pour assurer la sécurité publique et le respect des droits des tiers. Dans ce cas, le gestionnaire de l'infrastructure peut être autorisé par le ministre à supprimer les installations ferroviaires rendues inutiles par les transformations ainsi apportées à l'exploitation.

Art. 20. Dans les limites de la mission lui dévolue en vertu de l'article 7, le gestionnaire de l'infrastructure est responsable, tant envers l'Etat qu'envers les particuliers et envers les entreprises ferroviaires qui empruntent le réseau, du dommage causé soit par son propre fait, sa faute, sa négligence ou son imprudence, soit par le fait des personnes dont il doit répondre ou des choses qu'il a sous sa garde.

Art. 21. Le gestionnaire de l'infrastructure réalise et entretient les embranchements particuliers conformément aux modalités fixées dans le contrat de gestion à conclure selon l'article 7.

Les conditions de la réalisation, de l'entretien et de l'usage de ces embranchements particuliers sont convenues entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'embranché.

Art. 22. (1) Afin de garantir l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure et dans le cas d'une entreprise verticalement intégrée, aucune des autres entités juridiques n'a une influence décisive sur les décisions prises en matière de fonctions essentielles.

Les membres du conseil de surveillance et du directoire ou du conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure, ainsi que les dirigeants qui leur rendent directement compte, agissent de manière non discriminatoire et à ce que leur impartialité ne soit affectée par aucun conflit d'intérêts.

(2) Une même personne ne peut pas être concomitamment désignée ou employée:

1. en tant que membre du directoire ou du conseil d'administration d'un gestionnaire de l'infrastructure et en tant que membre du directoire ou du conseil d'administration d'une entreprise ferroviaire ;
2. en tant que personne chargée de prendre des décisions sur les fonctions essentielles et en tant que membre du directoire ou du conseil d'administration d'une entreprise ferroviaire ;
3. lorsqu'il existe un conseil de surveillance, en tant que membre du conseil de surveillance d'un gestionnaire de l'infrastructure et en tant que membre du conseil de surveillance d'une entreprise ferroviaire ;
4. en tant que membre du conseil de surveillance d'une entreprise faisant partie d'une entreprise verticalement intégrée et exerçant un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur un gestionnaire de l'infrastructure, et en tant que membre du conseil d'administration ou du directoire de ce gestionnaire de l'infrastructure.

(3) Dans les entreprises verticalement intégrées, les membres du conseil d'administration ou du directoire du gestionnaire de l'infrastructure et les personnes chargées de prendre des décisions sur les fonctions essentielles ne reçoivent, de toute autre entité juridique au sein de l'entreprise verticalement intégrée, aucune rémunération fondée sur la performance, ni de primes principalement liées aux résultats financiers d'entreprises ferroviaires particulières.

(4) Lorsque des systèmes d'information sont communs à différentes entités au sein d'une entreprise verticalement intégrée, l'accès aux informations sensibles concernant les fonctions essentielles est limité au personnel habilité du gestionnaire de l'infrastructure. Les informations sensibles ne sont pas transmises à d'autres entités au sein d'une entreprise verticalement intégrée.

(5) Les dispositions du paragraphe 1^{er} sont sans préjudice des droits décisionnels de l'Etat en ce qui concerne le développement et le financement de l'infrastructure ferroviaire et des compétences en ce qui concerne le financement et la tarification de l'infrastructure, ainsi que la répartition des capacités, tels qu'ils sont définis aux articles 7, 16, au chapitre IV du Titre III et au Titre IV.

Le point 1^{er} du paragraphe 2 et le paragraphe 3 s'appliquent mutatis mutandis aux chefs de division chargés de la gestion de l'infrastructure et de la fourniture de services ferroviaires.

Art. 23. (1) Les fonctions de gestion du trafic et de planification de l'entretien sont exercées de manière transparente et non discriminatoire. Le gestionnaire de l'infrastructure prend les mesures nécessaires et appropriées pour que les personnes chargées de prendre des décisions sur ces fonctions ne soient affectées par aucun conflit d'intérêt.

(2) Les entreprises ferroviaires ont un accès total et en temps utile aux informations pertinentes en cas de perturbation du trafic les concernant. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure accorde un accès plus large au processus de gestion du trafic, il y procède pour les entreprises ferroviaires concernées de manière transparente et non discriminatoire.

(3) Aux fins de la planification à long terme des grands travaux d'entretien ou de renouvellement de l'infrastructure ferroviaire, l'Administration consulte les candidats et, dans toute la mesure possible, tient compte des préoccupations exprimées. La programmation des travaux d'entretien est effectuée par le gestionnaire de l'infrastructure de manière non discriminatoire.

Art. 24. (1) À condition qu'aucun conflit d'intérêts ne survienne et que la confidentialité des informations sensibles sur le plan commercial soit garantie, le gestionnaire de l'infrastructure peut :

1. déléguer des fonctions en les confiant à une entité différente, à condition que celle-ci ne soit pas une entreprise ferroviaire, qu'elle ne contrôle pas une entreprise ferroviaire ou qu'elle ne soit pas contrôlée par une entreprise ferroviaire. Au sein d'une entreprise verticalement intégrée, les fonctions essentielles ne peuvent être déléguées auprès d'une autre entité de l'entreprise verticalement intégrée, sauf si cette entité exerce exclusivement des fonctions essentielles ;

2. déléguer l'exécution de travaux et de tâches connexes concernant le développement, l'entretien et le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire en les confiant à des entreprises ferroviaires ou à des sociétés qui contrôlent l'entreprise ferroviaire ou qui sont contrôlées par l'entreprise ferroviaire.

Le gestionnaire de l'infrastructure conserve le pouvoir de supervision sur l'exercice des fonctions décrites à l'article 2, point 22, et assume la responsabilité à cet égard. Toute entité exerçant des fonctions essentielles se conforme aux articles 15, 22, 23 et 53.

(2) Par dérogation aux articles 7 et 22, paragraphe 1^{er}, les fonctions du gestionnaire de l'infrastructure peuvent être exercées par différents gestionnaires de l'infrastructure, y compris les parties à des accords de partenariat public-privé, à condition qu'ils respectent tous les exigences de l'article 22, paragraphes 2 à 6, ainsi que des articles 15, 23 et 53, et qu'ils assument la pleine responsabilité de l'exercice des fonctions concernées.

(3) Lorsque des fonctions essentielles de la gestion de l'infrastructure ferroviaire ne sont pas confiées à un fournisseur d'énergie conformément à la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité, celui-ci est exempté des règles applicables aux gestionnaires de l'infrastructure, à condition que le respect des dispositions pertinentes concernant le développement du réseau, en particulier les articles 8, 9, 16 et l'annexe, soit garanti.

(4) Sous réserve du contrôle effectué par le régulateur ou tout autre organisme compétent indépendant, le gestionnaire de l'infrastructure peut conclure des accords de coopération avec une ou plusieurs entreprises ferroviaires de manière non discriminatoire en vue de procurer des avantages aux clients. Le régulateur contrôle l'exécution de tels accords et peut, lorsque cela est justifié, conseiller d'y mettre fin.

Art. 25. Des mécanismes de coordination appropriés sont mis en place pour assurer la coordination entre le gestionnaire de l'infrastructure ou l'Administration d'une part et l'ensemble des entreprises ferroviaires d'autre part ainsi que les candidats visés à l'article 16, paragraphe 1^{er}. Lorsque cela est pertinent, les représentants des usagers des services ferroviaires de transport de fret et de voyageurs ainsi que les autorités nationales, locales ou régionales sont invités à participer. Le régulateur concerné peut participer en qualité d'observateur. La coordination porte entre autres sur :

1. les besoins des candidats quant à l'entretien et au développement des capacités de l'infrastructure ;
2. la teneur des objectifs de performance orientés vers l'utilisateur contenus dans les contrats visés à l'article 7 et des mesures d'incitation visées à l'article 14, ainsi que leur mise en œuvre ;
3. la teneur et la mise en œuvre du DRR sous régie de l'Administration ;
4. les questions d'intermodalité et d'interopérabilité ;
5. toute autre question en rapport avec les conditions d'accès, l'utilisation de l'infrastructure et la qualité des services assurés par le gestionnaire de l'infrastructure.

Le gestionnaire de l'infrastructure et l'Administration élaborent et publient des lignes directrices relatives à la coordination, en concertation avec les parties intéressées. La coordination a lieu au moins une fois par an et le gestionnaire de l'infrastructure publie sur son site internet un aperçu des activités menées en vertu du présent article.

La coordination prévue par le présent article s'entend sans préjudice du droit des candidats à saisir le régulateur et des compétences de celui-ci.

Art. 26. En vue de faciliter la fourniture de services ferroviaires efficaces et efficients au sein de l'Union, le gestionnaire de l'infrastructure et l'Administration participent et coopèrent au réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure prévu à l'article 7*septies* de la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen modifiée par la directive 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire.

TITRE III

L'accès à l'infrastructure ferroviaire et son utilisation**Chapitre I^{er} – Conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire**

Art. 27. Toute entreprise ferroviaire effectuant des transports sur le réseau est titulaire d'une licence répondant aux critères du présent titre.

Art. 28. (1) Les entreprises ferroviaires se voient accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes, à l'infrastructure ferroviaire nationale aux fins de l'exploitation de tout type de services de fret ferroviaire. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les ports de navigation intérieure et les autres installations de service visées à l'article 32, paragraphe 2, et à l'infrastructure desservant ou pouvant desservir plus d'un client final.

(2) Sans préjudice du règlement (CE) n° 1370/2007, les entreprises ferroviaires se voient accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes, à l'infrastructure ferroviaire aux fins de l'exploitation de services de transport ferroviaire de voyageurs. Les entreprises ferroviaires ont le droit de prendre des voyageurs dans toute gare et de les déposer dans une autre. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service visées à l'article 32, paragraphe 2. Les dispositions d'un accord transfrontalier ne font pas de discriminations entre des entreprises ferroviaires et ne restreignent pas la liberté des entreprises ferroviaires d'exploiter des services transfrontaliers.

(3) Le droit d'accès visé au paragraphe 2, aux services de transport de voyageurs entre un lieu de départ donné et une destination donnée, peut être limité par l'autorité compétente en vertu du règlement (UE) 1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route lorsqu'un ou plusieurs contrats de service public couvrent le même trajet ou un trajet alternatif si l'exercice de ce droit est susceptible de compromettre l'équilibre économique du ou des contrats de service public en question.

(4) Le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire peut être limité aux fins de l'exploitation de services nationaux de transport de voyageurs entre un lieu de départ donné et une destination donnée au sein du réseau :

1. soit lorsque des droits exclusifs de transport de voyageurs entre ces gares ont été accordés dans le cadre d'un contrat de service public attribué avant le 16 juin 2015 ;
2. soit lorsqu'un droit ou une autorisation supplémentaire autorisant l'exploitation de services de transport de voyageurs entre ces gares, en concurrence avec une autre entreprise ferroviaire, ont été accordés au plus tard le 25 décembre 2018, sur la base d'une procédure de mise en concurrence équitable ;

et lorsque ces entreprises ferroviaires ne reçoivent aucune compensation pour exploiter ces services.

Cette limitation est maintenue pour la durée initiale du contrat ou de l'autorisation, ou jusqu'au 25 décembre 2026, la période la plus courte étant retenue.

Art. 29. (1) Les entreprises ferroviaires qui sont établies au Luxembourg et qui possèdent une licence établie selon l'article 35, sont admises à effectuer des transports sur le réseau dans les conditions de la présente loi.

(2) Les entreprises ferroviaires qui sont établies dans un autre Etat membre de l'Union européenne, et qui peuvent se prévaloir d'une licence délivrée par cet Etat, bénéficient, dans les limites de la validité de leur licence, des droits d'accès prévus par le droit de l'Union européenne. Des droits d'accès non prévus par le droit de l'Union européenne peuvent être accordés à ces entreprises sur base de la réciprocité.

Les regroupements internationaux bénéficient des mêmes droits à condition que les entreprises ferroviaires qui les constituent possèdent une licence délivrée par l'Etat membre de leur établissement.

(3) Le droit d'accès au réseau peut être refusé aux entreprises établies dans un pays non membre de l'Union européenne si un régime de réciprocité n'accorde pas aux entreprises ferroviaires établies au Luxembourg les mêmes droits d'accès à l'infrastructure ferroviaire de ce pays.

(4) Les entreprises ferroviaires établies dans un autre Etat membre de l'Union européenne sont admises à effectuer des transports ferroviaires nationaux à partir de la date et dans les conditions fixées par une directive ou un règlement du Conseil de l'Union européenne déterminant les conditions d'admission de ces entreprises aux transports nationaux dans un autre Etat membre.

Un règlement grand-ducal, pris sur la base de 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, en fixera les modalités d'exécution et les pénalités des infractions.

(5) Ont également accès au réseau les trains et engins de service que le gestionnaire de l'infrastructure y fait circuler pour les besoins de la maintenance du réseau et la sécurité du trafic. Il en est de même du matériel roulant dont question à l'article 89.

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

Art. 30. L'allocation et l'utilisation d'un sillon exigent de la part de l'entreprise ferroviaire bénéficiaire la détention d'un certificat de sécurité délivré conformément aux dispositions de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative la sécurité ferroviaire.

Art. 31. Les entreprises ferroviaires se voient accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes, à l'infrastructure ferroviaire aux fins de l'exploitation de tout type de services de fret ferroviaire. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les ports de navigation maritime et intérieure et les autres installations de service visées à l'article 32, paragraphe 2, et à l'infrastructure desservant ou pouvant desservir plus d'un client final.

Art. 32. (1) Les prestations minimales auxquelles a droit tout candidat sont :

1. le traitement des demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire ;
2. le droit d'utiliser les capacités accordées ;
3. l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, y compris les branchements et aiguilles du réseau ;
4. le contrôle de la circulation des trains, y compris la signalisation, la régulation, le dispatching, la communication et la fourniture d'informations concernant la circulation des trains ;
5. l'utilisation du système d'alimentation électrique pour le courant de traction ;
6. toute autre information nécessaire à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service pour lequel les capacités ont été accordées.

L'Administration et le gestionnaire de l'infrastructure fournissent, chacun en ce qui le concerne, à toutes les entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, les prestations énumérées au présent paragraphe.

(2) L'accès, y compris l'accès aux voies, est ouvert aux éventuelles installations de service et aux services offerts dans ces installations :

1. les gares de voyageurs comprenant leurs bâtiments et les autres infrastructures, y compris l'affichage d'informations sur les voyages et les emplacements convenables prévus pour les services de billetterie ;
2. les terminaux de marchandises ;
3. les gares de triage et les gares de formation, y compris les gares de manœuvre ;
4. les voies de garage ;
5. les installations d'entretien, à l'exception de celles affectées à des services de maintenance lourde et qui sont réservées aux trains à grande vitesse ou à d'autres types de matériel roulant nécessitant des installations spécifiques ;

6. les autres infrastructures techniques y compris les installations de nettoyage et de lavage ;
7. les infrastructures portuaires intérieures liées à des activités ferroviaires ;
8. les infrastructures d'assistance ;
9. les infrastructures de ravitaillement en combustible et la fourniture du combustible dans ces infrastructures, dont les redevances sont indiquées séparément sur les factures.

(3) Les prestations complémentaires peuvent comprendre :

1. le courant de traction, dont les redevances sont séparées, sur les factures, des redevances d'utilisation du système d'alimentation électrique ;
2. le préchauffage des voitures ;
3. des contrats sur mesure pour le contrôle du transport de marchandises dangereuses ou pour l'assistance à la circulation de convois spéciaux.

(4) Les prestations connexes peuvent comprendre :

1. l'accès au réseau de télécommunications ;
2. la fourniture d'informations complémentaires ;
3. le contrôle technique du matériel roulant ;
4. les services de billetterie dans les gares de voyageurs ;
5. les services de maintenance lourde fournis dans des installations d'entretien réservées aux trains à grande vitesse ou à d'autres types de matériel roulant nécessitant des installations spécifiques.

(5) Si une installation de service visée au paragraphe 2 n'a pas été utilisée pendant au moins deux années consécutives et si des entreprises ferroviaires se sont déclarées intéressées par un accès à cette installation auprès de l'exploitant de cette installation, sur la base de besoins avérés, son propriétaire annonce publiquement que son exploitation est disponible à la location ou au crédit-bail en tant qu'installation de service ferroviaire, en totalité ou en partie, à moins que l'exploitant de cette installation de service ne démontre qu'un processus de reconversion en cours empêche son utilisation par une entreprise ferroviaire.

Les entreprises ferroviaires peuvent demander en sus, en tant que prestation connexe, au gestionnaire de l'infrastructure ou à d'autres exploitants d'installations de service, une prestation visée au paragraphe 4.

Art. 33. (1) Le droit d'accès au réseau comprend pour tout candidat le droit aux prestations minimales prévues à l'article 32, paragraphe 1^{er}.

(2) Le gestionnaire de l'infrastructure et l'exploitant de l'installation de service fournissent, chacun en ce qui le concerne à toutes les entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire les prestations énumérées à l'article 32, paragraphe 2.

(3) Au cas où l'exploitant d'une installation de service fournit une prestation complémentaire prévue à l'article 32, paragraphe 3, il la fournit sans discrimination à toute entreprise ferroviaire qui en fait la demande.

(4) L'exploitant d'une installation de service n'est pas tenu de fournir aux entreprises ferroviaires les prestations connexes. Lorsque l'exploitant de l'installation de service décide de proposer à d'autres l'une de ces prestations, il les fournit sur demande aux entreprises ferroviaires de manière non discriminatoire.

(5) Afin d'assurer la totale transparence et le caractère non discriminatoire de l'accès aux installations de service visées à l'article 32, paragraphe 2, points 1, 2, 3, 4, 7 et 9, et de la fourniture de services dans ces installations lorsque l'exploitant d'une telle installation de service est sous le contrôle direct ou indirect d'une entité ou entreprise qui est également active et occupe une position dominante sur des marchés nationaux de services de transport ferroviaire pour lesquels l'installation est utilisée, il est organisé de manière à assurer son indépendance organisationnelle et décisionnelle vis-à-vis de cette

entité ou entreprise. Cette indépendance n'implique pas obligatoirement l'établissement d'une entité juridique distincte pour ces installations de service et peut être réalisée par la mise en place de divisions distinctes au sein d'une même entité juridique.

Pour toutes les installations de service visées à l'article 32, paragraphe 2, l'exploitant et l'entité ou l'entreprise disposent de comptes séparés, y compris des bilans séparés et des comptes séparés de profits et pertes.

Lorsque l'exploitation de l'installation de service est assurée par un gestionnaire de l'infrastructure ou que l'exploitant de l'installation de service est sous le contrôle direct ou indirect d'un gestionnaire de l'infrastructure, le respect des exigences visées dans le présent paragraphe est réputé être démontré par le respect des exigences visées à l'article 22.

Art. 34. (1) Les demandes visant à obtenir des capacités de l'infrastructure peuvent être introduites par les candidats. Afin d'utiliser ces capacités de l'infrastructure, les candidats désignent une entreprise ferroviaire pour conclure un accord avec l'Administration conformément à l'article 59. Les conditions régissant ces accords doivent être non discriminatoires et transparentes. Ceci s'entend sans préjudice du droit des candidats à conclure des accords avec l'Administration en vue de l'obtention de capacités de l'infrastructure.

(2) L'Administration peut imposer aux candidats des règles afin d'assurer la sauvegarde de ses aspirations légitimes en ce qui concerne les recettes et l'utilisation futures de l'infrastructure. Ces règles sont appropriées, transparentes et non discriminatoires. Elles figurent dans le DRR. Elles ne peuvent porter que sur la fourniture d'une garantie financière ne dépassant pas un niveau approprié, proportionnel au niveau d'activité envisagé du candidat, et sur la capacité à présenter des offres conformes en vue de l'obtention de capacités de l'infrastructure.

Chapitre II – Les conditions d'obtention et de validité des licences

Art. 35. (1) En vue d'obtenir une licence délivrée en conformité avec les dispositions de la présente loi, les entreprises établies au Luxembourg exercent les activités de transporteur de marchandises ou de voyageurs par chemin de fer à titre principal et assurent elles-mêmes la traction des trains.

(2) Les changements apportés à l'objet social ou affectant autrement la situation juridique de l'entreprise, les modifications et extensions significatives des activités ainsi que les changements de dirigeants obligent l'entreprise ferroviaire, titulaire d'une licence, à demander à l'autorité compétente le réexamen de cette licence.

(3) Exception faite de la situation où une licence est limitée à un ou plusieurs types déterminés de service, celle-ci permet d'effectuer l'ensemble des services de transport de voyageurs et de fret sur l'intégralité du réseau, sous réserve du respect des règles de police y applicables et dans les limites des sillons alloués à l'entreprise ferroviaire, titulaire de la licence.

Art. 36. (1) Les dispositions du présent chapitre 2 ne sont pas applicables aux entreprises ferroviaires qui sont établies en dehors du Luxembourg et qui effectuent des transports internationaux au Luxembourg sans y disposer d'un établissement.

(2) La licence visée à l'article 35, peut être refusée aux nationaux de pays non membres de l'Union européenne, lorsqu'un régime de réciprocité accordant les mêmes droits aux nationaux luxembourgeois n'a pas été convenu entre ces pays et les autorités luxembourgeoises.

Art. 37. (1) Le ministre est l'autorité compétente pour accorder les licences, leur changement ou leur extension. Il est de même compétent pour retirer ou suspendre une licence pour les motifs et dans les formes prévus par la présente loi. Le ministre statue sur la demande de délivrance le plus rapidement possible et au plus tard trois mois après la date à laquelle les informations visées à l'article 40, paragraphe 2, lui ont été présentées. Il prend en compte toutes les informations disponibles. Il communique, sans délai, sa décision à l'entreprise ferroviaire qui a demandé la licence.

Les demandes en obtention d'une licence ferroviaire sont adressées au ministre.

Elles indiquent notamment les types de services visés à l'article 35.

Elles sont accompagnées de tous les pièces et documents mentionnés aux articles 38, 42 et paragraphe 3 de l'article 44. L'entreprise ferroviaire doit en outre produire les pièces et documents utiles permettant d'établir qu'elle s'est conformée aux exigences du paragraphe 1^{er} de l'article 35. Si l'entreprise est une personne morale, elle doit en plus joindre une copie certifiée conforme de l'acte constitutif et de toutes les modifications de celui-ci.

La demande complète rédigée en langue française ou allemande est à introduire en triple exemplaire.

(2) Les demandes en obtention d'une licence nouvelle et les demandes de changement ou d'extension d'une licence existante sont instruites par le ministre qui statue sur ces demandes endéans les trois mois à compter du jour où le dossier complet de la demande, comportant toutes les pièces utiles au bon déroulement de la procédure, lui a été remis.

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

Art. 38. L'entreprise ferroviaire qui demande ou détient une licence, doit pouvoir prouver, à tout moment, qu'elle satisfait aux exigences :

1. d'honorabilité,
 2. de capacité financière appropriée et
 3. de capacité professionnelle,
- spécifiées aux articles 39 à 41.

Art. 39. (1) L'honorabilité s'apprécie sur base des antécédents judiciaires du ou des dirigeants de l'entreprise qui résultent de l'extrait récent de leur casier judiciaire ou d'une attestation officielle en tenant lieu, à produire ensemble avec la demande prévue à l'article 38, et de tous les éléments fournis par l'enquête administrative diligentée par le ministre en vue de l'octroi éventuel de la licence.

(2) Les exigences en matière d'honorabilité sont satisfaites, si le ou les dirigeants :

1. n'ont pas fait l'objet d'une condamnation pénale grave ;
2. n'ont pas fait l'objet d'une procédure de faillite ;
3. n'ont pas été condamnés pour des infractions graves dans le domaine de la législation spécifique applicable au transport ;
4. n'ont pas été condamnés pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant du droit social ou du droit du travail ;
5. n'ont pas été condamnés pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant de la réglementation douanière dans le cas d'une société désirant se livrer à des activités transfrontalières de fret soumises à des procédures douanières ;
6. n'ont pas été condamnées pour des infractions graves résultant de la violation d'obligations qui découlent de conventions collectives contraignantes.

Le demandeur ou le titulaire d'une licence qui ne remplit pas ou qui ne remplit plus la condition d'honorabilité peut la recouvrer par une réhabilitation ou une mesure ayant un caractère équivalent.

Sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, le ministre est autorisé, dans le cadre de la gestion des licences ferroviaires, à traiter des données judiciaires concernant tant l'entreprise que ses dirigeants.

(3) En vue de prouver la condition d'honorabilité, l'entreprise doit fournir:

1. les coordonnées de ses dirigeants ainsi qu'un organigramme duquel il ressort que les dirigeants assument des missions de direction effectives au sein de l'entreprise, et
2. un extrait du casier judiciaire ou un document en tenant lieu pour chacun de ses dirigeants.

(4) Lorsque le dirigeant a sa résidence normale en dehors des frontières du Grand-Duché de Luxembourg ou qu'il a établi sa résidence normale depuis moins d'un an au Grand-Duché de Luxembourg, la preuve de son honorabilité est rapportée moyennant la production soit d'un extrait du

casier judiciaire émis par les autorités compétentes du pays de la dernière résidence soit, dans l'impossibilité d'obtenir un tel extrait, d'une attestation officielle ou déclaration devant une autorité administrative ou un notaire reconnue équivalente, dont il résulte que le dirigeant satisfait à chacune des exigences du paragraphe 2.

(5) L'établissement des documents servant à prouver l'honorabilité ne doit pas remonter à plus de trois mois à compter du jour de l'introduction de la demande en obtention de la licence.

(6) En vue d'apprécier la condition d'honorabilité, le ministre ordonne une enquête administrative à effectuer par les fonctionnaires de la police grand-ducale et destinée à établir l'existence des exigences du paragraphe 2. Le résultat de l'enquête est consigné dans un rapport écrit.

Art. 40. (1) La capacité financière consiste pour l'entreprise à disposer des ressources financières requises pour faire face, à tout moment, pendant une période d'au moins douze mois à compter du début de l'exploitation, à ses obligations actuelles et potentielles évaluées sur base d'hypothèses réalistes.

(2) L'examen de la capacité financière s'effectue sur la base des comptes annuels de l'entreprise et, pour les entreprises qui demandent une licence et ne sont pas en mesure de présenter ces comptes, sur la base du bilan annuel.

Pour cet examen, des informations détaillées sont fournies sur les éléments suivants :

1. ressources financières disponibles ;
2. fonds et éléments d'actifs mobilisables à titre de garantie ;
3. capital d'exploitation ;
4. coûts pertinents ;
5. charges pesant sur le patrimoine de l'entreprise ;
6. impôts et cotisations sociales.

L'entreprise ne présente pas la capacité financière requise lorsque des arriérés considérables d'impôts ou de cotisations sociales sont dus pour son activité.

Dans le cadre de l'appréciation de la capacité financière, l'entreprise présente un rapport d'un réviseur d'entreprises. Ce rapport comporte toutes les informations utiles relatives aux éléments visés à l'alinéa 1^{er} du présent paragraphe et est accompagné de tous les documents appropriés à établir par les établissements bancaires et les instances administratives concernés.

(3) Le rapport d'un réviseur d'entreprises doit comporter :

1. la production de certificats d'imposition établis par l'autorité compétente au pays d'établissement de l'entreprise ferroviaire, et d'éventuels arriérés ne devant en aucun cas dépasser de plus de dix pour cent le montant annuel dû ;
2. la production de la ou des attestations officielles certifiant que l'entreprise ferroviaire est en règle avec ses obligations relatives au paiement des cotisations de sécurité sociales au pays d'établissement, d'éventuels arriérés ne devant en aucun cas dépasser de plus de dix pour cent le montant annuel dû.

Le rapport du réviseur d'entreprises énonce en outre pour chacun des éléments les renseignements et les chiffres pertinents et comporte en conclusion une évaluation comptable appréciant la viabilité de l'entreprise. Le rapport indique l'existence des garanties et des moyens financiers requis en vertu de l'article 42 pour assumer en tout moment les conséquences financières de la responsabilité civile de son activité de transporteur ferroviaire et comporte une appréciation financière du caractère suffisant de ceux-ci pour répondre à cette obligation en tenant, le cas échéant, compte des dispositions internationales susceptibles de limiter la responsabilité civile.

Art. 41. L'entreprise apporte la preuve de sa capacité professionnelle en montrant que :

1. elle a, à tout moment, une organisation de gestion et qu'elle possède les connaissances et l'expérience nécessaires pour exercer un contrôle opérationnel et une surveillance sûrs et efficaces quant aux transports pour lesquels la licence sera valable ;

2. son ou ses dirigeants possèdent une formation ou une expérience professionnelle dirigeante effective d'au moins trois ans permettant la gestion technique, opérationnelle, commerciale et financière d'une entreprise ferroviaire ;
3. la législation luxembourgeoise et européenne concernant la santé, la sécurité et les conditions de travail est observée.

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

Art. 42. Sans préjudice des règles de l'Union en matière d'aides d'État et conformément aux articles 93, 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, une entreprise ferroviaire est suffisamment assurée ou dispose de garanties suffisantes dans des conditions de marché pour couvrir, en application des législations nationales et internationales, sa responsabilité civile en cas d'accident, en ce qui concerne les passagers, les bagages, le fret, le courrier et les tiers.

L'entreprise ferroviaire rapporte la preuve qu'elle dispose de moyens financiers suffisants pour assumer les conséquences financières de sa responsabilité civile.

Il est satisfait à cette obligation :

1. soit par la conclusion d'un contrat d'assurance couvrant la responsabilité civile de l'entreprise avec une entreprise d'assurance autorisée ;
2. soit par le cantonnement de moyens propres à cette fin ;
3. soit par la présentation d'une garantie financière jugée suffisante établie par une banque dûment autorisée ou par toute autre entreprise solvable.

L'entreprise ferroviaire établit la conformité de sa situation aux dispositions du présent article par le rapport d'un réviseur d'entreprises certifiant que l'entreprise répond aux exigences légales en question. Ce rapport est présenté au moment de la demande et ensuite au moins tous les cinq ans.

Art. 43. Sont valables au Luxembourg les licences émises par l'autorité compétente et par les autres Etats membres de l'Union européenne conformément à la directive 2012/34/UE précitée et à leur législation nationale respective.

Tous les cinq ans ces licences sont sujettes à un réexamen par le ministre. Ce réexamen qui porte sur les exigences des articles 38 et 42, a lieu dans les conditions prévues par les articles 44 à 46.

Les changements et extensions des licences interviennent à la demande des entreprises intéressées.

Art. 44. (1) Les demandes en obtention d'une licence nouvelle et les demandes de changement ou d'extension d'une licence existante doivent comprendre tous les renseignements nécessaires à leur appréciation et notamment ceux prescrits par la présente loi et les règlements pris en son exécution.

Le ministre est en droit de demander la production de tout document ou information pertinent supplémentaire en vue de l'instruction du dossier. En vue de l'établissement, du changement ou l'extension d'une licence, le ministre peut agréer des organismes et experts indépendants pour surveiller ou effectuer, en tout ou en partie, les travaux relatifs à l'instruction des demandes présentées.

(2) Les frais relatifs à l'instruction des demandes en vue de l'obtention, du changement ou de l'extension d'une licence sont à charge du requérant.

(3) Toute demande en obtention ainsi que toute demande de changement ou d'extension d'une licence sont assujetties à une taxe administrative.

Le montant de la taxe administrative est fixé à quatre mille euros.

Le paiement de la taxe doit être établi au moment de l'introduction de la demande en obtention, en renouvellement ou en réexamen d'une licence.

L'entreprise est tenue de s'en acquitter auprès du receveur de l'Administration de l'enregistrement et des domaines.

Art. 45. Lorsqu'il existe un doute quant au respect des exigences relatives à la délivrance et à la validité d'une licence qu'il a accordée, le ministre peut procéder ou faire procéder à tout moment à la vérification du respect de ces exigences.

Lorsque ce doute concerne une entreprise dont la licence a été accordée par l'autorité compétente d'un autre Etat membre de l'Union européenne, le ministre en informe cette autorité ainsi que la Commission européenne.

Art. 46. (1) Le ministre peut retirer la licence, sans autre forme de procédure, si elle n'est pas utilisée endéans les deux ans après sa délivrance, ou que l'entreprise a cessé son activité depuis deux ans.

Le ministre peut suspendre ou retirer la licence lorsque:

1. l'entreprise ferroviaire viole gravement ou de façon répétée :
 - a) les conditions de la licence ; ou
 - b) les prescriptions de l'Union européenne ; ou
 - c) les prescriptions nationales ; ou
2. en cas de difficulté financière, il n'existe pas de possibilité concrète de restructuration satisfaisante de l'entreprise dans un délai raisonnable ; ou
3. l'entreprise ferroviaire ne satisfait plus aux exigences des articles 38 et 42.

(2) A condition que la sécurité ne soit pas compromise, une licence provisoire valable pour six mois peut être délivrée pour permettre à une entreprise ferroviaire de poursuivre son activité parallèlement à sa réorganisation interne, lorsque les conditions d'octroi de la licence ne sont plus données.

(3) Le ministre informe l'Agence des licences qu'il a délivrées, suspendues ou retirées ainsi que des changements, extensions et renouvellements de licences qu'il a accordées.

Art. 47. (1) Les infractions aux dispositions des articles 35, 42 et 46 sont punies d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de deux cent cinquante à dix mille euros ou d'une de ces peines seulement.

(2) En cas d'exploitation non autorisée d'une entreprise ou de poursuite de ses activités au-delà du terme de la validité de la licence, la juridiction saisie du fond de l'affaire doit prononcer la fermeture de l'entreprise concernée jusqu'à la délivrance de la licence.

En cas de changement ou d'extension illégaux d'une entreprise la juridiction saisie du fond de l'affaire prononce uniquement la fermeture de la partie non autorisée ou prohibée de l'entreprise concernée jusqu'à la délivrance de la licence.

(3) La juridiction saisie du fond de l'affaire peut sans préjudice des peines prévues aux paragraphes 1^{er} et 2 ordonner la fermeture de l'entreprise pour une durée de deux mois à cinq ans, même si la licence a été délivrée.

(4) La fermeture d'entreprise prononcée par une décision judiciaire ayant acquis force de chose jugée produit ses effets à partir du jour à fixer par le procureur général d'Etat. L'exécution de toute décision ordonnant la fermeture d'une entreprise doit être commencée dans l'année à partir du jour où la décision judiciaire a acquis force de chose jugée.

Art. 48. (1) En cas d'exploitation non autorisée d'une entreprise ou de poursuite de ses activités au-delà du terme de la validité de la licence ainsi qu'en cas de changement ou d'extension illégale d'une entreprise déjà autorisée, le procureur d'Etat ou une partie lésée peuvent demander auprès de la chambre du conseil du tribunal d'arrondissement du lieu où l'entreprise est située la fermeture provisoire de l'entreprise concernée.

(2) La requête en fermeture, notifiée aux dirigeants de l'entreprise au moins vingt-quatre heures à l'avance, par lettre recommandée avec accusé de réception, est déposée au greffe de la juridiction appelée à statuer. Cette requête indique le jour, l'heure et le lieu de la comparution devant la chambre du conseil.

(3) Il est statué d'urgence et au plus tard dans les trois jours du dépôt, le ministère public ainsi que les parties entendues en leurs explications orales.

(4) Si la chambre du conseil constate l'existence d'indices suffisants indiquant que l'exploitation de l'entreprise est faite en contravention de la présente loi, elle prononce la fermeture provisoire de l'entreprise.

(5) La décision de fermeture provisoire de l'entreprise produit ses effets aussi longtemps que les conditions légales régissant le droit d'établissement ne sont pas remplies, à moins que la fermeture ne soit levée par un jugement du tribunal compétent ayant acquis force de chose jugée.

(6) L'ordonnance de la chambre du conseil est susceptible d'appel devant la chambre du conseil de la Cour d'appel.

(7) L'appel est consigné sur un registre tenu à cet effet au greffe du tribunal dont relève la chambre du conseil. Il doit être formé dans un délai de trois jours, qui court contre le procureur d'Etat à compter du jour de l'ordonnance et contre les autres parties en cause à compter du jour de la notification par lettre recommandée avec accusé de réception qui doit être faite dans les vingt-quatre heures de la date de l'ordonnance.

(8) Le greffier avertit les autres parties de la déclaration d'appel dans les vingt-quatre heures de la consignation sur le registre.

(9) L'audience de la chambre du conseil de la Cour d'appel n'est pas publique.

Le ou les dirigeants de l'entreprise, la partie civile et toute autre partie en cause ou leurs conseils que le greffier avertit au plus tard trois jours avant les jours et heures de l'audience, ont seuls le droit d'y assister et de fournir tels mémoires et faire telles réquisitions, verbales ou écrites qu'ils jugent convenables.

Les formalités du présent paragraphe sont à observer à peine de nullité, sauf si le ou les dirigeants de l'entreprise ou la partie civile y ont renoncé.

Le ou les dirigeants de l'entreprise ou leur conseil ont toujours la parole les derniers.

(10) Les notifications et avertissements visés au présent article se font par lettre recommandée avec accusé de réception.

Les pièces sont transmises par le procureur d'Etat au procureur général d'Etat, à l'exception des pièces à conviction qui restent au greffe du tribunal d'arrondissement.

(11) Le droit d'appel appartient également au procureur général d'Etat qui dispose à cet effet d'un délai de cinq jours à partir de la date de l'ordonnance.

Cet appel peut être formé par déclaration ou notification au greffe du tribunal dont relève la chambre du conseil. Le greffier en avertit immédiatement les parties.

(12) La décision de fermeture provisoire émanant d'une chambre du conseil est exécutoire nonobstant tout recours exercé contre elle.

(13) Tout manquement aux fermetures d'entreprise prononcées par une chambre du conseil ou par une juridiction du fond est puni des peines prévues à l'article 47.

Chapitre III – *Gestion des entreprises ferroviaires selon des principes commerciaux*

Art. 49. (1) Les entreprises ferroviaires sont gérées selon les principes qui s'appliquent aux sociétés commerciales, quel que soit leur propriétaire. Cette règle s'applique également aux obligations de service public qui leur sont imposées par l'Etat et aux contrats de service public qu'elles concluent avec les autorités compétentes de l'Etat.

En matière d'organisation, de gestion et de contrôle administratif, économique et comptable interne, les entreprises ferroviaires directement ou indirectement détenues ou contrôlées par l'Etat sont dotées d'un statut d'indépendance selon lequel elles disposent d'un patrimoine, d'un budget et d'une comptabilité séparés de ceux de l'État.

(2) Les entreprises ferroviaires ajustent au marché leurs activités et les gèrent sous la responsabilité de leurs organes de direction.

(3) Les entreprises ferroviaires arrêtent leurs plans d'entreprise, y compris les plans d'investissement et de financement. Ces plans sont conçus en vue d'atteindre l'équilibre financier des entreprises et de réaliser les autres objectifs de gestion technique, commerciale et financière. Ils mentionnent en outre les moyens permettant d'atteindre ces objectifs.

(4) Compte tenu des lignes directrices de politique générale arrêtées par l'Etat les entreprises ferroviaires sont libres:

1. de définir leur organisation interne, sans préjudice des dispositions des articles 50 et 51 ;
2. de contrôler la fourniture et la commercialisation des services et d'en fixer la tarification ;
3. de prendre les décisions concernant le personnel, les actifs et les achats propres ;
4. de développer leur part de marché, de créer de nouvelles technologies et de nouveaux services et d'adopter toute technique innovatrice de gestion ;
5. de lancer de nouvelles activités dans des domaines associés à l'activité ferroviaire.

(5) Des comptes de profits et pertes et des bilans distincts sont tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la fourniture des services de transport ferroviaire de fret et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs. Les fonds publics versés pour des activités relatives à la fourniture de services de transport au titre des missions de service public figurent séparément, conformément à l'article 7 du règlement (CE) n°1370/2007, dans les comptes correspondants et ne sont pas transférés aux activités relatives à la fourniture d'autres services de transport ou à toute autre activité.

Les comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés à l'alinéa 1^{er}, sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre.

Chapitre IV – La répartition des capacités

Art. 50. La répartition des sillons se fait dans le respect du droit de l'Union européenne par référence à l'horaire de service établi selon les modalités fixées au présent chapitre.

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

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

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

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

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

Il est interdit aux entreprises ferroviaires bénéficiaires d'un ou de plusieurs sillons de mettre ceux-ci à la disposition d'une autre entreprise ferroviaire ou de les affecter à d'autres services que ceux pour lesquels le ou les sillons ont été attribués. Le non-respect de l'interdiction qui précède peut entraîner

des mesures administratives de la part de l'organisme de répartition, pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'attribution de sillons pour un délai déterminé.

Art. 51. (1) La mission de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire est confiée à un organisme de répartition indépendant dont la fonction est assumée par l'Administration.

(2) L'Administration arrête l'horaire de service après avoir demandé l'avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, tout en veillant à une utilisation optimale des capacités du réseau, à la continuité du service au-delà des frontières nationales ainsi qu'à une insertion appropriée du service ferroviaire dans le trafic empruntant les réseaux transeuropéens de transports. Il concourt à l'organisation des sillons internationaux selon les modalités de l'article 55.

Dans le cadre de son programme de répartition des sillons, l'Administration doit tenir compte des demandes de capacités de l'infrastructure en vue d'effectuer des travaux d'entretien sur le réseau.

L'Administration vérifie si l'entreprise ferroviaire qui demande un ou plusieurs sillons, ou a été désignée par un candidat prévu à l'article 34, peut se prévaloir du certificat de sécurité prescrit par l'article 30. L'Administration conclut avec cette entreprise l'accord prévu à l'article 59.

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

L'attribution des sillons intervient selon les modalités et les critères d'attribution étant déterminés au présent chapitre.

(3) L'Administration respecte la confidentialité des informations qui lui sont communiquées par un candidat dans l'exercice de ses fonctions.

Art. 52. (1) L'Administration établit et publie, après consultation des parties intéressées et au plus tard quatre mois avant la date limite pour l'introduction des demandes de capacités de l'infrastructure, le DRR. Le DRR est publié en français et en anglais, le français faisant foi. Il peut être obtenu au coût de publication de ce document. Toutefois, son contenu est mis gratuitement à disposition sous forme électronique sur le portail internet de l'Administration et accessible par un portail internet commun. Ce portail internet est mis en place par l'Administration dans le cadre de sa coopération conformément à l'article 55.

(2) Le DRR contient les informations suivantes :

1. un chapitre exposant la nature de l'infrastructure et les conditions d'accès à cette infrastructure. Ces informations concordent, sur une base annuelle, avec les registres d'infrastructures ferroviaires à publier selon la procédure prévue par l'article 33 du règlement grand-ducal du 1^{er} juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire ou y font référence ;
2. un chapitre relatif aux principes de tarification et aux tarifs qui précise le système de tarification et informe sur les redevances et sur l'accès aux services énumérés à l'article 32, qui sont offerts par un seul fournisseur. Ce chapitre décrit la méthode, les règles et les barèmes utilisés pour appliquer les coûts et les redevances. Il contient, lorsqu'elles sont disponibles, des informations concernant les modifications de redevances déjà décidées ou prévues au cours des cinq prochaines années.
3. un chapitre sur les principes et les critères de répartition des capacités. Ce chapitre expose les grandes caractéristiques des capacités de l'infrastructure et précise les restrictions éventuelles qui en limitent l'utilisation et les contraintes probables imposées par l'entretien du réseau. Il précise les procédures et délais relatifs à la répartition des capacités. Sont visés par les critères spécifiques applicables à cette répartition :
 - a) les procédures d'introduction des demandes de capacités auprès de l'Administration par les candidats ;
 - b) les exigences auxquelles les candidats doivent satisfaire ;
 - c) les délais applicables aux procédures de demande et de répartition, les procédures à suivre pour demander des informations sur la programmation et les procédures de programmation des travaux d'entretien prévus et imprévus ;
 - d) les principes régissant le processus de coordination et le système de règlement des litiges mis à disposition dans le cadre de ce processus ;

- e) les procédures à suivre et les critères à appliquer lorsque l'infrastructure est saturée ;
 - f) des détails sur les restrictions imposées à l'utilisation des infrastructures ;
 - g) les règles concernant la prise en compte des niveaux antérieurs d'utilisation des capacités pour déterminer les priorités lors du processus de répartition ;
 - h) les mesures de traitement adéquat des services de fret, des services internationaux et des demandes soumises à la procédure ad hoc ;
 - i) les procédures d'allocation des sillons internationaux.
4. un chapitre contenant des informations sur la demande de licence visée au chapitre II du présent titre et sur les certificats de sécurité ferroviaire délivrés conformément au chapitre 4 de la loi précitée du 22 juillet 2009 ou indiquant un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique ;
 5. un chapitre contenant des informations sur les procédures de règlement des litiges et de recours concernant des questions d'accès à l'infrastructure et aux services ferroviaires et le système d'amélioration des performances visé à l'article 79 ;
 6. un chapitre contenant des informations sur l'accès aux installations de service visées à l'article 32 et la tarification de leur utilisation. Les exploitants d'installations de service fournissent des informations sur les tarifs pratiqués pour l'accès à l'installation et pour la prestation de services ainsi que des informations sur les conditions techniques d'accès, à inclure dans le DRR, ou indiquent un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique ;
 7. un modèle d'accord pour la conclusion d'accords-cadres entre l'Administration et un candidat selon la procédure prévue par l'article 56 ;
 8. un modèle de formulaire pour les demandes de capacité.

(3) Le document de référence du réseau expose les caractéristiques de l'infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires et contient des informations précisant les conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire concernée. Le document de référence du réseau contient également des informations précisant les conditions d'accès aux installations de service reliées au réseau du gestionnaire de l'infrastructure et la fourniture de services dans ces installations, ou indique un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique. Le contenu du document de référence du réseau est défini au paragraphe 1^{er}.

Le gestionnaire de l'infrastructure fournit à l'Administration toutes les informations dont il dispose et qui sont nécessaires à l'élaboration du DRR.

(4) Si l'Administration compte modifier les éléments essentiels du système de tarification prévu par l'article 63, elle en informe le public au moins trois mois avant la date limite de publication du DRR, conformément au paragraphe 1^{er}.

(5) L'Administration soumet le projet de DRR à l'avis des parties intéressées. Les avis sont réputés favorables s'ils ne sont pas intervenus dans le mois suivant la transmission du projet.

L'Administration soumet le DRR pour approbation au ministre.

Le DRR est tenu à jour et, le cas échéant, modifié.

(6) Les références aux publications relatives au DRR sont insérées au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, Recueil administratif et économique, au moins six jours francs avant la mise en vigueur.

(7) L'Administration établit, dans son DRR, les critères de détermination du défaut d'utilisation pour la facturation de la redevance appropriée pour les capacités attribuées mais non utilisées. L'organisme de contrôle visé à l'article 81, contrôle ces critères conformément à l'article 88.

Art. 53. (1) L'Administration est chargée de la tarification et de la répartition des capacités d'infrastructure du réseau, indépendamment de toute entreprise ferroviaire.

Elle dispose de l'indépendance organisationnelle et décisionnelle, dans les limites définies au présent titre et au Titre IV, en ce qui concerne les fonctions essentielles.

(2) Aux fins de l'application du paragraphe 1^{er} :

1. une entreprise ferroviaire ou toute autre entité juridique n'exerce aucune influence décisive sur l'Administration en ce qui concerne les fonctions essentielles ;
2. une entreprise ferroviaire, ou toute autre entité juridique au sein de l'entreprise verticalement intégrée, n'a aucune influence décisive sur les nominations et les révocations des personnes chargées de prendre des décisions sur les fonctions essentielles ;
3. la mobilité des personnes chargées des fonctions essentielles ne crée pas de conflits d'intérêts.

(3) Elle veille à assurer une utilisation efficace et optimale des infrastructures. A cet effet, l'Administration :

1. définit et évalue les capacités disponibles, le cas échéant en coopération avec d'autres organismes de répartition des capacités européens en vue d'une répartition efficace de capacités impliquant plusieurs réseaux ;
2. prévoit la prise en compte des capacités d'infrastructure nécessaires aux besoins de travaux de maintenance et de renouvellement de l'infrastructure et, le cas échéant, les règles de priorité spécifiques pour des lignes spécialement affectées à un type de trafic ;
3. attribue aux candidats, selon les modalités définies aux articles suivants, chaque sillonn correspondant à la capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné entre deux points du réseau pendant une période de temps donnée ;
4. détermine les graphiques de circulation qui décrivent l'ensemble des sillons sur l'infrastructure du réseau, ainsi que les capacités réservées pour l'exécution des grands travaux d'investissement sur chaque section du réseau ;
5. arrête, selon les modalités prévues à l'article 57, l'horaire de service qui retrace l'ensemble des mouvements des trains et du matériel roulant programmés sur une période de douze mois à compter du deuxième samedi de décembre à minuit. Des adaptations de l'horaire peuvent intervenir à d'autres dates si les nécessités du trafic le justifient. Ces dates sont coordonnées avec les autres organismes de répartition des capacités européens et publiées au DRR ;
6. met en place un cadre pour la répartition des capacités de l'infrastructure, sous réserve que soit satisfaite la condition relative à l'indépendance de gestion prévue au paragraphe 1^{er} de l'article 49. Des règles spécifiques de répartition des capacités sont établies. L'Administration accomplit les procédures de répartition de ces capacités. Elle veille à ce que les capacités de l'infrastructure soient réparties sur une base équitable et de manière non discriminatoire et dans le respect du droit de l'Union européenne ;
7. respecte la confidentialité, sous l'angle commercial, des informations qui lui sont communiquées.

Art. 54. (1) Le gestionnaire de l'infrastructure présente à l'Administration au plus tard vingt-cinq mois avant la mise en vigueur de l'horaire de service un projet des grands travaux qu'il compte effectuer durant l'horaire de service en question et qui ont des répercussions importantes sur les capacités disponibles.

Après concertation avec l'Administration et au plus tard treize mois avant la mise en vigueur de l'horaire de service, le gestionnaire de l'infrastructure présente à celle-ci le planning définitif de ces travaux.

(2) Le gestionnaire de l'infrastructure peut programmer à court terme des travaux de moindre importance ayant des répercussions sur les capacités allouées. Dans ce cas il demande les capacités requises à l'Administration au plus tard un mois avant le début envisagé des travaux. Après concertation avec les candidats, l'Administration définit les modifications et annulations de sillons à prévoir. Ces mesures ne donnent pas lieu à d'autre indemnisation que le remboursement de l'acompte prévu à l'article 77.

(3) Il en est de même lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ne peut pas mettre à disposition les capacités allouées en raison de travaux urgents non prévus.

Art. 55. Peuvent introduire des demandes d'attribution de sillons les candidats, l'organisme de répartition des capacités d'infrastructure d'un autre Etat membre de l'Union européenne coopérant avec

l'Administration et dûment mandaté ainsi qu'un groupement de plusieurs organismes de répartition des capacités d'infrastructure d'autres Etats membres de l'Union européenne constitué à cet effet.

Les capacités de l'infrastructure disponibles sont réparties par l'Administration et ne peuvent, une fois affectées à un candidat, être transférées par le bénéficiaire à une autre entreprise ou un autre service.

Toute transaction relative aux capacités de l'infrastructure est interdite et entraîne l'exclusion de l'attribution ultérieure de capacités.

L'utilisation de capacités par une entreprise ferroviaire pour exercer les activités d'un candidat qui n'est pas une entreprise ferroviaire n'est pas considérée comme un transfert.

Art. 56. L'Administration peut conclure avec tout candidat un accord-cadre. Cet accord-cadre précise les caractéristiques des capacités de l'infrastructure ferroviaire requises par un candidat ainsi que de celles qui lui sont offertes pour toute durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service.

L'accord-cadre est conclu en principe pour une durée de cinq ans, renouvelable par périodes égales à sa durée initiale. L'Administration peut, dans des cas spécifiques, accepter des périodes plus courtes ou plus longues. Toute période d'une durée supérieure à cinq ans est motivée par l'existence de contrats commerciaux, d'investissements particuliers ou de risques.

Lorsque des itinéraires de substitution adéquats existent, l'Administration peut, après consultation des parties intéressées, désigner des infrastructures spécialisées à utiliser par des types déterminés de trafic. Lorsque cette désignation a eu lieu, l'Administration peut accorder la priorité à ce type de trafic lors de la répartition des capacités de l'infrastructure. Cette désignation ne fait pas obstacle à l'utilisation de ces infrastructures par d'autres types de trafic, dès lors que des capacités sont disponibles. Lorsque l'infrastructure a été désignée conformément au présent alinéa, il en est fait état dans le DRR. Pour les services utilisant une telle infrastructure spécialisée et qui nécessitent des investissements importants et à long terme, dûment justifiés par le candidat, l'accord-cadre peut être conclu pour une durée de quinze ans. Une durée supérieure à quinze ans n'est admissible que dans des cas exceptionnels, lorsqu'il s'agit d'investissements importants et à long terme et spécialement lorsque ceux-ci font l'objet d'engagements contractuels comprenant un plan pluriannuel d'amortissement.

Dans de tels cas exceptionnels, l'accord-cadre peut indiquer les caractéristiques détaillées des capacités qui sont mises à la disposition du candidat pour la durée de l'accord-cadre. Ces caractéristiques peuvent comprendre la fréquence, le volume et la qualité des sillons. L'Administration peut réduire les capacités réservées dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure au seuil fixé par le DRR.

Des indemnités peuvent être prévues en cas de non-respect des engagements.

L'accord-cadre peut être modifié ou limité afin de permettre une meilleure utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Les dispositions générales de chaque accord-cadre sont communiquées à toute partie intéressée.

La conclusion d'un accord-cadre ne dispense pas l'intéressé de présenter ses demandes de sillons selon les modalités prévues à l'article 28. Elle ne fait pas obstacle à l'utilisation par d'autres demandeurs de sillons de l'infrastructure qui fait l'objet de l'accord-cadre.

Art. 57. (1) Les demandes de sillons sont adressées à l'Administration dans les conditions et selon les modalités prévues par le DRR ou, en cas d'accord-cadre, par les stipulations de cet accord.

Le droit d'utiliser des capacités déterminées de l'infrastructure sous forme de sillons peut être accordé aux candidats pour une durée maximale correspondant à une seule période de l'horaire de service. Lorsque la demande est présentée au titre d'un accord-cadre, l'Administration prend en compte les engagements contractuels lors de la répartition des capacités de l'infrastructure.

(2) L'Administration instruit les demandes. Dans le cadre de cette instruction elle peut confier des études techniques au gestionnaire de l'infrastructure.

(3) Après l'instruction des demandes de sillons, l'Administration établit un projet d'horaire de service, le cas échéant en coopération avec les autres organismes de répartition concernés, et ce au plus tard quatre mois après la date limite pour la présentation des demandes par les candidats. Ce projet

tient compte des demandes formulées, des priorités dans l'utilisation du réseau, des périodes nécessaires pour l'entretien programmé du réseau et les grands travaux sur l'infrastructure ferroviaire et, le cas échéant, de la nécessité de réserver des capacités suffisantes pour répondre aux demandes ponctuelles de sillons.

(4) Lorsque certaines demandes sont incompatibles entre elles, l'Administration entame une procédure de coordination, telle que définie au DRR. Elle peut proposer des sillons différents de ceux qui ont été demandés.

L'Administration s'efforce, en consultant les candidats concernés, de résoudre les conflits éventuels. Cette consultation est fondée sur la communication, dans un délai raisonnable, gratuitement et par écrit ou par voie électronique, des informations suivantes :

1. les sillons demandés par tous les autres candidats sur les mêmes lignes ;
2. les sillons alloués dans un premier temps à tous les autres candidats sur les mêmes lignes ;
3. les autres sillons proposés sur les lignes concernées, conformément au paragraphe 2 ;
4. des informations complètes et détaillées sur les critères de répartition des capacités.

Conformément à l'article 53, paragraphe 3, point 7, ces informations sont fournies sans révéler l'identité des autres candidats, à moins que les candidats concernés n'aient accepté qu'elles le soient.

L'Administration consulte les parties intéressées au sujet du projet d'horaire de service et leur laisse la faculté de présenter leurs observations durant une période d'au moins un mois. Les parties intéressées comprennent toutes celles qui ont introduit une demande de capacités de l'infrastructure, ainsi que les autres parties qui souhaitent formuler des commentaires au sujet de l'incidence que l'horaire de service peut, le cas échéant, avoir sur leur aptitude à fournir des services ferroviaires durant la période de validité de l'horaire de service. L'Administration adopte les mesures appropriées, prend en compte les observations exprimées et communique la proposition définitive de sillons aux parties intéressées.

(5) Les parties intéressées peuvent saisir le régulateur dans un délai de dix jours ouvrables à partir de la réception de la proposition définitive de sillons.

(6) A l'issue de ce processus, l'Administration arrête l'horaire de service provisoire et le rend public.

Art. 58. (1) Les demandes de sillons présentées après la date limite pour l'introduction des demandes ne sont traitées qu'après l'offre définitive de l'horaire de service provisoire sur base des capacités d'infrastructure disponibles suite à l'attribution de sillons effectuée en application de l'article 57. Si ces demandes sont introduites avant une date limite publiée au DRR, elles sont prises en compte lors de l'établissement de l'horaire de service définitif. Les demandes de sillons réguliers présentées après cette date limite sont prises en compte lors des adaptations de l'horaire de service selon les modalités et le calendrier publiés au DRR.

(2) Les demandes de sillons extraordinaires ou préétablis peuvent être présentées à tout moment sans préjudice des délais prévus au DRR. L'Administration répond à ces demandes dans un délai de cinq jours ouvrables, si possible en présentant une offre ou, le cas échéant, en indiquant un nouveau délai pour la remise de l'offre.

(3) La régulation opérationnelle se fait sous le contrôle de l'Administration.

Art. 59. Toute entreprise ferroviaire assurant des services de transport ferroviaire conclut un contrat avec l'Administration sous des conditions non discriminatoires et transparentes.

Ce contrat porte sur les conditions administratives, techniques et financières de l'utilisation de l'infrastructure et spécifie les conditions dans lesquelles sont appliquées les règles de sécurité.

Sans préjudice des stipulations contractuelles, le contrat d'utilisation de l'infrastructure du réseau peut être résilié sans indemnité pour le bénéficiaire d'un sillon dans les cas suivants :

1. retrait de la licence ferroviaire ou du certificat de sécurité ;
2. situation de cessation de paiements ou de mise en liquidation judiciaire ;
3. défaut de paiement des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour six échéances successives ;

4. violation des obligations en matière d'assurance.

Art. 60. L'Administration peut, par décision motivée, supprimer ou modifier les sillons alloués :

1. lorsque l'exécution sur l'infrastructure ferroviaire de travaux autres que ceux qui sont programmés lors de l'élaboration de l'horaire de service mentionné à l'article 76 l'exige ;
2. lorsque l'utilisation du sillon a été inférieure au seuil défini dans le DRR.

Dans le cas mentionné sub 2, l'Administration peut conférer un caractère définitif à la modification ou à la suppression.

La décision de modification ou de suppression de sillon est précédée d'un préavis de quinze jours et d'une concertation avec les bénéficiaires des sillons en cause. Elle indique la durée de la modification ou de la suppression.

Toutefois, en cas d'urgence et de nécessité absolue, de défaillance rendant l'infrastructure momentanément inutilisable ou pour tout autre fait empêchant l'utilisation de l'infrastructure dans des conditions normales de sécurité, l'Administration supprime, sans préavis, les sillons attribués pendant le temps nécessaire à la remise en état des installations ou à la disparition du fait générateur de l'arrêt des circulations. L'Administration en informe le régulateur, parallèlement à tout autre contractant, dans les meilleurs délais.

Les modalités d'indemnisation éventuelle sont précisées dans le DRR.

Art. 61. (1) Lorsque l'Administration constate l'impossibilité de répondre favorablement à toutes les demandes de capacités sur une ligne ou une section de ligne de l'infrastructure, elle déclare cette fraction de l'infrastructure saturée et en informe le ministre.

(2) Lorsqu'une section de ligne du réseau a été déclarée saturée, l'Administration affecte les sillons en fonction des priorités suivantes :

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

Art. 62. (1) L'Administration en sa qualité d'organisme de répartition précise, dans le DRR, les conditions de prise en compte des niveaux d'utilisation antérieurs des sillons lors de la détermination des priorités dans le cadre de la procédure de répartition.

(2) Pour l'infrastructure saturée en particulier, l'Administration impose la renonciation à un sillon dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure au seuil fixé dans le DRR, à moins que cette sous-utilisation ne soit due à des raisons autres qu'économiques échappant au contrôle du candidat.

TITRE IV

La tarification

Chapitre I^{er} – Les redevances d'utilisation de l'infrastructure

Art. 63. L'établissement des règles de tarification spécifiques ainsi que la détermination de la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure sont confiés à un organisme de tarification dont la fonction est assumée par l'Administration.

L'Administration s'assure que le système de tarification est appliqué de telle manière que les candidats organisant des prestations de service de nature équivalente sur une partie similaire du marché soient soumises à des redevances équivalentes et non discriminatoires et que les redevances effectivement appliquées soient conformes au système de redevance pour l'utilisation de l'infrastructure instauré au présent titre et aux règles définies dans le DRR.

Art. 64. L'utilisation du réseau est soumise au paiement d'une redevance d'utilisation dont les modalités d'application sont déterminées ci-après, l'avis de l'Administration demandé.

Les redevances d'utilisation sont calculées pour chaque candidat dans le respect du principe de l'application non discriminatoire de ces redevances dans le cadre d'un même marché et par rapport à un barème tarifaire de référence établi par l'Administration selon les modalités prévues ci-après.

Les redevances d'utilisation de l'infrastructure sont facturées par l'Administration et prélevées pour compte de l'Etat par l'Administration de l'enregistrement et des domaines sur toute entreprise ferroviaire qui emprunte le réseau. Elles sont imputées au Fonds du rail.

Les redevances d'utilisation des installations de service sont versées à l'exploitant d'installation de service.

L'Administration et l'exploitant d'installation de service doivent pouvoir prouver que les redevances à payer par un candidat ont été calculées conformément aux modalités de tarification de la redevance prévue.

Ils tiennent à la disposition de tout candidat demandant l'allocation de sillons, ainsi que du régulateur, toute information utile sur les redevances imposées.

Art. 65. Les frais de dossier et d'expertise nécessaires à l'étude d'une demande d'utilisation du réseau ou d'une demande d'allocation de sillon sont à la charge du demandeur.

L'Administration est autorisée à se faire remettre par les candidats demandant l'allocation d'un sillon un acompte dont le montant est repris dans les tarifs ci-avant. En cas de non-utilisation du sillon, cet acompte reste acquis à l'Administration. Il est déduit de la redevance d'utilisation dans le cas contraire.

Art. 66. Sans préjudice de l'article 67, les redevances perçues pour l'ensemble des prestations minimales et pour l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire.

Art. 67. (1) Les redevances d'utilisation de l'infrastructure visées à l'article 66, peuvent inclure une redevance au titre de la rareté des capacités de la section identifiable de l'infrastructure pendant les périodes de saturation.

(2) Les redevances d'utilisation de l'infrastructure visées à l'article 66, peuvent être modifiées pour tenir compte du coût des effets sur l'environnement de l'exploitation des trains. Toute modification de ce type est différenciée en fonction de l'ampleur de l'effet engendré.

Art. 68. La redevance perçue pour l'ensemble des prestations minimales est composée de quatre éléments additifs :

1. un élément associé au traitement administratif de la requête de sillon ;

Pour les sillons réguliers, la redevance couvre le traitement administratif associé à la requête d'un sillon réservé pour une période horaire. Pour les sillons préétablis et extraordinaires, la redevance couvre le traitement administratif associé à la requête du sillon considéré.

Les redevances associées au traitement administratif des requêtes sont précisées dans le DRR.

2. un élément associé à l'exploitation du sillon ;

La redevance associée à l'exploitation d'un sillon est calculée sur base du produit d'un tarif unitaire, de la longueur du sillon, d'un facteur associé au poids du train et d'un facteur associé au type de train considéré.

Le tarif unitaire d'exploitation du sillon, les catégories de poids, les facteurs associés aux catégories de poids, les types de trains et les facteurs associés aux types de trains sont précisés dans le DRR.

3. un élément associé à la rareté des capacités sur les sections déclarées saturées et traversées par le sillon pendant les périodes de saturation. Cette redevance est calculée sur base du produit d'un facteur de congestion, de la longueur de la section déclarée saturée et d'un coefficient de rigidité.

La liste des sections déclarées saturées conformément à l'article 17, paragraphe 3, les facteurs de congestion associés et les périodes associées sont précisés dans le DRR.

Le coefficient de rigidité est fonction de la différence entre la marche de base train et de la marche du train telle qu'elle est estimée sur base de l'application de l'horaire de service. Les catégories considérées et les coefficients applicables sont précisés dans le DRR.

4. un élément associé à l'utilisation du système d'alimentation électrique pour le courant de traction déterminé comme le produit d'un tarif unitaire et de la distance d'utilisation du système d'alimentation électrique.

La valeur du tarif unitaire d'utilisation du système d'alimentation électrique est précisée dans le DRR.

Chapitre II – Les redevances relatives aux installations de service et aux services

Art. 69. (1) La redevance imposée pour l'accès aux voies dans le cadre des installations de service visées à l'article 32, paragraphe 2, et la fourniture de services dans ces installations, ne dépasse pas le coût de leur prestation majoré d'un bénéfice raisonnable.

(2) Si les services énumérés à l'article 32, paragraphes 3 et 4, comme prestations complémentaires et connexes ne sont proposés que par un seul fournisseur, la redevance imposée pour un tel service ne dépasse pas le coût de la prestation majoré d'un bénéfice raisonnable.

Art. 70. La redevance associée à l'accès aux infrastructures de ravitaillement en combustible exploitées par le gestionnaire de l'infrastructure est fixée comme un tarif forfaitaire par opération.

Cette redevance couvre également les services de fourniture de combustible, à l'exception du prix de revient du combustible et d'une marge commerciale appliquée à ce prix de revient.

La valeur du tarif d'accès aux infrastructures de ravitaillement en combustible est précisée dans le DRR.

Art. 71. Les redevances associées à l'accès aux gares de voyageurs, à leurs bâtiments et aux autres infrastructures associées, aux terminaux de marchandises et aux voies de garage sont fixées comme étant le produit d'un tarif unitaire et d'une durée d'accès.

La durée d'accès est calculée en jours complets.

Les valeurs des tarifs unitaires applicables sont précisées dans le DRR.

Art. 72. La redevance associée à l'accès aux installations d'entretien et autres infrastructures exploitées par le gestionnaire de l'infrastructure est fixée comme étant le produit d'un tarif horaire et d'une durée d'accès.

La durée d'accès est calculée sur base d'un devis préalable. Le tarif horaire applicable est précisé dans le DRR.

Art. 73. La redevance associée à l'utilisation du courant de traction fourni par le gestionnaire de l'infrastructure est fixée comme le produit d'un tarif unitaire, d'un facteur lié au poids du train, d'un facteur lié à la vitesse moyenne hors arrêts du train, d'un facteur lié au nombre d'arrêts prévus et d'un coefficient de pointe.

Les catégories de poids et les facteurs associés sont précisés dans le DRR.

La vitesse moyenne hors arrêts est définie comme la vitesse moyenne prévue à l'horaire de service après déduction des temps d'arrêts prévus à l'horaire de service.

Les catégories de vitesse et les facteurs associés sont précisés dans le DRR.

Le nombre d'arrêts à considérer est le nombre d'arrêts prévu à l'horaire.

Le coefficient de pointe est appliqué en fonction du moment où le train considéré a passé, sur base de l'horaire de service, la moitié du temps total de parcours sur le réseau. Les périodes applicables et les coefficients de pointe associés sont précisés dans le DRR.

Art. 74. La redevance associée à l'énergie électrique fournie par le gestionnaire de l'infrastructure pour le préchauffage ou le chauffage ainsi que la pré-climatisation ou la climatisation des voitures et automotrices est fixée comme le produit d'un tarif unitaire et du nombre de voitures ou d'éléments d'automotrices préchauffées ou chauffées.

Le tarif unitaire de préchauffage ou de pré-climatisation et de chauffage ou de climatisation est précisé dans le DRR.

Art. 75. La redevance associée à la mise à disposition de contrats sur mesure pour le contrôle du transport de marchandises dangereuses et l'assistance à la circulation de convois spéciaux est fixée sur base d'un devis préalable.

L'éventuel coût du devis est fixé comme le produit d'un tarif horaire et de la durée nécessaire à l'établissement du contrat.

Le tarif horaire applicable est précisé dans le DRR.

Art. 76. Toute redevance associée aux prestations et services visés à l'article 32 et dont les modalités de tarification ne sont pas prévues aux articles précédents est fixée sur base d'un devis préalable. Par défaut, un tarif horaire est d'application.

Le tarif horaire applicable par défaut est précisé dans le DRR.

Art. 77. Sans préjudice de l'article 64, les conditions de paiements applicables aux redevances définies sont les suivantes :

1. Toutes les redevances, sauf les redevances visées à l'article 68, sont facturées après prestations des services. Le délai de paiement applicable est précisé dans le DRR.
2. Pour les redevances visées à l'article 68, un système d'acompte est prévu. L'acompte est perçu par l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition de sillons et versée au Fonds du rail en cas de non-utilisation de la capacité réservée. Les conditions de paiement et de restitution de l'acompte sont précisées dans le DRR.
3. Les études de sillons donnent lieu au paiement par le demandeur d'une redevance équivalente aux frais administratifs prévus au DRR.

Chapitre III – Exceptions aux principes de tarification

Art. 78. (1) Afin de procéder au recouvrement total des coûts encourus par le gestionnaire de l'infrastructure et si le marché s'y prête, des majorations sont perçues sur la base de principes efficaces, transparents et non discriminatoires, tout en garantissant une compétitivité optimale des segments du marché ferroviaire. Le système de tarification respecte les gains de productivité réalisés par les entreprises ferroviaires.

Le niveau des redevances n'exclut cependant pas l'utilisation des infrastructures par des segments de marché qui peuvent au moins acquitter le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire, plus un taux de rentabilité si le marché s'y prête.

Avant d'approuver la perception de telles majorations, l'Administration évalue sa pertinence pour des segments de marché spécifiques, en considérant au moins les paires d'éléments énumérées à l'annexe VI, point 1, de la directive 2012/34/UE précitée et en retenant les plus pertinentes.

La liste des segments de marché définis par l'Administration contient au moins les trois segments suivants:

1. services de fret ;
2. services de transport de passagers dans le cadre d'un contrat de service public ; et
3. autres services de transport de passagers.

L'Administration peut procéder à une différenciation plus poussée des segments de marché en fonction des marchandises ou des passagers transportés.

Les segments de marché sur lesquels les entreprises ferroviaires n'interviennent pas actuellement mais peuvent fournir des services durant la période de validité du système de tarification sont également définis. Pour ces segments de marché, l'Administration n'introduit pas de majoration dans le système de tarification.

La liste des segments de marché est publiée dans le DRR et fait l'objet d'une révision au moins tous les cinq ans. Le régulateur contrôle cette liste conformément à l'article 56 de la directive 2012/34/UE précitée.

(2) Pour des projets futurs d'investissement spécifiques ou des projets d'investissement spécifiques qui ont été achevés après 1988, l'Administration fixe ou maintient des redevances plus élevées fondées sur le coût à long terme de tels projets, pour autant qu'il s'agisse de projets améliorant le rendement

et la rentabilité et qui, dans le cas contraire, ne pouvaient pas être mis en œuvre. De tels arrangements en matière de tarification peuvent également comporter des accords sur le partage des risques liés à de nouveaux investissements.

(3) Afin d'empêcher la discrimination, les redevances moyenne et marginale de l'Administration donné sont comparables pour une utilisation équivalente de son infrastructure et des services comparables fournis dans le même segment de marché sont soumis aux mêmes redevances. Dans le DRR, l'Administration montre que le système de tarification répond à ces exigences dans la mesure où elle peut le faire sans révéler d'informations commerciales confidentielles.

(4) Si l'Administration compte modifier les éléments essentiels du système de tarification visé au paragraphe 1^{er}, elle en informe le public au moins trois mois avant la date limite de publication du DRR conformément à l'article 52.

Chapitre IV – *Système d'amélioration des performances*

Art. 79. Les trains des entreprises ferroviaires circulant sur le réseau sont soumis à un système d'amélioration des performances reposant sur les principes de base déterminés par l'annexe VI, point 2, de la directive 2012/34/UE précitée telle que modifiée par la suite. Le système d'amélioration des performances comporte des pénalités et des compensations en cas de retards importants ou de suppressions imprévues.

Les pénalités et compensations associées aux retards importants de trains sont fixées comme le produit d'un taux unitaire et des minutes de retard causées respectivement par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure.

La valeur du taux unitaire est précisée dans le DRR.

Les pénalités et compensations associées aux suppressions imprévues de trains sont précisées dans le DRR.

Les pénalités et compensations prévues dans cet article ne peuvent être supérieures à l'acompte prévu à l'article 77.

Les seuils de retard à partir desquels les pénalités et compensations sont applicables, les limites maximales de ces pénalités et compensations ainsi que les modalités d'application du système d'amélioration des performances sont précisés dans le DRR.

Art. 80. L'Administration peut remplacer, pour des trains internationaux, le système d'amélioration des performances prévu à l'article 79 par un système d'amélioration des performances européen, établi dans le cadre de sa coopération avec les organismes de tarification et les autorités compétentes des autres Etats membres de l'Union européenne.

TITRE V

La régulation du marché ferroviaire

Chapitre I^{er} – *Organisme de contrôle du marché ferroviaire : Définition et missions*

Art. 81. La fonction d'organisme de contrôle du marché ferroviaire est confiée à l'Institut luxembourgeois de régulation, en abrégé « ILR ».

Art. 82. L'organisme de contrôle du marché ferroviaire, ci-après dénommé le « régulateur », est une autorité publique qui est chargée d'assurer la non-discrimination, une concurrence effective et un fonctionnement efficace du marché ferroviaire. Il veille à ce que l'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux différentes prestations associées soit accordé de manière équitable et non discriminatoire.

Art. 83. (1) Le régulateur assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau et peut, après avoir procédé à toute consultation qu'il estime utile des acteurs du secteur ferroviaire, formuler et publier toute recommandation. Tout en respectant le secret professionnel, le régu-

lateur procède à l'établissement de statistiques et collecte les données nécessaires auprès des personnes physiques ou morales tombant sous sa surveillance. Lorsque les données transmises par les organismes sous sa surveillance sont commercialement sensibles, elles sont considérées comme confidentielles. Des données permettant d'identifier des entreprises ferroviaires ou se rapportant à des entreprises ferroviaires déterminées sont également à considérer comme confidentielles.

(2) Le ministre et le régulateur sont chacun autorisés à procéder à la publication de données statistiques sur le secteur ferroviaire, à condition que cette publication ne permette pas d'en déduire des données commercialement sensibles relatives à une entreprise déterminée. Nonobstant cette limitation, des données statistiques nationales peuvent être publiées.

(3) La confidentialité des informations ne fait pas obstacle à la communication par le ministre et le régulateur des informations ou des documents qu'ils détiennent ou qu'ils recueillent à la Commission européenne ou aux autorités des autres Etats membres de l'Union européenne exerçant des compétences analogues, sous réserve de réciprocité, et à condition que l'autorité de l'autre Etat membre de l'Union européenne concerné soit soumis au secret professionnel avec les garanties équivalentes qu'au Grand-Duché de Luxembourg.

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

(5) Les membres qui font partie des organes du régulateur sont indépendants du secteur ferroviaire et n'ont pas d'intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire.

(6) Le régulateur peut échanger avec les autres organismes de contrôle des informations sur leur travail et leurs principes et pratiques décisionnels sur les principaux aspects des procédures et sur les problèmes d'interprétation de la législation ferroviaire transposée de l'Union européenne. Ils coordonnent leurs processus décisionnels dans l'ensemble de l'Union européenne en participant et en collaborant au sein d'un réseau dont la Commission est membre. Celle-ci coordonne et soutient les travaux de ce réseau et lui adresse des recommandations.

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

Le régulateur coopère étroitement avec l'Administration et avec l'autorité responsable des licences en élaborant ensemble un cadre de coopération et d'échange d'informations visant à prévenir les effets préjudiciables à la concurrence ou à la sécurité sur le marché ferroviaire.

Ce cadre contient un mécanisme permettant au régulateur d'adresser les recommandations à l'Administration et à l'autorité responsable des licences sur des aspects susceptibles de nuire à la concurrence sur le marché ferroviaire.

Sans préjudice de l'indépendance de chacune de ces autorités dans son domaine de compétences propres, l'autorité concernée examine chaque recommandation qui lui est adressée avant d'adopter sa décision. Si l'autorité concernée décide de s'écarter de ces recommandations, elle en donne les raisons dans ses décisions.

(8) L'exploitant traite dans un délai raisonnable fixé par le régulateur les demandes d'accès à l'installation de service et de fourniture de services dans l'installation visée à l'annexe II, point 2, de la directive 2012/34/UE précitée telle que modifiée par la suite, introduites par les entreprises ferroviaires. De telles demandes ne peuvent être refusées que s'il existe des alternatives viables permettant aux entreprises ferroviaires d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné sur le même trajet ou sur un itinéraire de substitution dans des conditions économiquement acceptables. Cela n'oblige pas l'exploitant de l'installation de service à investir dans les ressources ou les installations pour répondre à toutes les demandes introduites par les entreprises ferroviaires.

Lorsque les demandes introduites par les entreprises ferroviaires concernent l'accès à une installation de service et la fourniture de services dans une installation de service gérée par un exploitant d'installation de service visé, cet exploitant justifie par écrit toute décision de refus et indique les alternatives viables dans d'autres installations.

En cas de conflit entre différentes demandes, un exploitant d'installation de service visé à l'annexe II, point 2, de la directive 2012/34/UE précitée telle que modifiée par la suite, tente de répondre à toutes les demandes. Si aucune alternative viable n'existe et qu'il est impossible de répondre à toutes les demandes de capacités pour l'installation concernée sur la base des besoins avérés, le candidat peut introduire une plainte auprès du régulateur qui examine le dossier et prend des mesures, le cas échéant, pour qu'une partie adéquate de la capacité soit dévolue à ce candidat.

(9) L'Administration et l'exploitant d'installation de service fournissent au régulateur, à la demande de celui-ci, toute information nécessaire sur les redevances imposées. L'Administration et l'exploitant d'installation de service prouvent aux entreprises ferroviaires que les redevances d'utilisation de l'infrastructure et des services réellement facturés à l'entreprise ferroviaire sont conformes à la méthodologie, aux règles et, le cas échéant, aux barèmes définis dans le DRR.

(10) Le régulateur veille à la conformité des redevances fixées par l'Administration aux dispositions déterminées par le titre IV et à leur caractère non discriminatoire. Les négociations éventuelles entre les candidats et l'Administration concernant le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure ne sont autorisées que si elles ont lieu sous l'égide du régulateur. Le régulateur émet un avis sur la fixation des redevances de l'infrastructure ferroviaire telles qu'elles résultent du titre IV.

(11) Le régulateur contrôle les critères de détermination du défaut d'utilisation par l'Administration d'une redevance appropriée pour les capacités attribuées, mais non utilisées, conformément à la procédure prévue à l'article 86. Cette redevance encourage une utilisation efficace des capacités et est obligatoirement perçue, lorsque des candidats qui se sont vu attribuer un sillon s'abstiennent, de façon régulière, de l'utiliser en tout ou partie. L'Administration établit dans le DRR les critères de détermination du défaut d'utilisation pour la facturation de cette redevance. Le paiement de cette redevance est effectué soit par le candidat, soit par l'entreprise ferroviaire désignée, conformément aux règles fixées au présent titre. L'Administration est en mesure d'indiquer à toute partie intéressée les capacités d'infrastructure qui ont déjà été attribuées aux entreprises ferroviaires utilisatrices.

(12) Le régulateur et l'Administration sont informés par les candidats sur leurs demandes de capacités de l'infrastructure en vue de l'exploitation de services de transport de voyageurs dans un État membre où le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire est limité conformément à l'article 28, au moins dix-huit mois avant l'entrée en vigueur de l'horaire de service auquel la demande de capacité se rapporte. Afin d'évaluer l'incidence économique potentielle sur les contrats de service public existants, le régulateur informe sans retard indu et au plus tard dans un délai de dix jours :

1. toute autorité compétente ayant attribué un service ferroviaire de transport de voyageurs sur le trajet défini dans un contrat de service public ;
2. toute autre autorité compétente concernée ayant le droit de limiter l'accès en vertu de l'article 28, paragraphe 4 ; et
3. toute entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public sur le trajet de ce service de transport de voyageurs.

(13) Tous les deux ans au moins, le régulateur consulte les représentants des usagers des services ferroviaires de transport de fret et de voyageurs pour tenir compte de leurs opinions quant au marché ferroviaire.

(14) Le régulateur est habilité à demander les informations utiles au gestionnaire de l'infrastructure, à l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition, aux candidats et à toute autre partie intéressée. Ces informations sont fournies dans un délai fixé par le régulateur, ne dépassant pas un mois. Dans des circonstances exceptionnelles, le régulateur peut accepter et autoriser une prorogation n'excédant pas deux semaines.

(15) Afin de vérifier le respect des dispositions relatives à la séparation comptable établies à l'article 16 et des dispositions relatives à la transparence financière établies à l'article 15, le régulateur est

habilité à effectuer des audits ou à commander des audits externes auprès du gestionnaire de l'infrastructure, des exploitants d'installations de service et auprès des entreprises ferroviaires. Dans le cas des entreprises verticalement intégrées, ces pouvoirs s'étendent à l'ensemble des entités juridiques. Le régulateur est habilité à demander toute information utile. Il est habilité à demander au gestionnaire de l'infrastructure, aux exploitants d'installations de service et à toutes les entreprises ou autres entités qui assurent ou intègrent différents types de services de transport ferroviaire ou de gestion de l'infrastructure, tels que visés à l'article 16, paragraphe 2, et tels que fixés par voie de règlement grand-ducal de communiquer la totalité ou une partie des informations comptables mentionnées à l'annexe VIII de la directive 2012/34/UE précitée telle que modifiée par la suite, avec un degré de détail suffisant au regard de ce qui est jugé nécessaire et proportionné par le régulateur.

Sans préjudice des pouvoirs des autorités nationales chargées des questions en matière d'aides d'État, le régulateur peut en outre tirer des comptes des conclusions au sujet de problèmes en matière d'aides d'État, conclusions qu'il transmet auxdites autorités.

Les flux financiers, les prêts et les dettes visées à l'article 15, sont soumis à la surveillance du régulateur.

Le régulateur évalue les accords de coopération visés à l'article 24, paragraphe 4.

(16) Le régulateur réexamine les décisions et pratiques de répartition de l'infrastructure de représentants d'organismes nationaux chargés des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer, visées au point 15 de l'article 4 de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire.

Art. 84. (1) Lorsqu'une entreprise ferroviaire assure des dessertes intérieures à l'occasion d'un service international de voyageurs, le régulateur vérifie, à la demande du ministre ou des entreprises ferroviaires concernées, que le transport de voyageurs entre les gares situées dans des Etats membres différents constitue l'objet principal du service ainsi assuré.

Le droit d'accès visé à l'article 28, paragraphe 2, peut être limité aux services de transport de voyageurs entre un lieu de départ donné et une destination donnée lorsqu'un ou plusieurs contrats de service public couvrent le même trajet ou un trajet alternatif si l'exercice de ce droit est susceptible de compromettre l'équilibre économique du ou des contrats de service public en question.

(2) Pour déterminer si l'équilibre économique d'un contrat de service public est susceptible d'être compromis, le régulateur procède à une analyse économique objective et fonde sa décision sur des critères préétablis. Il statue à la demande de l'une des entités suivantes, présentée dans un délai d'un mois à compter de la réception de l'information relative à l'intention d'assurer un service de transport de voyageurs tel qu'il est mentionné à l'article 83, paragraphe 12 :

1. l'autorité compétente qui attribue le contrat de service public ;
2. toute autre autorité compétente concernée qui a le droit de limiter l'accès en vertu du présent article ;
3. le gestionnaire de l'infrastructure ;
4. l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public.

Les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires assurant les services publics fournissent au régulateur les informations nécessaires à la prise d'une décision. Dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande, le régulateur examine les informations fournies, sollicite toute information utile et lance des consultations. Il informe les parties concernées de sa décision motivée dans un délai de six semaines à compter de la réception de toutes les informations pertinentes.

Le régulateur motive sa décision et précise les conditions dans lesquelles une des entités suivantes peut demander le réexamen de la décision dans un délai d'un mois à compter de sa notification :

1. l'autorité ou les autorités compétentes concernées ;
2. le gestionnaire de l'infrastructure ;
3. l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public ;
4. l'entreprise ferroviaire demandant l'accès.

Lorsque le régulateur décide que le service de transport de voyageurs envisagé au sens de l'article 83, paragraphe 12, compromet l'équilibre économique d'un contrat de service public, il indique les changements qui pourraient être apportés à ce service afin que les conditions d'octroi du droit d'accès prévu à l'article 28, soient remplies.

Art. 85. (1) En vue de développer le marché des services de transport de voyageurs à grande vitesse, de favoriser une utilisation optimale de l'infrastructure disponible et d'encourager la compétitivité des services de transport de voyageurs à grande vitesse, l'exercice du droit d'accès prévu à l'article 28 en ce qui concerne les services de transport de voyageurs à grande vitesse ne sont soumis qu'aux exigences établies par le régulateur.

(2) Lorsque, à la suite de l'analyse prévue à l'article 84, paragraphe 2, le régulateur détermine que le service de transport de voyageurs à grande vitesse envisagé entre un lieu de départ donné et une destination donnée compromet l'équilibre économique d'un contrat de service public couvrant le même trajet ou un trajet alternatif, il indique les changements qui sont apportés à ce service afin que les conditions d'octroi du droit d'accès prévu à l'article 28, soient remplies. Ces changements comprennent une modification du service envisagé.

Chapitre II – Litiges et recours

Art. 86. (1) Dès lors que le candidat estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice lié à l'accès au réseau, il peut saisir le régulateur en particulier pour introduire un recours contre les décisions prises par le gestionnaire de l'infrastructure, par l'entreprise ferroviaire, par l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition ou l'exploitant d'une installation de service en ce qui concerne :

1. le DRR dans ses versions provisoire et définitive ;
2. les critères contenus dans ce document ;
3. la procédure de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et les décisions afférentes ;
4. le système de tarification ;
5. le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire qu'il est ou pourrait être tenu d'acquitter ;
6. les dispositions en matière d'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux services ;
7. l'accès aux services et leur tarification ;
8. la gestion du trafic ;
9. la planification du renouvellement et l'entretien programmé ou non programmé ;
10. le respect des exigences énoncées aux articles 15, 22 à 24 et 53, et celles relatives aux conflits d'intérêts.

(2) Le requérant adresse sa requête sous pli recommandé au régulateur. La requête est rédigée en langue française, allemande ou anglaise.

(3) Le régulateur est habilité à assurer le suivi de la situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires et sur le marché des services de transport de voyageurs à grande vitesse, ainsi que les activités du gestionnaire de l'infrastructure visées au paragraphe 1^{er}, points 1 à 10. En particulier, le régulateur vérifie le respect du paragraphe 1^{er}, points 1 à 10, de sa propre initiative en vue de prévenir toute discrimination à l'égard des candidats. Il vérifie si le DRR contient des clauses discriminatoires ou octroie au gestionnaire de l'infrastructure des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats.

Le régulateur prend de sa propre initiative les mesures appropriées pour corriger toute discrimination à l'égard des candidats, toute distorsion du marché et toute autre évolution indésirable sur ces marchés, eu égard au paragraphe 1^{er}, points 1 à 10.

En outre, le régulateur coopère étroitement avec l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition et avec le ministre.

(4) Le régulateur examine chaque plainte, et, en cas de besoin, sollicite des informations utiles et engage des consultations avec toutes les parties concernées dans un délai d'un mois à compter de la réception de la plainte. Il se prononce sur toutes les plaintes, adopte les mesures nécessaires afin de remédier à la situation et communique sa décision motivée aux parties concernées dans les six semaines suivant la réception de toutes les informations utiles.

Les décisions prises par le régulateur sont contraignantes pour toutes les parties concernées et ne sont soumises au contrôle d'aucune autre instance administrative.

La décision, qui peut être assortie des astreintes prévues à l'article 87, précise les conditions d'ordre technique et financières de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, le régulateur fixe de manière objective, transparente, retraçable, non-discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès au réseau et ses conditions d'utilisation.

Au cas où un recours est introduit contre un refus d'octroyer des capacités de l'infrastructure ou contre les modalités d'une proposition de capacités, le régulateur soit confirme qu'il n'y a pas lieu de modifier la décision prise par le gestionnaire de l'infrastructure, soit exige la modification de la décision incriminée conformément aux lignes directrices fixées par le régulateur.

(5) Les décisions prises par le régulateur sont publiées sur le site Internet de ce dernier.

(6) En cas de plainte, ou d'enquête lancée de sa propre initiative, sur des questions d'accès ou de tarification relatives à un sillon international, ainsi que dans le cadre de la surveillance de la concurrence sur le marché concernant des services de transport ferroviaire international, le régulateur consulte les organismes de contrôle de tous les autres États membres par lesquels passe le sillon international en cause et, en cas de besoin, la Commission européenne, et leur demande toutes les informations nécessaires avant de prendre sa décision.

(7) Lorsque des questions concernant un service international nécessitent des décisions de la part de deux ou de plusieurs organismes de contrôle, les organismes de contrôle concernés coopèrent lors de la préparation de leurs décisions respectives dans le but de régler ces questions. À cette fin, les organismes de contrôle concernés exercent leurs fonctions conformément à l'article 56 de la directive 2012/34/UE précitée telle que modifiée par la directive 2016/2370/UE précitée.

Les organismes de contrôle consultés au titre de l'alinéa 1^{er} et du paragraphe 6 fournissent toutes les informations qu'ils ont eux-mêmes le droit de demander en vertu de leur droit national. Ces informations ne peuvent être utilisées qu'aux fins du traitement de la plainte.

Le régulateur qui reçoit la plainte transmet toute information pertinente à l'organisme de contrôle responsable afin que celui-ci puisse prendre des mesures à l'égard des parties concernées.

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

Chapitre III – Sanctions administratives

Art. 87. (1) Le régulateur peut soit d'office, soit à la demande de l'autorité administrative compétente, du gestionnaire de l'infrastructure, d'un candidat ou de toute autre entité professionnelle du secteur ferroviaire, sanctionner les manquements du gestionnaire de l'infrastructure ou d'un candidat aux obligations qui leur incombent au titre de l'accès au réseau ou de son utilisation. Le régulateur met en demeure l'organisme intéressé de se conformer à ses obligations dans un délai imparti.

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

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

L'amende ne peut être prononcée que pour autant que les manquements visés ne fassent pas l'objet d'une sanction pénale.

Les mêmes sanctions sont encourues lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ou le candidat ne s'est pas conformé dans les délais requis à une décision prise par le régulateur, après mise en demeure restée sans effet dans le contexte d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés à l'accès au réseau en application de l'article 86.

(2) En cas de manquement soit du gestionnaire de l'infrastructure, soit d'un candidat, soit d'une entité professionnelle du secteur ferroviaire aux obligations de communication de documents et d'informations ou à l'obligation de donner accès aux informations économiques, financières et sociales, le régulateur met l'intéressé en demeure de s'y conformer.

Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti ou fournit des renseignements incomplets ou erronés, le régulateur peut prononcer à son encontre les sanctions prévues au paragraphe 1^{er}, alinéa 2.

(3) Les sanctions sont prononcées par le régulateur après que l'intéressé a reçu notification des griefs et a été mis à même de consulter le dossier et de présenter ses observations écrites.

(4) Le régulateur ne peut se saisir ou être saisi de faits remontant à plus de trois ans s'il n'a été fait aucun acte tendant à leur recherche, à leur constatation ou à leur sanction.

(5) Le régulateur peut assortir ses décisions d'une astreinte dont le montant journalier se situe entre 200 et 2.000 euros. Le montant de l'astreinte tient compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.

(6) En cas d'enquête lancée de sa propre initiative sur des questions d'accès ou de tarification relatives à un sillon international, ainsi que dans le cadre de la surveillance de la concurrence sur le marché concernant des services de transport ferroviaire international, le régulateur consulte les organismes de contrôle de tous les autres États membres par lesquels passe le sillon international en cause et, en cas de besoin, la Commission européenne, et leur demande toutes les informations nécessaires avant de prendre sa décision.

Les organismes de contrôle consultés au titre de l'alinéa 1^{er} fournissent toutes les informations qu'ils ont eux-mêmes le droit de demander en vertu de leur droit national. Ces informations ne peuvent être utilisées qu'aux fins du traitement de l'enquête.

Le régulateur qui mène une enquête de sa propre initiative transmet toute information pertinente à l'organisme de contrôle responsable afin que celui-ci puisse prendre des mesures à l'égard des parties concernées.

(7) Les décisions prises par le régulateur sont contraignantes pour toutes les parties concernées et ne sont soumises au contrôle d'aucune autre instance administrative.

(8) L'instruction et la procédure devant le régulateur sont contradictoires.

(9) La décision du régulateur, assortie ou non d'une astreinte, est susceptible d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

(10) La perception des amendes d'ordre et des astreintes prononcées par le régulateur est confiée à l'Administration de l'enregistrement et des domaines procédant comme en matière de recouvrement des droits d'enregistrement.

Chapitre IV – Financement du régulateur

Art. 88. Le régulateur exerce ses fonctions de manière impartiale, transparente et à un coût économiquement proportionné. Il se dote du personnel, des moyens et de l'organisation interne nécessaires à l'accomplissement de ses missions.

Sans préjudice des dispositions de l'article 87, paragraphe 10, les frais de fonctionnement du régulateur en vertu de la présente loi sont rémunérés sur base des redevances d'infrastructures encaissées pour compte de l'Etat.

TITRE VI

Dispositions finales, modificatives et abrogatoires**Chapitre I^{er} – Dispositions finales**

Art. 89. L'accès aux infrastructures ferroviaires nationales de matériel patrimonial muséologique et touristique est soumis au respect des dispositions des articles 29 et 30 de la présente loi. La circulation de matériel roulant patrimonial, muséologique et touristique sur le réseau n'est acceptée que sous la responsabilité d'une entreprise ferroviaire titulaire d'un certificat de sécurité valable sur le réseau pour les services demandés ou d'un gestionnaire de l'infrastructure titulaire d'un agrément de sécurité.

Art. 90. Les infractions aux dispositions des articles 29, 30, 50, 51 et 63 à 65 ou aux règlements pris en leur exécution commises par les personnes qui dirigent une entreprise effectuant des transports par chemin de fer ou qui sont au service d'une telle entreprise sont punies des peines prévues à l'article 47, paragraphe 1^{er}.

Chapitre II – Dispositions modificatives et abrogatoires

Art. 91. Sont abrogés l'article 49 et l'article 50, à l'exception de son dernier alinéa, de la loi du 23 décembre 1994 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1995.

Art. 92. La loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire est abrogée.

Art. 93. La loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation est abrogée.

Art. 94. La loi modifiée du 3 août 2010 relative à la régulation du marché ferroviaire est abrogée.

Art. 95. Les références faites aux dispositions des lois abrogées aux articles 92 à 94 sont entendues comme faites à la présente loi.

Art. 96. La référence à la présente loi se fait sous la forme suivante : « Loi relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire ».

*

ANNEXE

Liste de projets d'infrastructure ferroviaire à charge du Fonds du rail

Les dépenses d'investissement concernant ces projets ne peuvent pas dépasser les montants ci-après indiqués, sans préjudice des hausses légales de prix pouvant intervenir jusqu'à l'achèvement des travaux :

1a°	Ligne de Zoufftgen à Luxembourg (renouvellement complet des voies existantes entre Bettembourg/frontière et Luxembourg)	12.518.623 €
1b°	Ligne Zoufftgen – Luxembourg (aménagement d'une 3e voie dans le triangle de Fentange, augmentation de la capacité de ligne par l'optimisation des blocks de section, intégration du poste de Berchem dans le Poste Directeur de Luxembourg)	27.500.000 €
2°	Mise à double voie intégrale de la ligne de Pétange à Luxembourg et renouvellement et modernisation des installations fixes de ces lignes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et de Rodange	319.920.000 €
3°	Renouvellement complet de voie et des infrastructures de la ligne de Luxembourg à Gouvy, dite « Ligne du Nord », en particulier de la section de voie Walferdange – Lorentzweiler et augmentation de la capacité de ligne	14.497.656 €
4°	Renouvellement de voie, d'appareils de voie et du poste directeur en gare de Wasserbillig	23.867.189 €
5°	Renouvellement et modernisation des installations fixes des lignes de Noertzange à Rumelange et de Tétange à Langengrund, en particulier dans les secteurs des gares	9.441.223 €
6°	Gare Esch-sur-Alzette (modernisation et renouvellement des installations fixes, situation définitive)	25.161.193 €
7°	Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg	102.570.000 €
8°	Remise en état du viaduc « Pulvermuehle » en gare de Luxembourg	15.917.755 €
9°	Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau	37.269.864,25 €
10°	Aménagement de nouveaux quais pour voyageurs	9.915.741 €
11°	Alimentation du réseau en énergie électrique de traction dans l'optique du trafic au début du 21e siècle	35.101.996 €
12°	Renouvellement et suppression de passages à niveau sur l'ensemble du réseau	12.345.098 €
13°	Modernisation et renouvellement de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen	
14°	Renouvellement de voie et d'appareils de voie, aménagement de nouvelles voies et de nouveaux appareils de voie tertiaires et aménagement de supports spéciaux antigraissage dans les aiguilles des appareils de voie	8.676.273 €
15°	Modernisation et sécurisation de l'infrastructure ferroviaire de l'antenne de Kautenbach à Wiltz	31.463.086 €
16°	Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermühle) et Sandweiler	215 000 000 €
17°	Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Modernisation des installations de signalisation et de télécommunication des postes de Wecker, Roodt, Oetrange et Sandweiler-Contern	25.606.000 €

18°	Réseau. Aménagement d'un réseau numérique intégré ERTMS/GSM-R (partie infrastructure)	51.100.000 €
19°	Ligne du Nord. Renouvellement d'installations de voie sur plusieurs tronçons de ligne	40.016.000 €
20°	Tronçon de ligne Berchem/Nord-Oetrange et courbe de raccordement d'Alzingen. Renouvellement complet d'installations de voie	12.752.000 €
21°	Raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel, d'une part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg-Gouvy, dite Ligne du Nord, et, d'autre part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg-Wasserbillig	389.680.000 €
22°	Construction d'une antenne ferroviaire Belval-Usines – Belvaux-Mairie	95.450.000 €
23°	Construction d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie Nord de la Gare de Luxembourg et réaménagement général de la tête Nord de la Gare de Luxembourg	334.000.000 €
24°	Gare de Luxembourg. Reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 0,858 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen (Rue d'Alsace)	19.250.000 €
25°	Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 1	42.878.500 €
26°	Ligne du Nord. Renouvellement complet de différents tronçons de voie avec amélioration de la plate-forme en vue de la mise en œuvre de traverses en béton	96.200.000 €
27°	Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase 1 : Renouvellement des Postes Directeurs sur la situation actuelle	42.000.000 €
28°	Gare de Differdange. Modernisation et renouvellement des installations fixes	51.000.000 €
29°	Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg ; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase I : travaux préparatoires	182.000.000 €
30°	Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II : Réélectrification de la ligne	60.800.000 €
31°	Construction d'une nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg	292.013.570 €
32°	Ligne de Luxembourg à Troisvierges/frontière. Aménagement d'un point d'arrêt « Pfaffenthal-Kirchberg » à Luxembourg	96.297.629 €
33°	Pôle d'échange multimodal de la gare d'Ettelbruck	98.000.000 €
34°	Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg ; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase II : bâtiment administratif	39.000.000 €

Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 17°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1er octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1er avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1er octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Ceux repris sous 16°, 18°, 26°, 27° et 28° correspondent à la valeur 685,44 de cet indice au 1er octobre 2010. Ceux sous 29°, 30° et 34° correspondent à la valeur 725,05 de cet indice au 1er octobre 2012. Celui sous 31° correspond à la valeur 730,85 de cet indice au 1er avril 2013. Ceux sous 23°, 32° et 33° correspondent à la valeur 738,97 de cet indice au 1er octobre 2013. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.

*

EXPOSE DES MOTIFS ET COMMENTAIRE DES ARTICLES

I. CONSIDERATIONS GENERALES

1. L'ouverture du marché ferroviaire à la concurrence

Dans son Livre blanc de 2011 sur la politique des transports adopté le 28 mars 2011, la Commission européenne a présenté sa vision d'un espace ferroviaire unique européen, basé sur un marché intérieur des transports ferroviaires dans lequel les entreprises ferroviaires européennes pourraient fournir leurs services sans entraves techniques et administratives inutiles.

Plusieurs initiatives politiques ont reconnu le potentiel de l'infrastructure ferroviaire en tant qu'épine dorsale du marché intérieur et moteur d'une croissance durable. Dans ses conclusions de janvier 2012, le Conseil européen a souligné à quel point il était important d'exploiter le potentiel de croissance d'un marché unique totalement intégré, notamment par des mesures visant les entreprises de réseau. Pour sa part, dans sa communication «Agir pour la croissance, la stabilité et l'emploi» adoptée le 30 mai 2012, la Commission européenne a insisté sur la nécessité de réduire encore la charge réglementaire et les barrières à l'entrée dans le secteur du transport ferroviaire. Dans le même ordre d'idées, elle a mis l'accent sur l'importance du secteur des transports également dans sa communication «Une meilleure gouvernance pour le marché unique» adoptée le 8 juin 2012.

Ces dix dernières années ont vu l'adoption de trois paquets législatifs sur les chemins de fer qui ont ouvert les marchés nationaux, rendant les chemins de fer, aux yeux de la Commission européenne, plus concurrentiels et interopérables au niveau de l'Union européenne. Or, malgré le développement considérable de l'acquis de l'Union européenne, la part modale du rail dans le transport intra-UE est restée modeste. La directive 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire vise à éliminer les obstacles qui limitent encore l'efficacité des marchés ferroviaires.

Les obstacles qui subsistent, selon la vue de la Commission européenne, sont liés en premier lieu à la difficulté d'accéder au marché des services nationaux de transport de voyageurs. Dans de nombreux États membres, ces marchés sont fermés à la concurrence, ce qui non seulement en limite le développement, mais crée aussi des disparités entre les États membres qui ont ouvert leur marché et les autres.

La plupart des services nationaux de transport de voyageurs, qui ne peuvent pas être fournis uniquement sur des bases commerciales et ont besoin du soutien de l'État, font l'objet de contrats de service public. C'est pourquoi le présent paquet législatif porte aussi sur la mise en concurrence des contrats de service public et d'autres points, tels que la mise à disposition de matériel roulant pour les soumissionnaires potentiels à de tels contrats et les systèmes d'horaire et de billetterie intégrés, lorsqu'ils sont dans l'intérêt des voyageurs.

L'objectif global du quatrième paquet ferroviaire consiste à améliorer la qualité et l'efficacité des services ferroviaires en supprimant les derniers obstacles juridiques, institutionnels et techniques éventuels et en renforçant les performances du secteur ferroviaire et sa compétitivité afin de poursuivre le développement de l'espace ferroviaire unique européen.

La transposition de la directive 2016/2370/UE contient des dispositions poursuivant les objectifs énoncés ci-après:

1. l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer, dans le but d'intensifier la pression concurrentielle sur les marchés ferroviaires nationaux, afin d'augmenter la quantité et d'améliorer la qualité des services de transport de voyageurs.
2. l'amélioration de la gouvernance du gestionnaire de l'infrastructure, l'objectif étant de garantir l'égalité d'accès à l'infrastructure. Cet objectif devrait être réalisé par la suppression des conflits d'intérêts qui pèsent sur les décisions du gestionnaire de l'infrastructure en matière d'accès au marché. La directive garantit également que toutes les fonctions du gestionnaire de l'infrastructure seront gérées d'une façon cohérente.

Le pilier politique du 4e paquet ferroviaire comprend la directive 2016/2370/UE du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 sur la gouvernance et l'ouverture du marché ferroviaire et le règlement 2016/2338/UE du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant le règlement (CE) 1370/2007 sur l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer.

A partir de décembre 2019, les entreprises ferroviaires auront le droit d'exploiter des services sur l'ensemble du réseau de l'Union. Par ailleurs, à partir de 2023, les Etats membres devront procéder à des appels d'offres ouverts à toutes les sociétés européennes du secteur pour les contrats de service publics, excepté les cas dans lesquels l'attribution directe du contrat de service public est admise.

Les paquets ferroviaires précédents ont déjà rendu nécessaire la création de nouveaux acteurs. La Société nationale des chemins de fer (SNCF) a dû abandonner une partie de ses missions à l'Administration des chemins de fer en vertu de la loi modifiée du 22 juillet 2009 précitée. La loi modifiée du 3 août 2010 relative à la régulation du marché ferroviaire a attribué la fonction de régulateur du secteur ferroviaire à l'Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR). Le 4^e paquet ferroviaire et spécialement son pilier politique attribuent un rôle important au régulateur, notamment en matière d'évaluation de l'équilibre économique du contrat de service public.

Dans un premier temps, la directive 2016/2370/UE précitée prône la stricte séparation entre le gestionnaire et l'entreprise ferroviaire. Cette séparation est ancrée implicitement dans la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. L'article 6 de ladite loi confie la gestion de l'infrastructure à la SNCFL agissant en tant que gestionnaire de l'infrastructure. Les missions de ce dernier sont réglées par contrat de gestion entre l'Etat et le gestionnaire de l'infrastructure, étant donné que l'Etat est le propriétaire du réseau national.

En ce qui concerne la séparation des fonctions essentielles de la gestion de l'infrastructure, définies à l'article 1^{er} de la directive 2016/2370/UE précitée, et modifiant la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, elles n'impliquent pas le gestionnaire de l'infrastructure au Luxembourg, mais l'Administration des chemins de fer en tant qu'organisme de répartition des capacités et de tarification en vertu de la loi modifiée du 22 juillet 2009 précitée.

Pour assurer la transparence et la séparation en matière financière imposées par l'article 6 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et l'article 7^{quinqüies} de la directive modifiée 2012/34/UE précitée, l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée instituant le Fonds du rail pour le programme d'investissement et la séparation interne au sein de la SNCFL et l'Etat reste applicable.

L'entreprise ferroviaire ne bénéficie en aucun cas directement de ce Fonds du rail qui sert, entre autres, à la remise en état, la modernisation, l'extension du réseau ou la suppression de lignes.

Par conséquent, une séparation encore plus nette et surtout financière entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire est à intégrer dans la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée. Afin de se conformer entièrement aux exigences de la directive, les termes de la directive ont dû être repris.

Pour garantir la survie économique des entreprises ferroviaires historiques dans les Etats membres de petite taille, y compris le Grand-Duché de Luxembourg, le Ministère du Développement durable et des Infrastructures, sous présidence luxembourgeoise, a lourdement lutté pour l'insertion de la notion d'« entreprise verticalement intégrée » dans le texte de la directive en question.

En ce qui concerne l'accès à l'infrastructure, la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure et à son utilisation régit la matière. L'accès équitable et non-discriminatoire est déjà prévu à l'article 3^{bis} de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée.

L'article 11 de la directive 2012/34/UE, modifié par l'article 1^{er}, point 7, de la directive 2016/2370/UE précitée modifiera l'article 3^{bis} de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée en ce sens que la condition du risque de compromis de l'équilibre économique du contrat de service public concerné va autoriser l'attribution directe de ce dernier.

L'analyse économique objective prévue au paragraphe 2 du même article est effectuée par le régulateur, à savoir l'Institut luxembourgeois de régulation. La loi modifiée du 3 août 2010 précitée reprend cette mission dans son article 3 existant lors de la transposition.

Le paragraphe 5 de l'article 11 de la directive en question donne la possibilité aux Etats membres de limiter l'accès à l'infrastructure dans le cas de droits exclusifs de transport de voyageurs accordés en vertu d'un contrat de service public, conclu avant le 16 juin 2015, ce qui est le cas au Luxembourg. La loi modifiée du 11 juin 1999 précitée est modifiée en ce sens dans le projet de loi en question.

L'article 56 de la directive en question prévoit les cas supplémentaires dans lesquels l'ILR peut être saisi à trancher des conflits. Ceux-ci sont implantés au paragraphe 1^{er} de l'ancien article 5 de la loi modifiée du 3 août 2010 précitée traitant le recours à l'ILR en cas de conflits entre les demandeurs d'accès à l'infrastructure et l'autorité compétente.

Par ailleurs, l'ILR se voit attribuer plus de tâches importantes qui vont être incorporées à l'article 3 de la loi modifiée du 3 août 2010 précitée qui inclut les missions de l'ILR dans le domaine du chemin de fer.

Le fait que l'accès à l'infrastructure peut toujours être limité dans certaines conditions présente un grand avantage pour le Luxembourg et la SNCFL. Le contraire aurait eu une conséquence néfaste pour la société historique.

Le pilier politique comprend non seulement la directive 2016/2370/UE précitée, mais également le règlement 2016/2338/UE du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant le règlement (CE) 1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer. Etant donné que les règlements européens sont d'application directe, ils n'ont pas besoin d'être transposés en droit national.

La nouveauté dans ce contexte est le paragraphe 4*bis* de l'article 4 du règlement modifié (UE) 1370/2007 qui prévoit l'obligation de se conformer au droit social et au droit du travail afin d'éviter tout abus ou du cas de « dumping social » répandus dans certains secteurs.

Ainsi, les documents de mise en concurrence des contrats de service public doivent contenir, le cas échéant, des informations sur les droits et obligations ayant trait au transfert du personnel recruté par l'opérateur précédent dans le cas où celui-ci ne se voit pas attribuer le marché.

2. La refonte de la législation luxembourgeoise ferroviaire

Pour faire face au développement et à l'essor du secteur ferroviaire, surtout en matière de transport international, la Commission européenne s'est acceptée pour réglementer la matière davantage au niveau européen.

Suivant la politique du législateur européen, il s'agit de créer un espace unique ferroviaire sans obstacles. Pour ce faire, les textes législatifs et réglementaires européens se sont multipliés. Etant donné que, pour la plupart des textes européens, il s'agissait de directives, ces dernières ont modifié les lois et règlements nationaux à plusieurs reprises.

Ces modifications multiples tant de la politique européenne en la matière, que des lois et règlements en la matière, ont rendu la législation ferroviaire luxembourgeoise difficilement lisible.

Afin de respecter le souhait politique d'avoir une meilleure lisibilité et une meilleure sécurité juridique en la matière, les auteurs de l'avant-projet de loi en question ont effectué une refonte de la législation ferroviaire luxembourgeoise en fusionnant et en adaptant les textes y relatifs dans un seul texte de loi.

Dans une première phase, les textes concernés par la refonte sont ceux qui, à l'origine, doivent être modifiés au vu de la transposition du pilier politique du 4^e paquet ferroviaire pour le 25 décembre 2018 au plus tard, à savoir la directive 2016/2370 précitée. Il s'agit de

- la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;
- la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure et à son utilisation ;
- la loi modifiée du 3 août 2010 relative à la régulation du marché ferroviaire ;
- le règlement grand-ducal modifié du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de validité des licences des entreprises ferroviaire ; et
- le règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 sur les modalités d'accès à l'infrastructure et leur tarification.

L'avant-projet en question comprend ainsi les Titres I à VI suivants :

- Titre I – Généralités ;
- Titre II – La gestion de l'infrastructure ferroviaire ;
- Titre III – L'accès à l'infrastructure ferroviaire et son utilisation ;
- Titre IV – La tarification ;
- Titre V – La régulation du marché ferroviaire ;
- Titre VI – Dispositions finales, modificatives et abrogatoires.

Dans une deuxième phase suivront les textes concernés par la transposition du pilier technique du 4^e paquet ferroviaire susmentionné.

*

II. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad article 1^{er}

L'article 1^{er} détermine l'objet de l'avant-projet de loi sous rubrique. Ce dernier règle les questions d'accès à l'infrastructure ainsi que leurs modalités et leur tarification, les critères d'obtention et de validité des licences, et la régulation du marché.

Ad article 2

L'article 2 regroupe les définitions de l'article 2 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, l'article 2 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et l'article 1^{er} du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 sur les modalités d'accès à l'infrastructure et leur tarification.

Ad article 3

L'article en question reprend l'article 1^{er} de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification.

Ad article 4

L'article en question reprend l'article 3 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification.

Ad article 5

L'article en question reprend l'article 4 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle.

Ad article 6

L'article sous rubrique reprend l'article 5 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification.

Ad article 7

L'article en question reprend l'article 6 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle.

Ad article 8

L'article en question reprend l'article 9 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle.

Ad article 9

L'article en question reprend l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle.

Ad article 10

L'article en question reprend l'article 11 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle.

Ad article 11

L'article en question reprend l'article 12 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle.

Ad article 12

L'article en question reprend l'article 13 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle.

Ad article 13

L'article en question reprend l'article 14 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle.

Ad article 14

L'article en question provient de l'article 14*bis* de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle.

Ad article 15

L'article 15 transpose le nouvel article 7*quinquies* de la directive 2012/34, modifié par la directive 2016/2370 et règle la transparence financière. Les paragraphes 1 à 3 prévoient le cas où l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure sont des entités juridiquement séparées.

Dans ce cas, l'entreprise ferroviaire ne peut pas accorder des prêts au gestionnaire de l'infrastructure et vice versa.

Par contre, dans le cas d'une entreprise verticalement intégrée, comme c'est le cas de la SNCFL, l'accord de prêts est autorisé dans les conditions déterminées aux paragraphes 4 à 9.

Ad article 16

L'article en question reprend l'article 20 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle.

Ad article 17

L'article en question reprend l'article 15 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle.

Ad article 18

L'article en question reprend l'article 16 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle.

Ad article 19

L'article en question reprend l'article 17 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle.

Ad article 20

L'article en question reprend l'article 18 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle.

Ad article 21

L'article en question reprend l'article 19 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle.

Ad article 22

L'article sous rubrique transpose le nouvel article 7 de la directive 2012/34, modifiée par la directive 2016/2370 à l'article 1^{er}, point 4.

Ce dernier garantit, dans le cas d'une entreprise verticalement intégrée, l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure par rapport aux autres entités au sein de l'entreprise.

Par ailleurs, l'article sous rubrique garantit également l'impartialité des membres du conseil de surveillance et du directoire en interdisant la désignation simultanée d'un membre du conseil de surveillance ou de directoire de l'entreprise ferroviaire et du gestionnaire de l'infrastructure.

Il faut savoir que les auteurs du projet ont adapté la terminologie de la directive à celle de la législation nationale, à savoir la loi modifiée du 10 août 1915 sur les sociétés commerciales.

La directive ne prévoit que le système dual du « conseil d'administration », nommé « directoire » en vertu des articles 60*bis*-1 et suivants de la loi modifiée du 10 août 1915 sur les sociétés commerciales, et du « conseil de surveillance », qui est également utilisé par la loi sur les sociétés commerciales précitée.

Si la société est organisée dans un système traditionnel dans lequel il n'existe qu'un conseil d'administration, elle répond aux dispositions des articles 50 à 60*bis* de la loi modifiée du 10 août 1915 sur les sociétés commerciales.

Ad article 23

L'article sous rubrique transpose le nouvel article 7ter de la directive 2012/34, modifiée par la directive 2016/2370 à l'article 1^{er}, point 5.

Dans le souci d'éviter tout conflit d'intérêts, le gestionnaire de l'infrastructure ainsi que les entreprises ferroviaires agissent de manière non-discriminatoire et transparente l'un envers l'autre dans la planification de l'entretien et la gestion du trafic.

Ad article 24

L'article sous rubrique transpose le nouvel article 7quater de la directive 2012/34, modifiée par la directive 2016/2370 à l'article 1^{er}, point 5.

Dans le respect de la confidentialité des informations sensibles sur le plan commercial et sous condition d'absence de conflit d'intérêts, le gestionnaire de l'infrastructure est autorisé à déléguer des fonctions à une entité différente, autre qu'une entreprise ferroviaire et qui n'est pas contrôlée par une telle.

En ce qui concerne les travaux et tâches connexes au développement, l'entretien et le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure peut les confier à une entreprise ferroviaire, à des sociétés qui la contrôlent ou qui sont contrôlées par celle-ci.

L'article sous rubrique prévoit également la possibilité de conclure des accords de coopération entre le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires dans le but de procurer des avantages aux clients ; ceci sous réserve du contrôle effectué par le régulateur.

Ad article 25

L'article sous rubrique transpose le nouvel article 7sexies de la directive 2012/34, modifiée par la directive 2016/2370 à l'article 1^{er}, point 5.

Pour assurer une meilleure coordination entre le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires, entre autres en matière d'accès, d'utilisation de l'infrastructure ou de qualité des services, des mécanismes de coordination sont élaborés par le gestionnaire de l'infrastructure en concertation avec les intéressés.

Ad article 26

L'article sous rubrique transpose le nouvel article 7septies de la directive 2012/34, modifiée par la directive 2016/2370 à l'article 1^{er}, point 5.

L'article prévoit une coopération étroite entre les gestionnaires des différents Etats membres pour une meilleure fourniture de services ferroviaires au sein de l'Union en créant un réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure.

Ad article 27

L'article en question provient de l'article 3 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et n'a pas subi de modification substantielle.

Ad article 28

L'article en question provient de l'article 3bis de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation. Etant donné qu'il s'agit de l'ouverture des services de transport ferroviaire de voyageurs, l'article sous rubrique est adapté selon la formulation des articles 10 et 11 de la directive 2012/34/UE, modifiés par les points 6 et 7 de l'article 1^{er} de la directive 2016/2370/UE. Par conséquent, toutes les entreprises ferroviaires ont le droit de se voir accorder l'accès à l'infrastructure pour l'exploitation de services de transport ferroviaire de personnes à des conditions non-discriminatoires et équitables.

Le droit d'accès peut cependant être limité dans les conditions prévues par l'article 11 de la directive 2012/34/UE, modifiée par la directive 2016/2370/UE, lorsqu'un contrat de service public couvre le même trajet ou un trajet alternatif. Le contrat de service public entre l'Etat et la SNCFL, entré en vigueur le 1^{er} janvier 2010, reste en vigueur jusqu'au 31 décembre 2024.

Ad article 29

L'article en question reprend l'article 20 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée sur la répartition des sillons, et n'a pas subi de modification substantielle.

Ad article 30

L'article en question reprend l'article 20bis de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée sur l'exigence d'un certificat de sécurité, et n'a pas subi de modification substantielle.

Ad article 31

L'article en question reprend l'article 2 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 relatif aux modalités d'accès à l'infrastructure ferroviaire et sa tarification, et n'a pas subi de modification substantielle.

Ad article 32

L'article en question reprend l'article 3 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité et prévoit les prestations minimales. Il n'a pas subi de modification substantielle.

Ad article 33

L'article en question reprend l'article 4 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité. Il prévoit l'accès équitable aux installations de service et n'a pas subi de modification substantielle.

Ad article 34

L'article sous rubrique détermine la procédure pour la demande de capacités de l'infrastructure et reprend l'article 5 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans le modifier de manière substantielle.

Ad article 35

L'article en question provient de l'article 4 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et intègre l'alinéa 2 de l'article 1^{er} du règlement grand-ducal modifié du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de validité des licences des entreprises ferroviaires. L'article est adapté en ce sens que la condition d'établissement au Luxembourg d'une entreprise ferroviaire n'est plus obligatoire afin de demander une licence ferroviaire.

Ad article 36

Cet article reprend l'article 5 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée.

Ad article 37

Cet article reprend l'article 6 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée et intègre l'article 7 du règlement grand-ducal modifié du 24 octobre 2003 précité.

Ad article 38

L'article sous rubrique reprend l'article 7 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée et n'a pas subi de modification substantielle.

Ad article 39

L'article en question reprend l'article 8 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée qui édicte les exigences en matière d'honorabilité. L'article 19 de la directive 2012/34/UE, modifié par le point 9 de l'article 1^{er} de la directive 2016/2370/UE, ajoute une exigence supplémentaire en matière d'honorabilité, à savoir l'absence de condamnation pour des infractions graves résultant de la violation d'obligations qui découlent de conventions collectives.

Par ailleurs, l'article 3 du règlement grand-ducal modifié du 24 octobre 2003 précité est intégré aux paragraphes 3 à 6 de l'article sous rubrique.

Ad article 40

L'article en question reprend l'article 9 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée qui édicte les exigences en matière de capacité financière. L'article 4 du règlement grand-ducal modifié du 24 octobre 2003 précité est intégré au paragraphe 3 de l'article sous rubrique.

Ad article 41

L'article en question reprend l'article 10 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée qui édicte les exigences en matière de capacité financière. L'article 5 du règlement grand-ducal modifié du 24 octobre 2003 précité est intégré à l'alinéa 1^{er} de l'article sous rubrique.

Ad article 42

L'article en question reprend l'article 11 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée qui édicte les exigences en matière d'assurance, et n'a pas subi de modification substantielle.

Ad article 43

L'article en question reprend l'article 12 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée, qui porte sur la validité et le réexamen de la licence, et n'a pas subi de modification substantielle.

Ad article 44

L'article en question reprend l'article 13 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée, qui porte sur l'instruction de la demande de licence ferroviaire, et intègre dorénavant l'article 6 du règlement grand-ducal modifié du 24 octobre 2003 précité.

Ad article 45

L'article en question reprend l'article 14 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée qui porte sur la vérification du respect des exigences en matière de délivrance et validité de la licence, et n'a pas subi de modification substantielle.

Ad article 46

L'article en question reprend l'article 15 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée, qui porte sur la suspension et le retrait de la licence, et n'a pas subi de modification substantielle.

Ad article 47

L'article en question reprend l'article 17 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée, qui porte sur les infractions en matière de licence, et n'a pas subi de modification substantielle.

Ad article 48

L'article en question reprend l'article 18 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée, portant sur les infractions en matière de licence, et n'a pas subi de modification substantielle.

Ad article 49

L'article en question reprend l'article 19*bis* de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée, qui porte sur la gestion des entreprises ferroviaires selon les principes commerciaux, et n'a pas subi de modification substantielle.

L'article 8 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire est intégré au paragraphe 1^{er} de l'article 43 sous rubrique.

Ad article 50

L'article en question reprend l'article 21 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée sur le mécanisme d'attribution des sillons, et n'a pas subi de modification substantielle.

Ad article 51

L'article en question reprend l'article 22 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée sur l'organisme de répartition des sillons, et n'a pas subi de modification substantielle.

Ad article 52

L'article sous rubrique prévoit l'établissement et la publication du document de référence du réseau ainsi que son contenu, et reprend l'article 21 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans modification substantielle.

Ad article 53

L'article en question édicte les missions de l'Administration des chemins de fer en tant qu'organisme de tarification et de répartition des capacités de l'infrastructure, et reprend l'article 22 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité.

Par ailleurs, l'article sous rubrique transpose le nouvel article 7bis de la directive 2012/34, modifiée par la directive 2016/2370 à l'article 1^{er}, point 5.

Les nouveaux paragraphes 1 et 2 prévoient explicitement l'obligation d'indépendance des fonctions essentielles qui, dans d'autres Etats membres, tombent sous la compétence du gestionnaire de l'infrastructure. Au Luxembourg, l'Administration des chemins de fer assure cette fonction de manière que l'indépendance est garantie.

Ad article 54

L'article en question prévoit l'établissement d'un planning des travaux durant l'horaire de service par le gestionnaire de l'infrastructure, et reprend l'article 23 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans modification substantielle.

Ad article 55

L'article en question prévoit l'attribution de sillons à des candidats d'autres Etats membres ainsi que l'interdiction de transfert, et reprend l'article 24 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans modification substantielle.

Ad article 56

L'article en question prévoit la possibilité de conclure des accords-cadres entre l'Administration des chemins de fer et le candidat en précisant les caractéristiques des capacités de l'infrastructure ferroviaire requises, et reprend l'article 25 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans modification substantielle.

Ad article 57

L'article sous rubrique détermine la procédure d'attribution de sillons, et reprend l'article 26 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans modification substantielle.

Ad article 58

L'article sous rubrique détermine également la procédure d'attribution de sillons, et reprend l'article 27 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans modification substantielle.

Ad article 59

L'article sous rubrique requiert la conclusion d'un contrat entre l'Administration des chemins de fer et le bénéficiaire d'un sillon portant sur les conditions administratives, techniques et financières ainsi que les règles de sécurité, et reprend l'article 28 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans modification substantielle.

Ad article 60

L'article sous rubrique règle les conditions de modification ou de suppression de sillons par l'Administration des chemins de fer, et reprend l'article 29 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans modification substantielle.

Ad article 61

L'article sous rubrique règle le cas dans lequel une section de ligne est déclarée saturée par l'Administration des chemins de fer, et reprend l'article 30 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans modification substantielle.

Ad article 62

L'article sous rubrique reprend l'article 31 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans modification substantielle, et règle la détermination de priorités dans le cadre de la procédure de répartition.

Ad article 63

L'article en question reprend l'article 24 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée sur la désignation de l'organisme de tarification, et n'a pas subi de modification substantielle.

Ad article 64

L'article en question reprend l'article 25 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée sur les redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, et n'a pas subi de modification substantielle.

Ad article 65

L'article en question reprend l'article 23 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée sur les frais de dossier pour la demande d'allocation des sillons, et n'a pas subi de modification substantielle.

Ad article 66

L'article sous rubrique reprend le paragraphe 3 de l'ancien article 6 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité qui prévoit que les redevances perçues sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire.

Ad article 67

L'article sous rubrique impose une redevance pour l'accès aux voies et les prestations minimales et reprend l'article 7 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans le modifier de manière substantielle.

Ad article 68

L'article sous rubrique détermine la composition des redevances perçues et reprend l'article 8 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans le modifier de manière substantielle.

L'article 9 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité, qui impose une redevance associée à l'utilisation du système d'alimentation électrique, est repris comme point 4 sans le modifier de manière substantielle.

Ad article 69

L'article sous rubrique impose une redevance pour l'accès aux voies et les prestations minimales et reprend l'article 6 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans le modifier de manière substantielle.

Ad article 70

L'article sous rubrique impose une redevance à l'accès aux infrastructures de ravitaillement en combustibles exploitées par le gestionnaire de l'infrastructure et reprend l'article 11 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans le modifier de manière substantielle.

Ad article 71

L'article sous rubrique impose une redevance à l'accès aux gares de voyageurs, à leurs bâtiments et aux infrastructures associées, aux terminaux de marchandises et aux voies de garage et reprend l'article 12 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans le modifier de manière substantielle.

Ad article 72

L'article sous rubrique impose une redevance associée à l'accès aux installations d'entretien et d'autres infrastructures exploitées par le gestionnaire de l'infrastructure et reprend l'article 13 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans le modifier de manière substantielle.

Ad article 73

L'article sous rubrique impose une redevance associée à l'utilisation du courant de traction et reprend l'article 14 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans le modifier de manière substantielle.

Ad article 74

L'article sous rubrique impose une redevance associée au préchauffage ou au chauffage des voitures et automotrices, et reprend l'article 15 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans le modifier de manière substantielle.

Ad article 75

L'article sous rubrique impose une redevance associée à la mise à disposition de contrats sur mesure pour le contrôle du transport de marchandises dangereuses et l'assistance à la circulation de convois spéciaux, et reprend l'article 16 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans le modifier de manière substantielle.

Ad article 76

L'article sous rubrique prévoit un devis préalable qui est établi pour les services et prestations dont les modalités de tarifications ne sont pas fixées aux articles précédents, et reprend l'article 17 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans le modifier de manière substantielle.

Ad article 77

L'article sous rubrique détermine les conditions de paiement applicables aux redevances définies, et reprend l'article 18 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans le modifier de manière substantielle.

Ad article 78

Cet article trouve son origine dans l'article 32 de la directive 2012/34/UE et prévoit les exceptions aux principes de tarification, y compris la possibilité de majoration sur base de principes efficaces, transparents et non-discriminatoires.

Ad article 79

L'article sous rubrique prévoit un système d'amélioration des performances auquel les entreprises ferroviaires sont soumises, et reprend l'article 19 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans le modifier de manière substantielle.

Ad article 80

L'article sous rubrique prévoit la possibilité pour l'Administration des chemins de fer de remplacer le système d'amélioration de performances pour des trains internationaux par un système européen, et reprend l'article 20 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans le modifier de manière substantielle.

Ad article 81

L'article sous rubrique désigne l'Institut luxembourgeois de régulation comme organisme de contrôle du marché ferroviaire et reprend littéralement l'article 1^{er} de la loi modifiée du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire.

Ad article 82

L'article sous rubrique définit le régulateur ainsi que le candidat et reprend littéralement l'article 2 de la loi modifiée du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire.

Ad article 83

L'article sous rubrique définit les missions du régulateur et reprend l'article 2 de la loi modifiée du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire.

L'article a été adapté à la nouvelle situation d'ouverture du marché ferroviaire de service de transport de voyageurs. Le cas des entreprises verticalement intégrées est pris en compte. En ce qui concerne les missions elles-mêmes, le régulateur s'est vu étendre les compétences de surveillance, notamment sur les flux financiers, les prêts et les dettes visés à l'article 16. Les accords de coopération entre les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure sont dorénavant évalués par le régulateur.

Ad article 84

L'article 4 de la loi modifiée du 3 août 2010 précitée est incorporé dans l'article sous rubrique et comporte les adaptations suivant l'article 11 de la directive 2012/34/UE, modifiée par l'article 1^{er}, point 7, de la directive 2016/2370/UE.

Le régulateur procède à une analyse économique objective pour déterminer si l'équilibre économique du contrat de service public, qui se trouve sur le même trajet, serait compromis par le service de transport de voyageurs envisagé.

Le régulateur statue à la demande dans le délai d'un mois, motive sa décision et précise dans cette dernière les conditions dans lesquelles un réexamen de ladite décision peut être demandé.

Ad article 85

L'article sous rubrique intègre l'article 11*bis* de la directive 2012/34/UE, modifiée par l'article 1^{er}, point 8, de la directive 2016/2370/UE. Pour développer le marché des services de transport de voyageurs à grande vitesse et pour encourager la compétitivité de celui-ci, l'exercice du droit d'accès visé au paragraphe 2 de l'article 87, n'est soumis qu'aux exigences établies par le régulateur.

A chaque fois que l'analyse conclut au compromis de l'équilibre économique du contrat de service public, le régulateur indique les changements envisageables pour remplir les conditions d'octroi du droit d'accès.

Même si, à ce jour, il n'existe pas encore de véritable marché compétitif de services de transport de voyageurs à grande vitesse au Grand-Duché, ce dernier souhaite être prêt pour l'avenir.

Ad article 86

L'article concerne les litiges et recours auprès du régulateur et reprend l'article 5 de la loi modifiée du 3 août 2010 précitée.

L'article 56, paragraphe 1^{er} de la directive 2012/34/UE, modifié par l'article 1^{er}, point 14 a), de la directive 2016/2370/UE, rajoute trois cas de figure dans lesquels le candidat peut saisir le régulateur. Ceux-ci sont repris à l'article sous rubrique et concernent

- la gestion du trafic,
- la planification du renouvellement et l'entretien programmé ou non programmé,
- le respect des exigences en matière de transparence financière, et
- le respect des exigences en matière de conflits d'intérêts.

Le paragraphe 3 intègre le nouveau paragraphe 2 de l'article 56 de la directive 2012/34/UE, modifié par l'article 1^{er}, point 14 b), de la directive 2016/2370/UE, qui rajoute le suivi par le régulateur du marché de services de transport de voyageurs à grande vitesse.

Le paragraphe 4 intègre le nouveau paragraphe 9 de l'article 56 de la directive 2012/34/UE, modifié par l'article 1^{er}, point 14 c), de la directive 2016/2370/UE, qui donne la possibilité au régulateur de prendre de sa propre initiative les mesures appropriées pour corriger toute discrimination, distorsion et toute autre évolution indésirable sur le marché.

Le paragraphe 7 intègre le nouveau paragraphe 3*bis* de l'article 57 de la directive 2012/34/UE, modifié par l'article 1^{er}, point 15 a), de la directive 2016/2370/UE, qui règle la situation dans laquelle la décision de plusieurs organismes de contrôle est nécessaire. Dans ce cas, ils coopèrent lors de la préparation de leurs décisions respectives dans le but de régler les questions soulevées.

Ad article 87

Cette disposition reprend l'article 6 de la loi modifiée du 3 août 2010 précitée sans le modifier et prévoit les sanctions administratives que le régulateur est habilité à prononcer.

Ad article 88

L'article 88, reprenant entièrement l'article 7 de la loi modifiée du 3 août 2010 précitée, règle le principe de financement du régulateur et n'a pas subi de modification substantielle.

Ad article 89

L'article 89 reprend l'article 30 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée, qui prévoit les conditions d'accès aux infrastructures ferroviaires nationales de matériel patrimonial muséologique et touristique.

Ad article 90

L'article 90 reprend l'article 31 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée, qui prévoit les peines encourues par les dirigeants d'une entreprise en cas d'infraction aux dispositions des articles 44 à 50.

Ad articles 91 à 96

Les dispositions des articles 91 à 96 prévoient, entre autres, l'abrogation des textes repris dans le présent avant-projet de loi en vue de la refonte et de la fusion de la législation ferroviaire, à savoir :

- la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;
- la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ;
et
- la loi modifiée du 3 août 2010 relative à la régulation du marché ferroviaire.

Ad Annexe

Dans le but de la simplification procédurale en cas de modification, le tableau comprenant la liste des projets d'investissement à charge du Fonds du rail de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée est repris à l'annexe du présent texte.

*

FICHE FINANCIERE

Le présent projet de loi a pour objet la transposition de la directive 2016/2370/UE du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire. Il n'implique aucune charge supplémentaire par rapport à la situation actuelle.

*

FICHE D'EVALUATION D'IMPACT**Coordonnées du projet**

Intitulé du projet :	Projet de loi portant transposition de la directive 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire et abrogeant
	1. la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;
	2. la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ; et
	3. la loi du 3 août 2010 relative à la régulation du marché ferroviaire.
Ministère initiateur :	Ministère du Développement durable et des Infrastructures
Auteur(s) :	Monsieur Jeannot Poeker, gestionnaire dirigeant Madame Anouk Ensich, conseiller de direction Madame Irena Medakovic, attaché-stagiaire
Téléphone :	247-84421
Courriel :	jeannot.poeker@tr.etat.lu

Objectif(s) du projet : La transposition de la directive 2016/2370/UE – pilier politique du 4e paquet ferroviaire; et

La fusion de

1. la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;
2. la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ;
3. la loi du 3 août 2010 relative à la régulation du marché ferroviaire ;
4. du règlement grand-ducal du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de validité des licences des entreprises ferroviaires ; et
5. du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 sur les modalités d'accès à l'infrastructure et leur tarification.

Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :

Société Nationale des Chemins de Fer

Administration des Chemins de Fer

Institut Luxembourgeoise de Régulation

Date :

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s) : Oui Non
Si oui, laquelle/lesquelles : CFL – ACF – ILR
Remarques/Observations :
2. Destinataires du projet :

– Entreprises/Professions libérales :	Oui <input checked="" type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>	
– Citoyens :	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input checked="" type="checkbox"/>	
– Administrations :	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input checked="" type="checkbox"/>	
3. Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui Non N.a.¹
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)
Remarques/Observations :
4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui Non
Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui Non
Remarques/Observations :
5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui Non
Remarques/Observations : Dans le but d'une meilleure lisibilité de la législation ferroviaire, les auteurs du projet ont profité de l'obligation de transposition de la directive 2016/2370 pour fusionner les différents textes législatifs y afférents.

¹ N.a. : non applicable.

6. Le projet contient-il une charge administrative² pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui Non
- Si oui, quel est le coût administratif³ approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données interadministratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui Non N.a.
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel⁴ ? Oui Non N.a.
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
8. Le projet prévoit-il :
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui Non N.a.
 - des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui Non N.a.
 - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui Non N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui Non N.a.
- Si oui, laquelle :
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui Non N.a.
- Sinon, pourquoi ?
11. Le projet contribue-t-il en général à une :
- a) simplification administrative, et/ou à une Oui Non
 - b) amélioration de la qualité réglementaire ? Oui Non
- Remarques/Observations :
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui Non N.a.
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui Non
- Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui Non N.a.
- Si oui, lequel ?
- Remarques/Observations :

² Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en oeuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

³ Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

⁴ Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

Egalité des chances

15. Le projet est-il :
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
 - positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
 - Si oui, expliquez de quelle manière :
 - neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
 - Si oui, expliquez pourquoi :
 - négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
 - Si oui, expliquez de quelle manière :
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui Non N.a.
- Si oui, expliquez de quelle manière :

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵ ? Oui Non N.a.
- Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur : www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶ ? Oui Non N.a.
- Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur : www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

*

⁵ Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

DIRECTIVE (UE) 2016/2370 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 14 décembre 2016****modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾ établit un espace ferroviaire unique européen doté de règles communes sur la gouvernance des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure, le financement et la tarification des infrastructures, les conditions d'accès à l'infrastructure et aux services ferroviaires ainsi que sur la surveillance réglementaire du marché ferroviaire. Il convient d'achever l'espace ferroviaire unique européen en étendant le principe du libre accès aux marchés ferroviaires nationaux et en réformant la gouvernance des gestionnaires de l'infrastructure, l'objectif étant de garantir l'égalité d'accès à l'infrastructure.
- (2) La croissance du trafic ferroviaire de voyageurs n'a pas suivi le rythme de l'évolution d'autres modes de transport. L'achèvement de l'espace ferroviaire unique européen devrait permettre aux transports ferroviaires de devenir une alternative crédible aux autres modes de transport. À cet égard, il est essentiel que la législation établissant l'espace ferroviaire unique européen soit effectivement appliquée dans les délais prescrits.

⁽¹⁾ JO C 327 du 12.11.2013, p. 122.

⁽²⁾ JO C 356 du 5.12.2013, p. 92.

⁽³⁾ Position du Parlement européen du 26 février 2014 (non encore parue au Journal officiel) et position du Conseil en première lecture du 17 octobre 2016 (JO C 431 du 22.11.2016, p. 1). Position du Parlement européen du 14 décembre 2016 (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁴⁾ Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (JO L 343 du 14.12.2012, p. 32).

- (3) Les marchés des services de fret ferroviaire et des services internationaux de transport de voyageurs par chemin de fer de l'Union ont été ouverts à la concurrence en 2007 et en 2010 respectivement, en application de la directive 2004/51/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾ et de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾. Par ailleurs, certains États membres ont également ouvert à la concurrence leurs services nationaux de transport de voyageurs par l'instauration de droits de libre accès, par la mise en concurrence des contrats de service public, ou les deux. Cette ouverture du marché devrait avoir une incidence positive sur le fonctionnement de l'espace ferroviaire unique européen et entraîner une amélioration des services proposés aux usagers.
- (4) Des dérogations spécifiques au champ d'application de la directive 2012/34/UE devraient permettre aux États membres de prendre en compte des caractéristiques spécifiques de la structure et de l'organisation des systèmes ferroviaires en place sur leur territoire, tout en assurant l'intégrité de l'espace ferroviaire unique européen.
- (5) L'exploitation de l'infrastructure ferroviaire sur un réseau inclut le contrôle-commande et la signalisation. Tant qu'une ligne est en service, le gestionnaire de l'infrastructure devrait en particulier veiller à ce que l'infrastructure soit adaptée à l'utilisation qu'il prévoit.
- (6) Pour établir si une entreprise doit être considérée comme étant verticalement intégrée, il convient d'appliquer la notion de «contrôle» au sens du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil ⁽³⁾. Lorsqu'un gestionnaire de l'infrastructure et une entreprise ferroviaire sont totalement indépendants l'un de l'autre, mais qu'ils sont tous deux directement contrôlés par l'État sans entité intermédiaire, ils devraient être considérés comme séparés. Un ministère exerçant un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur un gestionnaire de l'infrastructure ne devrait pas être considéré comme une entité intermédiaire.
- (7) La présente directive introduit de nouvelles exigences visant à garantir l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure. Les États membres devraient être libres de choisir entre différents modèles d'organisation, depuis la séparation structurelle complète jusqu'à l'intégration verticale, pour autant que des mesures de sauvegarde appropriées soient prévues afin d'assurer l'impartialité du gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne les fonctions essentielles, la gestion du trafic et la planification de l'entretien. Les États membres devraient veiller à ce que, dans les limites des cadres établis pour la tarification et pour la répartition des capacités, le gestionnaire de l'infrastructure jouisse d'une indépendance organisationnelle et décisionnelle en ce qui concerne les fonctions essentielles.
- (8) Des mesures de sauvegarde devraient être appliquées dans les entreprises verticalement intégrées pour garantir que d'autres entités juridiques desdites entreprises n'ont aucune influence décisive sur les nominations et les révocations des personnes chargées de prendre des décisions sur les fonctions essentielles. À cet égard, les États membres devraient s'assurer de l'existence de procédures de gestion des plaintes.
- (9) Les États membres devraient mettre en place un cadre national pour l'évaluation des conflits d'intérêts. Dans ce cadre, l'organisme de contrôle devrait tenir compte de tout intérêt personnel, financier, économique ou professionnel susceptible d'influencer indûment l'impartialité du gestionnaire de l'infrastructure. Lorsqu'un gestionnaire de l'infrastructure et une entreprise ferroviaire sont indépendants l'un de l'autre, le fait qu'ils soient directement contrôlés par la même autorité d'un État membre ne devrait pas être considéré comme donnant lieu à un conflit d'intérêts au sens de la présente directive.
- (10) La prise de décision par les gestionnaires de l'infrastructure en ce qui concerne la répartition des sillons et la prise de décision en ce qui concerne la tarification de l'infrastructure sont des fonctions essentielles en vue d'assurer un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire. Des mesures de sauvegarde rigoureuses devraient être mises en place pour éviter que ne s'exerce une quelconque influence indue sur les décisions prises par le gestionnaire de l'infrastructure en rapport avec ces fonctions. Ces mesures de sauvegarde devraient être adaptées afin de tenir compte des différentes structures de gouvernance des entités ferroviaires.
- (11) Il convient également de prendre des mesures appropriées pour veiller à ce que les fonctions de gestion du trafic et de planification de l'entretien soient exercées d'une manière impartiale, afin d'éviter toute distorsion de concurrence. Dans ce cadre, les gestionnaires de l'infrastructure devraient veiller à ce que les entreprises ferroviaires aient accès aux informations pertinentes. À cet égard, lorsque les gestionnaires de l'infrastructure accordent aux entreprises ferroviaires un accès plus large au processus de gestion du trafic, il convient qu'ils le fassent en mettant toutes les entreprises ferroviaires concernées sur un pied d'égalité.

⁽¹⁾ Directive 2004/51/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires (JO L 164 du 30.4.2004, p. 164).

⁽²⁾ Directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire (JO L 315 du 3.12.2007, p. 44).

⁽³⁾ Règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil du 20 janvier 2004 relatif au contrôle des concentrations entre entreprises («le règlement CE sur les concentrations») (JO L 24 du 29.1.2004, p. 1).

- (12) Lorsque les fonctions essentielles sont exercées par un organisme de tarification et/ou de répartition indépendant, il convient d'assurer l'impartialité du gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne les fonctions de gestion du trafic et d'entretien, sans qu'il soit nécessaire de transférer ces fonctions à une entité indépendante.
- (13) Les organismes de contrôle devraient être habilités à surveiller la gestion du trafic, la planification du renouvellement ainsi que l'entretien programmé ou non programmé, de manière à s'assurer que ces activités ne donnent pas lieu à une discrimination.
- (14) Les États membres devraient, en règle générale, veiller à ce que le gestionnaire de l'infrastructure soit responsable de l'exploitation, de l'entretien et du renouvellement sur un réseau et à ce qu'il soit chargé du développement de l'infrastructure ferroviaire sur ce réseau. Lorsque ces fonctions sont déléguées à différentes entités, le gestionnaire de l'infrastructure devrait néanmoins conserver le pouvoir de supervision et assumer la responsabilité ultime de l'exercice de ces fonctions.
- (15) Les gestionnaires de l'infrastructure qui font partie d'une entreprise verticalement intégrée peuvent déléguer des fonctions autres que les fonctions essentielles au sein de ladite entreprise dans les conditions fixées par la présente directive, pour autant que cela ne donne pas lieu à un conflit d'intérêts et que la confidentialité des informations commercialement sensibles soit garantie. Les fonctions essentielles ne devraient pas pouvoir être déléguées auprès d'une autre entité de l'entreprise verticalement intégrée, sauf si cette entité exerce exclusivement des fonctions essentielles.
- (16) Au besoin, en particulier pour des raisons d'efficacité, y compris dans le cas de partenariats public-privé, les fonctions de gestion de l'infrastructure peuvent être réparties entre différents gestionnaires de l'infrastructure. Chacun des gestionnaires de l'infrastructure devrait assumer la pleine responsabilité des fonctions qu'il exerce.
- (17) Les transferts financiers entre le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires et, dans les entreprises verticalement intégrées, entre le gestionnaire de l'infrastructure et toute autre entité juridique de l'entreprise intégrée devraient être interdits lorsqu'ils pourraient entraîner une distorsion de concurrence sur le marché, en particulier à la suite de subventions croisées.
- (18) Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent utiliser les recettes provenant des activités de gestion du réseau d'infrastructure, qui impliquent l'utilisation de fonds publics, pour financer leurs propres activités ou verser des dividendes à leurs investisseurs, à titre de retour sur leurs investissements dans l'infrastructure ferroviaire. Parmi ces investisseurs peuvent figurer l'État et tout actionnaire privé, mais pas des entreprises faisant partie d'une entreprise verticalement intégrée et exerçant un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur ce gestionnaire de l'infrastructure. Les dividendes générés par des activités n'impliquant pas l'utilisation de fonds publics ou les recettes issues de la tarification de l'infrastructure ferroviaire peuvent également être utilisés par des entreprises qui font partie d'une entreprise verticalement intégrée et qui exercent un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur ce gestionnaire de l'infrastructure.
- (19) Les principes de tarification ne devraient pas exclure la possibilité que les recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure transitent par les comptes de l'État.
- (20) Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure n'a pas une personnalité juridique distincte au sein d'une entreprise verticalement intégrée et qu'il est procédé à l'externalisation des fonctions essentielles en les confiant à un organisme de tarification et/ou de répartition indépendant, les dispositions pertinentes en matière de transparence financière et d'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure devraient s'appliquer mutatis mutandis au niveau de certaines divisions au sein de l'entreprise.
- (21) Afin de parvenir à une gestion efficace du réseau et à une utilisation efficace de l'infrastructure, il convient d'assurer une meilleure coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires par la mise en place de mécanismes de coordination adéquats.
- (22) En vue de faciliter la fourniture de services ferroviaires efficaces et efficients au sein de l'Union, il convient de créer un réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure, sur la base des plates-formes existantes. Aux fins de la participation à ce réseau, les États membres devraient être libres de déterminer l'organisme ou les organismes qui devraient être considérés comme leurs principaux gestionnaires de l'infrastructure.
- (23) Compte tenu de l'hétérogénéité des réseaux en termes de taille et de densité et de la variété des structures organisationnelles des pouvoirs nationaux, locaux et régionaux et de leurs expériences respectives du processus d'ouverture du marché, les États membres devraient avoir suffisamment de flexibilité pour organiser leur réseau ferroviaire de manière que des services en libre accès et des services réalisés au titre de contrats de service public puissent être fournis dans le but d'assurer une haute qualité de services facilement accessibles pour tous les voyageurs.

- (24) Octroyer aux entreprises ferroviaires de l'Union le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire dans tous les États membres aux fins de l'exploitation de services nationaux de transport de voyageurs pourrait avoir des conséquences pour l'organisation et le financement des services de transport ferroviaire de voyageurs fournis au titre d'un contrat de service public. Les États membres devraient avoir la faculté de limiter ce droit d'accès dans les cas où celui-ci compromettrait l'équilibre économique de ces contrats de service public sur la base d'une décision de l'organisme de contrôle compétent.
- (25) Le droit des entreprises ferroviaires de se voir accorder l'accès à l'infrastructure n'affecte pas la possibilité qu'a une autorité compétente d'octroyer des droits exclusifs conformément à l'article 3 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾ ou d'attribuer directement un contrat de service public dans les conditions prévues à l'article 5 dudit règlement. L'existence d'un tel contrat de service public ne devrait pas autoriser un État membre à limiter le droit d'accès d'autres entreprises ferroviaires à l'infrastructure ferroviaire concernée pour la fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs, à moins que ces services ne soient susceptibles de compromettre l'équilibre économique du contrat de service public.
- (26) Les organismes de contrôle devraient déterminer, sur la base d'une analyse économique objective et à la suite d'une demande formulée par les parties intéressées, si l'équilibre économique des contrats de service public existants est susceptible d'être compromis.
- (27) Le processus d'évaluation devrait tenir compte de la nécessité de procurer à tous les acteurs du marché une sécurité juridique suffisante pour développer leurs activités. La procédure devrait être aussi simple, efficace et transparente que possible, et en cohérence avec le processus de répartition des capacités de l'infrastructure.
- (28) Sous réserve qu'ils garantissent un accès non discriminatoire, les États membres peuvent assortir le droit d'accès à l'infrastructure de conditions spécifiques afin de permettre la mise en œuvre d'un plan horaire intégré des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer.
- (29) Le développement de l'infrastructure ferroviaire et l'amélioration de la qualité des services de transport ferroviaire de voyageurs sont des priorités essentielles pour la promotion d'un système de transport et de mobilité durable en Europe. En particulier, le développement d'un réseau ferroviaire à grande vitesse offre la possibilité de créer des liaisons plus rapides et de meilleure qualité entre les centres économiques et culturels européens. Les services ferroviaires à grande vitesse relient les personnes et les marchés de manière rapide, fiable et respectueuse de l'environnement; ils présentent un bon rapport coût/efficacité et incitent les voyageurs à privilégier le train. Il est donc particulièrement important d'encourager les investissements tant publics que privés dans l'infrastructure ferroviaire à grande vitesse, afin de créer les conditions propices à un retour sur investissement positif et de maximiser les avantages économiques et sociaux de ces investissements. Les États membres devraient pouvoir continuer de choisir différentes façons de promouvoir les investissements dans l'infrastructure ferroviaire à grande vitesse et l'utilisation des lignes à grande vitesse.
- (30) En vue de développer le marché des services de transport de voyageurs à grande vitesse, de favoriser une utilisation optimale de l'infrastructure disponible et d'encourager la compétitivité des services de transport de voyageurs à grande vitesse, qui aura des effets bénéfiques pour les voyageurs, le libre accès aux services de transport de voyageurs à grande vitesse ne devrait être limité que dans certains cas particuliers et à la suite d'une analyse économique objective réalisée par l'organisme de contrôle.
- (31) Afin de permettre aux voyageurs d'avoir accès aux données nécessaires pour planifier leurs voyages et acheter des billets au sein de l'Union, les systèmes communs d'information et de billetterie directe qui ont été développés par le marché devraient être favorisés. Étant donné l'importance que revêt la promotion de systèmes de transport public intégrés, il y a lieu d'encourager les entreprises ferroviaires à œuvrer au développement de tels systèmes, permettant d'inclure des solutions de mobilité multimodales, transfrontalières et de porte à porte.
- (32) Les systèmes de billetterie directe devraient être interopérables et non discriminatoires. Les entreprises ferroviaires devraient contribuer au développement de tels systèmes en mettant à disposition, de manière non discriminatoire et dans un format interopérable, toutes les données pertinentes nécessaires pour planifier des voyages et acheter des billets. Les États membres devraient veiller à ce que ces systèmes ne créent pas de discrimination entre les entreprises ferroviaires et à ce qu'ils tiennent compte de la nécessité d'assurer la confidentialité des informations commerciales, la protection des données à caractère personnel et le respect des règles de concurrence. La Commission devrait assurer le suivi et rendre compte de la mise au point de ces systèmes et, au besoin, présenter des propositions législatives.

⁽¹⁾ Règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil (JO L 315 du 3.12.2007, p. 1).

- (33) Les États membres devraient veiller à ce que la fourniture de services ferroviaires prenne en compte les exigences liées à la garantie d'une protection sociale adéquate, tout en assurant le bon déroulement de l'achèvement de l'espace ferroviaire unique européen. À cet égard, il y a lieu de respecter les obligations qui, conformément au droit national, résultent de conventions collectives contraignantes ou d'accords conclus entre les partenaires sociaux, ainsi que les normes sociales pertinentes. Ces obligations devraient être sans préjudice de la législation de l'Union dans les domaines du droit social et du droit du travail. La Commission devrait soutenir activement les travaux entrepris dans le cadre du dialogue social sectoriel relatif aux chemins de fer.
- (34) Dans le cadre du réexamen en cours de la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾, la Commission devrait déterminer si de nouveaux actes législatifs relatifs à la certification du personnel navigant sont nécessaires.
- (35) Les États membres devraient être libres de décider des stratégies de financement qu'il y a lieu de mettre en œuvre afin d'accélérer le déploiement du système européen de contrôle des trains (ETCS), et en particulier de déterminer s'il y a lieu d'appliquer une différenciation des redevances d'accès aux voies.
- (36) Les gestionnaires de l'infrastructure devraient coopérer en cas d'incident ou d'accident ayant un impact sur le trafic transfrontalier en vue de partager toute information pertinente qui permettrait de rétablir rapidement un trafic normal.
- (37) En vue de la réalisation des objectifs de l'espace ferroviaire unique européen, les organismes de contrôle devraient collaborer entre eux en vue d'assurer un accès non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire.
- (38) En particulier, lorsque des questions concernant des services ferroviaires internationaux ou une infrastructure ferroviaire binationale nécessitent que des décisions soient prises par deux ou plusieurs organismes de contrôle, il est essentiel que ces organismes de contrôle coopèrent afin de coordonner leurs processus décisionnels, de manière à éviter l'insécurité juridique et à garantir l'efficacité des services ferroviaires internationaux.
- (39) Pendant le processus d'ouverture des marchés ferroviaires nationaux à la concurrence moyennant l'octroi d'un accès aux réseaux à chaque entreprise ferroviaire, il y a lieu de prévoir pour les États membres une période de transition suffisamment longue pour leur permettre d'adapter leur droit interne ainsi que leurs structures organisationnelles nationales. Dès lors, les États membres devraient pouvoir maintenir leurs règles nationales en matière d'accès au marché en vigueur jusqu'à la fin de la période de transition.
- (40) Conformément à la déclaration politique commune du 28 septembre 2011 des États membres et de la Commission sur les documents explicatifs ⁽²⁾, les États membres se sont engagés à accompagner, dans les cas où cela se justifie, la notification de leurs mesures de transposition d'un ou de plusieurs documents expliquant le lien entre les éléments d'une directive et les parties correspondantes des instruments nationaux de transposition. En ce qui concerne la présente directive, le législateur estime que la transmission de ces documents est justifiée,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La directive 2012/34/UE est modifiée comme suit:

1) L'article 2 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 3, la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

«3. Les États membres peuvent exclure du champ d'application des articles 7, 7 bis, 7 ter, 7 quater, 7 quinquies, 8 et 13, et du chapitre IV:»;

b) les paragraphes suivants sont insérés:

«3 bis. Les États membres peuvent exclure du champ d'application des articles 7, 7 bis, 7 ter, 7 quater, 7 quinquies et 8:

les lignes locales à faible trafic d'une longueur ne dépassant pas 100 kilomètres qui sont utilisées pour le trafic de fret entre une ligne principale et des points d'origine et de destination d'acheminement situés sur ces lignes, à condition que ces lignes soient gérées par des entités autres que le principal gestionnaire de l'infrastructure et

⁽¹⁾ Directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté (JO L 315 du 3.12.2007, p. 51).

⁽²⁾ JO C 369 du 17.12.2011, p. 14.

que: a) ces lignes soient utilisées par un seul opérateur de fret; ou b) les fonctions essentielles relatives à ces lignes soient exercées par un organisme qui ne soit contrôlé par aucune entreprise ferroviaire. Dans les cas où il n'y a qu'un seul opérateur de fret, les États membres peuvent également l'exempter de l'application du chapitre IV jusqu'à ce qu'un autre candidat demande à utiliser la capacité. Le présent paragraphe peut également être appliqué lorsque la ligne est aussi utilisée, dans une certaine mesure, pour des services de transport de voyageurs. Les États membres informent la Commission de leur intention d'exclure ces lignes du champ d'application des articles 7, 7 bis, 7 ter, 7 quater, 7 quinquies et 8.

3 ter. Les États membres peuvent exclure du champ d'application des articles 7, 7 bis, 7 ter, 7 quater et 7 quinquies:

les réseaux régionaux à faible trafic gérés par une entité autre que le principal gestionnaire de l'infrastructure et utilisés pour l'exploitation de services régionaux de transport de voyageurs fournis par une seule entreprise ferroviaire autre que l'entreprise ferroviaire historique de l'État membre, jusqu'à ce qu'un autre candidat demande à utiliser la capacité dudit réseau pour des services de transport de voyageurs et à condition que l'entreprise soit indépendante de toute entreprise ferroviaire exploitant des services de transport de fret. Le présent paragraphe peut également être appliqué lorsque la ligne est aussi utilisée, dans une certaine mesure, pour des services de transport de fret. Les États membres informent la Commission de leur intention d'exclure ces lignes du champ d'application des articles 7, 7 bis, 7 ter, 7 quater et 7 quinquies.»

c) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Sans préjudice du paragraphe 3, les États membres peuvent exclure du champ d'application de l'article 8, paragraphe 3, les infrastructures ferroviaires locales et régionales qui ne revêtent pas une importance stratégique pour le fonctionnement du marché ferroviaire, et du champ d'application des articles 7, 7 bis, 7 quater et du chapitre IV les infrastructures ferroviaires locales qui ne revêtent pas une importance stratégique pour le fonctionnement du marché ferroviaire. Les États membres notifient à la Commission leur intention d'exclure de telles infrastructures ferroviaires. La Commission adopte des actes d'exécution exposant sa décision concernant le fait de savoir si l'infrastructure ferroviaire en question peut être considérée comme étant dépourvue d'importance stratégique. Ce faisant, la Commission tient compte de la longueur des lignes ferroviaires concernées, de leur degré d'utilisation et du volume du trafic qui pourrait être affecté. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 62, paragraphe 2.»

d) le paragraphe suivant est inséré:

«8 bis. Pendant une période de dix ans à compter du 24 décembre 2016, les États membres peuvent exclure du champ d'application des chapitres II et IV de la présente directive, à l'exception des articles 10, 13 et 56, les lignes ferroviaires isolées d'une longueur inférieure à 500 kilomètres ayant un écartement des voies différent de celui du principal réseau national, qui sont reliées à un pays tiers où la législation ferroviaire de l'Union n'est pas applicable et qui sont gérées par un gestionnaire de l'infrastructure différent de celui du principal réseau national. Les entreprises ferroviaires exerçant leur activité exclusivement sur de telles lignes peuvent être exemptées de l'application du chapitre II.

Ces exemptions peuvent être renouvelées pour des périodes ne dépassant pas cinq ans. Au plus tard douze mois avant la date d'expiration de l'exemption, un État membre qui a l'intention de renouveler l'exemption en informe la Commission. Celle-ci examine si les conditions requises pour bénéficier d'une exemption, énoncées au premier alinéa, sont toujours réunies. Si ce n'est pas le cas, la Commission adopte des actes d'exécution exposant sa décision de mettre fin à l'exemption. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 62, paragraphe 2.»

e) les paragraphes suivants sont ajoutés:

«12. Lorsque, dans le cadre d'un partenariat public-privé existant conclu avant le 16 juin 2015, la partie privée à ce partenariat est également une entreprise ferroviaire chargée de fournir des services de transport ferroviaire de voyageurs sur l'infrastructure, les États membres peuvent continuer à exempter cette partie privée de l'application des articles 7, 7 bis et 7 quinquies et limiter le droit de prendre et de déposer des voyageurs en ce qui concerne les services exploités par des entreprises ferroviaires sur la même infrastructure que celle utilisée par les services de transport de voyageurs fournis par la partie privée dans le cadre du partenariat public-privé.

13. Les gestionnaires privés de l'infrastructure qui font partie d'un partenariat public-privé conclu avant le 24 décembre 2016 et qui ne reçoivent pas de fonds publics sont exclus de l'application de l'article 7 quinquies, pour autant que les prêts et les garanties financières gérés par le gestionnaire de l'infrastructure ne bénéficient ni directement ni indirectement à des entreprises ferroviaires spécifiques.»

2) L'article 3 est modifié comme suit:

a) le point 2) est remplacé par le texte suivant:

«2) "gestionnaire de l'infrastructure", toute entité ou entreprise chargée de l'exploitation, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure ferroviaire sur un réseau et responsable de la participation à son développement, conformément aux règles établies par l'État membre dans le cadre de sa politique générale en matière de développement et de financement de l'infrastructure;»;

b) les points suivants sont insérés:

- «2 bis) “développement de l’infrastructure ferroviaire”, la planification du réseau, la planification financière et la programmation des investissements, ainsi que la construction et la modernisation de l’infrastructure;
- 2 ter) “exploitation de l’infrastructure ferroviaire”, la répartition des sillons, la gestion du trafic et la tarification de l’infrastructure;
- 2 quater) “entretien de l’infrastructure ferroviaire”, les travaux destinés à entretenir l’état et les capacités de l’infrastructure existante;
- 2 quinquies) “renouvellement de l’infrastructure ferroviaire”, les grands travaux de remplacement réalisés sur l’infrastructure existante qui ne modifient pas sa performance globale;
- 2 sexies) “modernisation de l’infrastructure ferroviaire”, les grands travaux de modification de l’infrastructure qui améliorent sa performance globale;
- 2 septies) “fonctions essentielles de la gestion de l’infrastructure”, la prise de décision concernant la répartition des sillons, y compris la définition et l’évaluation de la disponibilité et l’attribution des sillons individuels, et la prise de décision concernant la tarification de l’infrastructure, y compris la détermination et la perception des redevances, conformément au cadre de tarification et au cadre de répartition des capacités établis par les États membres en application des articles 29 et 39;»;

c) les points suivants sont ajoutés:

«31) “entreprise verticalement intégrée”, une entreprise dans laquelle, au sens du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil (*):

- a) un gestionnaire de l’infrastructure est contrôlé par une entreprise qui contrôle en même temps une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau du gestionnaire de l’infrastructure;
- b) un gestionnaire de l’infrastructure est contrôlé par une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau du gestionnaire de l’infrastructure; ou
- c) une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau du gestionnaire de l’infrastructure sont contrôlées par un gestionnaire de l’infrastructure.

Par “entreprise verticalement intégrée”, on entend également une entreprise composée de divisions distinctes, y compris un gestionnaire de l’infrastructure et une ou plusieurs divisions fournissant des services de transport qui n’ont pas une personnalité juridique distincte.

Lorsqu’un gestionnaire de l’infrastructure et une entreprise ferroviaire sont totalement indépendants l’un de l’autre, mais qu’ils sont tous deux directement contrôlés par un État membre sans entité intermédiaire, ils ne sont pas considérés comme constituant une entreprise verticalement intégrée aux fins de la présente directive;

- 32) “partenariat public-privé”, un accord contraignant conclu entre des organismes publics et une ou plusieurs entreprises autres que le principal gestionnaire de l’infrastructure d’un État membre, en vertu duquel les entreprises construisent en tout ou en partie et/ou financent l’infrastructure ferroviaire et/ou acquièrent le droit d’exercer l’une ou l’autre des fonctions énumérées au point 2) pour une durée prédéfinie. L’accord peut revêtir toute forme appropriée juridiquement contraignante prévue dans la législation nationale;
- 33) “conseil d’administration”, l’organe supérieur d’une entreprise exerçant des fonctions exécutives et administratives, qui est responsable de la gestion quotidienne de l’entreprise et rend des comptes en ce qui concerne cette gestion;
- 34) “conseil de surveillance”, l’organe le plus élevé d’une entreprise qui accomplit des tâches de surveillance, y compris le contrôle du conseil d’administration et des décisions stratégiques générales concernant l’entreprise;
- 35) “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;
- 36) “services de transport de voyageurs à grande vitesse”, les services ferroviaires de transport de voyageurs opérés sans arrêts intermédiaires entre deux lieux séparés par une distance de plus de 200 kilomètres sur des lignes spécialement conçues et équipées pour des vitesses généralement supérieures ou égales à 250 kilomètres par heure et fonctionnant en moyenne à ces vitesses.

(*) Règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil du 20 janvier 2004 relatif au contrôle des concentrations entre entreprises (“le règlement CE sur les concentrations”) (JO L 24 du 29.1.2004, p. 1).»

3) À l'article 6, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Aux fins du présent article, les États membres qui appliquent l'article 7 bis, paragraphe 3, exigent de l'entreprise qu'elle soit organisée en divisions distinctes qui n'ont pas une personnalité juridique distincte au sein d'une même entreprise.»

4) L'article 7 est remplacé par le texte suivant:

«Article 7

Indépendance du gestionnaire de l'infrastructure

1. Les États membres veillent à ce que le gestionnaire de l'infrastructure soit responsable de l'exploitation, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure ferroviaire sur un réseau et qu'il soit chargé du développement de l'infrastructure ferroviaire de ce réseau, conformément au droit national.

Les États membres veillent à ce qu'aucune des autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée n'ait une influence décisive sur les décisions prises par le gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne les fonctions essentielles.

Les États membres veillent à ce que les membres du conseil de surveillance et du conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure, ainsi que les dirigeants qui leur rendent directement compte, agissent de manière non discriminatoire et à ce que leur impartialité ne soit affectée par aucun conflit d'intérêts.

2. Les États membres veillent à ce que le gestionnaire de l'infrastructure soit organisé sous la forme d'une entité qui est juridiquement distincte de toute entreprise ferroviaire et, dans le cas d'une entreprise verticalement intégrée, de toute autre entité juridique au sein de l'entreprise.

3. Les États membres veillent à ce qu'une même personne ne puisse pas être concomitamment désignée ou employée:

- a) en tant que membre du conseil d'administration d'un gestionnaire de l'infrastructure et en tant que membre du conseil d'administration d'une entreprise ferroviaire;
- b) en tant que personne chargée de prendre des décisions sur les fonctions essentielles et en tant que membre du conseil d'administration d'une entreprise ferroviaire;
- c) lorsqu'il existe un conseil de surveillance, en tant que membre du conseil de surveillance d'un gestionnaire de l'infrastructure et en tant que membre du conseil de surveillance d'une entreprise ferroviaire;
- d) en tant que membre du conseil de surveillance d'une entreprise faisant partie d'une entreprise verticalement intégrée et exerçant un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur un gestionnaire de l'infrastructure, et en tant que membre du conseil d'administration de ce gestionnaire de l'infrastructure.

4. Dans les entreprises verticalement intégrées, les membres du conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure et les personnes chargées de prendre des décisions sur les fonctions essentielles ne reçoivent, de toute autre entité juridique au sein de l'entreprise verticalement intégrée, aucune rémunération fondée sur la performance, ni de primes principalement liées aux résultats financiers d'entreprises ferroviaires particulières. Ils peuvent néanmoins se voir offrir des incitations liées à la performance globale du système ferroviaire.

5. Lorsque des systèmes d'information sont communs à différentes entités au sein d'une entreprise verticalement intégrée, l'accès aux informations sensibles concernant les fonctions essentielles est limité au personnel habilité du gestionnaire de l'infrastructure. Les informations sensibles ne sont pas transmises à d'autres entités au sein d'une entreprise verticalement intégrée.

6. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article sont sans préjudice des droits décisionnels des États membres en ce qui concerne le développement et le financement de l'infrastructure ferroviaire et des compétences des États membres en ce qui concerne le financement et la tarification de l'infrastructure, ainsi que la répartition des capacités, tels qu'ils sont définis à l'article 4, paragraphe 2, et aux articles 8, 29 et 39.»

5) Les articles suivants sont insérés:

«Article 7 bis

Indépendance des fonctions essentielles

1. Les États membres veillent à ce que le gestionnaire de l'infrastructure dispose de l'indépendance organisationnelle et décisionnelle, dans les limites définies à l'article 4, paragraphe 2, et aux articles 29 et 39, en ce qui concerne les fonctions essentielles.

2. Aux fins de l'application du paragraphe 1, les États membres veillent en particulier à ce que:

- a) une entreprise ferroviaire ou toute autre entité juridique n'exerce pas une influence décisive sur le gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne les fonctions essentielles, sans préjudice du rôle des États membres pour ce qui est de la détermination du cadre de tarification et du cadre de répartition des capacités et des règles spécifiques en matière de tarification conformément aux articles 29 et 39;
- b) une entreprise ferroviaire, ou toute autre entité juridique au sein de l'entreprise verticalement intégrée, n'ait aucune influence décisive sur les nominations et les révocations des personnes chargées de prendre des décisions sur les fonctions essentielles;
- c) la mobilité des personnes chargées des fonctions essentielles ne crée pas de conflits d'intérêts.

3. Les États membres peuvent décider que la tarification de l'infrastructure et la répartition des sillons sont assurées par un organisme de tarification et/ou par un organisme de répartition qui sont indépendants de toute entreprise ferroviaire quant à leur forme juridique, leur organisation et leur processus de prise de décisions. Dans ce cas, les États membres peuvent décider de ne pas appliquer les dispositions de l'article 7, paragraphe 2, et de l'article 7, paragraphe 3, points c) et d).

L'article 7, paragraphe 3, point a), et l'article 7, paragraphe 4, s'appliquent mutatis mutandis aux chefs de division chargés de la gestion de l'infrastructure et de la fourniture de services ferroviaires.

4. Les dispositions de la présente directive qui se réfèrent aux fonctions essentielles d'un gestionnaire de l'infrastructure s'appliquent à l'organisme de tarification et/ou à l'organisme de répartition indépendants.

Article 7 ter

Impartialité du gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne la gestion du trafic et la planification de l'entretien

1. Les États membres veillent à ce que les fonctions de gestion du trafic et de planification de l'entretien soient exercées de manière transparente et non discriminatoire et à ce que les personnes chargées de prendre des décisions sur ces fonctions ne soient affectées par aucun conflit d'intérêt.

2. En ce qui concerne la gestion du trafic, les États membres veillent à ce que les entreprises ferroviaires aient un accès total et en temps utile aux informations pertinentes en cas de perturbation les concernant. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure accorde un accès plus large au processus de gestion du trafic, il y procède pour les entreprises ferroviaires concernées de manière transparente et non discriminatoire.

3. En ce qui concerne la planification à long terme des grands travaux d'entretien et/ou de renouvellement de l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure consulte les candidats et, dans toute la mesure possible, tient compte des préoccupations exprimées.

La programmation des travaux d'entretien est effectuée par le gestionnaire de l'infrastructure de manière non discriminatoire.

Article 7 quater

Délégation et partage des fonctions du gestionnaire de l'infrastructure

1. À condition qu'aucun conflit d'intérêts ne survienne et que la confidentialité des informations sensibles sur le plan commercial soit garantie, le gestionnaire de l'infrastructure peut:

- a) déléguer des fonctions en les confiant à une entité différente, à condition que celle-ci ne soit pas une entreprise ferroviaire, qu'elle ne contrôle pas une entreprise ferroviaire ou qu'elle ne soit pas contrôlée par une entreprise ferroviaire. Au sein d'une entreprise verticalement intégrée, les fonctions essentielles ne peuvent être déléguées auprès d'une autre entité de l'entreprise verticalement intégrée, sauf si cette entité exerce exclusivement des fonctions essentielles;
- b) déléguer l'exécution de travaux et de tâches connexes concernant le développement, l'entretien et le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire en les confiant à des entreprises ferroviaires ou à des sociétés qui contrôlent l'entreprise ferroviaire ou qui sont contrôlées par l'entreprise ferroviaire.

Le gestionnaire de l'infrastructure conserve le pouvoir de supervision sur l'exercice des fonctions décrites à l'article 3, paragraphe 2, et assume la responsabilité ultime à cet égard. Toute entité exerçant des fonctions essentielles se conforme aux articles 7, 7 bis, 7 ter et 7 quinquies.

2. Par dérogation à l'article 7, paragraphe 1, les fonctions du gestionnaire de l'infrastructure peuvent être exercées par différents gestionnaires de l'infrastructure, y compris les parties à des accords de partenariat public-privé, à condition qu'ils respectent tous les exigences de l'article 7, paragraphes 2 à 6, ainsi que des articles 7 bis, 7 ter et 7 *quinquies*, et qu'ils assument la pleine responsabilité de l'exercice des fonctions concernées.

3. Lorsque des fonctions essentielles ne sont pas confiées à un fournisseur d'énergie, celui-ci est exempté des règles applicables aux gestionnaires de l'infrastructure, à condition que le respect des dispositions pertinentes concernant le développement du réseau, en particulier l'article 8, soit garanti.

4. Sous réserve du contrôle effectué par l'organisme de contrôle ou tout autre organisme compétent indépendant désigné par les États membres, un gestionnaire de l'infrastructure peut conclure des accords de coopération avec une ou plusieurs entreprises ferroviaires de manière non discriminatoire en vue de procurer des avantages aux clients, comme une réduction des coûts ou une amélioration de la performance sur la partie du réseau visée par l'accord.

Cet organisme contrôle l'exécution de tels accords et peut, lorsque cela est justifié, conseiller d'y mettre fin.

Article 7 quinquies

Transparence financière

1. Dans le respect des procédures nationales applicables dans chaque État membre, les recettes provenant des activités de gestion du réseau d'infrastructure, y compris les fonds publics, ne peuvent être utilisées par le gestionnaire de l'infrastructure que pour financer ses propres activités, y compris le service de ses emprunts. Le gestionnaire de l'infrastructure peut également utiliser ces recettes pour verser des dividendes aux propriétaires de l'entreprise, parmi lesquels peuvent figurer des actionnaires privés, mais pas des entreprises faisant partie d'une entreprise verticalement intégrée et exerçant un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur ce gestionnaire de l'infrastructure.

2. Les gestionnaires de l'infrastructure n'accordent pas de prêt aux entreprises ferroviaires, que ce soit directement ou indirectement.

3. Les entreprises ferroviaires n'accordent pas de prêt aux gestionnaires de l'infrastructure, que ce soit directement ou indirectement.

4. Des prêts entre des entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée ne peuvent être accordés et décaissés, et le service des intérêts ne peut être assuré, qu'aux taux du marché et à des conditions représentatives du profil de risque spécifique de l'entité concernée.

5. Les prêts entre des entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée qui ont été accordés avant le 24 décembre 2016 subsistent jusqu'à leur échéance, pour autant qu'ils aient été contractés aux taux du marché et qu'ils soient effectivement décaissés et que le service des intérêts soit assuré.

6. Les services éventuels offerts par d'autres entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée au gestionnaire de l'infrastructure sont fournis sur la base de contrats et rémunérés soit aux prix du marché, soit à des prix qui reflètent le coût de production, majorés d'une marge bénéficiaire raisonnable.

7. Les dettes attribuées au gestionnaire de l'infrastructure sont clairement séparées des dettes attribuées à d'autres entités juridiques au sein des entreprises verticalement intégrées. Le service de ces dettes est assuré séparément. Cela n'empêche pas que le paiement final des dettes soit effectué par l'intermédiaire de l'entreprise qui fait partie d'une entreprise verticalement intégrée et exerce un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur un gestionnaire de l'infrastructure, ou par l'intermédiaire d'une autre entité au sein de l'entreprise.

8. Les comptes du gestionnaire de l'infrastructure et des autres entités juridiques au sein d'une entreprise verticalement intégrée sont tenus de façon à garantir le respect du présent article et à permettre la séparation des comptes et la transparence des circuits financiers au sein de l'entreprise.

9. Au sein des entreprises verticalement intégrées, le gestionnaire de l'infrastructure tient des registres détaillés de toutes les relations commerciales et financières avec les autres entités juridiques au sein de cette entreprise.

10. Lorsque des fonctions essentielles sont exercées par un organisme de tarification et/ou de répartition des capacités indépendant conformément à l'article 7 bis, paragraphe 3, et que les États membres n'appliquent pas l'article 7, paragraphe 2, les dispositions du présent article s'appliquent mutatis mutandis. Les références faites dans le présent article à un gestionnaire de l'infrastructure, à une entreprise ferroviaire et à d'autres entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée s'entendent comme faites aux divisions respectives de l'entreprise. Le respect des exigences énoncées au présent article est démontré dans les comptes séparés des divisions respectives de l'entreprise.

Article 7 sexies

Mécanismes de coordination

Les États membres veillent à ce que des mécanismes de coordination appropriés soient mis en place pour assurer la coordination entre leurs principaux gestionnaires de l'infrastructure et l'ensemble des entreprises ferroviaires ainsi que les candidats visés à l'article 8, paragraphe 3. Lorsque cela est pertinent, les représentants des usagers des services ferroviaires de transport de fret et de voyageurs ainsi que les autorités nationales, locales ou régionales sont invités à participer. L'organisme de contrôle concerné peut participer en qualité d'observateur. La coordination porte entre autres sur:

- a) les besoins des candidats quant à l'entretien et au développement des capacités de l'infrastructure;
- b) la teneur des objectifs de performance orientés vers l'utilisateur contenus dans les contrats visés à l'article 30 et des mesures d'incitation visées à l'article 30, paragraphe 1, ainsi que leur mise en œuvre;
- c) la teneur et la mise en œuvre du document de référence du réseau visé à l'article 27;
- d) les questions d'intermodalité et d'interopérabilité;
- e) toute autre question en rapport avec les conditions d'accès, l'utilisation de l'infrastructure et la qualité des services assurés par le gestionnaire de l'infrastructure.

Le gestionnaire de l'infrastructure élabore et publie des lignes directrices relatives à la coordination, en concertation avec les parties intéressées. La coordination a lieu au moins une fois par an et le gestionnaire de l'infrastructure publie sur son site internet un aperçu des activités menées en vertu du présent article.

La coordination prévue par le présent article s'entend sans préjudice du droit des candidats à saisir l'organisme de contrôle et des compétences de l'organisme de contrôle visées à l'article 56.

Article 7 septies

Réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure

1. En vue de faciliter la fourniture de services ferroviaires efficaces et efficients au sein de l'Union, les États membres veillent à ce que leurs principaux gestionnaires de l'infrastructure participent et coopèrent à un réseau qui se réunit à intervalles réguliers pour:

- a) développer l'infrastructure ferroviaire de l'Union;
- b) assurer une mise en œuvre rapide et efficace de l'espace ferroviaire unique européen;
- c) échanger les meilleures pratiques;
- d) contrôler et comparer les performances;
- e) contribuer aux activités de surveillance du marché visées à l'article 15;
- f) éliminer les goulets d'étranglement transfrontaliers; et
- g) examiner l'application des articles 37 et 40.

Aux fins du point d), le réseau définit les principes et pratiques communs permettant de contrôler et de comparer les performances de manière cohérente.

La coordination visée dans le présent paragraphe s'entend sans préjudice du droit des candidats à saisir l'organisme de contrôle et des pouvoirs de l'organisme de contrôle visés à l'article 56.

2. La Commission est membre du réseau. Elle appuie les travaux du réseau et en facilite la coordination.»

6) L'article 10 est modifié comme suit:

a) le paragraphe suivant est inséré:

«1 bis. Sans préjudice des obligations internationales de l'Union et des États membres, les États membres qui ont une frontière avec un pays tiers peuvent limiter le droit d'accès prévu au présent article pour les services exploités en provenance et à destination de ce pays tiers sur un réseau dont l'écartement des voies est différent de celui du principal réseau ferroviaire de l'Union, si des distorsions de concurrence surviennent dans les transports ferroviaires transfrontaliers entre des États membres et ce pays tiers. De telles distorsions peuvent résulter, entre autres, de l'absence d'accès non discriminatoire aux infrastructures ferroviaires et aux services connexes dans le pays tiers concerné.

Lorsque, conformément au présent paragraphe, un État membre entend adopter une décision visant à limiter le droit d'accès, il soumet le projet de décision à la Commission et consulte les autres États membres.

Si, dans un délai de trois mois suivant la présentation dudit projet de décision, ni la Commission ni un autre État membre ne formule d'objections, l'État membre peut adopter la décision.

La Commission peut adopter des actes d'exécution détaillant la procédure à suivre pour l'application du présent paragraphe. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3.»

b) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Sans préjudice du règlement (CE) n° 1370/2007, les entreprises ferroviaires se voient accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes, à l'infrastructure ferroviaire de tous les États membres aux fins de l'exploitation de services de transport ferroviaire de voyageurs. Les entreprises ferroviaires ont le droit de prendre des voyageurs dans toute gare et de les déposer dans une autre. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service visées à l'annexe II, point 2, de la présente directive.»

c) les paragraphes 3 et 4 sont supprimés.

7) L'article 11 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Les États membres peuvent limiter le droit d'accès visé à l'article 10, paragraphe 2, aux services de transport de voyageurs entre un lieu de départ donné et une destination donnée lorsqu'un ou plusieurs contrats de service public couvrent le même trajet ou un trajet alternatif si l'exercice de ce droit est susceptible de compromettre l'équilibre économique du ou des contrats de service public en question.»

b) au paragraphe 2, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«2. Pour déterminer si l'équilibre économique d'un contrat de service public est susceptible d'être compromis, l'organisme ou les organismes de contrôle compétents visés à l'article 55 procèdent à une analyse économique objective et fondent leur décision sur des critères préétablis. Ils statuent à la demande de l'une des entités suivantes, présentée dans un délai d'un mois à compter de la réception de l'information relative à l'intention d'assurer un service de transport de voyageurs tel qu'il est mentionné à l'article 38, paragraphe 4:

- a) l'autorité ou les autorités compétentes qui ont attribué le contrat de service public;
- b) toute autre autorité compétente concernée qui aurait le droit de limiter l'accès en vertu du présent article;
- c) le gestionnaire de l'infrastructure;
- d) l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public.»

c) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. L'organisme de contrôle motive sa décision et précise les conditions dans lesquelles une des entités suivantes peut demander le réexamen de la décision dans un délai d'un mois à compter de sa notification:

- a) l'autorité ou les autorités compétentes concernées;
- b) le gestionnaire de l'infrastructure;

- c) l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public;
- d) l'entreprise ferroviaire demandant l'accès.

Lorsque l'organisme de contrôle décide que le service de transport de voyageurs envisagé au sens de l'article 38, paragraphe 4, compromettrait l'équilibre économique d'un contrat de service public, il indique les changements qui pourraient être apportés à ce service afin que les conditions d'octroi du droit d'accès prévu à l'article 10, paragraphe 2, soient remplies.»

- d) au paragraphe 4, l'alinéa suivant est ajouté:

«Sur la base de l'expérience acquise par les organismes de contrôle, les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires, ainsi que sur la base des activités du réseau visé à l'article 57, paragraphe 1, la Commission adopte, au plus tard le 16 décembre 2018, des mesures détaillant la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'application des paragraphes 1, 2 et 3 du présent article, en ce qui concerne les services nationaux de transport de voyageurs. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3.»

- e) le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. Les États membres peuvent également limiter le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire aux fins de l'exploitation de services nationaux de transport de voyageurs entre un lieu de départ donné et une destination donnée au sein du même État membre:

- a) soit lorsque des droits exclusifs de transport de voyageurs entre ces gares ont été accordés dans le cadre d'un contrat de service public attribué avant le 16 juin 2015;
- b) soit lorsqu'un droit/une autorisation supplémentaire autorisant l'exploitation de services commerciaux de voyageurs entre ces gares, en concurrence avec un autre opérateur, ont été accordés au plus tard le 25 décembre 2018, sur la base d'une procédure de mise en concurrence équitable;

et lorsque ces opérateurs ne reçoivent aucune compensation pour exploiter ces services.

Cette limitation peut être maintenue pour la durée initiale du contrat ou de l'autorisation, ou jusqu'au 25 décembre 2026, la période la plus courte étant retenue.»

- 8) Les articles suivants sont insérés:

«Article 11 bis

Services de transport de voyageurs à grande vitesse

1. En vue de développer le marché des services de transport de voyageurs à grande vitesse, de favoriser une utilisation optimale de l'infrastructure disponible et d'encourager la compétitivité des services de transport de voyageurs à grande vitesse, qui aura des effets bénéfiques pour les voyageurs, sans préjudice de l'article 11, paragraphe 5, l'exercice du droit d'accès prévu à l'article 10 en ce qui concerne les services de transport de voyageurs à grande vitesse ne peut être soumis qu'aux exigences établies par l'organisme de contrôle conformément au présent article.

2. Lorsque, à la suite de l'analyse prévue à l'article 11, paragraphes 2, 3 et 4, l'organisme de contrôle détermine que le service de transport de voyageurs à grande vitesse envisagé entre un lieu de départ donné et une destination donnée compromet l'équilibre économique d'un contrat de service public couvrant le même trajet ou un trajet alternatif, il indique les changements qui pourraient être apportés à ce service afin que les conditions d'octroi du droit d'accès prévu à l'article 10, paragraphe 2, soient remplies. Ces changements peuvent comprendre une modification du service envisagé.»

«Article 13 bis

Systèmes communs d'information et de billetterie directe

1. Sans préjudice du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil (*) et de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil (**), les États membres peuvent exiger que les entreprises ferroviaires effectuant des services nationaux de transport de voyageurs participent à un système commun d'information et de billetterie intégrée pour la fourniture de billets, de billets directs et de réservations ou habiliter les autorités compétentes à mettre en place un tel système. Si un tel système est mis en place, les États membres veillent à ce qu'il ne crée pas de distorsion du marché ou de discrimination entre les entreprises ferroviaires et soit géré par une entité juridique publique ou privée ou une association réunissant toutes les entreprises ferroviaires assurant des services de transport de voyageurs.

2. La Commission surveille l'évolution du marché ferroviaire en ce qui concerne l'introduction et l'utilisation de systèmes communs d'information et de billetterie directe et évalue la nécessité de prendre des mesures au niveau de l'Union, en tenant compte des initiatives du marché. Elle examine en particulier l'accès non discriminatoire des voyageurs ferroviaires aux données nécessaires pour planifier des voyages et acheter des billets. Au plus tard le 31 décembre 2022, elle présente un rapport au Parlement européen et au Conseil sur la disponibilité de tels systèmes communs d'information et de billetterie directe, assorti, au besoin, de propositions législatives.

3. Les États membres imposent aux entreprises ferroviaires assurant des services de transport de voyageurs l'obligation de mettre en place des plans d'urgence et veillent à ce que ces plans soient correctement coordonnés afin de prêter assistance aux voyageurs, au sens de l'article 18 du règlement (CE) n° 1371/2007, en cas de perturbation majeure des services.

(*) Règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (JO L 315 du 3.12.2007, p. 14).

(**) Directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport (JO L 207 du 6.8.2010, p. 1).»

9) À l'article 19, le point suivant est ajouté:

«e) n'ont pas été condamnées pour des infractions graves résultant de la violation d'obligations qui, en vertu du droit national, découlent le cas échéant de conventions collectives contraignantes.»

10) À l'article 32, le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Les redevances d'utilisation de l'infrastructure pour l'utilisation de corridors ferroviaires définis dans le règlement (UE) 2016/919 de la Commission (*) peuvent être différenciées de manière à encourager l'équipement des trains avec le système ETCS qui est conforme à la version adoptée par la décision 2008/386/CE de la Commission (**) et aux versions ultérieures. Cette différenciation n'entraîne aucune majoration du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure.

Les États membres peuvent décider que cette différenciation des redevances d'utilisation de l'infrastructure ne s'applique pas aux lignes ferroviaires mentionnées dans le règlement (UE) 2016/919 sur lesquelles ne circulent que des trains équipés du système ETCS.

Les États membres peuvent décider d'étendre cette différenciation aux lignes ferroviaires qui ne sont pas mentionnées dans le règlement (UE) 2016/919.

(*) Règlement (UE) 2016/919 de la Commission du 27 mai 2016 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes "contrôle-commande et signalisation" du système ferroviaire dans l'Union européenne (JO L 158 du 15.6.2016, p. 1).

(**) Décision 2008/386/CE de la Commission du 23 avril 2008 modifiant l'annexe A de la décision 2006/679/CE relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel et l'annexe A de la décision 2006/860/CE concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse (JO L 136 du 24.5.2008, p. 11).»

11) À l'article 38, le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Lorsqu'un candidat a l'intention de demander des capacités d'infrastructure en vue d'exploiter un service de transport de voyageurs dans un État membre où le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire est limité conformément à l'article 11, il en informe les gestionnaires de l'infrastructure et les organismes de contrôle concernés au moins dix-huit mois avant l'entrée en vigueur de l'horaire de service auquel la demande de capacité se rapporte. Afin que les organismes de contrôle concernés soient en mesure d'évaluer l'incidence économique potentielle sur les contrats de service public existants, lesdits organismes veillent à ce que toute autorité compétente ayant attribué un service de transport ferroviaire de voyageurs sur le trajet en question défini dans un contrat de service public, toute autre autorité compétente concernée ayant le droit de limiter l'accès en vertu de l'article 11 et toute entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public sur le trajet de ce service de transport de voyageurs soient informées sans retard indu et au plus tard dans un délai de dix jours.»

12) À l'article 53, paragraphe 3, l'alinéa suivant est ajouté:

«L'organisme de contrôle peut, s'il le juge nécessaire, exiger que le gestionnaire de l'infrastructure mette ces informations à sa disposition.»

13) À l'article 54, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. En cas de perturbation de la circulation des trains du fait d'une défaillance technique ou d'un accident, le gestionnaire de l'infrastructure prend toutes les dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale. À cette fin, il établit un plan d'intervention comportant une liste des divers organismes à alerter en cas d'accidents graves ou de perturbations sérieuses de la circulation. En cas de perturbation affectant potentiellement la circulation transfrontalière, le gestionnaire de l'infrastructure partage toute information pertinente avec les autres gestionnaires de l'infrastructure dont le réseau et la circulation sont susceptibles d'être affectés par la perturbation en question. Les gestionnaires de l'infrastructure concernés coopèrent pour assurer le rétablissement d'une situation normale dans la circulation transfrontalière.»

14) L'article 56 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, les points suivants sont ajoutés:

«h) la gestion du trafic;

i) la planification du renouvellement et l'entretien programmé ou non programmé;

j) le respect des exigences énoncées à l'article 2, paragraphe 13, ainsi qu'aux articles 7, 7 bis, 7 ter, 7 quater et 7 quinquies, y compris celles relatives aux conflits d'intérêts.»

b) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Sans préjudice des compétences des autorités nationales de concurrence pour assurer la concurrence sur le marché des services ferroviaires, l'organisme de contrôle est habilité à assurer le suivi de la situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires, y compris notamment dans le marché des services de transport de voyageurs à grande vitesse, ainsi que les activités des gestionnaires de l'infrastructure visées au paragraphe 1, points a) à j). En particulier, l'organisme de contrôle vérifie le respect du paragraphe 1, points a) à j), de sa propre initiative en vue de prévenir toute discrimination à l'égard des candidats. Il vérifie notamment si le document de référence du réseau contient des clauses discriminatoires ou octroie au gestionnaire de l'infrastructure des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats.»

c) au paragraphe 9, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«9. L'organisme de contrôle examine chaque plainte et, le cas échéant, sollicite des informations utiles et engage des consultations avec toutes les parties concernées dans un délai d'un mois à compter de la réception de la plainte. Il se prononce sur toutes les plaintes, adopte les mesures nécessaires afin de remédier à la situation et communique sa décision motivée aux parties concernées dans un délai prédéterminé et raisonnable et, en tout état de cause, dans les six semaines suivant la réception de toutes les informations utiles. Sans préjudice des compétences des autorités nationales de concurrence pour assurer la concurrence sur le marché des services ferroviaires, l'organisme de régulation prend, le cas échéant, de sa propre initiative les mesures appropriées pour corriger toute discrimination à l'égard des candidats, toute distorsion du marché et toute autre évolution indésirable sur ces marchés, notamment eu égard au paragraphe 1, points a) à j).»

d) le paragraphe 12 est remplacé par le texte suivant:

«12. Afin de vérifier le respect des dispositions relatives à la séparation comptable établies à l'article 6 et des dispositions relatives à la transparence financière établies à l'article 7 quinquies, l'organisme de contrôle est habilité à effectuer des audits ou à commander des audits externes auprès des gestionnaires de l'infrastructure, des exploitants d'installations de service et, le cas échéant, auprès des entreprises ferroviaires. Dans le cas des entreprises verticalement intégrées, ces pouvoirs s'étendent à l'ensemble des entités juridiques. L'organisme de contrôle est habilité à demander toute information utile. En particulier, il est habilité à demander aux gestionnaires de l'infrastructure, aux exploitants d'installations de service et à toutes les entreprises ou autres entités qui assurent ou intègrent différents types de services de transport ferroviaire ou de gestion de l'infrastructure, tels qu'ils sont visés à l'article 6, paragraphes 1 et 2, et à l'article 13, de communiquer la totalité ou une partie des informations comptables énumérées à l'annexe VIII, avec un degré de détail suffisant au regard de ce qui est jugé nécessaire et proportionné.»

Sans préjudice des pouvoirs des autorités nationales chargées des questions en matière d'aides d'État, l'organisme de contrôle peut en outre tirer des comptes des conclusions au sujet de problèmes en matière d'aides d'État, conclusions qu'il transmet auxdites autorités.

Les flux financiers visés à l'article 7 *quinquies*, paragraphe 1, les prêts visés à l'article 7 *quinquies*, paragraphes 4 et 5, et les dettes visées à l'article 7 *quinquies*, paragraphe 7, sont soumis à la surveillance de l'organisme de contrôle.

Lorsqu'un État membre a désigné l'organisme de contrôle qui correspond à l'organisme compétent indépendant visé à l'article 7 *quater*, paragraphe 4, cet organisme de contrôle évalue les accords de coopération visés audit article.»

15) L'article 57 est modifié comme suit:

a) le paragraphe suivant est inséré:

«3 *bis*. Lorsque des questions concernant un service international nécessitent des décisions de la part de deux ou de plusieurs organismes de contrôle, les organismes de contrôle concernés coopèrent lors de la préparation de leurs décisions respectives dans le but de régler ces questions. À cette fin, les organismes de contrôle concernés exercent leurs fonctions conformément à l'article 56.»

b) le paragraphe 8 est remplacé par le texte suivant:

«8. Les organismes de contrôle élaborent des principes et pratiques communs pour les décisions que la présente directive les habilite à prendre. Ces principes et pratiques communs comprennent des dispositions pour le règlement de litiges qui surviennent dans le cadre du paragraphe 3 *bis*. Sur la base de l'expérience acquise par les organismes de contrôle et des activités du réseau visé au paragraphe 1, et, lorsque cela est nécessaire, pour assurer une coopération efficace des organismes de contrôle, la Commission peut adopter des actes d'exécution établissant de tels principes et pratiques communs. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3.»

c) le paragraphe suivant est ajouté:

«10. Pour les décisions concernant une infrastructure binationale, les deux États membres concernés peuvent, à tout moment après le 24 décembre 2016, décider d'exiger une coordination entre les organismes de contrôle concernés, afin d'aligner l'impact de leurs décisions.»

16) À l'article 63, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Le 31 décembre 2024 au plus tard, la Commission évalue l'impact de la présente directive sur le secteur ferroviaire et présente au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions un rapport sur sa mise en œuvre.

En particulier, le rapport évalue l'évolution des services ferroviaires à grande vitesse ainsi que l'existence de pratiques discriminatoires en ce qui concerne l'accès aux lignes à grande vitesse. La Commission détermine s'il y a lieu de présenter des propositions législatives.

À la même date, la Commission évalue s'il subsiste des pratiques discriminatoires ou d'autres types de distorsions de concurrence par rapport aux gestionnaires de l'infrastructure faisant partie d'une entreprise verticalement intégrée. Elle présente, le cas échéant, de nouvelles propositions législatives.»

Article 2

1. Nonobstant l'article 3, paragraphe 2, les États membres adoptent et publient les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 25 décembre 2018. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 3

1. La présente directive entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.
2. L'article 1^{er}, points 6) à 8) et 11), s'applique à partir du 1^{er} janvier 2019, en temps utile pour le calendrier de travail démarrant le 14 décembre 2020.

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 14 décembre 2016.

Par le Parlement européen
Le président
M. SCHULZ

Par le Conseil
Le président
I. KORČOK

TABLEAU COMPARATIF

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>Art 1^{er} La présente loi détermine :</p> <p>1. les critères d'obtention et de validité des licences ;</p> <p>2. les règles de gestion de l'infrastructure ferroviaire ;</p> <p>3. les modalités d'accès à l'infrastructure et leur tarification ; et</p> <p>4. la régulation du marché.</p>			<p>Art 1^{er}, Elle règle les conditions d'accès et d'utilisation du réseau national que doivent respecter les entreprises ferroviaires qui s'établissent au territoire ou qui sont autorisées à effectuer des services de transport sur le réseau national, soit seuls, soit dans le cadre d'un regroupement international.</p>				L'article 1er détermine l'objet de l'avant-projet de loi sous rubrique. Ce dernier règle les questions d'accès à l'infrastructure ainsi que leurs modalités et leur tarification, les critères d'obtention et de validité des licences, et la régulation du marché.
<p>Art 2.1. Pour l'application de la présente loi, l'on entend par :</p> <p>1. « accord-cadre » : un accord général juridiquement contraignant de droit public définissant les droits et obligations d'un candidat et de l'Administration des chemins de fer en ce qui concerne les capacités de l'infrastructure à répartir et la tarification à appliquer sur une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service ;</p>						<p>Art 1.1 Pour l'application du présent règlement grand-ducal, l'on entend par :</p> <p>1. « accord-cadre » : un accord général juridiquement contraignant de droit public ou privé définissant les droits et obligations d'un candidat et du gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne les capacités de l'infrastructure à répartir et la tarification à appliquer sur une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service;</p>	L'article 2 regroupe les définitions de l'article 2 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, l'article 2 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et l'article 1er du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 sur les modalités d'accès à l'infrastructure et leur tarification.
<p>Art 2.2. 2. « accord transfrontalier » : tout accord entre deux ou plusieurs Etats membres ou entre des Etats membres et des pays tiers destiné à faciliter la fourniture de services ferroviaires transfrontaliers ;</p>							
<p>Art 2.3. 3. « Administration des chemins de fer » : Autorité nationale de sécurité ferroviaire instituée par la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire, dénommée ci-après « l'Administration » ;</p>							
<p>Art 2.4.</p>			<p>Art 2.2</p>			<p>Art 1.2</p> <p>2. « Administration des chemins de fer » : organisme de réparation et de tarification au sens des articles 22 et 25 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;</p>	

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Réfonte 1PF	Commentaires
<p>4. « alternative viable » : l'accès à une autre installation de service économiquement acceptable pour l'entreprise ferroviaire et lui permettant d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné ;</p> <p>Art 2.5.</p>			<p>2. « alternative viable » : l'accès à une autre installation de service économiquement acceptable pour l'entreprise ferroviaire et lui permettant d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné ;</p> <p>Art 2.3</p>				
<p>5. « autorité responsable des licences » : autorité compétente pour délivrer les licences ;</p> <p>Art 2.6.</p>			<p>3. « autorité responsable des licences » : autorité compétente pour délivrer les licences ;</p>				
<p>6. « bénéfice raisonnable » : un taux de rémunération du capital propre qui prend en compte le risque, y compris celui pesant sur les recettes, ou l'absence de risque, encouru par l'exploitant de l'installation de service et qui est conforme au taux moyen constaté dans le secteur concerné au cours des dernières années ;</p> <p>Art 2.7.</p>	<p>Art 2.1</p> <p>1. « bénéfice raisonnable » : un taux de rémunération du capital propre qui prend en compte le risque, y compris celui pesant sur les recettes, ou l'absence de risque, encouru par l'exploitant de l'installation de service et qui est conforme au taux moyen constaté dans le secteur concerné au cours des dernières années ;</p>		<p>Art 2.4</p> <p>4. « candidat » : toute entreprise ferroviaire, tout regroupement international d'entreprises ferroviaires ou d'autres personnes physiques ou morales ou entités, par exemple les autorités compétentes visées dans le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n°1107/70 du Conseil et les chargeurs, les transitaires et les opérateurs de transports combinés ayant des raisons commerciales ou de service</p>				
<p>7. « candidat » : toute entreprise ferroviaire, tout regroupement international d'entreprises ferroviaires ou d'autres personnes physiques ou morales ou entités, par exemple les autorités compétentes visées dans le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n°1107/70 du Conseil et les chargeurs, les transitaires et les opérateurs de transports combinés ayant des raisons commerciales ou de service</p>							

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<u>modernisation de l'infrastructure.</u>	modernisation de l'infrastructure;						
Art 2.13. <u>13. « directeur » : l'organe d'une société visé à la section IV, paragraphe 4, sous-paragraphe 2 de la loi modifiée du 10 août 1915 concernant les sociétés commerciales.</u>							expli
Art 2.14. 14. « dirigeant » : la personne physique qui, seule ou de concert avec un ou plusieurs autres dirigeants, assume une responsabilité effective et permanente dans la direction d'une entreprise ferroviaire ;			Art 2.6 6. « dirigeant » : la personne physique qui, seule ou de concert avec un ou plusieurs autres dirigeants, assume une responsabilité effective et permanente dans la direction d'une entreprise ferroviaire ;				
Art 2.15. 15. « document de référence du réseau » : en abrégé « DRR », document précisant de manière détaillée, les règles générales, les délais, les procédures et les critères relatifs aux systèmes de tarification et de répartition des capacités et contenant toutes les autres informations nécessaires pour permettre l'introduction de demandes de capacités de l'infrastructure ;						Art 1.5 5. « document de référence du réseau » : en abrégé « DRR », document précisant, de manière détaillée, les règles générales, les délais, les procédures et les critères relatifs aux systèmes de tarification et de répartition des capacités et contenant toutes les autres informations nécessaires pour permettre l'introduction de demandes de capacités de l'infrastructure;	
Art 2.16. 16. « entreprise ferroviaire » : toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la présente loi, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et de voyageurs par chemin de fer, la traction devant être obligatoirement			Art 2.7 7. « entreprise ferroviaire » : toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la présente loi, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et de voyageurs par chemin de fer, la traction devant être obligatoirement				

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>assurée par cette entreprise; toute entreprise qui assure uniquement la traction ;</p> <p>Art 2.17.</p>	<p>Art 1. 2) c) 31.</p>		<p>assurée par cette entreprise; toute entreprise qui assure uniquement la traction ;</p>				
<p>17. « <u>entreprise verticalement intégrée</u> » : <u>une entreprise dans laquelle, au sens du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil :</u></p> <p>a) <u>un gestionnaire de l'infrastructure est contrôlé par une entreprise qui contrôle en même temps une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau de gestionnaire de l'infrastructure,</u></p> <p>b) <u>un gestionnaire de l'infrastructure est contrôlé par une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau de gestionnaire de l'infrastructure; ou</u></p> <p>c) <u>une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau de gestionnaire de l'infrastructure sont contrôlées par un gestionnaire de l'infrastructure.</u></p> <p>Par « <u>entreprise verticalement intégrée</u> », on entend également une entreprise composée de divisions distinctes, y compris un gestionnaire de l'infrastructure et une ou plusieurs divisions fournissant des services de transport qui n'ont pas une personnalité juridique distincte.</p> <p>Lorsqu'un gestionnaire de l'infrastructure et une entreprise ferroviaire sont <u>entièrement indépendants</u></p>							

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p><u>totallement indépendants l'un de l'autre, mais qu'ils sont tous deux directement contrôlés par un État membre sans entité intermédiaire, ils ne sont pas considérés comme constituant une entreprise verticalement intégrée aux fins de la présente directive</u> ;</p>	<p>l'un de l'autre, mais qu'ils sont tous deux directement contrôlés par un État membre sans entité intermédiaire, ils ne sont pas considérés comme constituant une entreprise verticalement intégrée aux fins de la présente directive;</p>						
<p>Art 2.18. <u>18. « entretien de l'infrastructure ferroviaire » : les travaux destinés à entretenir l'état et les capacités de l'infrastructure existante ;</u></p>	<p>Art 1. 2) b) 2^{quater} "entretien de l'infrastructure ferroviaire", les travaux destinés à entretenir l'état et les capacités de l'infrastructure existante;</p>						
<p>Art 2.19. 19. « exploitant d'installation de service » : toute entité publique ou privée chargée de gérer une ou plusieurs installations de service ou de fournir à des entreprises ferroviaires un ou plusieurs services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique telle que modifiée par la suite ;</p>	<p>Art 2.2 2. « exploitant d'installation de service » : toute entité publique ou privée chargée de gérer une ou plusieurs installations de service ou de fournir à des entreprises ferroviaires un ou plusieurs services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique telle que modifiée par la suite ;</p>						
<p>Art 2.20. <u>20. « exploitation de l'infrastructure ferroviaire » : la répartition des sillons, la gestion du trafic et la tarification de l'infrastructure ;</u></p>	<p>Art 1. 2) b) 2^{ter} "exploitation de l'infrastructure ferroviaire", la répartition des sillons, la gestion du trafic et la tarification de l'infrastructure;</p>						
<p>Art 2.21. <u>21.« fonctions essentielles de la gestion de l'infrastructure » : la prise de décision concernant la répartition des sillons, la définition et l'évaluation de la disponibilité et</u></p>	<p>Art 1. 2) b) 2^{septies} "fonctions essentielles de la gestion de l'infrastructure", la prise de décision concernant la répartition des sillons, y compris la définition et l'évaluation de la disponibilité et</p>						

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p><u>l'attribution des sillons individuels, et la prise de décision concernant la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et la perception des redevances, conformément au cadre de tarification et au cadre de répartition des capacités.</u></p>	<p>l'attribution des sillons individuels, et la prise de décision concernant la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et la perception des redevances, conformément au cadre de tarification et au cadre de répartition des capacités établis par les Etats membres en application des articles 29 et 39;</p>	<p>Art 1. 2) a)</p>	<p>Art 2.22.</p> <p>22. « gestionnaire de l'infrastructure » : toute entité ou entreprise chargée de l'exploitation, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure ferroviaire sur un réseau et responsable de la participation à son développement.</p>	<p>Art 2.23</p> <p>3. « gestionnaire de l'infrastructure » : toute entité ou entreprise chargée de l'établissement, de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, y compris la gestion du trafic, et du système de signalisation et de contrôle-commande ;</p>			
<p>Art 2.23.</p> <p>23. « guichet unique » : l'Administration participant au sillon dans le cas de sillons traversant plus d'un réseau, selon la procédure décrite par le DRR. Les candidats introduisent leur demande auprès de ce guichet unique. L'Administration agit pour le compte du candidat dans sa recherche de capacités auprès des gestionnaires de l'infrastructure concernés ;</p> <p>Art 2.24.</p> <p>24. « horaire de service » : les données définissant tous les mouvements programmés des trains et</p>	<p>l'infrastructure;</p> <p>conformément aux règles établies par l'Etat membre dans le cadre de sa politique générale en matière de développement et de financement de l'infrastructure ;</p>					<p>Art 1.6</p> <p>6. « guichet unique » : l'Administration participant au sillon dans le cas de sillons traversant plus d'un réseau, selon la procédure décrite par le DRR. Les candidats introduisent leur demande auprès de ce guichet unique. L'Administration agit pour le compte du candidat dans sa recherche de capacités auprès des gestionnaires de l'infrastructure concernés ;</p>	
			<p>Art 2.8</p> <p>8. « horaire de service » : les données définissant tous les mouvements programmés des trains et du matériel</p>				

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>du matériel roulant, sur l'infrastructure concernée, pendant la période de validité de cet horaire ;</p> <p>Art 2.25.</p> <p>25. « infrastructure ferroviaire » : l'ensemble des éléments faisant partie des voies principales et des voies de service, à l'exception de celles situées à l'intérieur des ateliers de réparation du matériel et des dépôts ou garages d'engins de traction, ainsi que des embranchements particuliers :</p> <p>a) terrains ;</p> <p>b) corps et plate-forme de la voie : remblais, tranchées, drains, rigoles, fossés maçonnés, aqueducs, murs de revêtement, plantations de protection des talus ; quais à voyageurs et à marchandises, y compris dans les gares de voyageurs et les terminaux de marchandises ; accotements et pistes ; murs de clôture, haies vives, palissades ; bandes protectrices contre le feu, dispositifs pour le réchauffage des appareils de voie ; croisements ; écrans pare-neige ;</p> <p>c) ouvrages d'art : ponts, ponceaux et autres passages supérieurs, tunnels, tranchées couvertes et autres passages inférieurs ; murs de soutènement et ouvrages de protection contre les avalanches, les chutes de pierres ;</p> <p>d) passages à niveau, y compris les installations destinées à assurer la sécurité de la circulation routière ;</p> <p>e) superstructure : rails, rails à gorge et contre-rails, traverses et longrines, ballast, y compris gravillon et</p>		<p>Art 2.4</p> <p>4. « infrastructure ferroviaire » : l'ensemble des éléments faisant partie des voies principales et des voies de service, à l'exception de celles situées à l'intérieur des ateliers de réparation du matériel et des dépôts ou garages d'engins de traction, ainsi que des embranchements particuliers :</p> <p>a) terrains ;</p> <p>b) corps et plate-forme de la voie : remblais, tranchées, drains, rigoles, fossés maçonnés, aqueducs, murs de revêtement, plantations de protection des talus ; quais à voyageurs et à marchandises, y compris dans les gares de voyageurs et les terminaux de marchandises ; accotements et pistes ; murs de clôture, haies vives, palissades ; bandes protectrices contre le feu, dispositifs pour le réchauffage des appareils de voie ; croisements ; écrans pare-neige ;</p> <p>c) ouvrages d'art : ponts, ponceaux et autres passages supérieurs, tunnels, tranchées couvertes et autres passages inférieurs ; murs de soutènement et ouvrages de protection contre les avalanches, les chutes de pierres ;</p> <p>d) passages à niveau, y compris les installations destinées à assurer la sécurité de la circulation routière ;</p> <p>e) superstructure : rails, rails à gorge et contre-rails ; traverses et longrines, matériel d'assemblage, ballast, y compris gravillon et</p>	<p>roulant, sur l'infrastructure concernée, pendant la période de validité de cet horaire ;</p>				

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>petit matériel d'assemblage, ballast, y compris gravillon et sable ; appareils de voie ; plaques ; tournantes et chariots transbordeurs, à l'exception de ceux exclusivement réservés aux engins de traction ;</p> <p>f) chaussées des cours à de voyageurs et à de marchandises, y compris les accès par route et les accès pour piétons ;</p> <p>g) installations de sécurité, de signalisation et de télécommunication de pleine voie, de gare et de triage, y compris installations de production, de transformation et de distribution de courant électrique pour le service de la signalisation et des télécommunications ; bâtiments affectés aux installations ; freins de voie ;</p> <p>h) installations d'éclairage destinées à assurer la circulation des véhicules et la sécurité de cette circulation ;</p> <p>i) installations de transformation et de transport de courant électrique pour la traction des trains ; sous-stations, lignes d'alimentation entre les sous-stations et les fils de contact, caténaires et supports ; troisième rail avec supports ;</p> <p>j) bâtiments affectés au service des infrastructures, y compris une partie des installations destinées au recouvrement des frais de transport ;</p> <p>Art 2.26.</p> <p>26. « infrastructure saturée » : la section de l'infrastructure pour laquelle les demandes de capacités de l'infrastructure ne peuvent être totalement satisfaites pendant certaines</p>	<p>sable ; appareils de voie ; plaques tournantes et chariots transbordeurs, à l'exception de ceux exclusivement réservés aux engins de traction ;</p> <p>f) chaussées des cours à de voyageurs et à de marchandises, y compris les accès par route et les accès pour piétons ;</p> <p>g) installations de sécurité, de signalisation et de télécommunication de pleine voie, de gare et de triage, y compris installations de production, de transformation et de distribution de courant électrique pour le service de la signalisation et des télécommunications ; bâtiments affectés aux installations ; freins de voie ;</p> <p>h) installations d'éclairage destinées à assurer la circulation des véhicules et la sécurité de cette circulation ;</p> <p>i) installations de transformation et de transport de courant électrique pour la traction des trains ; sous-stations, lignes d'alimentation entre les sous-stations et les fils de contact, caténaires et supports ; troisième rail avec supports ;</p> <p>j) bâtiments affectés au service des infrastructures, y compris une partie des installations destinées au recouvrement des frais de transport ;</p>						
			Art 2.9				9. « infrastructure saturée » : un élément de l'infrastructure pour lequel les demandes de capacités de l'infrastructure ne peuvent être totalement satisfaites pendant certaines

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
périodes, même après coordination des différentes demandes de réservation de capacités ;							
<p>Art 2.27.</p> <p>27. « installation de service » : l'installation, y compris les terrains, bâtiments et équipements qui sont spécialement aménagés, en totalité ou en partie, pour permettre la fourniture d'un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;</p>	<p>Art 2.5</p> <p>5. « installation de service » : l'installation, y compris les terrains, bâtiments et équipements qui sont spécialement aménagés, en totalité ou en partie, pour permettre la fourniture d'un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;</p>	périodes, même après coordination des différentes demandes de réservation de capacités ;					
<p>Art 2.28.</p> <p>28. « itinéraire de substitution » : un autre itinéraire entre la même origine et la même destination, l'entreprise ferroviaire pouvant substituer un itinéraire à l'autre pour exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné ;</p>		<p>Art 2.10</p> <p>10. « itinéraire de substitution » : un autre itinéraire entre la même origine et la même destination, l'entreprise ferroviaire pouvant substituer un itinéraire à l'autre pour exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné ;</p>	<p>Art 2.11</p> <p>11. « licence » : une autorisation accordée par l'autorité responsable des licences à une entreprise à laquelle la qualité de fournisseur de services de transport ferroviaire en tant qu'entreprise ferroviaire est reconnue, qualité qui peut être limitée à l'exploitation de certains types de services ;</p>				
<p>Art 2.29.</p> <p>29. « licence » : une autorisation accordée par l'autorité responsable des licences à une entreprise à laquelle la qualité de fournisseur de services de transport ferroviaire en tant qu'entreprise ferroviaire est reconnue, qualité qui peut être limitée à l'exploitation de certains types de services ;</p>							
<p>Art 2.30.</p> <p>30. « locomotive(s) haut-le-pied » : train formé exclusivement de</p>						<p>Art 1.10</p> <p>10. « locomotive(s) haut-le-pied » : train formé exclusivement de</p>	

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
locomotives ; Art 2.31. 31. « longueur d'un sillon » : distance parcourue par le train entre la gare de départ ou le point d'entrée au réseau et la gare d'arrivée ou le point de sortie du réseau ; Art 2.32. 32. « marche de base » ou « marche type » : temps minimal techniquement possible pour les caractéristiques de l'infrastructure et du matériel roulant que met un train pour parcourir un itinéraire donné ; Art 2.33. 33. « marche du train » : temps réellement pris par un train pour parcourir un itinéraire donné ; Art 2.34. 34. « matériel roulant » : le matériel roulant qui est admis à la circulation sur le réseau national et qui fait l'objet d'une classification répondant aux définitions prévues à cet effet dans l'annexe I de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté telle que modifiée par la suite ou aux normes internationales en tenant lieu ; Art 2.35. 35. « modernisation de l'infrastructure ferroviaire » : les grands travaux de modification de l'infrastructure qui améliorent sa performance						locomotives ; Art 1.11 11. « longueur d'un sillon » : distance parcourue par le train entre la gare de départ ou le point d'entrée au réseau et la gare d'arrivée ou le point de sortie du réseau ; Art 1.12 12. « marche de base » ou « marche type » : temps minimal techniquement possible pour les caractéristiques de l'infrastructure et du matériel roulant que met un train pour parcourir un itinéraire donné ; Art 1.13 13. « marche du train » : temps réellement pris par un train pour parcourir un itinéraire donné ;	
			Art 2.12 12. « matériel roulant » : le matériel roulant qui est admis à la circulation sur le réseau national et qui fait l'objet d'une classification répondant aux définitions prévues à cet effet dans l'annexe I de la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire trans-européen telle que modifiée par la suite ou aux normes internationales en tenant lieu ;				
	Art 1. 2) b) 2sexies "modernisation de l'infrastructure ferroviaire", les grands travaux de modification de l'infrastructure qui améliorent sa performance						

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Réfonte 1PF	Commentaires
<p>globale ;</p> <p>Art 2.36.</p> <p>36. « nombre de caisses » : nombre d'éléments que comporte un train voyageurs, locomotives comprises ;</p> <p>Art 2.37.</p>	<p>globale ;</p> <p>Art 1. 2) c) 32.</p>					<p>Art 1.14</p> <p>14. « nombre de caisses » : nombre d'éléments que comporte un train voyageurs, locomotives comprises ;</p>	
<p>37. « partenariat public-privé » : un accord contraignant conclu entre des organismes publics et une ou plusieurs entreprises autres que le principal gestionnaire de l'infrastructure d'un État membre, en vertu duquel les entreprises construisent en tout ou en partie ou financent l'infrastructure ferroviaire ou acquièrent le droit d'exercer l'une ou l'autre des fonctions énumérées au point 2) pour une durée prédéfinie. L'accord peut revêtir toute forme appropriée juridiquement contraignante prévue dans la législation nationale ;</p> <p>Art 2.38.</p>			<p>Art 2.13</p> <p>13. « plan de renforcement des capacités » : une mesure ou une série de mesures, assorties d'un calendrier de mise en œuvre et visant à réduire les contraintes en matière de capacités qui entraînent la déclaration d'une section de l'infrastructure comme « infrastructure saturée » ;</p> <p>Art 2.14</p> <p>14. « regroupement international » : toute association d'au moins deux entreprises ferroviaires établies dans des États membres différents de l'Union européenne en vue de fournir des prestations</p>				
<p>38. « plan de renforcement des capacités » : une mesure ou une série de mesures, assorties d'un calendrier de mise en œuvre et visant à réduire les contraintes en matière de capacités qui entraînent la déclaration d'une section de l'infrastructure comme « infrastructure saturée » ;</p> <p>Art 2.39.</p> <p>39. « regroupement international » : toute association d'au moins deux entreprises ferroviaires établies dans des États membres différents de l'Union européenne en vue de fournir des prestations</p>							

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
de transports internationaux entre Etats membres ;			de transports internationaux entre Etats membres ;				
Art 2.40. 40. « <u>renouvellement de l'infrastructure ferroviaire</u> » : les <u>grands travaux de remplacement réalisés sur l'infrastructure existante qui ne modifient pas sa performance globale.</u> Art 2.41. 41. « répartition » : l'affectation des capacités de l'infrastructure par l'Administration, en sa qualité d'organisme de répartition ; Art 2.42. 42. « réseau » : l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire gérée par un gestionnaire de l'infrastructure ; Art 2.43. 43. « service de fret international » : un service de transport dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un Etat membre; le train est assemblé ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière ; Art 2.44. 44. « service de maintenance lourde » : les travaux qui ne sont pas effectués de manière régulière et dans le cadre des activités quotidiennes, et qui impliquent que le véhicule soit retiré du service ;	Art 1. 2) b) 2quinquies "renouvellement de l'infrastructure ferroviaire", les grands travaux de remplacement réalisés sur l'infrastructure existante qui ne modifient pas sa performance globale; Art 2.15 15. « répartition » : l'affectation des capacités de l'infrastructure ferroviaire par l'Administration, en sa qualité d'organisme de répartition ; Art 2.16 16. « réseau » : l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire gérée par un gestionnaire de l'infrastructure ; Art 2.17 17. « service de fret international » : un service de transport dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un Etat membre; le train est assemblé ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière ;				Art 1.15 15. « service de maintenance lourde » : les travaux qui ne sont pas effectués de manière régulière et dans le cadre des activités quotidiennes, et qui impliquent que le véhicule soit retiré du service ;		

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>Art 2.45.</p> <p><u>45. « services de transport de voyageurs à grande vitesse » : les services ferroviaires de transport de voyageurs opérés sans arrêts intermédiaires entre deux lieux séparés par une distance de plus de 200 kilomètres sur des lignes spécialement conçues et équipées pour des vitesses généralement supérieures ou égales à 250 kilomètres par heure et fonctionnant en moyenne à ces vitesses ;</u></p>	<p>Art 1. 2) c) 36.</p> <p>36) «services de transport de voyageurs à grande vitesse», les services ferroviaires de transport de voyageurs opérés sans arrêts intermédiaires entre deux lieux séparés par une distance de plus de 200 kilomètres sur des lignes spécialement conçues et équipées pour des vitesses généralement supérieures ou égales à 250 kilomètres par heure et fonctionnant en moyenne à ces vitesses.</p>						
<p>Art 2.46.</p> <p>46. « service international de transport de voyageurs » : un service de transport de voyageurs dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un État membre et dont l'objet principal est le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents; le train est assemblé ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et des destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière ;</p>			<p>Art 2.18</p> <p>18. « service international de transport de voyageurs » : un service de transport de voyageurs dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un État membre et dont l'objet principal est le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents; le train est assemblé ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et des destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière ;</p>				
<p>Art 2.47.</p> <p>47. « sillon » : la capacité de l'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre au cours d'une période donnée ;</p>			<p>Art 2.19</p> <p>19. « sillon » : la capacité de l'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre au cours d'une période donnée</p>				<p>Art 1.17</p> <p>17. «sillon extraordinaire»: tout sillon établi sur mesure ou à partir d'un sillon préétabli à la demande d'un candidat et qui ne répond pas aux critères du sillon régulier;</p>
<p>Art 2.48.</p> <p>48. « sillon extraordinaire » : tout sillon établi sur mesure ou à partir d'un sillon préétabli à la demande d'un candidat et qui ne répond pas aux critères du sillon</p>							

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>régulier ;</p> <p>Art 2.49. 49. « sillon préétabli » : tout sillon créé d'office par l'Administration lors de la procédure annuelle d'établissement de l'horaire de service et proposé dans le catalogue des capacités disponibles ;</p> <p>Art 2.50. 50. « sillon régulier » : tout sillon alloué dans le cadre de la procédure annuelle d'établissement de l'horaire de service ou dans le cadre de la procédure de mise à jour mensuelle, telles que définies au DRR ;</p> <p>Art 2.51. 51. « train de fret » : tout train, même vide, comportant des véhicules destinés au transport de marchandises, sauf les cas mentionnés sous le point 52 ;</p> <p>Art 2.52. 52. « train voyageurs » : tout train, même vide, ne comportant outre les locomotives que des véhicules destinés au transport de personnes, éventuellement accompagnés de fourgons, de wagons de transport de véhicules automobiles ou d'autres wagons destinés à ce type de trafic ;</p> <p>Art 2.53. 53. « train-kilomètre » : distance de 1 kilomètre parcourue par un train donné ;</p> <p>Art 2.54. 54. « transit » : la traversée du territoire de l'Union sans</p>						<p>Art 1.18 18. « sillon préétabli » : tout sillon créé d'office par l'Administration lors de la procédure annuelle d'établissement de l'horaire de service et proposé dans le catalogue des capacités disponibles ;</p> <p>Art 1.19 19. « sillon régulier » : tout sillon alloué dans le cadre de la procédure annuelle d'établissement de l'horaire de service ou dans le cadre de la procédure de mise à jour mensuelle, telles que définies au DRR ;</p> <p>Art 1.20 20. « train de fret » : tout train, même vide, comportant des véhicules destinés au transport de marchandises, sauf les cas mentionnés sous le point 21 ;</p> <p>Art 1.21 21. « train voyageurs » : tout train, même vide, ne comportant outre les locomotives que des véhicules destinés au transport de personnes, éventuellement accompagnés de fourgons, de wagons de transport de véhicules automobiles ou d'autres wagons destinés à ce type de trafic ;</p> <p>Art 1.22 22. « train-kilomètre » : distance de 1 kilomètre parcourue par un train donné ;</p>	
			Art 2.20 20. « transit » : la traversée du territoire de l'Union sans				

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
chargement ni de marchandises ou sans prise en charge ni dépose de voyageurs sur ce territoire ;			chargement ni de marchandises ou sans prise en charge ni dépose de voyageurs sur ce territoire. »				
Art 2.55. 55. « voies de garage » : les voies spécifiquement réservées au stationnement temporaire des véhicules ferroviaires entre deux missions.		Art 2.7 7. « voies de garage » : les voies spécifiquement réservées au stationnement temporaire des véhicules ferroviaires entre deux missions.					
Art 3 Le réseau répond aux besoins globaux de l'aménagement du territoire, du développement de l'économie et de la mobilité de la population. Ses raccordements avec les chemins de fer des pays voisins contribuent à son insertion appropriée dans les réseaux de transport trans-européens et à une desserte ferroviaire adéquate de la région transfrontalière.		Art 1^{er} Le réseau répond aux besoins globaux de l'aménagement du territoire, du développement de l'économie et de la mobilité de la population. Ses raccordements avec les chemins de fer des pays voisins contribuent à son insertion appropriée dans les réseaux de transport trans-européens et à une desserte ferroviaire adéquate de la région transfrontalière.					L'article en question reprend l'article 1er de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification.
Art 4 L'Etat a la pleine propriété du réseau. Les écritures cadastrales afférentes sont reprises dans un règlement grand-ducal énumérant les propriétés domaniales concernées.		Art 3 L'Etat a la pleine propriété du réseau. Les écritures cadastrales afférentes sont reprises dans un règlement grand-ducal énumérant les propriétés domaniales concernées.					L'article en question reprend l'article 3 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification.
Art 5 L'Etat pourvoit à la remise en état, à la modernisation et à l'entretien du réseau ainsi qu'aux raccordements ferroviaires internationaux. Il décide de la construction de lignes nouvelles ainsi que de l'extension et de la		Art 4 L'Etat pourvoit à la remise en état, à la modernisation et à l'entretien du réseau ainsi qu'aux raccordements ferroviaires internationaux. Il décide de la construction de lignes nouvelles ainsi que de l'extension et de la					L'article en question reprend l'article 4 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle.

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte IPF	Commentaires
<p>suppression de lignes existantes.</p> <p>Il a la charge de la police du réseau. Cette mission comporte l'obligation d'assurer les conditions de sécurité de l'exploitation ferroviaire, de sûreté des personnes et des biens et de conservation et de viabilité du réseau.</p>		<p>suppression de lignes existantes.</p> <p>Il a la charge de la police du réseau. Cette mission comporte l'obligation d'assurer les conditions de sécurité de l'exploitation ferroviaire, de sûreté des personnes et des biens et de conservation et de viabilité du réseau.</p> <p>Les prescriptions y relatives sont fixées par règlement grand-duché.</p>					
<p>Art 6</p> <p>La remise en état, la modernisation et l'extension du réseau, la suppression de lignes ainsi que l'adaptation et le développement des raccordements ferroviaires internationaux sont réalisés sous l'autorité du membre du Gouvernement ayant les Transports dans ses attributions, ci-après désigné par le terme « le ministre », avec le concours du gestionnaire de l'infrastructure.</p> <p>Le ministre peut s'assurer, avec l'accord du Conseil de Gouvernement, tous autres concours nécessaires à la réalisation du programme d'investissement ferroviaire et des raccordements transfrontaliers.</p>		<p>Art 5</p> <p>La remise en état, la modernisation et l'extension du réseau, la suppression de lignes ainsi que l'adaptation et le développement des raccordements ferroviaires internationaux sont réalisés sous l'autorité du membre du Gouvernement ayant les Transports dans ses attributions; ci-après désigné par le terme « le ministre », avec le concours tant des services administratifs et techniques de l'état que du gestionnaire de l'infrastructure.</p> <p>Le ministre peut s'assurer, avec l'accord du Gouvernement en conseil, tous autres concours nécessaires à la réalisation du programme d'investissement ferroviaire et des raccordements transfrontaliers. Il peut notamment engager, par contrat à durée déterminée, du personnel expert en la matière dont un expert administrateur chargé de la coordination. Les frais y relatifs sont supportés à parts égales par les deux fonds institués en vertu des articles</p>					<p>L'article sous rubrique reprend l'article 5 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification.</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>Art 7</p> <p>(1) La gestion du réseau est confiée à la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, dénommée ci-après « CFL ». Cette gestion comprend les missions suivantes :</p> <ol style="list-style-type: none"> la maintenance, le renouvellement, la modernisation et l'extension des installations fixes du réseau, y compris la stratégie du développement du réseau et des corridors internationaux ; le bon déroulement des projets d'infrastructure ; la gestion du trafic sur le réseau dans une optique de sécurité, de performance, de qualité et de service au client. <p>Tout en respectant le cadre de tarification et de répartition et les règles spécifiques établies par l'Etat, le gestionnaire de l'infrastructure est responsable de son organisation, de sa gestion et de son contrôle interne.</p> <p>(2) Les missions du gestionnaire de l'infrastructure et les modalités de mise en œuvre de celles-ci sont réglées par voie de contrat, d'une durée minimale de cinq ans, entre l'Etat et les CFL. Ledit contrat est approuvé par règlement grand-ducal. Le contrat précise les dispositions du chapitre IV du présent titre et comporte les éléments suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> le champ d'application du contrat en ce qui concerne l'infrastructure et les installations de service, en 		<p>40-44-47</p> <p>Art 6</p> <p>(1) La gestion du réseau est confiée à la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, dénommée ci-après « CFL ». Cette gestion comprend les missions suivantes :</p> <ol style="list-style-type: none"> la maintenance, le renouvellement, la modernisation et l'extension des installations fixes du réseau ferés luxembourgeois, y compris la stratégie du développement du réseau et des corridors internationaux ; le bon déroulement des projets d'infrastructure ; la gestion du trafic sur le réseau ferés luxembourgeois dans une optique de sécurité, de performance, de qualité et de service au client. <p>Tout en respectant le cadre de tarification et de répartition et les règles spécifiques établies par l'Etat, le gestionnaire de l'infrastructure est responsable de son organisation, de sa gestion et de son contrôle interne.</p> <p>(2) Les missions du gestionnaire de l'infrastructure et les modalités de mise en œuvre de celles-ci sont réglées par voie de contrat, d'une durée minimale de cinq ans, entre l'Etat et les CFL. Ledit contrat est approuvé par règlement grand-ducal. Le contrat précise les dispositions du chapitre 3bis et comporte les éléments suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> le champ d'application du contrat en ce qui concerne l'infrastructure et les installations de service, en conformité avec la 					<p>L'article en question reprend l'article 6 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle.</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>conformité avec la structure indiquée à l'annexe II de la directive 2012/34/UE du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite, englobant tous les aspects de la gestion de l'infrastructure, y compris l'entretien, le renouvellement des éléments de l'infrastructure déjà en service et la construction de nouvelles infrastructures ;</p> <p>2. la structure des versements ou des fonds alloués :</p> <p>a) aux différents services d'infrastructure énumérés à l'annexe II de la directive 2012/34/UE du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;</p> <p>b) à l'entretien et au renouvellement ;</p> <p>c) à une nouvelle infrastructure ;</p> <p>d) à la résorption des arriérés d'entretien et de renouvellement existants ;</p> <p>3. les objectifs de performance orientés vers l'utilisateur, sous la forme d'indicateurs et de critères de qualité portant sur les éléments suivants :</p> <p>a) les performances des trains et la satisfaction de la clientèle ;</p> <p>b) la capacité du réseau ;</p> <p>c) la gestion des actifs ;</p> <p>d) les volumes d'activité ;</p> <p>e) les niveaux de sécurité ;</p> <p>f) la protection de l'environnement ;</p> <p>4. le volume de l'arriéré d'entretien et les actifs qui</p>	<p>structure indiquée à l'annexe II de la directive 2012/34/UE du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite, englobant tous les aspects de la gestion de l'infrastructure, y compris l'entretien, le renouvellement des éléments de l'infrastructure déjà en service et la construction de nouvelles infrastructures ;</p> <p>2. la structure des versements ou des fonds alloués :</p> <p>a) aux différents services d'infrastructure énumérés à l'annexe II de la directive 2012/34/UE du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;</p> <p>b) à l'entretien et au renouvellement ;</p> <p>c) à une nouvelle infrastructure ;</p> <p>d) à la résorption des arriérés d'entretien et de renouvellement existants ;</p> <p>3. les objectifs de performance orientés vers l'utilisateur, sous la forme d'indicateurs et de critères de qualité portant sur les éléments suivants :</p> <p>a) les performances des trains et la satisfaction de la clientèle ;</p> <p>b) la capacité du réseau ;</p> <p>c) la gestion des actifs ;</p> <p>d) les volumes d'activité ;</p> <p>e) les niveaux de sécurité ; et</p> <p>f) la protection de l'environnement ;</p> <p>4. le volume de l'arriéré d'entretien et les actifs qui seront retirés du</p>						

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Réfonte 1PF	Commentaires
<p>seront retirés du service et, partant, généreront des flux financiers différents ;</p> <p>5. les mesures d'incitation visées à l'article 14, paragraphe 1er ;</p> <p>6. les obligations d'information minimales incombant au gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne le contenu et la fréquence de présentation des rapports, y compris les informations à publier chaque année ;</p> <p>7. la durée convenue du contrat, qui est synchronisée et compatible avec la durée d'entreprise ou de la licence de gestionnaire de l'infrastructure et le cadre et les règles de tarification fixés par l'État ;</p> <p>8. les règles applicables en cas de perturbation importante des activités ou dans les situations d'urgence, y compris des plans d'urgence et de résiliation anticipée du contrat, ainsi que les règles en matière d'information en temps et en heure des utilisateurs ;</p> <p>9. les mesures de réparation à prendre si l'une des parties manque à ses obligations contractuelles ou lorsque des circonstances exceptionnelles ont une incidence sur la disponibilité des financements publics ;</p> <p>10. les conditions et procédures de renégociation et de résiliation anticipée.</p> <p>(3) Les modalités du contrat et la structure des versements destinés à procurer des moyens financiers au gestionnaire de l'infrastructure sont convenues à l'avance et</p>	<p>service et, partant, généreront des flux financiers différents ;</p> <p>5. les mesures d'incitation visées à l'article 14, paragraphe 1er ;</p> <p>6. les obligations d'information minimales incombant au gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne le contenu et la fréquence de présentation des rapports, y compris les informations à publier chaque année ;</p> <p>7. la durée convenue du contrat, qui est synchronisée et compatible avec la durée du plan d'entreprise de la ou de la licence de gestionnaire de l'infrastructure et le cadre et les règles de tarification fixés par l'État ;</p> <p>8. les règles applicables en cas de perturbation importante des activités ou dans les situations d'urgence, y compris des plans d'urgence et de résiliation anticipée du contrat, ainsi que les règles en matière d'information en temps et en heure des utilisateurs ;</p> <p>9. les mesures de réparation à prendre si l'une des parties manque à ses obligations contractuelles ou lorsque des circonstances exceptionnelles ont une incidence sur la disponibilité des financements publics ;</p> <p>10. les conditions et procédures de renégociation et de résiliation anticipée.</p> <p>(3) Les modalités du contrat et la structure des versements destinés à procurer des moyens financiers au gestionnaire de l'infrastructure sont convenues à l'avance et</p>						

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>couvrent toute la durée du contrat.</p> <p>(4) Les candidats et, sur demande, les candidats potentiels, sont informés par l'Etat et le gestionnaire de l'infrastructure sur le contenu du contrat. Ils peuvent exprimer leur avis sur le contrat avant sa signature.</p>		<p>couvrent toute la durée du contrat.</p> <p>(4) Les candidats et, sur demande, les candidats potentiels, sont informés par l'Etat et le gestionnaire de l'infrastructure sur le contenu du contrat. Ils peuvent exprimer leur avis sur le contrat avant sa signature.</p>					
<p>Art 7 abrogé</p>		<p>Art 7 abrogé</p>					
<p>Art 8</p> <p>Le ministre développe l'infrastructure ferroviaire nationale en tenant compte des besoins généraux de l'Union européenne, y compris celui de coopérer avec les pays tiers voisins. Après consultation des parties intéressées, une stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire est publiée. Cette stratégie couvre une période d'au moins cinq ans et est reconductible.</p> <p>Les projets de remise en état, de modernisation et d'extension du réseau ou de suppression de lignes sont repris dans un programme d'investissement</p>		<p>En matière d'organisation, de gestion et de contrôle administratif, économique et comptable interne, les entreprises ferroviaires directement ou indirectement détenues ou contrôlées par l'Etat sont dotées d'un statut d'indépendance selon lequel elles disposent d'un patrimoine, d'un budget et d'une comptabilité séparés de ceux de l'Etat.</p>					<p>L'article en question reprend l'article 9 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle.</p>
<p>Art 8</p> <p>Le ministre développe l'infrastructure ferroviaire nationale en tenant compte des besoins généraux de l'Union européenne, y compris celui de coopérer avec les pays tiers voisins. Après consultation des parties intéressées, une stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire est publiée. Cette stratégie couvre une période d'au moins cinq ans et est reconductible.</p> <p>Les projets de remise en état, de modernisation et d'extension du réseau ou de suppression de lignes sont repris dans un programme d'investissement</p>		<p>Le ministre développe l'infrastructure ferroviaire nationale en tenant compte des besoins généraux de l'Union européenne, y compris celui de coopérer avec les pays tiers voisins. Après consultation des parties intéressées, une stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire est publiée. Cette stratégie couvre une période d'au moins cinq ans et est reconductible.</p> <p>Les projets de remise en état, de modernisation et d'extension du réseau ou de suppression de lignes sont repris dans un programme d'investissement quinquennal</p>					

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>quinquennal établi par le ministre avec le concours du gestionnaire de l'infrastructure et soumis préalablement à son exécution à l'approbation du Gouvernement en conseil.</p> <p>Sur proposition du ministre une mise à jour du programme sera faite tous les ans par le Gouvernement.</p>		<p>établi par le ministre avec le concours du gestionnaire de l'infrastructure et soumis préalablement à son exécution à l'approbation du Gouvernement en conseil.</p> <p>Sur proposition du ministre une mise à jour du programme sera faite tous les ans par le Gouvernement.</p>					
<p>Art 9</p> <p>(1) Il est institué un fonds spécial, dénommé « Fonds du rail ».</p> <p>Sont imputés sur le Fonds du rail :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. les dépenses occasionnées par la réalisation du programme d'investissement ; 2. les dépenses relatives aux acquisitions immobilières requises dans l'intérêt de la réalisation du programme d'investissement ; 3. les dépenses relatives à la gestion courante de l'infrastructure comprenant les frais d'entretien du réseau ainsi que les dépenses relatives à la régulation du trafic ferroviaire sur ledit réseau ; 4. les frais d'experts et d'études relatifs à la réalisation du programme d'investissement ainsi que les frais d'études et de surveillance de la gestion de l'infrastructure ferroviaire ; 5. les dépenses relatives aux acquisitions d'infrastructures et d'installations ferroviaires 		<p>Art 10</p> <p>Il est institué un fonds spécial, dénommé « Fonds du rail ».</p> <p>(1) Sont imputés sur le Fonds du rail :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. les dépenses occasionnées par la réalisation du programme d'investissement ; 2. les dépenses relatives aux acquisitions immobilières requises dans l'intérêt de la réalisation du programme d'investissement ; 3. les dépenses relatives à la gestion courante de l'infrastructure comprenant les frais d'entretien du réseau ainsi que les dépenses relatives à la régulation du trafic ferroviaire sur ledit réseau ; 4. les frais d'experts et d'études relatifs à la réalisation du programme d'investissement ainsi que les frais d'études et de surveillance de la gestion de l'infrastructure ferroviaire ; 5. les dépenses relatives aux acquisitions d'infrastructures et d'installations ferroviaires existantes qui ne font pas partie du réseau national ; 					<p>L'article en question reprend l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle.</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>existantes qui ne font pas partie du réseau ;</p> <p>6. les frais de fonctionnement du régulateur du marché ferroviaire.</p> <p>Le ministre ordonnance les dépenses à charge de ce Fonds.</p> <p>(2) Le Gouvernement est autorisé à réaliser les projets d'infrastructure ferroviaire énoncés au programme des investissements repris au paragraphe 2 et concernant la remise en état, la modernisation et l'extension du réseau ainsi que la suppression de lignes. Les projets en question comprennent les études préparatoires et définitives, l'acquisition des terrains et des immeubles bâtis, la construction, le parachèvement et l'équipement des voies, les installations de voies et ouvrages d'art, les raccordements à l'infrastructure existante ainsi que le rétablissement des communications interrompues.</p> <p>(3) Le Gouvernement est autorisé à imputer à charge des crédits de ce fonds spécial concernant la réalisation des projets énumérés ci-après.</p>		<p>6. les frais de fonctionnement du régulateur du marché ferroviaire.</p> <p>Le ministre ordonnance les dépenses à charge de ce Fonds.</p> <p>(2) Le Gouvernement est autorisé à réaliser les projets d'infrastructure ferroviaire énoncés au programme des investissements repris au paragraphe 3 et concernant la remise en état, la modernisation et l'extension du réseau ainsi que la suppression de lignes. Les projets en question comprennent les études préparatoires et définitives, l'acquisition des terrains et des immeubles bâtis, la construction, le parachèvement et l'équipement des voies, les installations de voies et ouvrages d'art, les raccordements à l'infrastructure existante ainsi que le rétablissement des communications interrompues.</p> <p>(3) Le Gouvernement est autorisé à imputer à charge des crédits de ce fonds spécial les dépenses concernant la réalisation des projets énumérés ci-après et qui dépassent le montant prévu par la législation portant exécution de l'article 99, troisième et quatrième phrases de la Constitution.</p> <p>Les dépenses d'investissement concernant ces projets ne peuvent pas dépasser les montants ci-</p>					

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte IPF	Commentaires
		<p>après indiqués, sans préjudice des hausses légales de prix pouvant intervenir jusqu'à l'achèvement des travaux.</p> <p>Tableaux (en annexe)</p> <p>Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 13°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2000. Ceux repris sous 15°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 17°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1er octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1er avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,63 de cet indice au 1er octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Ceux repris sous 16°, 18°, 26°, 27° et 28° correspondent à la valeur 695,74 de cet indice au 1er octobre 2010. Ceux sous 19°, 30° et 31° correspondent à la valeur 715,05 de cet indice au 1er octobre 2012. Celui sous 31° correspond à la valeur 720,95 de cet indice au 1er avril 2013. Ceux sous 23°, 22° et 32° correspondent à la valeur 739,97 de cet indice au 1er octobre 2013. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précités (en annexe)</p>					

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>(4) Les comptes de profits et pertes du gestionnaire de l'infrastructure présentent, dans des conditions normales d'activité et par rapport à une période raisonnable qui ne dépasse pas cinq ans, au moins un équilibre entre, d'une part, les recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure, les excédents dégagés d'autres activités commerciales, les revenus non remboursables de sources privées et le financement par l'État, y compris, le cas échéant, les avances de l'État, et, d'autre part, les dépenses d'infrastructure.</p>		<p>(4) abrogé</p> <p>(5) Les comptes de profits et pertes du gestionnaire de l'infrastructure présentent, dans des conditions normales d'activité et par rapport à une période raisonnable qui ne dépasse pas cinq ans, au moins un équilibre entre, d'une part, les recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure, les excédents dégagés d'autres activités commerciales, les revenus non remboursables de sources privées et le financement par l'État, y compris, le cas échéant, les avances de l'État, et, d'autre part, les dépenses d'infrastructure.</p>					
<p>Art 10</p> <p>Le Fonds du rail est alimenté:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. par des dotations budgétaires ; 2. par des emprunts ; 3. par le produit de la vente d'immeubles appartenant au domaine foncier et bâti du réseau et rendus disponibles après la réalisation du programme d'investissement ; 4. par des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales provenant des comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés à l'article 9 et, qui sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics 		<p>Art 11</p> <p>Le Fonds du rail est alimenté:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. par des dotations budgétaires ; 2. par des emprunts ; 3. par le produit de la vente d'immeubles appartenant au domaine foncier et bâti du réseau et rendus disponibles après la réalisation du programme d'investissement ; 4. par des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales provenant des différents domaines d'activité visés à l'article 20, paragraphe 2, et à l'article 19bis, paragraphe 5, de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à 					<p>L'article en question reprend l'article 11 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle.</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>d'un domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées ;</p> <p>5. par les revenus provenant de la location d'immeubles faisant partie du domaine foncier et bâti du réseau ;</p> <p>6. par les subventions de l'Union européenne allouées à des projets inscrits au programme d'investissement.</p> <p>Les sommes dont question aux points deux à six sont portées directement en recette au Fonds.</p>		<p>son utilisation qui sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées ;</p> <p>5. par les revenus provenant de la location d'immeubles faisant partie du domaine foncier et bâti du réseau ;</p> <p>6. par les subventions de l'Union européenne allouées à des projets inscrits au programme d'investissement.</p> <p>Les sommes dont question aux points deux à six sont portées directement en recette au Fonds.</p>					
<p>Art 11</p> <p>La participation à la réalisation de projets ferroviaires situés en dehors du territoire national, lorsque ces projets contribuent au maintien et au développement des raccordements ferroviaires du Grand-Duché de Luxembourg avec ses pays voisins et à l'insertion du réseau de transport transeuropéens doit être autorisée par une loi spéciale.</p>		<p>Art 11</p> <p>La participation à la réalisation de projets ferroviaires situés en dehors du territoire national, lorsque ces projets contribuent au maintien et au développement des raccordements ferroviaires du Grand-Duché de Luxembourg avec ses pays voisins et à l'insertion du réseau national dans les réseaux de transport transeuropéens doit être autorisée par une loi spéciale.</p>					<p>L'article en question reprend l'article 12 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle.</p>
<p>Art 12</p> <p>Les dépenses engendrées par ces participations sont à charge d'un fonds spécial, dénommé Fonds des raccordements ferroviaires internationaux. Le ministre ordonnance les dépenses à charge de ce Fonds.</p>		<p>Art 13</p> <p>Les dépenses engendrées par ces participations sont à charge d'un fonds spécial, dénommé Fonds des raccordements ferroviaires internationaux. Le ministre ordonnance les dépenses à charge de ce Fonds.</p>					<p>L'article en question reprend l'article 13 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle.</p>
<p>Art 13</p>		<p>Art 14</p>					<p>L'article en question</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte IPF	Commentaires
<p>Le Fonds des raccourcissements ferroviaires internationaux est alimenté:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. par des dotations budgétaires ; 2. par les subventions de l'Union européenne allouées au Grand-Duché de Luxembourg en vue de promouvoir la réalisation des raccourcissements visés à l'article 11 ; 3. par les rémunérations des participations de l'Etat dans des entités étrangères ou internationales qui sont, le cas échéant, chargées de la réalisation des projets prévus à l'article 11 ; 4. par des emprunts. <p>Les sommes dont question aux deuxième, troisième et quatrième points sont portées directement en recette au Fonds.</p>	<p>Le Fonds des raccourcissements ferroviaires internationaux est alimenté:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. par des dotations budgétaires; 2. par les subventions de l'Union européenne allouées au Grand-Duché de Luxembourg en vue de promouvoir la réalisation des raccourcissements visés à l'article 11 ; 3. par les rémunérations des participations de l'Etat dans des entités étrangères ou internationales qui sont, le cas échéant, chargées de la réalisation des projets prévus à l'article 12 ; 4. par des emprunts. <p>Les sommes dont question aux deuxième, troisième et quatrième points sont portées directement en recette au Fonds.</p>	<p>Art 14bis</p> <p>(1) Des mesures d'incitation encouragent le gestionnaire de l'infrastructure à réduire les coûts de fourniture de l'infrastructure tout en respectant les exigences en matière de sécurité et en maintenant et améliorant la qualité de service de l'infrastructure.</p> <p>(2) Le gestionnaire de l'infrastructure dresse et tient à jour le registre de ses actifs et des actifs qu'il est chargé de gérer. Ce registre est accompagné du détail des dépenses consacrées au renouvellement et à la mise à niveau de l'infrastructure.</p> <p>(3) Le gestionnaire de</p>					<p>repréend l'article 14 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle.</p>
<p>Art 14</p> <p>(1) Des mesures d'incitation encouragent le gestionnaire de l'infrastructure à réduire les coûts de fourniture de l'infrastructure tout en respectant les exigences en matière de sécurité et en maintenant et améliorant la qualité de service de l'infrastructure.</p> <p>(2) Le gestionnaire de l'infrastructure dresse et tient à jour le registre de ses actifs et des actifs qu'il est chargé de gérer. Ce registre est accompagné du détail des dépenses consacrées au renouvellement et à la mise à niveau de l'infrastructure.</p> <p>(3) Le gestionnaire de</p>							<p>L'article en question provient de l'article 14bis de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle.</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>l'infrastructure établit une méthode d'imputation des coûts aux différentes catégories de services offerts aux entreprises ferroviaires.</p>		<p>l'infrastructure établit une méthode d'imputation des coûts aux différentes catégories de services offerts aux entreprises ferroviaires.</p>				
<p>Art 15</p> <p>(1) Les recettes provenant des activités de gestion du réseau de l'infrastructure ne peuvent être utilisées par le gestionnaire de financer ses propres activités. Le gestionnaire de l'infrastructure peut également utiliser ces recettes pour verser des dividendes aux propriétaires de l'entreprise, à l'exception des entreprises faisant partie d'une entreprise verticalement intégrée et exerçant un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur le gestionnaire de l'infrastructure.</p>	<p>Art 1.5) art 7quinquies Transparence financière</p> <p>1. Dans le respect des procédures nationales applicables dans chaque État membre, les recettes provenant des activités de gestion du réseau d'infrastructure, y compris les fonds publics, ne peuvent être utilisées par le gestionnaire de l'infrastructure que pour financer ses propres activités, y compris le service de ses emprunts. Le gestionnaire de l'infrastructure peut également utiliser ces recettes pour verser des dividendes aux propriétaires de l'entreprise, parmi lesquels peuvent figurer des actionnaires privés, mais pas des entreprises faisant partie d'une entreprise verticalement intégrée et exerçant un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur ce gestionnaire de l'infrastructure.</p>					<p>L'article 15 transpose le nouvel article 7quinquies de la directive 2012/34, modifié par la directive 2016/2370 et règle la transparence financière. Les paragraphes 1 à 3 prévoient le cas où l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure sont des entités juridiquement séparées.</p> <p>Dans ce cas, l'entreprise ferroviaire ne peut pas accorder des prêts au gestionnaire de l'infrastructure et vice versa.</p> <p>Par contre, dans le cas d'une entreprise verticalement intégrée, comme c'est le cas de la SNCFL, l'accord de prêts est autorisé dans les conditions déterminées aux paragraphes 4 à 9.</p>
<p>(2) Le gestionnaire de l'infrastructure n'accorde pas de prêt aux entreprises ferroviaires, que ce soit directement ou indirectement.</p> <p>(3) Les entreprises ferroviaires n'accordent pas de prêt au gestionnaire de l'infrastructure, que ce soit</p>	<p>2. Les gestionnaires de l'infrastructure n'accordent pas de prêt aux entreprises ferroviaires, que ce soit directement ou indirectement.</p> <p>3. Les entreprises ferroviaires n'accordent pas de prêt aux gestionnaires de l'infrastructure, que ce soit directement ou indirectement.</p>					

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte IPF	Commentaires
<p>directement ou indirectement.</p> <p>(4) Dans le cas d'une entreprise verticalement intégrée, des prêts entre des entités juridiques ne peuvent être accordés et décaissés, et le service des intérêts ne peut être assuré, qu'aux taux du marché et à des conditions représentatives du profil de risque spécifique de l'entité concernée.</p> <p>(5) Les prêts entre des entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée qui ont été accordés avant le 24 décembre 2016 subsistent jusqu'à leur échéance, pour autant qu'ils aient été contractés aux taux du marché et qu'ils soient effectivement décaissés et que le service des intérêts soit assuré.</p> <p>(6) Les services éventuels offerts par d'autres entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée au gestionnaire de l'infrastructure sont fournis sur la base de contrats et rémunérés soit aux prix du marché, soit à des prix qui reflètent le coût de production, majorés d'une marge bénéficiaire raisonnable.</p> <p>(7) Les dettes attribuées au gestionnaire de l'infrastructure sont clairement séparées des dettes attribuées à d'autres entités juridiques au sein des entreprises verticalement intégrées. Le remboursement de ces</p>	<p>4. Des prêts entre des entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée ne peuvent être accordés et décaissés, et le service des intérêts ne peut être assuré, qu'aux taux du marché et à des conditions représentatives du profil de risque spécifique de l'entité concernée.</p> <p>5. Les prêts entre des entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée qui ont été accordés avant le 24 décembre 2016 subsistent jusqu'à leur échéance, pour autant qu'ils aient été contractés aux taux du marché et qu'ils soient effectivement décaissés et que le service des intérêts soit assuré.</p> <p>6. Les services éventuels offerts par d'autres entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée au gestionnaire de l'infrastructure sont fournis sur la base de contrats et rémunérés soit aux prix du marché, soit à des prix qui reflètent le coût de production, majorés d'une marge bénéficiaire raisonnable.</p> <p>7. Les dettes attribuées au gestionnaire de l'infrastructure sont clairement séparées des dettes attribuées à d'autres entités juridiques au sein des entreprises verticalement intégrées. Le service de ces dettes est assuré séparément. Cela</p>						

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>dettes est assuré séparément. Cela n'empêche pas que le paiement final des dettes soit effectué par l'intermédiaire de l'entrepris</p> <p>verticalement intégrée et exerce un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur un gestionnaire de l'infrastructure, ou par l'intermédiaire d'une autre entité au sein de l'entreprise.</p> <p>8. Les comptes du gestionnaire de l'infrastructure et des autres entités juridiques au sein d'une entreprise verticalement intégrée sont tenus de façon à garantir le respect du présent article et à permettre la séparation des comptes et la transparence des circuits financiers au sein de l'entreprise.</p>	<p>n'empêche pas que le paiement final des dettes soit effectué par l'intermédiaire de l'entreprise qui fait partie d'une entreprise verticalement intégrée et exerce un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur un gestionnaire de l'infrastructure, ou par l'intermédiaire d'une autre entité au sein de l'entreprise.</p> <p>8. Les comptes du gestionnaire de l'infrastructure et des autres entités juridiques au sein d'une entreprise verticalement intégrée sont tenus de façon à garantir le respect du présent article et à permettre la séparation des comptes et la transparence des circuits financiers au sein de l'entreprise.</p>						
<p>(9) Au sein des entreprises verticalement intégrées, le gestionnaire de l'infrastructure tient des registres détaillés de toutes les relations commerciales et financières avec les autres entités juridiques au sein de cette entreprise.</p>	<p>9. Au sein des entreprises verticalement intégrées, le gestionnaire de l'infrastructure tient des registres détaillés de toutes les relations commerciales et financières avec les autres entités juridiques au sein de cette entreprise.</p>						
<p>(10) Lorsque des fonctions essentielles de la gestion de l'infrastructure ferroviaire sont exercées par un organisme de tarification et/ou de répartition des capacités indépendant conformément à l'article 7 bis, paragraphe 3, et que les États membres appliquent pas l'article 7 paragraphe 7 les dispositions du présent article s'appliquent mutatis</p>	<p>10. Lorsque des fonctions essentielles sont exercées par un organisme de tarification et/ou de répartition des capacités indépendant conformément à l'article 7 bis, paragraphe 3, et que les États membres appliquent pas l'article 7 paragraphe 7 les dispositions du présent article s'appliquent mutatis</p>						

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte IPF	Commentaires
<p><u>mutandis. Les références faites dans le présent article à un gestionnaire de l'infrastructure, à une entreprise ferroviaire et à d'autres entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée s'entendent comme faites aux divisions respectives de l'entreprise. Le respect des exigences énoncées au présent article est démontré dans les comptes séparés des divisions respectives de l'entreprise.</u></p>	<p>mutandis. Les références faites dans le présent article à un gestionnaire de l'infrastructure, à une entreprise ferroviaire et à d'autres entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée s'entendent comme faites aux divisions respectives de l'entreprise. Le respect des exigences énoncées au présent article est démontré dans les comptes séparés des divisions respectives de l'entreprise.</p>	<p>Art 16</p> <p>(1) Le gestionnaire de l'infrastructure adopte un plan d'entreprise incluant des plans d'investissements et de financement. Il veille à ce que les candidats connus et, sur demande, les candidats potentiels ont accès aux informations pertinentes et ont la possibilité d'exprimer leur avis sur le contenu du plan d'entreprise pour ce qui est des conditions d'accès et d'utilisation, de la nature, de la mise à disposition et du développement de l'infrastructure avant son approbation par le gestionnaire de l'infrastructure.</p> <p>(2) D'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale des comptes de profits et pertes et des bilans distincts sont tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport par des entreprises ferroviaires. Les aides publiques versées</p>	<p>Art 20</p> <p>(1) Le gestionnaire de l'infrastructure adopte un plan d'entreprise incluant des plans d'investissements et de financement. Il veille à ce que les candidats connus et, sur demande, les candidats potentiels ont accès aux informations pertinentes et ont la possibilité d'exprimer leur avis sur le contenu du plan d'entreprise pour ce qui est des conditions d'accès et d'utilisation, de la nature, de la mise à disposition et du développement de l'infrastructure avant son approbation par le gestionnaire de l'infrastructure.</p> <p>(2) D'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale des comptes de profits et pertes et des bilans distincts sont tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport par des entreprises ferroviaires. Les aides publiques versées à l'une de ces deux activités ne</p>				<p>L'article en question reprend l'article 20 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle.</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>à l'une de ces deux activités ne sont pas transférées à l'autre.</p> <p>Le gestionnaire de l'infrastructure veille, en ce qui concerne la gestion du réseau, à séparer les produits et les charges se rapportant aux investissements à l'entretien et à la régulation du trafic.</p>		<p>sont pas transférées à l'autre.</p> <p>Le gestionnaire de l'infrastructure veille, en ce qui concerne la gestion du réseau, à séparer les produits et les charges se rapportant aux investissements, à l'entretien et à la régulation du trafic.</p>					
<p>Les comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés aux alinéas 1er et 3 du présent paragraphe sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales.</p>		<p>D'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale des comptes de profits et pertes et des bilans distincts sont tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la fourniture des services de transport ferroviaire de fret et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs. Les fonds publics versés pour des activités relatives à la fourniture de services de transport au titre des missions de service public figurent séparément dans les comptes correspondants et ne sont pas transférés aux activités relatives à la fourniture d'autres services de transport ou à toute autre activité.</p>					
<p>(3) Dans le respect d'une</p>		<p>(3) Dans le respect d'une</p>					

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>gestion financière saine, le gestionnaire de l'infrastructure effectue les paiements correspondant aux engagements financiers et recouvre les recettes relevant des missions lui confiées sur base de la présente loi.</p> <p>Conformément aux modalités fixées par le contrat de gestion prévu à l'article 6, l'Etat rémunère les prestations effectuées par le gestionnaire de l'infrastructure à charge des crédits du Fonds du rail et le gestionnaire de l'infrastructure verse au profit du Fonds du rail les recettes dont le recouvrement lui a été confié.</p>		<p>gestion financière saine, le gestionnaire de l'infrastructure effectue les paiements correspondant aux engagements financiers et recouvre les recettes relevant des missions lui confiées sur base de la présente loi.</p> <p>Conformément aux modalités fixées par le contrat de gestion prévu à l'article 6, l'Etat rémunère les prestations effectuées par le gestionnaire de l'infrastructure à charge des crédits du Fonds du rail et le gestionnaire de l'infrastructure verse au profit du Fonds du rail les recettes dont le recouvrement lui a été confié.</p>					<p>L'article en question reprend l'article 15 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle.</p>
<p>Art 17</p> <p>(1) La gestion du réseau comporte la charge de la conception, de la planification technique et financière, de l'adjudication et de la réalisation des travaux de renouvellement, de la maintenance de la totalité des voies et installations fixes du réseau, dans la mesure où celles-ci sont nécessaires pour assurer la circulation des trains et la sécurité de cette circulation. Cette gestion inclut l'administration centrale et locale de la circulation des trains qui comprend le suivi, l'expédition et la réception, le dispatching et les systèmes de communication et d'information.</p> <p>(2) Les mêmes modalités que celles prévues au paragraphe 1er valent dans le cadre de projets d'extension du réseau ou de suppression des lignes dont la réalisation technique</p>		<p>Art 15</p> <p>(1) La gestion du réseau comporte la charge de la conception, de la planification technique et financière, de l'adjudication et de la réalisation des travaux de renouvellement, de la maintenance de la totalité des voies et installations fixes du réseau, dans la mesure où celles-ci sont nécessaires pour assurer la circulation des trains et la sécurité de cette circulation. Cette gestion inclut l'administration centrale et locale de la circulation des trains qui comprend le suivi, l'expédition et la réception, le dispatching et les systèmes de communication et d'information.</p> <p>(2) Les mêmes modalités que celles prévues au paragraphe 1er valent dans le cadre de projets d'extension du réseau ou de suppression des lignes dont la réalisation technique</p>					

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>la réalisation technique est confiée au gestionnaire de l'infrastructure.</p> <p>(3) Lorsque, à l'issue de la coordination des sillons demandés et de la consultation des candidats, il s'avère impossible de répondre favorablement à toutes les demandes de capacités de l'infrastructure, l'Administration des déclare immédiatement la section de l'infrastructure concernée «infrastructure saturée» et elle en informe le gestionnaire de l'infrastructure. Il en va de même des infrastructures susceptibles de souffrir d'une même pénurie dans un proche avenir.</p> <p>(4) Lorsqu'une infrastructure est déclarée saturée, le gestionnaire de l'infrastructure procède à une analyse des capacités, sauf si un plan de renforcement des capacités a déjà été mis en œuvre.</p> <p>L'analyse des capacités détermine les contraintes de l'infrastructure qui empêchent de répondre de manière appropriée aux demandes de capacités et propose des méthodes permettant de satisfaire aux demandes supplémentaires. L'analyse des capacités détermine les raisons de cette saturation et les mesures à prendre à court et moyen terme pour y remédier.</p> <p>L'analyse des capacités porte sur l'infrastructure, les procédures d'exploitation, la nature des différents services exploités et l'incidence de ces facteurs</p>		<p>est confiée au gestionnaire de l'infrastructure.</p> <p>(3) Lorsque, à l'issue de la coordination des sillons demandés et de la consultation des candidats, il s'avère impossible de répondre favorablement à toutes les demandes de capacités de l'infrastructure, l'Administration des déclare immédiatement la section de l'infrastructure concernée «infrastructure saturée» et elle en informe le gestionnaire de l'infrastructure. Il en va de même des infrastructures susceptibles de souffrir d'une même pénurie dans un proche avenir.</p> <p>(4) Lorsqu'une infrastructure est déclarée saturée, le gestionnaire de l'infrastructure procède à une analyse des capacités, sauf si un plan de renforcement des capacités a déjà été mis en œuvre.</p> <p>L'analyse des capacités détermine les contraintes des capacités de l'infrastructure qui empêchent de répondre de manière appropriée aux demandes de capacités et propose des méthodes permettant de satisfaire aux demandes supplémentaires. L'analyse des capacités détermine les raisons de cette saturation et les mesures à prendre à court et moyen terme pour y remédier.</p> <p>L'analyse des capacités porte sur l'infrastructure, les procédures d'exploitation, la nature des différents services exploités et l'incidence de ces</p>					

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>sur les capacités de l'infrastructure. Les mesures à envisager comprennent la modification de l'itinéraire, la reprogrammation des services, la modification des vitesses et l'amélioration de l'infrastructure.</p> <p>L'analyse des capacités est accomplie dans un délai de six mois après que l'infrastructure a été déclarée saturée.</p> <p>(5) Dans un délai de six mois suivant l'achèvement de l'analyse des capacités, le gestionnaire de l'infrastructure présente un plan de renforcement des capacités. Le plan de renforcement des capacités est établi après consultation des utilisateurs de l'infrastructure saturée concernée. Il indique :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. les raisons de la saturation ; 2. l'évolution probable du trafic ; 3. les contraintes qui pèsent sur le développement de l'infrastructure ; 4. les solutions envisageables concernant le renforcement des capacités et leur coût. <p>(6) Sur la base d'une analyse coût-avantage des éventuelles mesures envisagées, il définit également les actions à mener pour renforcer les capacités de l'infrastructure et comporte un calendrier pour leur mise en œuvre. Ce plan est soumis à l'approbation préalable du ministre.</p> <p>(7) Aucune redevance de rareté n'est due sur l'infrastructure concernée dans les cas où :</p>	<p>facteurs sur les capacités de l'infrastructure. Les mesures à envisager comprennent la modification de l'itinéraire, la reprogrammation des services, la modification des vitesses et l'amélioration de l'infrastructure.</p> <p>L'analyse des capacités est accomplie dans un délai de six mois après que l'infrastructure a été déclarée saturée.</p> <p>(5) Dans un délai de six mois suivant l'achèvement de l'analyse des capacités, le gestionnaire de l'infrastructure présente un plan de renforcement des capacités. Le plan de renforcement des capacités est établi après consultation des utilisateurs de l'infrastructure saturée concernée. Il indique :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. les raisons de la saturation ; 2. l'évolution probable du trafic ; 3. les contraintes qui pèsent sur le développement de l'infrastructure ; 4. les solutions envisageables concernant le renforcement des capacités et leur coût. <p>(6) Sur la base d'une analyse coût-avantage des éventuelles mesures envisagées, il définit également les actions à mener pour renforcer les capacités de l'infrastructure et comporte un calendrier pour leur mise en œuvre. Ce plan est soumis à l'approbation préalable du ministre.</p> <p>(7) Aucune redevance de rareté n'est due sur l'infrastructure concernée</p>						

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>1. le gestionnaire de l'infrastructure ne présente pas de plan de renforcement des capacités ; ou</p> <p>2. le gestionnaire de l'infrastructure tarde à mettre en œuvre les actions définies dans le cadre du plan de renforcement des capacités.</p>		<p>dans les cas où :</p> <p>1. le gestionnaire de l'infrastructure ne présente pas de plan de renforcement des capacités ; ou</p> <p>2. le gestionnaire de l'infrastructure tarde à mettre en œuvre les actions définies dans le cadre du plan de renforcement des capacités.</p>					
<p>(8) Nonobstant le paragraphe 7, et sous réserve de l'accord de l'organisme visé à l'article 82, les redevances sont dues si :</p> <p>1. le plan de renforcement des capacités ne peut pas être mis en œuvre pour des raisons échappant au contrôle du gestionnaire de l'infrastructure ; ou</p> <p>2. les options qui s'offrent au gestionnaire de l'infrastructure ne sont pas viables économiquement ou financièrement.</p>		<p>(8) Nonobstant le paragraphe 7, et sous réserve de l'accord de l'organisme visé à l'article 1er de la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire, les redevances sont dues si :</p> <p>1. le plan de renforcement des capacités ne peut pas être mis en œuvre pour des raisons échappant au contrôle du gestionnaire de l'infrastructure ; ou</p> <p>2. les options qui s'offrent au gestionnaire de l'infrastructure ne sont pas viables économiquement ou financièrement.</p>					
<p>(9) Pour l'exécution des travaux lui incombant, le gestionnaire de l'infrastructure est investi de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Etat en matière de travaux publics. Toutefois, il demeure soumis à toutes les obligations qui dérivent, pour l'Etat, de ces lois et règlements.</p>		<p>(9) Pour l'exécution des travaux lui incombant, le gestionnaire de l'infrastructure est investi de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Etat en matière de travaux publics. Toutefois, il demeure soumis à toutes les obligations qui dérivent, pour l'Etat, de ces lois et règlements.</p>					
<p>Art 18</p> <p>Les opérations immobilières qui sont réalisées dans l'intérêt de la mise en œuvre du programme dont question à l'article 9, paragraphes 2 et 3, sont reconnues d'utilité publique.</p> <p>Le plan des parcelles à exproprier et la liste des</p>		<p>Art 16</p> <p>Les opérations immobilières qui sont réalisées dans l'intérêt de la mise en œuvre du programme dont question à l'article 10, paragraphes 2 et 3, sont reconnues d'utilité publique.</p> <p>Le plan des parcelles à exproprier et la liste des</p>					<p>L'article en question reprend l'article 16 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle.</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>propriétaires concernés par approuvés par règlement grand-ducal, le Conseil d'Etat entendu en son avis. Les dispositions de la loi du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique sont d'application ; lorsque la réalisation d'un projet reconnu d'utilité publique relève du programme des investissements prévu à l'article 10, les mesures préparatoires relatives à l'expropriation sont diligentées par le ministre qui assume les attributions dont question aux articles 11, 12, 13, 15, 19 et 22 de la loi du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.</p>		<p>propriétaires concernés sont approuvés par règlement grand-ducal, le Conseil d'Etat entendu en son avis. Les dispositions de la loi du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique sont d'application ; lorsque la réalisation d'un projet reconnu d'utilité publique relève du programme des investissements prévu à l'article 10, les mesures préparatoires relatives à l'expropriation sont diligentées par le ministre qui assume les attributions dont question aux articles 11, 12, 13, 15, 19 et 22 de la loi du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.</p>					
<p>Art 19</p> <p>Le gestionnaire de l'infrastructure a l'obligation d'entretenir constamment le réseau et toutes ses dépendances dans un état tel que les besoins du trafic et la circulation des trains sont assurés dans des conditions de sécurité et de commodité appropriées.</p>		<p>Art 17</p> <p>Le gestionnaire de l'infrastructure a l'obligation d'entretenir constamment le réseau et toutes ses dépendances dans un état tel que les besoins du trafic et la circulation des trains sont assurés dans des conditions de sécurité et de commodité appropriées.</p>					<p>L'article en question reprend l'article 17 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle.</p>
<p>Toutefois, cette obligation est limitée, en cas de réduction du trafic, aux exigences du service réduit maintenu et en cas de suspension ou de suppression du trafic ferroviaire sur une ligne ou une section de ligne en ce qui concerne le gros œuvre de l'infrastructure, aux mesures nécessaires pour assurer la sécurité publique et le respect des droits des tiers. Dans ce cas, le gestionnaire de l'infrastructure peut être autorisé par le ministre à supprimer les installations ferroviaires rendues inutiles par les transformations ainsi apportées à l'exploitation</p>		<p>Toutefois, cette obligation est limitée, en cas de réduction du trafic, aux exigences du service réduit maintenu et en cas de suspension ou de suppression du trafic ferroviaire sur une ligne ou une section de ligne en ce qui concerne le gros œuvre de l'infrastructure, aux mesures nécessaires pour assurer la sécurité publique et le respect des droits des tiers. Dans ce cas, le gestionnaire de l'infrastructure peut être autorisé par le ministre à supprimer les installations ferroviaires rendues inutiles par les transformations ainsi apportées à l'exploitation</p>					

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>par les transformations ainsi apportées à l'exploitation.</p> <p>Art 20</p> <p>Dans les limites de la mission lui dévolue en vertu de l'article Z, le gestionnaire de l'infrastructure est responsable, tant envers l'Etat qu'envers les particuliers et entreprises ferroviaires qui empruntent le réseau, du dommage causé soit par son propre fait, sa faute, sa négligence ou son imprudence, soit par le fait des personnes dont il doit répondre ou des choses qu'il a sous sa garde.</p>		<p>Art 18</p> <p>Dans les limites de la mission lui dévolue en vertu de l'article 6, le gestionnaire de l'infrastructure est responsable, tant envers l'Etat qu'envers les particuliers et entreprises ferroviaires qui empruntent le réseau national, du dommage causé soit par son propre fait, sa faute, sa négligence ou son imprudence, soit par le fait des personnes dont il doit répondre ou des choses qu'il a sous sa garde.</p>					<p>L'article en question reprend l'article 18 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle.</p>
<p>Art 21</p> <p>Le gestionnaire de l'infrastructure réalise et entretient les embranchements particuliers conformément aux modalités fixées dans le contrat de gestion à conclure selon l'article Z.</p> <p>Les conditions de la réalisation, de l'entretien et de l'usage de ces embranchements particuliers sont convenues entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'embranché.</p>		<p>Art 19</p> <p>Le gestionnaire de l'infrastructure réalise et entretient les embranchements particuliers conformément aux modalités fixées dans le contrat de gestion à conclure selon l'article 6.</p> <p>Les conditions de la réalisation, de l'entretien et de l'usage de ces embranchements particuliers sont convenues entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'embranché.</p>					<p>L'article en question reprend l'article 19 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle.</p>
<p>Art 22</p> <p><u>1) Afin de garantir l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure et dans le cas d'une entreprise verticalement intégrée, aucune des entités juridiques n'a une influence décisive sur les décisions</u></p>	<p>Art 1. 4) art 7</p> <p>Indépendance du gestionnaire de l'infrastructure</p> <p>1. Les États membres veillent à ce que le gestionnaire de l'infrastructure soit responsable de l'exploitation, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure ferroviaire sur un réseau et qu'il soit</p>						<p>L'article sous rubrique transpose le nouvel article 7 de la directive 2012/34, modifiée par la directive 2016/2370 à l'article 1er, point 4.</p> <p>Ce dernier garantit, dans le cas d'une entreprise verticalement intégrée, l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure par rapport aux autres entités au sein de l'entreprise.</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>chargé du développement de l'infrastructure ferroviaire de ce réseau, conformément au droit national.</p> <p>Les États membres veillent à ce qu'aucune des autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée n'ait une influence décisive sur les décisions prises par le gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne les fonctions essentielles.</p> <p>Les États membres veillent à ce que les membres du conseil de surveillance et du conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure, ainsi que les dirigeants qui leur rendent directement compte, agissent de manière non discriminatoire et à ce que leur impartialité ne soit affectée par aucun conflit d'intérêts.</p> <p>2. Les États membres veillent à ce que le gestionnaire de l'infrastructure soit organisé sous la forme d'une entité qui est juridiquement distincte de toute entreprise ferroviaire et, dans le cas d'une entreprise verticalement intégrée, de toute autre entité juridique au sein de l'entreprise.</p> <p>3. Les États membres veillent à ce qu'une même personne ne puisse pas être concomitamment désignée ou employée:</p> <p>a) en tant que membre du conseil d'administration d'un gestionnaire de l'infrastructure et en tant que membre du conseil d'administration d'une entreprise ferroviaire;</p> <p>b) en tant que personne chargée de prendre des</p>							<p>Par ailleurs, l'article sous rubrique garantit également l'impartialité des membres du conseil de surveillance et du directoire en interdisant la désignation simultanée d'un membre du conseil de surveillance ou de directoire de l'entreprise ferroviaire et du gestionnaire de l'infrastructure.</p> <p>Il faut savoir que les auteurs du projet ont adapté la terminologie de la directive à celle de la législation nationale, à savoir la loi modifiée du 10 août 1915 sur les sociétés commerciales.</p> <p>La directive ne prévoit que le système dual du « conseil d'administration », nommé « directoire » en vertu des articles 60bis-1 et suivants de la loi modifiée du 10 août 1915 sur les sociétés commerciales, et du « conseil de surveillance », qui est également utilisé par la loi sur les sociétés commerciales précitée.</p> <p>Si la société est organisée dans un système traditionnel dans lequel il n'existe qu'un conseil d'administration, elle répond aux dispositions des articles 50 à 60bis de la loi modifiée du 10 août 1915 sur les sociétés commerciales.</p>
<p><u>(2) Une même personne ne peut pas être concomitamment désignée ou employée:</u></p> <p><u>1. en tant que membre du directoire d'un gestionnaire de l'infrastructure et en tant que membre du directoire d'une entreprise ferroviaire;</u></p> <p><u>2. en tant que personne chargée de prendre des</u></p>							

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>décisions sur les fonctions essentielles et en tant que membre du directoire d'une entreprise ferroviaire</p> <p>4.</p> <p>3. lorsqu'il existe un conseil de surveillance, en tant que membre du conseil de surveillance d'un gestionnaire de l'infrastructure et en tant que membre du conseil de surveillance d'une entreprise ferroviaire ;</p> <p>4. en tant que membre du conseil de surveillance d'une entreprise faisant partie d'une entreprise verticalement intégrée et exerçant un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur un gestionnaire de l'infrastructure, et en tant que membre du conseil d'administration de ce gestionnaire de l'infrastructure.</p> <p>(3) Dans les entreprises verticalement intégrées, les membres du conseil d'administration du gestionnaire et les personnes chargées de prendre des décisions sur les fonctions essentielles ne reçoivent, de toute autre entité juridique au sein de l'entreprise verticalement intégrée, aucune rémunération fondée sur la performance, ni de primes principalement liées aux résultats financiers d'entreprises ferroviaires particulières.</p> <p>(4) Lorsque des systèmes d'information sont</p>	<p>chargée de prendre des décisions sur les fonctions essentielles et en tant que membre du conseil d'administration d'une entreprise ferroviaire;</p> <p>c) lorsqu'il existe un conseil de surveillance, en tant que membre du conseil de surveillance d'un gestionnaire de l'infrastructure et en tant que membre du conseil de surveillance d'une entreprise ferroviaire;</p> <p>d) en tant que membre du conseil de surveillance d'une entreprise faisant partie d'une entreprise verticalement intégrée et exerçant un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur un gestionnaire de l'infrastructure, et en tant que membre du conseil d'administration de ce gestionnaire de l'infrastructure.</p> <p>4. Dans les entreprises verticalement intégrées, les membres du conseil d'administration du gestionnaire et les personnes chargées de prendre des décisions sur les fonctions essentielles ne reçoivent, de toute autre entité juridique au sein de l'entreprise verticalement intégrée, aucune rémunération fondée sur la performance, ni de primes principalement liées aux résultats financiers d'entreprises ferroviaires particulières. Ils peuvent néanmoins se voir offrir des incitations liées à la performance globale du système ferroviaire.</p> <p>5. Lorsque des systèmes d'information sont</p>						

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>communs à différentes entités au sein d'une entreprise verticalement intégrée, l'accès aux informations sensibles concernant les fonctions essentielles est limité au personnel habilité du gestionnaire de l'infrastructure. Les informations sensibles ne sont pas transmises à d'autres entités au sein d'une entreprise verticalement intégrée.</p> <p>(5) Les dispositions du paragraphe 1er sont sans préjudice des droits décisionnels de l'État en ce qui concerne le développement et le financement de l'infrastructure ferroviaire et des compétences en ce qui concerne le financement et la tarification de l'infrastructure, ainsi que la répartition des capacités, tels qu'ils sont définis aux articles 7.17 et au Titre IV.</p>	<p>communs à différentes entités au sein d'une entreprise verticalement intégrée, l'accès aux informations sensibles concernant les fonctions essentielles est limité au personnel habilité du gestionnaire de l'infrastructure. Les informations sensibles ne sont pas transmises à d'autres entités au sein d'une entreprise verticalement intégrée.</p> <p>6. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article sont sans préjudice des droits décisionnels des États membres en ce qui concerne le développement et le financement de l'infrastructure ferroviaire et des compétences des États membres en ce qui concerne le financement et la tarification de l'infrastructure, ainsi que la répartition des capacités, tels qu'ils sont définis à l'article 4, paragraphe 2, et aux articles 8, 29 et 39.</p>						
	<p>Art 1. 5) art 7bis Indépendance des fonctions essentielles</p> <p>1. Les États membres veillent à ce que le gestionnaire de l'infrastructure dispose de l'indépendance organisationnelle et décisionnelle, dans les limites définies à l'article 4, paragraphe 2, et aux articles 29 et 39, en ce qui concerne les fonctions essentielles.</p> <p>2. Aux fins de l'application du paragraphe 1, les États membres veillent en</p>						

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
	<p>particulier à ce que:</p> <p>a) une entreprise ferroviaire ou toute autre entité juridique n'exerce pas une influence décisive sur le gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne les fonctions essentielles, sans préjudice du rôle des États membres pour ce qui est de la détermination du cadre de tarification et du cadre de répartition des capacités et des règles spécifiques en matière de tarification conformément aux articles 29 et 39;</p> <p>b) une entreprise ferroviaire, ou toute autre entité juridique au sein de l'entreprise verticalement intégrée, n'ait aucune influence décisive sur les nominations et les révocations des personnes chargées de prendre des décisions sur les fonctions essentielles;</p> <p>c) la mobilité des personnes chargées des fonctions essentielles ne crée pas de conflits d'intérêts.</p> <p>3. Les États membres peuvent décider que la tarification de l'infrastructure et la répartition des sillons sont assurées par un organisme de tarification et/ou par un organisme de répartition qui sont indépendants de toute entreprise ferroviaire quant à leur forme juridique, leur organisation et leur processus de prise de décisions. Dans ce cas, les États membres peuvent</p>						(intégré à l'article 74)

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>décider de ne pas appliquer les dispositions de l'article 7, paragraphe 2, et de l'article 7, paragraphe 3, points c) et d).</p> <p>L'article 7, paragraphe 3, point a), et l'article 7, paragraphe 4, s'appliquent mutatis mutandis aux chefs de division chargés de la gestion de l'infrastructure et de la fourniture de services ferroviaires.</p> <p>4. Les dispositions de la présente directive qui se réfèrent aux fonctions essentielles de gestionnaire de l'infrastructure s'appliquent à l'organisme de tarification et/ou à l'organisme de répartition indépendants.</p>	<p>Art 23</p> <p>(1) Les fonctions de gestion du trafic et de planification de l'entretien sont exercées de manière transparente et non discriminatoire. Le gestionnaire de l'infrastructure prend les mesures nécessaires et appropriées pour que les personnes chargées de prendre des décisions sur ces fonctions ne soient affectées par aucun conflit d'intérêt.</p> <p>(2) Les entreprises ferroviaires ont un accès total et en temps utile aux informations pertinentes en cas de perturbation du</p>	<p>Art 1.5) art 7ter</p> <p>Impartialité du gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne la gestion du trafic et la planification de l'entretien</p> <p>1. Les États membres veillent à ce que les fonctions de gestion du trafic et de planification de l'entretien soient exercées de manière transparente et non discriminatoire et à ce que les personnes chargées de prendre des décisions sur ces fonctions ne soient affectées par aucun conflit d'intérêt.</p> <p>2. En ce qui concerne la gestion du trafic, les États membres veillent à ce que les entreprises ferroviaires aient un accès total et en</p>					<p>L'article sous rubrique transpose le nouvel article 7ter de la directive 2012/34, modifiée par la directive 2016/2370 à l'article 1er, point 5.</p> <p>Dans le souci d'éviter tout conflit d'intérêts, le gestionnaire de l'infrastructure ainsi que les entreprises ferroviaires agissent de manière non discriminatoire et transparente l'un envers l'autre dans la planification de l'entretien et la gestion du trafic.</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>trafic les concernant. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure accorde un accès plus large au processus de gestion du trafic, il y procède pour les entreprises ferroviaires concernées de manière transparente et non discriminatoire.</p>	<p>temps utile aux informations pertinentes en cas de perturbation les concernant. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure accorde un accès plus large au processus de gestion du trafic, il y procède pour les entreprises ferroviaires concernées de manière transparente et non discriminatoire.</p>						
<p>(3) Aux fins de la planification à long terme des grands travaux d'entretien ou de renouvellement de l'infrastructure ferroviaire, l'Administration consulte les candidats et, dans toute la mesure possible, tient compte des préoccupations exprimées.</p> <p>La programmation des travaux d'entretien est effectuée par le gestionnaire de l'infrastructure de manière non discriminatoire.</p> <p>Art 24</p>	<p>3. En ce qui concerne la planification à long terme des grands travaux d'entretien et/ou de renouvellement de l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure consulte les candidats et, dans toute la mesure possible, tient compte des préoccupations exprimées.</p> <p>La programmation des travaux d'entretien est effectuée par le gestionnaire de l'infrastructure de manière non discriminatoire.</p> <p>Art 1. 5) art 7quater</p>						<p>L'article sous rubrique transpose le nouvel article 7quater de la directive 2012/34, modifiée par la directive 2016/2370 à l'article 1er, point 5.</p> <p>Dans le respect de la confidentialité des informations sensibles sur le plan commercial et sous condition d'absence de conflit d'intérêts, le gestionnaire de l'infrastructure est autorisé à déléguer des fonctions à une entité différente, autre qu'une entreprise ferroviaire et qui n'est pas contrôlée par une telle.</p> <p>En ce qui concerne les travaux et tâches connexes au développement,</p>
<p>(1) A condition qu'aucun conflit d'intérêts ne survienne et que la confidentialité des informations sensibles sur le plan commercial soit garantie, le gestionnaire de l'infrastructure peut :</p> <p>1. déléguer des fonctions en les confiant à une entité différente, à condition que celle-ci ne soit pas une entreprise ferroviaire, qu'elle ne contrôle pas une entreprise ferroviaire ou qu'elle ne soit pas contrôlée</p>	<p>1. A condition qu'aucun conflit d'intérêts ne survienne et que la confidentialité des informations sensibles sur le plan commercial soit garantie, le gestionnaire de l'infrastructure peut :</p> <p>a) déléguer des fonctions en les confiant à une entité différente, à condition que celle-ci ne soit pas une entreprise ferroviaire, qu'elle ne contrôle pas une entreprise ferroviaire ou qu'elle ne soit pas contrôlée</p>						

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte IPF	Commentaires
<p>contrôlée par une entreprise ferroviaire. Au sein d'une entreprise verticalement intégrée, les fonctions essentielles ne peuvent être déléguées auprès d'une autre entité de l'entreprise verticalement intégrée, sauf si cette entité exerce exclusivement des fonctions essentielles;</p> <p>b) déléguer l'exécution de travaux et de tâches connexes concernant le développement, l'entretien et le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire en les confiant à des entreprises ferroviaires ou à des sociétés qui contrôlent l'entreprise ferroviaire ou qui sont contrôlées par l'entreprise ferroviaire.</p>	<p>par une entreprise ferroviaire. Au sein d'une entreprise verticalement intégrée, les fonctions essentielles ne peuvent être déléguées auprès d'une autre entité de l'entreprise verticalement intégrée, sauf si cette entité exerce exclusivement des fonctions essentielles;</p> <p>b) déléguer l'exécution de travaux et de tâches connexes concernant le développement, l'entretien et le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire en les confiant à des entreprises ferroviaires ou à des sociétés qui contrôlent l'entreprise ferroviaire ou qui sont contrôlées par l'entreprise ferroviaire.</p>						<p>l'entretien et le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure peut les confier à une entreprise ferroviaire, à des sociétés qui la contrôlent ou qui sont contrôlées par celle-ci.</p> <p>L'article sous rubrique prévoit également la possibilité de conclure des accords de coopération entre le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires dans le but de procurer des avantages aux clients ; ceci sous réserve du contrôle effectué par le régulateur.</p>
<p>Le gestionnaire de l'infrastructure conserve le pouvoir de supervision sur l'exercice des fonctions décrites à l'article 3, paragraphe 2, et assume la responsabilité ultime à cet égard. Toute entité exerçant des fonctions essentielles se conforme aux articles 7, 7 bis, 7 ter et 7 quinquies.</p> <p>2. Par dérogation à l'article 7, paragraphe 1, les fonctions du gestionnaire de l'infrastructure peuvent être exercées par différents gestionnaires de l'infrastructure, y compris les parties à des accords de partenariat public-privé, à condition qu'ils respectent tous les exigences de l'article 7, paragraphes 2 à 6, ainsi que des articles 7 bis, 7 ter et 7 quinquies, et qu'ils assument la pleine responsabilité de l'exercice des fonctions concernées.</p>	<p>Le gestionnaire de l'infrastructure conserve le pouvoir de supervision sur l'exercice des fonctions décrites à l'article 3, paragraphe 2, et assume la responsabilité ultime à cet égard. Toute entité exerçant des fonctions essentielles se conforme aux articles 7, 7 bis, 7 ter et 7 quinquies.</p> <p>2. Par dérogation à l'article 7, paragraphe 1, les fonctions du gestionnaire de l'infrastructure peuvent être exercées par différents gestionnaires de l'infrastructure, y compris les parties à des accords de partenariat public-privé, à condition qu'ils respectent tous les exigences de l'article 7, paragraphes 2 à 6, ainsi que des articles 7 bis, 7 ter et 7 quinquies, et qu'ils assument la pleine responsabilité de l'exercice des fonctions concernées.</p>						

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Réfonte 1PF	Commentaires
<p>(3) Lorsque des fonctions essentielles de la gestion de l'infrastructure ferroviaire ne sont pas confiées à un fournisseur d'énergie, celui-ci est exempté des règles applicables aux gestionnaires de l'infrastructure, à condition que le respect des dispositions pertinentes concernant le développement du réseau, en particulier l'article 8, soit garanti.</p>	<p>3. Lorsque des fonctions essentielles ne sont pas confiées à un fournisseur d'énergie, celui-ci est exempté des règles applicables aux gestionnaires de l'infrastructure, à condition que le respect des dispositions pertinentes concernant le développement du réseau, en particulier l'article 8, soit garanti.</p>						
<p>(4) Sous réserve du contrôle effectué par le régulateur ou tout autre organisme compétent indépendant, le gestionnaire de l'infrastructure peut conclure des accords de coopération avec une ou plusieurs entreprises ferroviaires de manière non discriminatoire en vue de procurer des avantages aux clients. Le régulateur contrôle l'exécution de tels accords et peut, lorsque cela est justifié, conseiller d'y mettre fin.</p>	<p>4. Sous réserve du contrôle effectué par l'organisme de contrôle ou tout autre organisme compétent indépendant désigné par les États membres, un gestionnaire de l'infrastructure peut conclure des accords de coopération avec une ou plusieurs entreprises ferroviaires de manière non discriminatoire en vue de procurer des avantages aux clients, comme une réduction des coûts ou une amélioration de la performance sur la partie du réseau visée par l'accord. Cet organisme contrôle l'exécution de tels accords et peut, lorsque cela est justifié, conseiller d'y mettre fin.</p>						
<p><u>Art 25</u></p> <p>Des mécanismes de coordination appropriés sont mis en place pour assurer la coordination entre le gestionnaire de</p>	<p><u>Art 1.5)</u> <u>art 7sexies</u></p> <p>Mécanismes de coordination</p> <p>Les États membres veillent à ce que des mécanismes de coordination appropriés soient mis en place pour assurer la coordination</p>						<p>L'article sous rubrique transpose le nouvel article 7sexies de la directive 2012/34, modifiée par la directive 2016/2370 à l'article 1er, point 5. Pour assurer une meilleure coordination entre le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires,</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>entre leurs principaux gestionnaires de l'infrastructure et l'ensemble des entreprises ferroviaires ainsi que les candidats visés à l'article 16, paragraphe 1er. Lorsque cela est pertinent, les des services ferroviaires de transport de fret et de voyageurs ainsi que les autorités nationales locales ou régionales sont invités à participer. Le régulateur concerné peut d'observerateur. La coordination porte entre autres sur :</p> <p>1. les besoins des candidats quant à l'entretien et au développement des capacités de l'infrastructure ;</p> <p>2. la teneur des objectifs de performance orientés vers l'utilisateur contenus dans les contrats visés à l'article 7 et des mesures d'incitation visées à l'article 14, ainsi que leur mise en œuvre ;</p> <p>3. la teneur et la mise en œuvre du document de référence du réseau sous règle de l'Administration ;</p> <p>4. les questions d'intermodalité et d'interopérabilité ;</p> <p>5. toute autre question en rapport avec les conditions d'accès, l'utilisation de l'infrastructure et la qualité des services assurés par le gestionnaire de l'infrastructure.</p> <p>Le gestionnaire de l'infrastructure élabore et publie des lignes directrices relatives à la coordination, en concertation avec les</p>							<p>entre autres en matière d'accès, d'utilisation de l'infrastructure ou de qualité des services, des mécanismes de coordination sont élaborés par le gestionnaire de l'infrastructure en concertation avec les intéressés.</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>parties intéressées. La coordination a lieu au moins une fois par an et le gestionnaire de l'infrastructure publie sur son site internet un aperçu des activités menées en vertu du présent article.</p> <p>La coordination prévue par le présent article s'entend sans préjudice du droit des candidats à saisir le régulateur et des compétences de celui-ci.</p>	<p>parties intéressées. La coordination a lieu au moins une fois par an et le gestionnaire de l'infrastructure publie sur son site internet un aperçu des activités menées en vertu du présent article.</p> <p>La coordination prévue par le présent article s'entend sans préjudice du droit des candidats à saisir l'organisme de contrôle et des compétences de l'organisme de contrôle visées à l'article 56.</p>						
<p>Art 26</p>	<p>Art 1. 5) art 7septies</p>	<p>Réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure</p>					<p>L'article sous rubrique transpose le nouvel article 7septies de la directive 2012/34, modifiée par la directive 2016/2370 à l'article 1er, point 5.</p>
<p>En vue de faciliter la fourniture de services ferroviaires efficaces et efficaces au sein de l'Union, le gestionnaire de l'infrastructure et l'Administration participent et coopèrent au réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure prévu à l'article 7septies de la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen modifiée par la directive 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire.</p>	<p>1. En vue de faciliter la fourniture de services ferroviaires efficaces et efficaces au sein de l'Union, les États membres veillent à ce que leurs principaux gestionnaires de l'infrastructure participent et coopèrent à un réseau qui se réunit à intervalles réguliers pour:</p> <p>a) développer l'infrastructure ferroviaire de l'Union;</p> <p>b) assurer une mise en œuvre rapide et efficace de l'espace ferroviaire unique européen;</p> <p>c) échanger les meilleures pratiques;</p> <p>d) contrôler et comparer les performances;</p> <p>e) contribuer aux activités de surveillance du marché visées à l'article 15;</p> <p>f) éliminer les goulets d'étranglement transfrontaliers; et</p> <p>g) examiner l'application des articles 37 et 40.</p>						<p>L'article prévoit une coopération étroite entre les gestionnaires des États membres pour une meilleure fourniture de services ferroviaires au sein de l'Union en créant un réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure.</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte IPF	Commentaires
	et pratiques communs permettant de contrôler et de comparer les performances de manière cohérente. La coordination visée dans le présent paragraphe s'entend sans préjudice du droit des candidats à saisir l'organisme de contrôle et des pouvoirs de l'organisme de contrôle visés à l'article 56.						
Art. 27. Toute entreprise ferroviaire effectuant des transports sur le réseau national est titulaire d'une licence répondant aux critères du présent titre.			Art 3 Toute entreprise ferroviaire effectuant des transports sur le réseau national est titulaire d'une licence répondant aux critères de la présente loi.				L'article en question provient de l'article 3 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et n'a pas subi de modification substantielle.
Art. 28. (1) Les entreprises ferroviaires se voient accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes, à l'infrastructure ferroviaire nationale aux fins de l'exploitation de tout type de services de fret ferroviaire. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les ports de navigation intérieure et les autres installations de service visées à l'article 32, paragraphe 2, et à l'infrastructure desservant ou pouvant desservir plus d'un client final. (2) Sans préjudice du règlement (CE) n° 1370/2007, les entreprises ferroviaires se voient			(2) Les entreprises ferroviaires se voient accorder un droit d'accès à l'infrastructure nationale pour l'exploitation de services internationaux de transport de voyageurs au cours desquels les entreprises ferroviaires ont le droit de prendre et de déposer des voyageurs dans toute gare située sur le trajet international, y compris dans des gares situées dans un même État membre. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service visées à l'annexe II, point 2 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la				

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes, à l'infrastructure ferroviaire aux fins de l'exploitation de services de transport ferroviaire de voyageurs. Les entreprises ferroviaires ont le droit de prendre des voyageurs dans toute gare et de les déposer dans une autre. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service visées à l'article 32, paragraphe 2. Les dispositions d'un accord transfrontalier ne font pas de discriminations entre des entreprises ferroviaires et ne restreignent pas la liberté des entreprises ferroviaires d'exploiter des services transfrontaliers.</p>			<p>suite. Les dispositions d'un accord transfrontalier ne font pas de discriminations entre des entreprises ferroviaires et ne restreignent pas la liberté des entreprises ferroviaires d'exploiter des services transfrontaliers.</p> <p>(3) A la demande des autorités compétentes ou des entreprises ferroviaires concernées, l'organisme de contrôle visé à l'article 1er de la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire détermine si le principal objectif du service est le transport de voyageurs entre deux gares situées dans des États membres différents.</p>				
<p>(3) Le droit d'accès visé au paragraphe 2, aux services de transport de voyageurs entre un lieu de départ donné et une destination donnée, peut être limité par l'autorité compétente en vertu du règlement (UE)1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route lorsqu'un ou plusieurs contrats de service public couvrent le même trajet ou un trajet alternatif si l'exercice de ce droit est susceptible de compromettre l'équilibre économique du ou des contrats de service public en question.</p>							
<p>(4) Le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire peut être limité aux fins de l'exploitation de services nationaux de transport de voyageurs entre un lieu de départ donné et une</p>							<p>(4) L'Etat peut limiter le droit d'accès sur les services entre un lieu de départ et une destination qui font l'objet d'un ou de plusieurs contrats de service public conformes au droit de l'Union. Une telle limitation ne peut avoir pour effet de</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>destination donnée au sein du réseau :</p> <p>1. soit lorsque des droits exclusifs de transport de voyageurs entre ces gares ont été accordés dans le cadre d'un contrat de service public attribué avant le 16 juin 2015 ;</p> <p>2. soit lorsqu'un droit ou une autorisation supplémentaire autorisant l'exploitation de services de transport de voyageurs entre ces gares, en concurrence avec une autre entreprise ferroviaire, ont été accordés au plus tard le 25 décembre 2018, sur la base d'une procédure de mise en concurrence équitable ; et lorsque ces entreprises ferroviaires ne reçoivent aucune compensation pour exploiter ces services.</p> <p>Cette limitation est maintenue pour la durée initiale du contrat ou de l'autorisation, ou jusqu'au 25 décembre 2026, la période la plus courte étant retenue.</p>			<p>restreindre le droit de prendre des voyageurs dans une gare située sur le trajet d'un service international et de les déposer dans une autre, y compris dans des gares situées dans un même État membre, sauf dans les cas où l'exercice de ce droit compromettrait l'équilibre économique d'un contrat de service public.</p>				
	<p>Art 1. 6) a)</p> <p>art 10</p> <p>a) le paragraphe suivant est inséré:</p> <p>«1 bis. Sans préjudice des obligations internationales de l'Union et des États membres, les États membres qui ont une frontière avec un pays tiers peuvent limiter le droit d'accès prévu au présent article pour les services exploités en provenance et à destination de ce pays tiers sur un réseau dont l'écartement des voies est différent de celui du principal réseau ferroviaire</p>						NST

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Réfonte 1PF	Commentaires
	<p>de l'Union, si des distorsions de concurrence surviennent dans les transports ferroviaires transfrontaliers entre des États membres et ce pays tiers. De telles distorsions peuvent résulter, entre autres, de l'absence d'accès non discriminatoire aux infrastructures ferroviaires et aux services connexes dans le pays tiers concerné.</p> <p>Lorsque, conformément au présent paragraphe, un État membre entend adopter une décision visant à limiter le droit d'accès, il soumet le projet de décision à la Commission et consulte les autres États membres.</p> <p>Si, dans un délai de trois mois suivant la présentation dudit projet de décision, ni la Commission ni un autre État membre ne formule d'objections, l'État membre peut adopter la décision.</p> <p>La Commission peut adopter des actes d'exécution détaillant la procédure à suivre pour l'application du présent paragraphe. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3. »</p>						
	<p>Art 1. 6) b) art 10</p> <p>b) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant: «2. Sans préjudice du règlement (CE) no 1370/2007, les entreprises ferroviaires se voient accorder un droit d'accès, à</p>						

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
	des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes, à l'infrastructure ferroviaire de tous les États membres aux fins de l'exploitation de services de transport ferroviaire de voyageurs. Les entreprises ferroviaires ont le droit de prendre des voyageurs dans toute gare et de les déposer dans une autre. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service visées à l'annexe II, point 2, de la présente directive. »						
	Art 1. 6) c) art 10						Paragraphe à supprimer
	c) les paragraphes 3 et 4 sont supprimés Art 1. 7) a) art 11						
	a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant: « 1. Les États membres peuvent limiter le droit d'accès visé à l'article 10, paragraphe 2, aux services de transport de voyageurs entre un lieu de départ donné et une destination donnée lorsqu'un ou plusieurs contrats de service public couvrent le même trajet ou un trajet alternatif si l'exercice de ce droit est susceptible de compromettre l'équilibre économique du ou des contrats de service public en question. »						NST

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
	<p>d) au paragraphe 4, l'alinéa suivant est ajouté:</p> <p>«Sur la base de l'expérience acquise par les organismes de contrôle, les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires, ainsi que sur la base des activités du réseau visé à l'article 57, paragraphe 1, la Commission adopte, au plus tard le 16 décembre 2018, des mesures détaillant la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'application des paragraphes 1, 2 et 3 du présent article, en ce qui concerne les services nationaux de transport de voyageurs. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3.»</p>						
	<p>Art 1. 7) e) art11</p> <p>e) le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:</p> <p>«5. Les États membres peuvent également limiter le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire aux fins de l'exploitation de services nationaux de transport de voyageurs entre un lieu de départ donné et une destination donnée au sein du même État membre.</p> <p>a) soit lorsque des droits exclusifs de transport de voyageurs entre ces gares ont été accordés dans le cadre d'un contrat de service public attribué avant le 16 juin 2015;</p>						

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
	b) soit lorsqu'un droit/une autorisation supplémentaire autorisant l'exploitation de services commerciaux de voyageurs entre ces gares, en concurrence avec un autre opérateur, ont été accordés au plus tard le 25 décembre 2018, sur la base d'une procédure de mise en concurrence équitable;						
	et lorsque ces opérateurs ne reçoivent aucune compensation pour exploiter ces services. Cette limitation peut être maintenue pour la durée initiale du contrat ou de l'autorisation, ou jusqu'au 25 décembre 2026, la période la plus courte étant retenue.»						
Art. 29.	(1) Les entreprises ferroviaires qui sont établies au Luxembourg et qui possèdent une licence établie selon l'article 35, sont admises à effectuer des transports sur le réseau dans les conditions de la présente loi.		Art 4 (1) En vue d'obtenir une licence délivrée en conformité avec les dispositions de la présente loi, les entreprises établies au Luxembourg exercent les activités de transporteur de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer à titre principal et assurent elles-mêmes la traction des trains.				L'article en question provient de l'article 4 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et intègre l'alinéa 2 de l'article 1er du règlement grand-ducal modifié du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de validité des licences des entreprises ferroviaires. L'article est adapté en ce sens que la condition d'établissement au Luxembourg d'une entreprise ferroviaire n'est plus obligatoire afin de demander une licence ferroviaire.
(2) Les entreprises ferroviaires qui sont établies dans un autre Etat membre de l'Union européenne, et qui peuvent se prévaloir d'une licence délivrée par cet Etat, bénéficient, dans les limites de la validité de							

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>leur licence, des droits d'accès prévus par le droit de l'Union européenne. Des droits d'accès non prévus par le droit de l'Union européenne peuvent être accordés à ces entreprises sur base de la réciprocité.</p> <p>Les regroupements internationaux bénéficient des mêmes droits à condition que les entreprises ferroviaires qui les constituent possèdent une licence délivrée par l'Etat membre de leur établissement.</p>							
<p>(3) Le droit d'accès au réseau peut être refusé aux entreprises établies dans un pays non membre de l'Union européenne si un régime de réciprocité n'accorde pas aux entreprises ferroviaires établies au Luxembourg les mêmes droits d'accès à l'infrastructure ferroviaire de ce pays.</p> <p>(4) Les entreprises ferroviaires établies dans un autre Etat membre de l'Union européenne sont admises à effectuer des transports ferroviaires nationaux à partir de la date et dans les conditions fixées par une directive ou un règlement du Conseil de l'Union européenne déterminant les conditions d'admission de ces entreprises aux transports nationaux dans un autre Etat membre.</p> <p>Un règlement grand-ducal, pris sur la base de la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements</p>				<p>Art 1^{er} Sans préjudice des dispositions de l'article 5, paragraphe 1. de la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, l'accès au réseau ferroviaire national et son utilisation sont limités aux entreprises ferroviaires qui répondent aux exigences du paragraphe 1. de l'article 4 de cette loi et qui sont titulaires d'une licence délivrée selon les conditions du présent règlement grand-ducal.</p> <p>Exception faite de la situation où une licence est limitée à un ou plusieurs types déterminés de service, celle-ci permet d'effectuer l'ensemble des services de transport de voyageurs et de marchandises sur l'intégralité du réseau ferroviaire luxembourgeois, sous réserve du respect des règles de police y applicables et dans les limites des sillons alloués à l'entreprise ferroviaire.</p>			

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports, en fixera les modalités d'exécution et les pénalités des infractions.</p> <p>(5) Ont également accès au réseau les trains et engins de service que le gestionnaire de l'infrastructure y fait circuler pour les besoins de la maintenance du réseau et la sécurité du trafic. Il en est de même du matériel roulant dont question à l'article 89.</p> <p>(6) Toute entreprise ferroviaire établie au Luxembourg ou autorisée à effectuer des services de transports sur le réseau est en droit de soumettre à tout moment à la Commission européenne la question de la compatibilité des exigences de la législation luxembourgeoise avec le droit de l'Union européenne et la question du caractère non discriminatoire de ces exigences.</p> <p>Art. 30.</p> <p>L'allocation et l'utilisation d'un sillon exigent de la part de l'entreprise ferroviaire bénéficiaire la détention d'un certificat de sécurité délivré conformément aux dispositions de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative la sécurité ferroviaire.</p> <p>Art. 31.</p> <p>(1) Les entreprises ferroviaires se voient</p>				titulaire de la licence.			
			<p>Art 20bis</p> <p>L'allocation et l'utilisation d'un sillon exigent de la part de l'entreprise ferroviaire bénéficiaire la détention d'un certificat de sécurité délivré conformément aux dispositions de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative la sécurité ferroviaire.</p> <p>Art 3bis (1)</p> <p>(1) Les entreprises ferroviaires se voient</p>				<p>L'article en question reprend l'article 20bis de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée sur l'exigence d'un certificat de sécurité, et n'a pas subi de modification substantielle.</p>
							<p>L'article en question provient de l'article 3bis de la loi modifiée du 11 juin</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes, à l'infrastructure ferroviaire nationale aux fins de l'exploitation de tout type de services de fret ferroviaire. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les ports de navigation intérieure et les autres installations de service visées à l'article 32, paragraphe 2, et à l'infrastructure desservant ou pouvant desservir plus d'un client final.</p>			<p>accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes, à l'infrastructure ferroviaire nationale aux fins de l'exploitation de tout type de services de fret ferroviaire. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les ports de navigation intérieure et les autres installations de service visées à l'annexe I, point 2 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite, et à l'infrastructure desservant ou pouvant desservir plus d'un client final.</p>				<p>1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation. Etant donné qu'il s'agit de l'ouverture des services de transport ferroviaire de voyageurs, l'article sous rubrique est adapté selon la formulation des articles 10 et 11 de la directive 2012/34/UE, modifiés par les points 6 et 7 de l'article 1er de la directive 2016/2370/UE. Par conséquent, toutes les entreprises ferroviaires ont le droit de se voir accorder l'accès à l'infrastructure pour l'exploitation de service de transport ferroviaire de personnes à des conditions non-discriminatoires et équitables.</p> <p>Le droit d'accès peut cependant être limité dans les conditions prévues par l'article 11 de la directive 2012/34/UE, modifiée par la directive 2016/2370/UE, lorsqu'un contrat de service public couvre le même trajet ou un trajet alternatif. Le contrat de service public entre l'Etat et la SNCF, entré en vigueur le 1er janvier 2010, reste en vigueur jusqu'au 31 décembre 2024.</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>Art. 32.</p> <p>(1) Les prestations minimales auxquelles a droit tout candidat sont :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. le traitement des demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire ; 2. le droit d'utiliser les capacités accordées ; 3. l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, y compris les branchements et aiguilles du réseau ; 4. le contrôle de la circulation des trains, y compris la signalisation, la régulation, le dispatching, la communication et la fourniture d'informations concernant la circulation des trains ; 5. l'utilisation du système d'alimentation électrique pour le courant de traction ; 6. toute autre information nécessaire à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service pour lequel les capacités ont été accordées. <p>L'Administration et le gestionnaire de l'infrastructure fournissent, chacun en ce qui le concerne, à toutes les entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, les prestations énumérées au présent paragraphe.</p> <p>(2) L'accès, y compris l'accès aux voies, est ouvert aux éventuelles installations de service et aux services offerts dans ces installations :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. les gares de voyageurs comprenant leurs bâtiments et les autres infrastructures, y compris l'affichage d'informations sur les voyages et les emplacements convenables pour les services de billetterie ; 2. les terminaux de marchandises ; 						<p>Art 3</p> <p>(1) Les prestations minimales auxquelles a droit tout candidat sont :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. le traitement des demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire ; 2. le droit d'utiliser les capacités accordées ; 3. l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, y compris les branchements et aiguilles du réseau ; 4. le contrôle de la circulation des trains, y compris la signalisation, la régulation, le dispatching, la communication et la fourniture d'informations concernant la circulation des trains ; 5. l'utilisation du système d'alimentation électrique pour le courant de traction ; 6. toute autre information nécessaire à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service pour lequel les capacités ont été accordées. <p>L'Administration et le gestionnaire de l'infrastructure fournissent, chacun en ce qui le concerne, à toutes les entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, les prestations énumérées au présent paragraphe.</p> <p>(2) L'accès, y compris l'accès aux voies, est ouvert aux éventuelles installations de service et aux services offerts dans ces installations :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. les gares de voyageurs comprenant leurs bâtiments et les autres infrastructures, y compris l'affichage d'informations sur les voyages et les emplacements convenables prévus pour les services de billetterie ; 2. les terminaux de marchandises ; 	<p>L'article en question reprend l'article 3 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016, précité et prévoit les prestations minimales. Il n'a pas subi de modification substantielle</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Réfonte 1PF	Commentaires
<p>billetterie ;</p> <p>2. les terminaux de marchandises ;</p> <p>3. les gares de triage et les gares de formation, y compris les gares de manœuvre ;</p> <p>4. les voies de garage ;</p> <p>5. les installations d'entretien, à l'exception de celles affectées à des services de maintenance lourde et qui sont réservées aux trains à grande vitesse ou à d'autres types de matériel roulant nécessitant des installations spécifiques ;</p> <p>6. les autres infrastructures techniques y compris les installations de nettoyage et de lavage ;</p> <p>7. les infrastructures portuaires intérieures liées à des activités ferroviaires ;</p> <p>8. les infrastructures d'assistance ;</p> <p>9. les infrastructures de ravitaillement en combustible et la fourniture du combustible dans ces infrastructures, dont les redevances sont indiquées séparément sur les factures.</p>						<p>3. les gares de triage et les gares de formation, y compris les gares de manœuvre ;</p> <p>4. les voies de garage ;</p> <p>5. les installations d'entretien, à l'exception de celles affectées à des services de maintenance lourde et qui sont réservées aux trains à grande vitesse ou à d'autres types de matériel roulant nécessitant des installations spécifiques ;</p> <p>6. les autres infrastructures techniques y compris les installations de nettoyage et de lavage ;</p> <p>7. les infrastructures portuaires intérieures liées à des activités ferroviaires ;</p> <p>8. les infrastructures d'assistance ;</p> <p>9. les infrastructures de ravitaillement en combustible et la fourniture du combustible dans ces infrastructures, dont les redevances sont indiquées séparément sur les factures.</p>	
<p>(3) Les prestations complémentaires peuvent comprendre :</p> <p>1. le courant de traction, dont les redevances sont séparées, sur les factures, des redevances d'utilisation du système d'alimentation électrique ;</p> <p>2. le préchauffage des voitures ;</p> <p>3. des contrats sur mesure pour le contrôle du transport de marchandises dangereuses ou pour l'assistance à la circulation de convois spéciaux.</p>						<p>(3) Les prestations complémentaires peuvent comprendre :</p> <p>1. le courant de traction, dont les redevances sont séparées, sur les factures, des redevances d'utilisation du système d'alimentation électrique ;</p> <p>2. le préchauffage des voitures ;</p> <p>3. des contrats sur mesure pour le contrôle du transport de marchandises dangereuses ou pour l'assistance à la circulation de convois spéciaux.</p>	
<p>(4) Les prestations connexes peuvent comprendre :</p> <p>1. l'accès au réseau de</p>						<p>(4) Les prestations connexes peuvent comprendre :</p> <p>1. l'accès au réseau de</p>	

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Réfonte 1PF	Commentaires
<p>réseau comprend pour tout candidat le droit aux prestations minimales prévues à l'article 32, paragraphe 1^{er}.</p> <p>(2) Le gestionnaire de l'infrastructure et l'exploitant de service fournissent, chacun en ce qui le concerne à toutes les entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire les prestations énumérées à l'article 32, paragraphe 2.</p> <p>(3) Au cas où l'exploitant d'une installation de service fournit une prestation complémentaire prévue à l'article 32, paragraphe 3, il la fournit sans discrimination à toute entreprise ferroviaire qui en fait la demande.</p> <p>(4) L'exploitant d'une installation de service n'est pas tenu de fournir aux entreprises ferroviaires les prestations connexes. Lorsque l'exploitant de service décide de proposer à d'autres entreprises ferroviaires l'une de ces prestations, il les fournit sur demande à celles-ci de manière non discriminatoire.</p> <p>(5) Afin d'assurer la totale transparence et le caractère non discriminatoire de l'accès aux installations de service visées à l'article 32, paragraphe 2, points 1, 2, 3, 4, 7 et 9, et de la fourniture de services dans ces installations lorsque l'exploitant d'une telle installation de service est sous le contrôle direct ou indirect d'une entité ou entreprise qui est</p>						<p>Le candidat comprend pour tout prestations minimales prévues à l'article 3, paragraphe 1er.</p> <p>(2) Le gestionnaire de l'infrastructure et l'exploitant de service fournissent, chacun en ce qui le concerne à toutes les entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire les prestations énumérées à l'article 3, paragraphe 2.</p> <p>(3) Au cas où l'exploitant d'une installation de service fournit une prestation complémentaire prévue à l'article 3, paragraphe 3, il la fournit sans discrimination à toute entreprise ferroviaire qui en fait la demande.</p> <p>(4) L'exploitant d'une installation de service n'est pas tenu de fournir aux entreprises ferroviaires les prestations connexes. Lorsque l'exploitant de l'installation de service décide de proposer à d'autres entreprises ferroviaires l'une de ces prestations, il les fournit sur demande à celles-ci de manière non discriminatoire.</p> <p>(5) Afin d'assurer la totale transparence et le caractère non discriminatoire de l'accès aux installations de service visées à l'article 3, paragraphe 2, points 1, 2, 3, 4, 7 et 9, et de la fourniture de services dans ces installations lorsque l'exploitant d'une telle installation de service est sous le contrôle direct ou indirect d'une entité ou entreprise qui est également active et occupe une position dominante sur des marchés nationaux de services de</p>	<p>règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité. Il prévoit l'accès équitable aux installations de service et n'a pas subi de modification substantielle.</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>également active et occupe une position dominante sur des marchés nationaux de services de transport ferroviaire pour lesquels l'installation est utilisée, il est organisé de manière à assurer son indépendance organisationnelle et décisionnelle vis-à-vis de cette entité ou entreprise. Cette indépendance n'implique pas l'établissement d'une entité juridique distincte pour ces installations de service et peut être réalisée par la mise en place de divisions distinctes au sein d'une même entité juridique.</p> <p>Pour toutes les installations de service visées à l'article 32, paragraphe 2, l'exploitant et l'entreprise disposent de comptes séparés, y compris des bilans séparés et des comptes séparés de profits et pertes.</p> <p>Lorsque l'exploitation de l'installation de service est assurée par le gestionnaire de l'infrastructure ou que l'exploitant de l'installation de service est sous le contrôle direct ou indirect d'un gestionnaire de l'infrastructure, le respect des exigences visées dans le présent paragraphe est réputé être démontré par le respect des exigences visées à l'article 22.</p>						<p>transport ferroviaire pour lesquels l'installation est utilisée, il est organisé de manière à assurer son indépendance organisationnelle et décisionnelle vis-à-vis de cette entité ou entreprise. Cette indépendance n'implique pas obligatoirement l'établissement d'une entité juridique distincte pour ces installations de service et peut être réalisée par la mise en place de divisions distinctes au sein d'une même entité juridique.</p> <p>Pour toutes les installations de service visées à l'article 3, paragraphe 2, l'exploitant et l'entité ou l'entreprise disposent de comptes séparés, y compris des bilans séparés et des comptes séparés de profits et pertes.</p> <p>Lorsque l'exploitation de l'installation de service est assurée par le gestionnaire de l'infrastructure ou que l'exploitant de l'installation de service est sous le contrôle direct ou indirect d'un gestionnaire de l'infrastructure, le respect des exigences visées dans le présent paragraphe est réputé être démontré par le respect des exigences visées à l'article 4 de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire.</p>	<p>L'article sous rubrique détermine la procédure pour la demande de capacités de l'infrastructure et reprend l'article 5 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans le modifier de manière</p> <p>Art 5</p> <p>(1) Les demandes visant à obtenir des capacités de l'infrastructure peuvent être introduites par les candidats. Afin d'utiliser ces capacités de l'infrastructure, les candidats</p>
<p>Art. 34.</p> <p>(1) Les demandes visant à obtenir des capacités de l'infrastructure peuvent être introduites par les candidats. Afin d'utiliser ces capacités de l'infrastructure,</p>							

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Réfonte 1PF	Commentaires
<p>les candidats désignent une entreprise ferroviaire pour conclure un accord avec l'Administration conformément à l'article 59. Les conditions régissant ces accords doivent être non discriminatoires et transparentes. Ceci s'entend sans préjudice du droit des candidats à conclure des accords avec l'Administration en vue de l'obtention de capacités de l'infrastructure.</p> <p>(2) L'Administration peut imposer aux candidats des règles afin d'assurer la sauvegarde de ses aspirations légitimes en ce qui concerne les recettes et l'utilisation futures de l'infrastructure. Ces règles sont appropriées, transparentes et non discriminatoires. Elles figurent dans le DRR. Elles ne peuvent porter que sur la fourniture d'une garantie financière ne dépassant pas un niveau approprié, proportionnel au niveau d'activité envisagé du candidat, et sur la capacité à présenter des offres conformes en vue de l'obtention de capacités de l'infrastructure.</p>						<p>désignent une entreprise ferroviaire pour conclure un accord avec l'Administration. Les conditions régissant ces accords doivent être non discriminatoires et transparentes. Ceci s'entend sans préjudice du droit des candidats à conclure des accords avec l'Administration au sens de l'article 22 de la loi précitée du 11 juin 1999.</p> <p>(2) L'Administration peut imposer aux candidats des règles afin d'assurer la sauvegarde de ses aspirations légitimes en ce qui concerne les recettes et l'utilisation futures de l'infrastructure. Ces règles sont appropriées, transparentes et non discriminatoires. Elles figurent dans le DRR. Elles ne peuvent porter que sur la fourniture d'une garantie financière ne dépassant pas un niveau approprié, proportionnel au niveau d'activité envisagé du candidat, et sur la capacité à présenter des offres conformes en vue de l'obtention de capacités de l'infrastructure.</p>	<p>substantielle.</p> <p>L'article en question provient de l'article 4 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et intègre l'alinéa 2 de l'article 1er du règlement grand-ducal modifié du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de validité des licences des entreprises ferroviaires. L'article est adapté en ce sens que la condition d'établissement</p>
<p>Art. 35.</p> <p>(1) En vue d'obtenir une licence délivrée en conformité avec les dispositions de la présente loi, les entreprises établies au Luxembourg exercent les activités de transporteur de marchandises ou de voyageurs par chemin de fer à titre principal et assurent elles-mêmes la traction des trains.</p> <p>(2) Les changements apportés à l'objet social ou</p>			<p>Art 4</p> <p>(1) En vue d'obtenir une licence délivrée en conformité avec les dispositions de la présente loi, les entreprises établies au Luxembourg exercent les activités de transporteur de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer à titre principal et assurent elles-mêmes la traction des trains.</p>				

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
affectant autrement la situation juridique de l'entreprise, les modifications et extensions significatives des activités ainsi que les changements de dirigeants obligent l'entreprise ferroviaire, titulaire d'une licence, à demander à l'autorité compétente le réexamen de cette licence. (3) Exception faite de la situation où une licence est limitée à un ou plusieurs types déterminés de service, celle-ci permet d'effectuer l'ensemble des services de transport de voyageurs et de fret sur l'intégralité du réseau, sous réserve du respect des règles de police y applicables et dans les limites des sillons alloués à l'entreprise ferroviaire, titulaire de la licence.			(2) Les changements apportés à l'objet social ou affectant autrement la situation juridique de l'entreprise, les modifications et extensions significatives des activités ainsi que les changements de dirigeants obligent l'entreprise ferroviaire, titulaire d'une licence, à demander à l'autorité compétente le réexamen de cette licence.				au Luxembourg d'une entreprise ferroviaire n'est plus obligatoire afin de demander une licence ferroviaire.
Art. 36. (1) Les dispositions du présent chapitre 2 ne sont pas applicables aux entreprises ferroviaires qui sont établies en dehors du Luxembourg et qui effectuent des transports internationaux au Luxembourg sans y disposer d'un établissement. (2) La licence visée à l'article 35, peut être refusée aux membres de l'Union européenne, lorsqu'un régime de réciprocité accordant les mêmes droits nationaux luxembourgeois n'a pas été convenu entre ces pays et les autorités luxembourgeoises.	<i>v. consid. 24</i>		Art 5 (1) Les dispositions du présent chapitre 2 ne sont pas applicables aux entreprises ferroviaires qui sont établies en dehors du Luxembourg et qui effectuent des transports internationaux au Luxembourg sans y disposer d'un établissement. (2) La licence visée à l'article 4, paragraphe 1er, peut être refusée aux nationaux de pays non membres de l'Union européenne, lorsqu'un régime de réciprocité accordant les mêmes droits nationaux luxembourgeois n'a pas été convenu entre ces pays et les autorités luxembourgeoises.				Cet article provient l'article 5 de la modifiée du 11 juin 1999 précitée et est adapté au fait que l'établissement au Luxembourg ne figure plus comme condition d'attribution.
Art. 37. (1) Le ministre est l'autorité			Art 6 (1) Le membre du				Cet article provient l'article 6 de la modifiée du 11 juin 1999 précitée et intègre

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>compétente pour accorder les licences, leur changement ou leur extension. Il est de même compétent pour retirer ou suspendre une licence pour les motifs et dans les formes prévus par la présente loi. Le ministre statue sur la demande de délivrance le plus rapidement possible et au plus tard trois mois après la date à laquelle les informations visées à l'article 40 paragraphe 2, lui ont été présentées. Il prend en compte toutes les informations disponibles. Il communique, sans délai, sa décision à l'entreprise ferroviaire qui a demandé la licence.</p>			<p>Gouvernement ayant les Transports dans ses attributions, ci-après désigné par le terme « le ministre », est l'autorité compétente pour accorder les licences, leur changement ou leur extension. Il est de même compétent pour retirer ou suspendre une licence pour les motifs et dans les formes prévus par la présente loi et les règlements grand-ducaux pris en son exécution. Le ministre statue sur la demande de délivrance le plus rapidement possible et au plus tard trois mois après la date à laquelle les informations visées à l'article 9, paragraphe 2, lui ont été présentées. Il prend en compte toutes les informations disponibles. Il communique, sans délai, sa décision à l'entreprise ferroviaire qui a demandé la licence.</p>				<p>l'article 7 du règlement grand-ducal modifié du 24 octobre 2003 précité.</p>
<p><u>Les demandes en obtention d'une licence ferroviaire sont adressées au Ministre.</u></p> <p><u>Elles indiquent notamment les types de services visés à l'article 35.</u></p> <p><u>Elles sont accompagnées de tous les pièces et documents mentionnés aux articles 38, 42 et paragraphe 3 de l'article 44.</u></p> <p><u>L'entreprise ferroviaire doit en outre produire les pièces et documents utiles permettant d'établir qu'elle s'est conformée aux exigences du paragraphe 1^{er} de l'article 35.</u></p> <p><u>Si l'entreprise est une personne morale, elle doit en plus joindre une copie certifiée conforme de l'acte</u></p>			<p>Art 7</p> <p>Les demandes en obtention d'une licence ferroviaire sont adressées au Ministre.</p> <p>Elles indiquent notamment les types de services visés au deuxième alinéa de l'article 1er.</p> <p>Elles sont accompagnées de tous les pièces et documents mentionnés aux articles 7, 11 et 13, paragraphe 3. de la loi du 11 juin 1999 précitée. L'entreprise ferroviaire doit en outre produire les pièces et documents utiles permettant d'établir qu'elle s'est conformée aux exigences du paragraphe 1. de l'article 4 de la loi du 11 juin 1999 précitée. Si l'entreprise est une</p>				

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p><u>constitutif et de toutes les modifications de celui-ci.</u></p> <p><u>La demande complète rédigée en langue française ou allemande est à introduire en triple exemplaire.</u></p>				<p>personne morale, elle doit en plus joindre une copie certifiée conforme de l'acte constitutif et de toutes les modifications de celui-ci.</p> <p>La demande complète rédigée en langue française ou allemande est à introduire en triple exemplaire.</p> <p>Le Ministre décide des suites à y réserver endéans les 3 mois à compter du jour où le dossier comportant toutes les pièces utiles au bon déroulement de la procédure lui a été communiqué, la Commission prévue à l'article 9 demandée en son avis.</p>			<p>Double emploi</p>
<p>(2) Les demandes en obtention d'une licence nouvelle et les demandes de changement ou d'extension d'une licence existante sont instruites par le ministre qui statue sur ces demandes endéans les trois mois à compter du jour où le dossier complet de la demande, comportant toutes les pièces utiles au bon déroulement de la procédure lui a été remis.</p> <p>Les décisions de refus sont motivées ; elles sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.</p>			<p>(2) Les demandes en obtention d'une licence nouvelle et les demandes de changement ou d'extension d'une licence existante sont instruites par le ministre qui statue sur ces demandes endéans les trois mois à compter du jour où le dossier complet de la demande lui a été remis.</p> <p>Les décisions de refus sont motivées ; elles sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.</p>				<p>L'article sous rubrique reprend l'article 7 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée et n'a pas subi de modification substantielle.</p>
<p>Art. 38.</p> <p>L'entreprise ferroviaire qui demande ou détient une licence, doit pouvoir prouver, à tout moment, qu'elle satisfait aux exigences</p> <p>-d'honorabilité, financière appropriée et</p> <p>-de capacité</p>			<p>Art 7</p> <p>L'entreprise ferroviaire qui demande ou détient une licence, doit pouvoir prouver, à tout moment, qu'elle satisfait aux exigences</p> <p>-d'honorabilité, financière appropriée et</p> <p>-de capacité professionnelle,</p>				

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>professionnelle, spécifiées aux articles 39 à 41.</p> <p>Art. 39.</p> <p>(1) L'honorabilité s'apprécie sur base des antécédents judiciaires du ou des dirigeants de l'entreprise qui résultent de l'extrait récent de leur casier judiciaire ou d'une attestation officielle en tenant lieu, à produire ensemble avec la demande prévue à l'article 38, et de tous les éléments fournis par l'enquête administrative diligentée par le ministre en vue de l'octroi éventuel de la licence.</p>			<p>spécifiées aux articles 8 à 10.</p> <p>Art 8 (1)</p> <p>L'honorabilité s'apprécie sur base des antécédents judiciaires du ou des dirigeants de l'entreprise qui résultent de l'extrait récent de leur casier judiciaire ou d'une attestation officielle en tenant lieu, à produire ensemble avec la demande prévue à l'article 7, et de tous les éléments fournis par l'enquête administrative diligentée par le ministre en vue de l'octroi éventuel de la licence.</p>				<p>L'article en question reprend l'article 8 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée qui édicte les exigences en matière d'honorabilité. L'article 19 de la directive 2012/34/UE, modifié par le point 9 de l'article 1er de la directive 2016/2370/UE, ajoute une exigence supplémentaire en matière d'honorabilité, à savoir l'absence de condamnation pour des infractions graves résultant de la violation d'obligations qui découlent de conventions collectives.</p> <p>Par ailleurs, l'article 3 du règlement grand-ducal modifié du 24 octobre 2003 précité est intégré aux paragraphes 3 à 6 de l'article sous rubrique</p>
<p>(2) Les exigences en matière d'honorabilité sont satisfaites, si le ou les dirigeants :</p> <p>1. n'ont pas fait l'objet d'une condamnation pénale grave ;</p> <p>2. n'ont pas fait l'objet d'une procédure de faillite ;</p> <p>3. n'ont pas été condamnés pour des infractions graves dans le domaine de la législation spécifique applicable au transport ;</p> <p>4. n'ont pas été condamnés pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant du droit social ou du droit du travail ;</p> <p>5. n'ont pas été condamnés pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant de la réglementation douanière</p>	<p>Art 1. 9) art 19 e)</p> <p>9) A l'article 19, le point suivant est ajouté: «e) n'ont pas été condamnés pour des infractions graves résultant de la violation d'obligations qui, en vertu du droit national, découlent le cas échéant de conventions collectives contraignantes.»</p>		<p>Art 8 (2)</p> <p>Les exigences en matière d'honorabilité sont satisfaites, si le ou les dirigeants :</p> <p>1. n'ont pas fait l'objet d'une condamnation pénale grave ;</p> <p>2. n'ont pas fait l'objet d'une procédure de faillite ;</p> <p>3. n'ont pas été condamnés pour des infractions graves dans le domaine de la législation spécifique applicable au transport ;</p> <p>4. n'ont pas été condamnés pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant du droit social ou du droit du travail ;</p> <p>5. n'ont pas été condamnés pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant de la réglementation douanière</p>				

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>dans le cas d'une société désirant se livrer à des activités transfrontalières de fret soumises à des procédures douanières ;</p> <p><u>6. n'ont pas été condamnées pour des infractions graves résultant de la violation d'obligations qui découlent de conventions collectives contraignantes.</u></p>			<p>obligations découlant de la réglementation douanière dans le cas d'une société désirant se livrer à des activités transfrontalières de fret soumises à des procédures douanières.</p>				
<p>Le demandeur ou le titulaire d'une licence qui ne remplit pas ou qui ne remplit plus la condition d'honorabilité peut la recouvrer par une réhabilitation ou une mesure ayant un caractère équivalent.</p>			<p>Le demandeur ou le titulaire d'une licence qui ne remplit pas ou qui ne remplit plus la condition d'honorabilité peut la recouvrer par une réhabilitation ou une mesure ayant un caractère équivalent.</p>				
<p>Sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, le ministre est autorisé, dans le cadre de la gestion des licences ferroviaires, à traiter des données judiciaires concernant tant l'entreprise que ses dirigeants.</p>			<p>Sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, le ministre est autorisé, dans le cadre de la gestion des licences ferroviaires, à traiter des données judiciaires concernant tant l'entreprise que ses dirigeants.</p>				
<p><u>(3) En vue de prouver la condition d'honorabilité, l'entreprise doit fournir:</u></p> <p><u>- Les coordonnées de ses dirigeants ainsi qu'un organigramme duquel il ressort que les dirigeants assument des missions de direction effectives au sein de l'entreprise, et</u></p> <p><u>- un extrait du casier judiciaire ou un document en tenant lieu pour chacun de ses dirigeants.</u></p>				<p>Art 3</p> <p>En vue de prouver la condition d'honorabilité prescrite par l'article 8 de la loi du 11 juin précitée l'entreprise doit fournir:</p> <ul style="list-style-type: none"> - les coordonnées de ses dirigeants ainsi qu'un organigramme duquel il ressort que les dirigeants assument des missions de direction effectives au sein de l'entreprise, et - un extrait du casier judiciaire ou un document en tenant lieu pour chacun de ses dirigeants. 			<p>Lorsque le dirigeant a sa résidence normale en</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>déhors des frontières du Grand-Duché de Luxembourg ou qu'il a établi sa résidence normale depuis moins d'un an au Grand-Duché de Luxembourg, la preuve de son honorabilité est rapportée moyennant la production soit d'un extrait du casier judiciaire émis par les autorités compétentes du pays de la dernière résidence soit, dans l'impossibilité d'obtenir un tel extrait, d'une attestation officielle ou déclaration devant une autorité administrative ou un notaire reconnue équivalente, dont il résulte que le dirigeant satisfait à chacune des exigences du deuxième alinéa de l'article 8 de la loi</p> <p><u>paragraphe 2 de l'article 35.</u></p>				<p>résidence normale en dehors des frontières du Grand-Duché de Luxembourg ou qu'il a établi sa résidence normale depuis moins d'un an au Grand-Duché de Luxembourg, la preuve de son honorabilité est rapportée moyennant la production soit d'un extrait du casier judiciaire émis par les autorités compétentes du pays de la dernière résidence soit, dans l'impossibilité d'obtenir un tel extrait, d'une attestation officielle ou déclaration devant une autorité administrative ou un notaire reconnue équivalente, dont il résulte que le dirigeant satisfait à chacune des exigences du deuxième alinéa de l'article 8 de la loi</p>			
<p>(5) L'établissement des documents servant à prouver l'honorabilité ne doit pas remonter à plus de trois mois à compter du jour de l'introduction de la demande en obtention de la licence.</p>				<p>L'établissement des documents servant à prouver l'honorabilité ne doit pas remonter à plus de 3 mois à compter du jour de l'introduction de la demande en obtention de la licence.</p>			
<p>(6) En vue d'apprécier la condition d'honorabilité le ministre ordonne une enquête administrative à effectuer par les fonctionnaires de la police grand-ducale et destinée à établir l'existence des exigences du paragraphe 2. Le résultat de l'enquête est consigné dans un rapport écrit.</p>				<p>En vue d'apprécier la condition d'honorabilité le membre du Gouvernement ayant les chemins de fer dans ses attributions, ci-après appelé le Ministre, ordonne une enquête administrative à effectuer par les fonctionnaires de la police grand-ducale et destinée à établir l'existence des exigences du deuxième alinéa de l'article 8 de la loi du 11 juin 1999 précitée. Le résultat de l'enquête est consigné dans un rapport écrit.</p>			<p>L'article en question reprend l'article 9 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée qui édicte les</p>
<p>Art. 40. (1) La capacité financière consiste pour l'entreprise à</p>			<p>Art 9 (1) La capacité financière consiste pour l'entreprise à</p>				

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
disposer des ressources financières requises pour faire face, à tout moment, pendant une période d'au moins douze mois à compter du début de l'exploitation, à ses obligations actuelles et potentielles évaluées sur base d'hypothèses réalistes.			disposer des ressources financières requises pour faire face, à tout moment, pendant une période d'au moins douze mois à compter du début de l'exploitation, à ses obligations actuelles et potentielles évaluées sur base d'hypothèses réalistes.				exigences en matière de capacité financière. L'article 4 du règlement grand-ducal modifié du 24 octobre 2003 précité est intégré au paragraphe 3 de l'article sous rubrique.
(2) L'examen de la capacité financière s'effectue sur la base des comptes annuels de l'entreprise et, pour les entreprises qui demandent une licence et ne sont pas en mesure de présenter ces comptes, sur la base du bilan annuel. Pour cet examen, des informations détaillées sont fournies sur les éléments suivants : 1. ressources financières disponibles ; 2. fonds et éléments d'actifs mobilisables à titre de garantie ; 3. capital d'exploitation ; 4. coûts pertinents ; 5. charges pesant sur le patrimoine de l'entreprise ; 6. impôts et cotisations sociales.			(2) L'examen de la capacité financière s'effectue sur la base des comptes annuels de l'entreprise et, pour les entreprises qui demandent une licence et ne sont pas en mesure de présenter ces comptes, sur la base du bilan annuel. Pour cet examen, des informations détaillées sont fournies sur les éléments suivants : 1. ressources financières disponibles ; 2. fonds et éléments d'actifs mobilisables à titre de garantie ; 3. capital d'exploitation ; 4. coûts pertinents ; 5. charges pesant sur le patrimoine de l'entreprise ; 6. impôts et cotisations sociales.				
L'entreprise ne présente pas la capacité financière requise lorsque des arriérés considérables d'impôts ou de cotisations sociales sont dus pour son activité. Dans le cadre de l'appréciation de la capacité financière, l'entreprise présente un rapport d'un réviseur d'entreprises. Ce rapport comporte toutes les informations utiles relatives aux éléments visés au à l'alinéa 1 ^{er} du présent paragraphe et est accompagné de tous les documents appropriés à			L'entreprise ne présente pas la capacité financière requise lorsque des arriérés considérables d'impôts ou de cotisations sociales sont dus pour son activité. Dans le cadre de l'appréciation de la capacité financière, l'entreprise présente un rapport d'un réviseur d'entreprises. Ce rapport comporte toutes les informations utiles relatives aux éléments visés au à l'alinéa 1 ^{er} du présent paragraphe et est accompagné de tous les documents appropriés à				

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>établir par les établissements bancaires et les instances administratives concernés.</p>			<p>établir par les établissements bancaires et les instances administratives concernés.</p>				
<p>(3) Le rapport d'un réviseur d'entreprises doit comporter :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la production de certificats d'imposition établis par l'autorité compétente au pays d'établissement de l'entreprise ferroviaire, et d'éventuels arriérés ne devant en aucun cas dépasser de plus de dix pour cent le montant annuel dû; - la production de la ou des attestations officielles certifiant que l'entreprise ferroviaire est en règle avec ses obligations relatives au paiement des cotisations de sécurité sociales au pays d'établissement, d'éventuels arriérés ne devant en aucun cas dépasser de plus de dix pour cent le montant annuel dû. 				<p>Art 4</p> <p>Le rapport d'un réviseur d'entreprises, qui est prévu par l'article 9 de la loi du 11 juin 1999 précitée, pour prouver la capacité financière doit comporter</p> <ul style="list-style-type: none"> - la production de certificats d'imposition établis par l'Administration des Contributions, et de l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines d'éventuels arriérés ne devant en aucun cas dépasser de plus de dix pour cent le montant annuel dû; - la production de la ou des attestations officielles certifiant que l'entreprise ferroviaire est en règle avec ses obligations relatives au paiement des cotisations de sécurité sociales au Grand-Duché de Luxembourg, d'éventuels arriérés ne devant en aucun cas dépasser de plus de dix pour cent le montant annuel dû. 			
<p>Le rapport du réviseur d'entreprises énonce en outre pour chacun des éléments les chiffres pertinents et comporte en conclusion une évaluation comptable appréciant la viabilité de l'entreprise. Le rapport indique l'existence des garanties et des moyens financiers requis en vertu de l'article 38 pour assumer de la responsabilité civile de son activité et comporte une appréciation</p>							

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p><u>financière du caractère suffisant de ceux-ci pour répondre à cette obligation en tenant, le cas échéant, compte des dispositions internationales susceptibles de limiter la responsabilité civile.</u></p>				<p>responsabilité civile de son activité de transporteur ferroviaire et comporte une appréciation financière du caractère suffisant de ceux-ci pour répondre à cette obligation en tenant, le cas échéant, compte des dispositions internationales susceptibles de limiter la responsabilité civile.</p>			
<p>Art. 41.</p> <p>L'entreprise apporte la preuve de sa capacité professionnelle en montrant que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - elle a, à tout moment, une organisation de gestion et qu'elle possède les connaissances et l'expérience nécessaires pour exercer un contrôle opérationnel et une surveillance sûrs et efficaces quant aux transports pour lesquels la licence sera valable ; - <u>son ou ses dirigeants possèdent une formation ou une expérience professionnelle dirigée effective d'au moins trois ans permettant la gestion technique, opérationnelle, commerciale et financière d'une entreprise ferroviaire.</u> - <u>la législation luxembourgeoise et européenne concernant la santé, la sécurité et les conditions de travail est observée.</u> <p>L'entreprise ferroviaire respecte les dispositions légales en matière douanière et fiscale, celles concernant la santé, la sécurité, les conditions sociales et les droits du personnel à son service, de ses voyageurs et de ses chargeurs, ainsi que celles destinées à assurer des</p>		<p>Art 10</p> <p>L'entreprise apporte la preuve de sa capacité professionnelle en montrant qu'elle a, à tout moment, une organisation de gestion et qu'elle possède les connaissances et l'expérience nécessaires pour exercer un contrôle opérationnel et une surveillance sûrs et efficaces quant aux transports pour lesquels la licence sera valable.</p>	<p>Art 5</p> <p>Pour montrer qu'elle a une organisation de gestion et qu'elle possède les connaissances et l'expérience nécessaires qui sont prescrites par l'article 10 de la loi du 11 juin 1999 précitée, l'entreprise doit rapporter la preuve:</p> <ul style="list-style-type: none"> - que son ou ses dirigeants possèdent une formation ou une expérience professionnelle dirigeante effective d'au moins 3 ans permettant la gestion technique, opérationnelle, commerciale et financière d'une entreprise ferroviaire; - qu'elle possède une organisation de gestion qui assure un contrôle opérationnel et une surveillance sûrs et efficaces en ce qui concerne les types de services ferroviaires pour lesquels la licence est demandée; - que la législation luxembourgeoise concernant la santé, la sécurité et les conditions de travail est observée. 			<p>L'article en question reprend l'article 10 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée qui édicte les exigences en matière de capacité financière. L'article 5 du règlement grand-ducal modifié du 24 octobre 2003 précité est intégré à l'alinéa 1er de l'article sous rubrique.</p>	

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
destinées à assurer des avantages ou une protection au consommateur.			avantages ou une protection au consommateur.				
<p>Art. 42.</p> <p>Sans préjudice des règles de l'Union en matière d'aides d'État et conformément aux articles 93, 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, une entreprise ferroviaire est suffisamment assurée ou dispose de garanties suffisantes dans des conditions de marché pour couvrir, en application des législations nationales et internationales, sa responsabilité civile en cas d'accident, en ce qui concerne les passagers, les bagages, le fret, le courrier et les tiers.</p> <p>L'entreprise ferroviaire rapporte la preuve qu'elle dispose de moyens financiers suffisants pour assumer les conséquences financières de sa responsabilité civile.</p> <p>Il est satisfait à cette obligation :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. soit par la conclusion d'un contrat d'assurance couvrant la responsabilité civile de l'entreprise avec une entreprise d'assurance autorisée ; 2. soit par le cantonnement de moyens propres à cette fin ; 3. soit par la présentation d'une garantie financière jugée suffisante établie par une banque dûment autorisée ou par toute autre entreprise solvable. <p>L'entreprise ferroviaire établit la conformité de sa situation aux dispositions du présent article par le rapport d'un réviseur</p>			<p>Art 11</p> <p>Sans préjudice des règles de l'Union en matière d'aides d'État et conformément aux articles 93, 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, une entreprise ferroviaire est suffisamment assurée ou dispose de garanties suffisantes dans des conditions de marché pour couvrir, en application des législations nationales et internationales, sa responsabilité civile en cas d'accident, en ce qui concerne les passagers, les bagages, le fret, le courrier et les tiers.</p> <p>L'entreprise ferroviaire rapporte la preuve qu'elle dispose de moyens financiers suffisants pour assumer les conséquences financières de sa responsabilité civile.</p> <p>Il est satisfait à cette obligation :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. soit par la conclusion d'un contrat d'assurance couvrant la responsabilité civile de l'entreprise avec une entreprise d'assurance autorisée ; 2. soit par le cantonnement de moyens propres à cette fin ; 3. soit par la présentation d'une garantie financière jugée suffisante établie par une banque dûment autorisée ou par toute autre entreprise solvable. <p>L'entreprise ferroviaire établit la conformité de sa situation aux dispositions du présent article par le rapport d'un réviseur</p>				<p>L'article en question reprend l'article 11 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée qui édicte les exigences en matière d'assurance, et n'a pas subi de modification substantielle.</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>d'entreprises certifiant que l'entreprise répond aux exigences légales en question. Ce rapport est présenté au moment de la demande et ensuite au moins tous les cinq ans.</p>			<p>d'entreprises certifiant que l'entreprise répond aux exigences légales en question. Ce rapport est présenté au moment de la demande et ensuite au moins tous les cinq ans.</p>				
<p>Art. 43. Sont valables au Luxembourg les licences émises par l'autorité compétente et par les autres Etats membres de l'Union européenne conformément à la directive européenne 2012/34 établissant un espace ferroviaire unique européen et à leur législation nationale respective.</p>			<p>Art 12 Les licences accordées en vertu de la présente loi sont valables sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne.</p>				<p>L'article en question reprend l'article 12 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée, qui porte sur la validité et le réexamen de la licence, et n'a pas subi de modification substantielle.</p>
<p>Tous les cinq ans ces licences sont sujettes à un réexamen par le ministre. Ce réexamen qui porte sur les exigences des articles 7 et 11, a lieu dans les conditions prévues par les articles 44 à 46.</p>			<p>Tous les cinq ans ces licences sont sujettes à un réexamen par le ministre. Ce réexamen qui porte sur les exigences des articles 7 et 11, a lieu dans les conditions prévues par les articles 13, 14 et 15.</p>				
<p>Les changements et extensions des licences interviennent à la demande des entreprises intéressées.</p>			<p>Les changements et extensions des licences interviennent à la demande des entreprises intéressées.</p>				<p>L'article en question reprend l'article 13 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée, qui porte sur la l'instruction de la demande de licence ferroviaire, et intègre dorénavant l'article 6 du règlement grand-ducal modifié du 24 octobre 2003 précité.</p>
<p>Art. 44. (1) Les demandes en obtention d'une licence nouvelle et les demandes de changement ou d'extension d'une licence existante doivent comprendre tous les renseignements nécessaires à leur appréciation et notamment ceux prescrits par la présente loi et les règlements pris en son exécution.</p>			<p>Art 13 (1) Les demandes en obtention d'une licence nouvelle et les demandes de changement ou d'extension d'une licence existante doivent comprendre tous les renseignements nécessaires à leur appréciation et notamment ceux prescrits par la présente loi et les règlements pris en son exécution.</p>				
<p>Le ministre est en droit de demander la production de</p>			<p>Le ministre est en droit de demander la production de</p>				

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>tout document ou information pertinent supplémentaire en vue de l'instruction du dossier. En vue de l'établissement, du changement ou l'extension d'une licence, le ministre peut agréer des organismes et experts indépendants pour surveiller ou effectuer, en tout ou en partie, les travaux relatifs à l'instruction des demandes présentées.</p>			<p>tout document ou information pertinent supplémentaire en vue de l'instruction du dossier. En vue de l'établissement, du changement ou l'extension d'une licence, le ministre peut agréer des organismes et experts indépendants pour surveiller ou effectuer, en tout ou en partie, les travaux relatifs à l'instruction des demandes présentées.</p>				
<p>(2) Les frais relatifs à l'instruction des demandes en vue de l'obtention, du changement ou de l'extension d'une licence sont à charge du requérant.</p>			<p>(2) Les frais relatifs à l'instruction des demandes en vue de l'obtention, du changement ou de l'extension d'une licence sont à charge du requérant.</p>				
<p>(3) Toute demande en obtention ainsi que toute demande de changement ou d'extension d'une licence sont assujetties à une taxe administrative.</p> <p><u>Le montant de la taxe administrative est fixé à quatre mille euros.</u></p>			<p>(3) Toute demande en obtention ainsi que toute demande de changement ou d'extension d'une licence sont assujetties à une taxe administrative.</p> <p>Le montant de la taxe, qui ne peut être inférieur à mille deux cent cinquante euros ni supérieur à cinq mille euros, et son mode de perception sont fixés par règlement grand-ducal.</p>	<p>Art 6</p> <p>Le montant de la taxe administrative prévue à l'article 13 de la loi du 11 juin 1999 précitée est fixé à 4.000 euros.</p> <p>Le paiement de la taxe doit être établi au moment de l'introduction de la demande en obtention, en renouvellement ou en réexamen d'une licence.</p> <p>L'entreprise est tenue de s'en acquitter auprès du receveur de l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.</p>			
<p>Art. 45.</p> <p>Lorsqu'il existe un doute quant au respect des exigences relatives à la délivrance et à la validité d'une licence qu'il a accordée, le ministre peut procéder ou faire procéder à tout moment à la</p>			<p>Art 14</p> <p>Lorsqu'il existe un doute quant au respect des exigences relatives à la délivrance et à la validité d'une licence qu'il a accordée, le ministre peut procéder ou faire procéder</p>				<p>L'article en question reprend l'article 14 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée qui porte sur la vérification du respect des exigences en matière de délivrance et validité de la licence, et n'a pas subi de</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>vérification du respect de ces exigences.</p> <p>Lorsque ce doute concerne une entreprise dont la licence a été accordée par l'autorité compétente d'un autre Etat membre de l'Union européenne, le ministre en informe cette autorité ainsi que la Commission européenne.</p>			<p>à tout moment à la vérification du respect de ces exigences.</p> <p>Lorsque ce doute concerne une entreprise dont la licence a été accordée par l'autorité compétente d'un autre Etat membre de l'Union européenne, le ministre en informe cette autorité ainsi que la Commission européenne.</p>				modification substantielle.
<p>Art. 46.</p> <p>(1) Le ministre peut retirer la licence, sans autre forme de procédure, si elle n'est pas utilisée endéans les deux ans après sa délivrance, ou que l'entreprise a cessé son activité depuis deux ans.</p> <p>Le ministre peut suspendre ou retirer la licence lorsque :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. l'entreprise ferroviaire viole gravement ou de façon répétée : <ul style="list-style-type: none"> a) les conditions de la licence ; ou b) les prescriptions de l'Union européenne ; ou c) les prescriptions nationales ; ou 2. en cas de difficulté financière, il n'existe pas de possibilité concrète de restructuration satisfaisante de l'entreprise dans un délai raisonnable ; ou 3. l'entreprise ferroviaire ne satisfait plus aux exigences des articles 38 et 42. <p>(2) A condition que la sécurité ne soit pas compromise, une licence provisoire valable pour six mois peut être délivrée pour permettre à une entreprise ferroviaire de poursuivre son activité parallèlement à sa réorganisation interne, lorsque les conditions</p>			<p>Art 15</p> <p>(1) Le ministre peut retirer la licence, sans autre forme de procédure, si elle n'est pas utilisée endéans les deux ans après sa délivrance, ou que l'entreprise a cessé son activité depuis deux ans.</p> <p>Le ministre peut suspendre ou retirer la licence lorsque :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. l'entreprise ferroviaire viole gravement ou de façon répétée : <ul style="list-style-type: none"> a) les conditions de la licence ; ou b) les prescriptions de l'Union européenne ; ou c) les prescriptions nationales ; ou 2. en cas de difficulté financière, il n'existe pas de possibilité concrète de restructuration satisfaisante de l'entreprise dans un délai raisonnable ; ou 3. l'entreprise ferroviaire ne satisfait plus aux exigences des articles 7 et 11. <p>(2) A condition que la sécurité ne soit pas compromise, une licence provisoire valable pour six mois peut être délivrée pour permettre à une entreprise ferroviaire de poursuivre son activité parallèlement à sa réorganisation interne, lorsque les conditions d'octroi de la licence ne sont</p>				<p>L'article en question reprend l'article 15 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée, qui porte sur la suspension et le retrait de la licence, et n'a pas subi de modification substantielle.</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>d'octroi de la licence ne sont plus données.</p> <p>(3) Le ministre informe l'Agence des licences qu'il a délivrées, suspendues ou retirées ainsi que des changements, extensions et renouvellements de licences qu'il a accordées.</p>			<p>plus données.</p> <p>(3) Le ministre informe l'Agence ferroviaire des licences qu'il a délivrées, suspendues ou retirées ainsi que des changements, extensions et renouvellements de licences qu'il a accordées.</p>				
<p>Art. 47.</p> <p>(1) Les infractions aux dispositions des articles 35, 42 et 46 sont punies d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de deux cent cinquante à dix mille euros ou d'une de ces peines seulement.</p> <p>(2) En cas d'exploitation non autorisée d'une entreprise ou de poursuite de ses activités au-delà du terme de la validité de la licence, la juridiction saisie du fond de l'affaire doit prononcer la fermeture de l'entreprise concernée jusqu'à la délivrance de la licence.</p> <p>En cas de changement ou d'extension illégaux d'une entreprise la juridiction saisie du fond de l'affaire prononce uniquement la fermeture de la partie non autorisée ou prohibée de l'entreprise concernée jusqu'à la délivrance de la licence.</p> <p>(3) La juridiction saisie du fond de l'affaire peut sans préjudice des peines prévues aux paragraphes 1^{er} et 2 ordonner la fermeture de l'entreprise pour une durée de deux mois à cinq ans, même si la licence a été délivrée.</p> <p>(4) La fermeture</p>			<p>Art 17</p> <p>(1) Les infractions aux dispositions des articles 4, 11 et 15 sont punies d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de deux cent cinquante à dix mille euros ou d'une de ces peines seulement.</p> <p>(2) En cas d'exploitation non autorisée d'une entreprise ou de poursuite de ses activités au-delà du terme de la validité de la licence, la juridiction saisie du fond de l'affaire doit prononcer la fermeture de l'entreprise concernée jusqu'à la délivrance de la licence.</p> <p>En cas de changement ou d'extension illégaux d'une entreprise la juridiction saisie du fond de l'affaire prononce uniquement la fermeture de la partie non autorisée ou prohibée de l'entreprise concernée jusqu'à la délivrance de la licence.</p> <p>(3) La juridiction saisie du fond de l'affaire peut sans préjudice des peines prévues aux paragraphes 1^{er} et 2 ordonner la fermeture de l'entreprise pour une durée de deux mois à cinq ans, même si la licence a été délivrée.</p> <p>(4) La fermeture</p>				<p>L'article en question reprend l'article 17 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée, qui porte sur les infractions en matière de licence, et n'a pas subi de modification substantielle.</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
d'entreprise prononcée par une décision judiciaire ayant acquis force de chose jugée produit ses effets à partir du jour à fixer par le procureur général d'Etat. L'exécution de toute décision ordonnant la fermeture d'une entreprise doit être commencée dans l'année à partir du jour où la décision judiciaire a acquis force de chose jugée.			d'entreprise prononcée par une décision judiciaire ayant acquis force de chose jugée produit ses effets à partir du jour à fixer par le procureur général d'Etat. L'exécution de toute décision ordonnant la fermeture d'une entreprise doit être commencée dans l'année à partir du jour où la décision judiciaire a acquis force de chose jugée.				
Art. 48. (1) En cas d'exploitation non autorisée d'une entreprise ou de poursuite de ses activités au-delà du terme de la validité de la licence ainsi qu'en cas de changement ou d'extension illégale d'une entreprise déjà autorisée, le procureur d'Etat ou une partie lésée peuvent demander auprès de la chambre du conseil du tribunal d'arrondissement du lieu où l'entreprise est située la fermeture provisoire de l'entreprise concernée. (2) La requête en fermeture, notifiée aux dirigeants de l'entreprise au moins vingt-quatre heures à l'avance, par lettre recommandée avec accusé de réception, est déposée au greffe de la juridiction appelée à statuer. Cette requête indique le jour, l'heure et le lieu de la comparution devant la chambre du conseil. (3) Il est statué d'urgence et au plus tard dans les trois jours du dépôt, le ministère public ainsi que les parties entendues en leurs explications orales. (4) Si la chambre du conseil			Art 18 (1) En cas d'exploitation non autorisée d'une entreprise ou de poursuite de ses activités au-delà du terme de la validité de la licence ainsi qu'en cas de changement ou d'extension illégale d'une entreprise déjà autorisée, le procureur d'Etat ou une partie lésée peuvent demander auprès de la chambre du conseil du tribunal d'arrondissement du lieu où l'entreprise est située la fermeture provisoire de l'entreprise concernée. (2) La requête en fermeture, notifiée aux dirigeants de l'entreprise au moins vingt-quatre heures à l'avance, par lettre recommandée avec accusé de réception, est déposée au greffe de la juridiction appelée à statuer. Cette requête indique le jour, l'heure et le lieu de la comparution devant la chambre du conseil. (3) Il est statué d'urgence et au plus tard dans les trois jours du dépôt, le ministère public ainsi que les parties entendues en leurs explications orales. (4) Si la chambre du conseil				L'article en question reprend l'article 18 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée, portant sur les infractions en matière de licence, et n'a pas subi de modification substantielle.

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>constate l'existence d'indices suffisants indiquant que l'exploitation de l'entreprise est faite en contravention de la présente loi, elle prononce la fermeture provisoire de l'entreprise.</p> <p>(5) La décision de fermeture provisoire de l'entreprise produit ses effets aussi longtemps que les conditions légales régissant le droit d'établissement ne sont pas remplies, à moins que la fermeture ne soit levée par un jugement du tribunal compétent ayant acquis force de chose jugée.</p> <p>(6) L'ordonnance de la chambre du conseil est susceptible d'appel devant la chambre du conseil de la Cour d'appel.</p> <p>(7) L'appel est consigné sur un registre tenu à cet effet au greffe du tribunal dont relève la chambre du conseil. Il doit être formé dans un délai de trois jours, qui court contre le procureur d'Etat à compter du jour de l'ordonnance et contre les autres parties en cause à compter du jour de la notification par lettre recommandée avec accusé de réception qui doit être faite dans les vingt-quatre heures de la date de l'ordonnance.</p> <p>(8) Le greffier avertit les autres parties de la déclaration d'appel dans les vingt-quatre heures de la consignation sur le registre.</p> <p>(9) L'audience de la chambre du conseil de la Cour d'appel n'est pas publique.</p>			<p>constate l'existence d'indices suffisants indiquant que l'exploitation de l'entreprise est faite en contravention de la présente loi, elle prononce la fermeture provisoire de l'entreprise.</p> <p>(5) La décision de fermeture provisoire de l'entreprise produit ses effets aussi longtemps que les conditions légales régissant le droit d'établissement ne sont pas remplies, à moins que la fermeture ne soit levée par un jugement du tribunal compétent ayant acquis force de chose jugée.</p> <p>(6) L'ordonnance de la chambre du conseil est susceptible d'appel devant la chambre du conseil de la Cour d'appel.</p> <p>(7) L'appel est consigné sur un registre tenu à cet effet au greffe du tribunal dont relève la chambre du conseil. Il doit être formé dans un délai de trois jours, qui court contre le procureur d'Etat à compter du jour de l'ordonnance et contre les autres parties en cause à compter du jour de la notification par lettre recommandée avec accusé de réception qui doit être faite dans les vingt-quatre heures de la date de l'ordonnance.</p> <p>(8) Le greffier avertit les autres parties de la déclaration d'appel dans les vingt-quatre heures de la consignation sur le registre.</p> <p>(9) L'audience de la chambre du conseil de la Cour d'appel n'est pas publique.</p>				

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>Le ou les dirigeants de l'entreprise, la partie civile et toute autre partie en cause ou leurs conseils que le greffier avertit au plus tard trois jours avant les jours et heures de l'audience, ont seuls le droit d'y assister et de fournir tels mémoires et faire telles réquisitions, verbales ou écrites qu'ils jugent convenables.</p> <p>Les formalités du présent paragraphe sont à observer à peine de nullité, sauf si le ou les dirigeants de l'entreprise ou la partie civile y ont renoncé.</p> <p>Le ou les dirigeants de l'entreprise ou leur conseil ont toujours la parole les derniers.</p> <p>(10) Les notifications et avertissements visés au présent article se font par lettre recommandée avec accusé de réception.</p> <p>Les pièces sont transmises par le procureur d'Etat au procureur général d'Etat, à l'exception des pièces à conviction qui restent au greffe du tribunal d'arrondissement.</p> <p>(11) Le droit d'appel appartient également au procureur général d'Etat qui dispose à cet effet d'un délai de cinq jours à partir de la date de l'ordonnance.</p> <p>Cet appel peut être formé par déclaration ou notification au greffe du tribunal dont relève la chambre du conseil. Le greffier en avertit immédiatement les parties.</p> <p>(12) La décision de fermeture provisoire</p>	<p>Le ou les dirigeants de l'entreprise, la partie civile et toute autre partie en cause ou leurs conseils que le greffier avertit au plus tard trois jours avant les jours et heures de l'audience, ont seuls le droit d'y assister et de fournir tels mémoires et faire telles réquisitions, verbales ou écrites qu'ils jugent convenables.</p> <p>Les formalités du présent paragraphe sont à observer à peine de nullité, sauf si le ou les dirigeants de l'entreprise ou la partie civile y ont renoncé.</p> <p>Le ou les dirigeants de l'entreprise ou leur conseil ont toujours la parole les derniers.</p> <p>(10) Les notifications et avertissements visés au présent article se font par lettre recommandée avec accusé de réception.</p> <p>Les pièces sont transmises par le procureur d'Etat au procureur général d'Etat, à l'exception des pièces à conviction qui restent au greffe du tribunal d'arrondissement.</p> <p>(11) Le droit d'appel appartient également au procureur général d'Etat qui dispose à cet effet d'un délai de cinq jours à partir de la date de l'ordonnance.</p> <p>Cet appel peut être formé par déclaration ou notification au greffe du tribunal dont relève la chambre du conseil. Le greffier en avertit immédiatement les parties.</p> <p>(12) La décision de fermeture provisoire</p>						

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>émanant d'une chambre du conseil est exécutoire nonobstant tout recours exercé contre elle.</p> <p>(13) Tout manquement aux fermetures d'entreprise prononcées par une chambre du conseil ou par une juridiction du fond est puni des peines prévues à l'article 47.</p> <p>Art. 49.</p> <p>(1) Les entreprises ferroviaires sont gérées selon les principes qui s'appliquent aux sociétés commerciales, quel que soit leur propriétaire. Cette règle s'applique également aux obligations de service public qui leur sont imposées par l'Etat et aux contrats de service public qu'elles concluent avec les autorités compétentes de l'Etat.</p> <p>En matière d'organisation, de gestion et de contrôle administratif, économique et comptable interne, les entreprises ferroviaires directement détenues ou contrôlées par l'Etat sont dotées d'un statut d'indépendance selon lequel elles disposent d'un patrimoine, d'un budget et d'une comptabilité séparés de ceux de l'Etat.</p> <p>(2) Les entreprises ferroviaires ajustent au marché leurs activités et les gèrent sous la responsabilité de leurs organes de direction.</p> <p>(3) Les entreprises ferroviaires arrêtent leurs plans d'entreprise, y compris les plans d'investissement et de</p>			<p>émanant d'une chambre du conseil est exécutoire nonobstant tout recours exercé contre elle.</p> <p>(13) Tout manquement aux fermetures d'entreprise prononcées par une chambre du conseil ou par une juridiction du fond est puni des peines prévues à l'article 17.</p> <p>Art 19bis</p> <p>(1) Les entreprises ferroviaires sont gérées selon les principes qui s'appliquent aux sociétés commerciales, quel que soit leur propriétaire. Cette règle s'applique également aux obligations de service public qui leur sont imposées par l'Etat et aux contrats de service public qu'elles concluent avec les autorités compétentes de l'Etat.</p> <p>(2) Les entreprises ferroviaires ajustent au marché leurs activités et les gèrent sous la responsabilité de leurs organes de direction.</p> <p>(3) Les entreprises ferroviaires arrêtent leurs plans d'entreprise, y compris les plans d'investissement et de</p>				<p>L'article en question reprend l'article 19bis de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée, qui porte sur la gestion des entreprises ferroviaires selon les principes commerciaux, et n'a pas subi de modification substantielle.</p> <p>L'article 8 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire est intégré au paragraphe 1er de l'article 43 sous rubrique.</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>financement. Ces plans sont conçus en vue d'atteindre l'équilibre financier des entreprises et de réaliser les autres objectifs de gestion technique, commerciale et financière. Ils mentionnent en outre les moyens permettant d'atteindre ces objectifs.</p> <p>(4) Compte tenu des lignes directrices de politique générale arrêtées par l'Etat les entreprises ferroviaires sont libres:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. de définir leur organisation interne, sans préjudice des dispositions des articles 50 et 51 de la présente loi ; 2. de contrôler la fourniture et la commercialisation des services et d'en fixer la tarification ; 3. de prendre les décisions concernant le personnel, les actifs et les achats propres ; 4. de développer leur part de marché, de créer de nouvelles technologies et de nouveaux services et d'adopter toute technique innovatrice de gestion ; 5. de lancer de nouvelles activités dans des domaines associés à l'activité ferroviaire. <p>(5) Des comptes de profits et pertes et des bilans distincts sont tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la fourniture des services de transport ferroviaire de fret et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs. Les fonds publics versés pour des activités relatives à la fourniture de services de transport au titre des missions de service public figurent séparément,</p>			<p>financement. Ces plans sont conçus en vue d'atteindre l'équilibre financier des entreprises et de réaliser les autres objectifs de gestion technique, commerciale et financière. Ils mentionnent en outre les moyens permettant d'atteindre ces objectifs.</p> <p>(4) Compte tenu des lignes directrices de politique générale arrêtées par l'Etat les entreprises ferroviaires sont libres:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. de définir leur organisation interne, sans préjudice des dispositions des articles 21 et 22 de la présente loi ; 2. de contrôler la fourniture et la commercialisation des services et d'en fixer la tarification ; 3. de prendre les décisions concernant le personnel, les actifs et les achats propres ; 4. de développer leur part de marché, de créer de nouvelles technologies et de nouveaux services et d'adopter toute technique innovatrice de gestion ; 5. de lancer de nouvelles activités dans des domaines associés à l'activité ferroviaire. <p>(5) Des comptes de profits et pertes et des bilans distincts sont tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la fourniture des services de transport ferroviaire de fret et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs. Les fonds publics versés pour des activités relatives à la fourniture de services de transport au titre des missions de service public figurent séparément,</p>				

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>conformément à l'article 7 du règlement (CE) n°1370/2007, dans les comptes correspondants et ne sont pas transférés aux activités relatives à la fourniture d'autres services de transport ou à toute autre activité.</p> <p>Les comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés à l'alinéa 1^{er} sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales.</p>			<p>conformément à l'article 7 du règlement (CE) n°1370/2007, dans les comptes correspondants et ne sont pas transférés aux activités relatives à la fourniture d'autres services de transport ou à toute autre activité.</p> <p>Les comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés à l'alinéa 1^{er} et à l'article 20, paragraphe 2 de la loi modifiée du 10 juin 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales.</p>				
<p>Art. 50.</p> <p>La répartition des sillons se fait dans le respect du droit de l'Union européenne par référence à l'horaire de service établi selon les modalités fixées au présent chapitre.</p> <p>Les sillons disponibles sont attribués de sorte à assurer aux entreprises ferroviaires un accès équitable et non discriminatoire au réseau et à répondre, dans la mesure du possible, aux besoins des utilisateurs et des différents types de services de transports ferroviaires.</p> <p>Lorsqu'une section de ligne du réseau a été déclarée saturée, les sillons sont affectés en fonction des priorités suivantes :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. les services de transport de voyageurs 			<p>Art 21</p> <p>La répartition des sillons se fait dans le respect du droit de l'Union européenne par référence à l'horaire de service établi selon les modalités arrêtées par règlement grand-ducal.</p> <p>Les sillons disponibles sont attribués de sorte à assurer aux entreprises ferroviaires un accès équitable et non discriminatoire au réseau et à répondre, dans la mesure du possible, aux besoins des utilisateurs et des différents types de services de transports ferroviaires.</p> <p>Lorsqu'une section de ligne du réseau a été déclarée saturée, les sillons sont affectés en fonction des priorités suivantes :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. les services de transport 				<p>L'article en question reprend l'article 21 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée sur le mécanisme d'attribution des sillons, et n'a pas subi de modification substantielle.</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>effectués dans le cadre d'un contrat de service public passé avec l'Etat ;</p> <p>2. les services de transport nationaux ou internationaux de voyageurs ;</p> <p>3. les services de transport nationaux ou internationaux de marchandises.</p> <p>Les sillons sont alloués pour une durée maximale qui correspond à une période de l'horaire de service. Toutefois, des accords-cadres peuvent être conclus pour une durée maximale de cinq ans.</p> <p>Le présent chapitre spécifie les conditions d'octroi de modification ou de suppression des sillons alloués à titre temporaire ou définitif, tout en précisant les hypothèses où la modification ou la suppression a lieu sans indemnité pour le bénéficiaire du sillon.</p> <p>Il est interdit aux entreprises ferroviaires bénéficiaires d'un ou de plusieurs sillons de mettre ceux-ci à la disposition d'une autre entreprise ferroviaire ou de les affecter à d'autres services que ceux pour lesquels le ou les sillons ont été attribués. Le non-respect de l'interdiction qui précède peut entraîner des mesures administratives de la part de l'organisme de répartition, pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'attribution de sillons pour un délai déterminé.</p> <p>Art. 51.</p> <p>(1) La mission de répartition des capacités de</p>			<p>de voyageurs effectués dans le cadre d'un contrat de service public passé avec l'Etat ;</p> <p>2. les services de transport nationaux ou internationaux de voyageurs ;</p> <p>3. les services de transport nationaux ou internationaux de marchandises.</p> <p>Les sillons sont alloués pour une durée maximale qui correspond à une période de l'horaire de service. Toutefois, des accords-cadres peuvent être conclus pour une durée maximale de cinq ans.</p> <p>Le règlement grand-ducal spécifie les conditions d'octroi de modification ou de suppression des sillons alloués à titre temporaire ou définitif, tout en précisant les hypothèses où la modification ou la suppression a lieu sans indemnité pour le bénéficiaire du sillon.</p> <p>Sauf accord préalable de l'organisme de répartition prévu à l'article 27, il est interdit aux entreprises ferroviaires bénéficiaires d'un ou de plusieurs sillons de mettre ceux-ci à la disposition d'une autre entreprise ferroviaire ou de les affecter à d'autres services que ceux pour lesquels le ou les sillons ont été attribués. Le non-respect de l'interdiction qui précède peut entraîner des mesures administratives de la part de l'organisme de répartition, pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'attribution de sillons pour un délai déterminé.</p> <p>Art 22</p> <p>(1) La mission de répartition des capacités de</p>				<p>L'article en question reprend l'article 22 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée sur l'organisme de</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>L'infrastructure ferroviaire est confiée à un organisme de répartition indépendant dont la fonction est assumée par l'Administration.</p> <p>(2) L'Administration arrête l'horaire de service après avoir demandé l'avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, tout en veillant à une utilisation optimale des capacités du réseau, à la continuité du service au-delà des frontières nationales ainsi qu'à une insertion appropriée du service ferroviaire dans le trafic empruntant les réseaux trans-européens de transports. Il concourt à l'organisation des sillons internationaux selon les modalités de l'article 55.</p> <p>Dans le cadre de son programme de répartition des sillons, l'Administration doit tenir compte des demandes de capacités de l'infrastructure en vue d'effectuer des travaux d'entretien sur le réseau.</p> <p>L'Administration vérifie si l'entreprise ferroviaire qui demande un ou plusieurs sillons, ou a été désignée par un candidat prévu à l'article 34, peut se prévaloir du certificat de sécurité prescrit par l'article 30.</p> <p>L'Administration conclut avec cette entreprise l'accord prévu à l'article 59.</p> <p>L'organisme de répartition doit être en mesure d'indiquer à tout moment à toute personne intéressée les capacités de l'infrastructure qui ont été attribuées aux candidats.</p> <p>L'attribution des sillons intervient selon les modalités et les critères</p>			<p>l'infrastructure ferroviaire est confiée à un organisme de répartition indépendant dont la fonction est assumée par l'Administration des chemins de fer, dénommée ci-après « l'Administration ».</p> <p>(2) L'organisme de répartition arrête l'horaire de service après avoir, le cas échéant demandé l'avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, tout en veillant à une utilisation optimale des capacités du réseau national, à la continuité du service au-delà des frontières nationales ainsi qu'à une insertion appropriée du service ferroviaire dans le trafic empruntant les réseaux trans-européens de transports. Il concourt à l'organisation des sillons internationaux selon les modalités de l'article 4, paragraphe 2, de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire.</p> <p>Dans le cadre de son programme de répartition des sillons, l'organisme de répartition doit tenir compte des demandes de capacités de l'infrastructure en vue d'effectuer des travaux d'entretien sur le réseau national. En vue de l'obtention de sillons, toute entreprise ferroviaire est tenue de soumettre à l'organisme de répartition un programme de mesures selon lequel elle assure le contrôle interne de l'application des normes de sécurité et de la réglementation ainsi que le respect par son propre</p>				<p>répartition des sillons, et n'a pas subi de modification substantielle.</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>d'attribution étant déterminés au présent chapitre.</p> <p>(3) L'Administration respecte la confidentialité des informations qui lui sont communiquées par un candidat dans l'exercice de ses fonctions.</p>			<p>personnel de ces normes et de cette réglementation. L'organisme de répartition vérifie si l'entreprise ferroviaire qui demande ou qui s'est vu allouer un ou plusieurs sillons peut se prévaloir du certificat de sécurité prescrit par l'article 20bis et il conclut avec cette entreprise les accords requis en vue de la mise en circulation des trains pour lesquels cette entreprise s'est vu attribuer lesdits sillons.</p> <p>L'organisme de répartition doit être en mesure d'indiquer à tout moment à toute personne intéressée les capacités d'infrastructure qui ont été attribuées aux entreprises ferroviaires.</p> <p>L'attribution des sillons intervient selon les modalités du chapitre 3 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, les critères d'attribution étant déterminés dans un règlement grand-ducal.</p> <p>(3) abrogé</p> <p>(4) L'Administration respecte la confidentialité des informations qui lui sont communiquées par une entreprise ferroviaire dans l'exercice de ses fonctions.</p> <p>(5 à 9) abrogés</p>			<p>Art 21</p> <p>(1) L'Administration établit et publie, après consultation des parties intéressées et au plus tard quatre mois avant la date limite pour l'introduction des demandes de capacités de</p>	<p>L'article sous rubrique prévoit l'établissement et la publication du document de référence du réseau ainsi que son contenu, et reprend l'article 21 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans modification substantielle.</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Réfonte 1PF	Commentaires
<p>l'infrastructure, le DRR. Le DRR est publié en français et en anglais, le français faisant foi. Il peut être obtenu au coût de publication de ce document. Toutefois, son contenu est mis gratuitement à disposition sous forme électronique sur le portail internet de l'Administration et accessible par un portail internet commun. Ce portail internet est mis en place par l'Administration dans le cadre de sa coopération conformément à l'article 55.</p> <p>(2) Le DRR contient les informations suivantes :</p> <p>un chapitre exposant la nature de l'infrastructure et les conditions d'accès à cette infrastructure. Ces informations concordent, sur une base annuelle, avec les registres d'infrastructures ferroviaires à publier selon la procédure prévue par l'article 33 du règlement grand-ducal du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire ou y font référence ;</p> <p>un chapitre relatif aux principes de tarification et aux tarifs qui précise le système de tarification et informe sur les redevances et sur l'accès aux services énumérés à l'article 32, qui sont offerts par un seul fournisseur. Ce chapitre décrit la méthode, les règles et les barèmes utilisés pour appliquer les coûts et les redevances. Il contient, lorsqu'elles sont disponibles, des informations concernant les modifications de redevances déjà décidées ou prévues au cours des cinq prochaines années.</p>						<p>DRR est publié en français et en anglais, le français faisant foi. Il peut être obtenu au coût de publication de ce document. Toutefois, son contenu est mis gratuitement à disposition sous forme électronique sur le portail internet de l'Administration et accessible par un portail internet commun. Ce portail internet est mis en place par l'Administration dans le cadre de sa coopération conformément à l'article 4 de la loi précitée du 22 juillet 2009.</p> <p>(2) Le DRR contient les informations suivantes :</p> <p>1. un chapitre exposant la nature de l'infrastructure et les conditions d'accès à cette infrastructure. Ces informations concordent, sur une base annuelle, avec les registres d'infrastructures ferroviaires à publier selon la procédure prévue par l'article 33 du règlement grand-ducal du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire ou y font référence ;</p> <p>2. un chapitre relatif aux principes de tarification et aux tarifs qui précise le système de tarification et informe sur les redevances et sur l'accès aux services énumérés à l'article 3, qui sont offerts par un seul fournisseur. Ce chapitre décrit la méthode, les règles et les barèmes utilisés pour appliquer les coûts et les redevances. Il contient, lorsqu'elles sont disponibles, des informations concernant les modifications de redevances déjà décidées ou prévues au cours des cinq prochaines années.</p>	<p>L'Administration peut</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>principes et les critères de répartition des capacités. Ce chapitre expose les grandes caractéristiques des capacités de l'infrastructure et précise les restrictions éventuelles qui en limitent l'utilisation et les contraintes probables imposées par l'entretien du réseau. Il précise les procédures et délais relatifs à la répartition des capacités. Sont visés par les critères applicables à cette répartition :</p> <p>les procédures d'introduction des demandes de capacités auprès de l'Administration par les candidats ; les exigences auxquelles les candidats doivent satisfaire ; les délais applicables aux procédures de demande et de répartition, les procédures à suivre pour demander des informations sur la programmation et les procédures de programmation des travaux d'entretien prévus et imprévus ; les principes régissant le processus de coordination et le système de règlement des litiges mis à disposition dans le cadre de ce processus ; les procédures à suivre et les critères à appliquer lorsque l'infrastructure est saturée ; les restrictions imposées à l'utilisation des infrastructures ; les règles concernant la prise en compte des niveaux antérieurs d'utilisation des capacités pour déterminer les priorités lors du</p>						<p>instaurer des systèmes de réductions, appliqués de manière non discriminatoire à toutes les entreprises ferroviaires, s'adressant à tous les utilisateurs de l'infrastructure.</p> <p>3. un chapitre sur les principes et les critères de répartition des capacités. Ce chapitre expose les grandes caractéristiques des capacités de l'infrastructure et précise les restrictions éventuelles qui en limitent l'utilisation et les contraintes probables imposées par l'entretien du réseau. Il précise les procédures et délais relatifs à la répartition des capacités. Sont visés par les critères spécifiques applicables à cette répartition :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. les procédures d'introduction des demandes de capacités auprès de l'Administration par les candidats ; 2. les exigences auxquelles les candidats doivent satisfaire ; 3. les délais applicables aux procédures de demande et de répartition, les procédures à suivre pour demander des informations sur la programmation et les procédures de programmation des travaux d'entretien prévus et imprévus ; 4. les principes régissant le processus de coordination et le système de règlement des litiges mis à disposition dans le cadre de ce processus ; 5. les procédures à suivre et les critères à appliquer lorsque l'infrastructure est saturée ; 6. des détails sur les restrictions imposées à l'utilisation des infrastructures 	

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Réfonte 1PF	Commentaires
<p>processus de répartition ; les mesures de traitement adéquat des services de fret, des services internationaux et des demandes soumises à la procédure ad hoc ; les procédures d'allocation des sillons internationaux.</p> <p>un chapitre contenant des informations sur la demande de licence visée au chapitre II du présent titre et sur les certificats de sécurité ferroviaire délivrés conformément au chapitre 4 de la loi précitée du 22 juillet 2009 ou indiquant un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique ;</p> <p>un chapitre contenant des informations sur les procédures de règlement des litiges et de recours concernant des questions d'accès à l'infrastructure et aux services ferroviaires et le système d'amélioration des performances visé à l'article 79 ;</p> <p>un chapitre contenant des informations sur l'accès aux installations de service visées à l'article 32 et la tarification de leur utilisation. Les exploitants d'installations de service fournissent des informations sur les tarifs pratiqués pour l'accès à l'installation et pour la prestation de services ainsi que des informations sur les conditions techniques d'accès, à inclure dans le DRR, ou indiquent un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique ;</p> <p>un modèle d'accord</p>						<p>7. les règles concernant la prise en compte des niveaux antérieurs d'utilisation des capacités pour déterminer les priorités lors du processus de répartition ;</p> <p>8. les mesures de traitement adéquat des services de fret, des services internationaux et des demandes soumises à la procédure ad hoc ;</p> <p>9. les procédures d'allocation des sillons internationaux.</p> <p>4. un chapitre contenant des informations sur la demande de licence visée à au chapitre 2 la loi précitée du 11 juin 1999 et sur les certificats de sécurité ferroviaire délivrés conformément au chapitre 4 de la loi précitée du 22 juillet 2009 ou indiquant un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique ;</p> <p>5. un chapitre contenant des informations sur les procédures de règlement des litiges et de recours ;</p> <p>6. un chapitre contenant des informations sur l'accès aux installations de service visées à l'article 3 et la tarification de leur utilisation. Les exploitants d'installations de service qui ne se trouvent pas sous le contrôle de l'Administration fournissent des informations sur les tarifs pratiqués pour l'accès à l'installation et pour la prestation de services ainsi que des informations sur les conditions techniques d'accès, à inclure dans le DRR, ou indiquent un site internet où</p>	

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>pour la conclusion d'accords-cadres entre l'Administration et un candidat selon la procédure prévue par l'article 56 ; un modèle de formulaires pour les demandes de capacité.</p> <p>(3) Le document de référence du réseau expose les caractéristiques de l'infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires et contient des informations précisant les conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire concernée. Le document de référence du réseau contient également des informations précisant les conditions d'accès aux installations de service reliées au réseau du gestionnaire de l'infrastructure et la fourniture de services dans ces installations, ou indique un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique. Le contenu du document de référence du réseau est défini au paragraphe 1er.</p> <p>Le gestionnaire de l'infrastructure fournit à l'Administration toutes les informations dont il dispose et qui sont nécessaires à l'élaboration du DRR.</p> <p>(4) Si l'Administration compte modifier les éléments essentiels du système de tarification prévu par l'article 63, elle en informe le public au moins trois mois avant la date limite de publication du DRR, conformément au paragraphe 1er.</p> <p>(5) L'Administration soumet le projet de DRR à l'avis des parties</p>						<p>ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique ;</p> <p>7. un modèle d'accord pour la conclusion d'accords-cadres entre l'Administration et un candidat selon la procédure prévue par l'article 25 ;</p> <p>8. un modèle de formulaire pour les demandes de capacité.</p> <p>(3) L'exploitant de l'infrastructure de service destinée à la prestation des services visés à l'article 2 paragraphes 2, 3 et 4 transmet à l'Administration les informations sur les rendez-vous à inclure dans le DRR ou indique un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique, conformément au paragraphe 1er.</p> <p>Le gestionnaire de l'infrastructure fournit à l'Administration toutes les informations dont il dispose et qui sont nécessaires à l'élaboration du DRR.</p> <p>(4) Si l'Administration compte modifier les éléments essentiels du système de tarification prévu par l'article 24 de la loi précitée du 11 juin 1999, elle en informe le public au moins trois mois avant la date limite de publication du DRR, conformément au paragraphe 1er.</p> <p>(5) L'Administration soumet le projet de DRR à l'avis des parties intéressées. Les avis</p>	

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Réfonte 1PF	Commentaires
<p>intéressées. Les avis sont réputés favorables s'ils ne sont pas intervenus dans le mois suivant la transmission du projet.</p> <p>L'Administration soumet le DRR pour approbation au ministre.</p> <p>Le DRR est tenu à jour et, le cas échéant, modifié.</p> <p>(6) Les références aux publications relatives au DRR sont insérées au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, Recueil administratif et économique, au moins six jours francs avant la mise en vigueur.</p> <p>(7) L'Administration établit, dans son DRR, les critères de détermination du défaut d'utilisation pour la facturation de la redevance appropriée pour les capacités attribuées mais non utilisées. L'organisme de contrôle visé à l'article 81, contrôle ces critères conformément à l'article 88.</p>						<p>sont réputés favorables s'ils ne sont pas intervenus dans le mois suivant la transmission du projet.</p> <p>L'Administration soumet le DRR pour approbation au membre du Gouvernement ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après le « ministre ».</p> <p>Le DRR est tenu à jour et, le cas échéant, modifié.</p> <p>(6) Les références aux publications relatives au DRR sont insérées au Mémorial, Recueil administratif et économique, au moins six jours francs avant la mise en vigueur.</p> <p>(7) L'Administration établit, dans son DRR, les critères de détermination du défaut d'utilisation pour la facturation de la redevance appropriée pour les capacités attribuées mais non utilisées. L'organisme de contrôle visé à l'article 1er de la loi modifiée du 3 août 2010 ayant pour objet a) la transposition en droit national de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire ; b) la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire ; c) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ; d) de modifier</p>	

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
						la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, contrôle ces critères conformément à l'article 5 de ladite loi. Art 22	L'article en question édicte les missions de l'Administration des chemins de fer en tant qu'organisme de tarification et de répartition des capacités de l'infrastructure, et reprend l'article 22 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité. Par ailleurs, l'article sous rubrique transpose le nouvel article 7bis de la directive 2012/34, modifiée par la directive 2016/2370 à l'article 1er, point 5. Les nouveaux paragraphes 1 et 2 prévoient explicitement l'obligation d'indépendance des fonctions essentielles qui, dans d'autres Etats membres, tombent sous la compétence du gestionnaire de l'infrastructure. Au Luxembourg, l'Administration des chemins de fer assure cette fonction de manière que l'indépendance est garantie.
Art. 53. (1) L'Administration est chargée de la tarification et de la répartition des capacités d'infrastructure du réseau, indépendamment de toute entreprise ferroviaire. Elle dispose de l'indépendance organisationnelle et décisionnelle, dans les limites définies au présent titre et au Titre IV, en ce qui concerne les fonctions essentielles. (2) Aux fins de l'application du paragraphe 1er : 1. une entreprise ferroviaire ou toute autre entité juridique n'exerce aucune influence décisive sur l'Administration en ce qui concerne les fonctions essentielles ; 2. une entreprise ferroviaire, ou toute autre entité juridique au sein de l'entreprise verticalement intégrée, n'a aucune influence décisive sur les nominations et les révocations des personnes chargées de prendre des décisions sur les fonctions essentielles ; 3. la mobilité des personnes chargées des fonctions essentielles ne crée pas de conflits d'intérêts. (3) Elle veille à assurer une utilisation efficace et optimale des							

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>infrastructures. A cet effet, l'Administration :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. définit et évalue les capacités disponibles, le cas échéant en coopération avec d'autres organismes de répartition des capacités européens en vue d'une répartition efficace de capacités impliquant plusieurs réseaux ; 2. prévoit la prise en compte des capacités d'infrastructure nécessaires aux besoins de travaux de maintenance et de renouvellement de l'infrastructure et, le cas échéant, les règles de priorité spécifiques pour des lignes spécialement affectées à un type de trafic ; 3. attribue aux candidats, selon les modalités définies aux articles suivants, chaque sillon correspondant à la capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné entre deux points du réseau pendant une période de temps donnée ; 4. détermine les graphiques de circulation qui décrivent l'ensemble des sillons sur l'infrastructure du réseau, ainsi que les capacités réservées pour l'exécution des grands travaux d'investissement sur chaque section du réseau ; 5. arrête, selon les modalités prévues à l'article 57, l'horaire de service qui retrace l'ensemble des mouvements des trains et du matériel roulant programmés sur une période de douze mois à compter du deuxième 						<p>Elle veille à assurer une utilisation efficace et optimale des infrastructures. A cet effet, l'Administration :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. définit et évalue les capacités disponibles, le cas échéant en coopération avec d'autres organismes de répartition des capacités européens en vue d'une répartition efficace de capacités impliquant plusieurs réseaux ; 2. prévoit la prise en compte des capacités d'infrastructure nécessaires aux besoins de travaux de maintenance et de renouvellement de l'infrastructure et, le cas échéant, les règles de priorité spécifiques pour des lignes spécialement affectées à un type de trafic ; 3. attribue aux candidats, selon les modalités définies aux articles suivants, chaque sillon correspondant à la capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné entre deux points du réseau national pendant une période de temps donnée ; 4. détermine les graphiques de circulation qui décrivent l'ensemble des sillons sur l'infrastructure du réseau national, ainsi que les capacités réservées pour l'exécution des grands travaux d'investissement sur chaque section du réseau ; 5. arrête, selon les modalités prévues à l'article 26, l'horaire de service qui 	

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>samedi de décembre à minuit. Des adaptations de l'horaire peuvent intervenir à d'autres dates si les nécessités du trafic le justifient. Ces dates sont coordonnées avec les autres organismes de répartition des capacités européens et publiées au DRR ;</p> <p>6. met en place un cadre pour la répartition des capacités de l'infrastructure, sous réserve que soit satisfaite la condition relative à l'indépendance de gestion prévue au paragraphe 1er de l'article 49. Des règles spécifiques de répartition des capacités sont établies. L'Administration accomplit les procédures de répartition de ces capacités. Elle veille à ce que les capacités de l'infrastructure soient réparties sur une base équitable et de manière non discriminatoire et dans le respect du droit de l'Union européenne ;</p> <p>7. respecte la confidentialité, sous l'angle commercial, des informations qui lui sont communiquées.</p>						<p>retrace l'ensemble des mouvements des trains et du matériel roulant programmés sur une période de douze mois à compter du deuxième samedi de décembre à minuit. Des adaptations de l'horaire peuvent intervenir à d'autres dates si les nécessités du trafic le justifient. Ces dates sont coordonnées avec les autres organismes de répartition des capacités européens et publiées au DRR ;</p> <p>6. met en place un cadre pour la répartition des capacités de l'infrastructure, sous réserve que soit satisfaite la condition relative à l'indépendance de gestion prévue à l'article 8 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée. Des règles spécifiques de répartition des capacités sont établies. L'Administration accomplit les procédures de répartition de ces capacités. Elle veille à ce que les capacités de l'infrastructure soient réparties sur une base équitable et de manière non discriminatoire et dans le respect du droit de l'Union européenne ;</p> <p>7. respecte la confidentialité, sous l'angle commercial, des informations qui lui sont communiquées.</p>	
<p>Art. 54. (1) Le gestionnaire de l'infrastructure présente à l'Administration au plus tard 25 mois avant la mise en vigueur de l'horaire de service un projet des grands travaux qu'il compte effectuer durant l'horaire de service en question et qui ont des répercussions</p>						<p>Art 23 (1) Le gestionnaire de l'infrastructure présente à l'Administration au plus tard 25 mois avant la mise en vigueur de l'horaire de service un projet des grands travaux qu'il compte effectuer durant l'horaire de service en question et qui ont des répercussions importantes sur</p>	<p>L'article en question prévoit l'établissement d'un planning des travaux durant l'horaire de service par le gestionnaire de l'infrastructure, et reprend l'article 23 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans modification substantielle.</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Réfonte 1PF	Commentaires
importantes sur les capacités disponibles.						les capacités disponibles.	
Après concertation avec l'Administration et au plus tard treize mois avant la mise en vigueur de l'horaire de service, le gestionnaire de l'infrastructure présente à celle-ci le planning définitif de ces travaux.						Après concertation avec l'Administration et au plus tard treize mois avant la mise en vigueur de l'horaire de service, le gestionnaire de l'infrastructure présente à celle-ci le planning définitif de ces travaux.	
(2) Le gestionnaire de l'infrastructure peut programmer à court terme des travaux de moindre importance ayant des répercussions sur les capacités allouées. Dans ce cas il demande les capacités requises à l'Administration au plus tard un mois avant le début envisagé des travaux. Après concertation avec les candidats, l'Administration définit les modifications et annulations de sillons à prévoir. Ces mesures ne donnent pas lieu à d'autre indemnisation que le remboursement de la caution ZL .						(2) Le gestionnaire de l'infrastructure peut programmer à court terme des travaux de moindre importance ayant des répercussions sur les capacités allouées. Dans ce cas il demande les capacités requises à l'Administration au plus tard un mois avant le début envisagé des travaux. Après concertation avec les candidats, l'Administration définit les modifications et annulations de sillons à prévoir. Ces mesures ne donnent pas lieu à d'autre indemnisation que le remboursement de la caution ZL .	
(3) Il en est de même lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ne peut pas mettre à disposition les capacités allouées en raison de travaux urgents non prévus.						(3) Il en est de même lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ne peut pas mettre à disposition les capacités allouées en raison de travaux urgents non prévus.	
Art. 55. Peuvent introduire des demandes d'attribution de sillons les candidats, l'organisme de répartition des capacités d'infrastructure d'un autre Etat membre de l'Union européenne coopérant avec l'Administration et dûment mandaté ainsi qu'un groupement de plusieurs organismes de répartition						Art 24 Peuvent introduire des demandes d'attribution de sillons les candidats, l'organisme de répartition des capacités d'infrastructure d'un autre Etat membre de l'Union européenne coopérant avec l'Administration et dûment mandaté ainsi qu'un groupement de plusieurs organismes de répartition des	L'article en question prévoit l'attribution de sillons à des candidats d'autres Etats membres ainsi que l'interdiction de transfert, et reprend l'article 24 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans modification substantielle.

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>des capacités d'infrastructure d'autres Etats membres de l'Union européenne constitué à cet effet.</p> <p>Les capacités de l'infrastructure disponibles sont réparties par l'Administration et ne peuvent, une fois affectées à un candidat, être transférées par le bénéficiaire à une autre entreprise ou un autre service.</p> <p>Toute transaction relative aux capacités de l'infrastructure est interdite et entraîne l'exclusion de l'attribution ultérieure de capacités.</p> <p>L'utilisation de capacités par une entreprise ferroviaire pour exercer les activités d'un candidat qui n'est pas une entreprise ferroviaire n'est pas considérée comme un transfert.</p>						<p>capacités d'infrastructure d'autres Etats membres de l'Union européenne constitué à cet effet.</p> <p>Les capacités de l'infrastructure disponibles sont réparties par le gestionnaire de l'infrastructure et ne peuvent, une fois affectées à un candidat, être transférées par le bénéficiaire à une autre entreprise ou un autre service.</p> <p>Toute transaction relative aux capacités de l'infrastructure est interdite et entraîne l'exclusion de l'attribution ultérieure de capacités.</p> <p>L'utilisation de capacités par une entreprise ferroviaire pour exercer les activités d'un candidat qui n'est pas une entreprise ferroviaire n'est pas considérée comme un transfert.</p>	
<p>Art. 56.</p> <p>L'Administration peut conclure avec tout candidat un accord-cadre. Cet accord-cadre précise les caractéristiques des capacités de l'infrastructure ferroviaire requises par un candidat ainsi que de celles qui lui sont offertes pour toute durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service.</p> <p>L'accord-cadre est conclu en principe pour une durée de cinq ans, renouvelable par périodes égales à sa durée initiale. L'Administration peut, dans des cas spécifiques, accepter des périodes plus courtes ou plus longues. Toute période</p>						<p>Art 25</p> <p>L'Administration peut conclure avec tout candidat un accord-cadre. Cet accord-cadre précise les caractéristiques des capacités de l'infrastructure ferroviaire requises, et que de celles qui lui sont offertes pour toute durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service.</p> <p>L'accord-cadre est conclu en principe pour une durée de cinq ans, renouvelable par périodes égales à sa durée initiale. L'Administration peut, dans des cas spécifiques, accepter des périodes plus courtes ou plus longues. Toute période d'une durée</p>	<p>L'article en question prévoit la possibilité de conclure des accords-cadres entre l'Administration des chemins de fer et le candidat en précisant les caractéristiques des capacités de l'infrastructure ferroviaire requises, et reprend l'article 25 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans modification substantielle.</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Réfonte 1PF	Commentaires
<p>d'une durée supérieure à cinq ans est motivée par l'existence de contrats commerciaux, d'investissements particuliers ou de risques.</p> <p>Lorsque des itinéraires de substitution adéquats existent, l'Administration peut, après consultation des parties intéressées, désigner des infrastructures spécialisées à utiliser par des types déterminés de trafic. Lorsque cette désignation a eu lieu, l'Administration peut accorder la priorité à ce type de trafic lors de la répartition des capacités de l'infrastructure. Cette désignation ne fait pas obstacle à l'utilisation de ces infrastructures par d'autres types de trafic, dès lors que des capacités sont disponibles. Lorsque l'infrastructure a été désignée conformément au présent alinéa, il en est fait état dans le <u>DER</u>. Pour les services utilisant une telle infrastructure spécialisée et qui nécessitent des investissements importants et à long terme, dûment justifiés par le candidat, l'accord-cadre peut être conclu pour une durée de quinze ans. Une durée supérieure à quinze ans n'est admissible que dans des cas exceptionnels, lorsqu'il s'agit d'investissements importants et à long terme et spécialement lorsque ceux-ci font l'objet d'engagements contractuels comprenant un plan pluriannuel d'amortissement.</p> <p>Dans de tels cas exceptionnels, l'accord-cadre peut indiquer les</p>							

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>cadre peut indiquer les caractéristiques détaillées des capacités qui sont mises à la disposition du candidat pour la durée de l'accord-cadre. Ces caractéristiques peuvent comprendre la fréquence, le volume et la qualité des sillons. L'Administration peut réduire les capacités réservées dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure au seuil fixé par le DRR.</p> <p>Des indemnisations peuvent être prévues en cas de non-respect des engagements.</p> <p>L'accord-cadre peut être modifié ou limité afin de permettre une meilleure utilisation de l'infrastructure ferroviaire.</p> <p>Les dispositions générales de chaque accord-cadre sont communiquées à toute partie intéressée.</p> <p>La conclusion d'un accord-cadre ne dispense pas l'intéressé de présenter ses demandes de sillons selon les modalités prévues à l'article 28. Elle ne fait pas obstacle à l'utilisation par d'autres demandeurs de sillons de l'infrastructure qui fait l'objet de l'accord-cadre.</p> <p>Art. 57.</p> <p>(1) Les demandes de sillons sont adressées à l'Administration dans les conditions et selon les modalités prévues par le DRR ou, en cas d'accord-cadre, par les stipulations de cet accord.</p> <p>Le droit d'utiliser des capacités déterminées de</p>						<p>caractéristiques détaillées des capacités qui sont mises à la disposition du candidat pour la durée de l'accord-cadre. Ces caractéristiques peuvent comprendre la fréquence, le volume et la qualité des sillons. L'Administration peut réduire les capacités réservées dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure au seuil fixé par le DRR.</p> <p>Des indemnisations peuvent être prévues en cas de non-respect des engagements.</p> <p>L'accord-cadre peut être modifié ou limité afin de permettre une meilleure utilisation de l'infrastructure ferroviaire.</p> <p>Les dispositions générales de chaque accord-cadre sont communiquées à toute partie intéressée.</p> <p>La conclusion d'un accord-cadre ne dispense pas l'intéressé de présenter ses demandes de sillons selon les modalités prévues à l'article 3bis de la loi précitée du 11 juin 1999. Elle ne fait pas obstacle à l'utilisation par d'autres demandeurs de sillons de l'infrastructure qui fait l'objet de l'accord-cadre.</p> <p>Art 26</p> <p>(1) Les demandes de sillons sont adressées à l'Administration dans les conditions et selon les modalités prévues par le DRR ou, en cas d'accord-cadre, par les stipulations de cet accord.</p> <p>Le droit d'utiliser des capacités déterminées de l'infrastructure sous forme de</p>	<p>L'article sous rubrique détermine la procédure d'attribution de sillons, et reprend l'article 26 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans modification substantielle.</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Réfonte 1PF	Commentaires
<p>l'infrastructure sous forme de sillons peut être accordé aux candidats pour une durée maximale correspondant à une seule période de l'horaire de service. Lorsque la demande est présentée au titre d'un accord-cadre, l'Administration prend en compte les engagements contractuels lors de la répartition des capacités de l'infrastructure.</p> <p>(2) L'Administration instruit les demandes. Dans le cadre de cette instruction elle peut confier des études techniques au gestionnaire de l'infrastructure.</p> <p>(3) Après l'instruction des demandes de sillons, l'Administration établit un projet d'horaire de service, le cas échéant en coopération avec les autres organismes de répartition concernés, et ce au plus tard quatre mois après la date limite pour la présentation des demandes par les candidats. Ce projet tient compte des demandes formulées, des priorités dans l'utilisation du réseau national, des périodes nécessaires pour l'entretien programmé du réseau et les grands travaux sur l'infrastructure ferroviaire et, le cas échéant, de la nécessité de réserver des capacités suffisantes pour répondre aux demandes ponctuelles de sillons.</p> <p>(4) Lorsque certaines demandes sont incompatibles entre elles, l'Administration entame une procédure de coordination, telle que définie au DRR. Elle peut proposer des sillons</p>						<p>sillons peut être accordé aux candidats pour une durée maximale correspondant à une seule période de l'horaire de service. Lorsque la demande est présentée au titre d'un accord-cadre, l'Administration prend en compte les engagements contractuels lors de la répartition des capacités de l'infrastructure.</p> <p>(2) L'Administration instruit les demandes. Dans le cadre de cette instruction elle peut confier des études techniques au gestionnaire de l'infrastructure.</p> <p>(3) Après l'instruction des demandes de sillons, l'Administration établit un projet d'horaire de service, le cas échéant en coopération avec les autres organismes de répartition concernés, et ce au plus tard quatre mois après la date limite pour la présentation des demandes par les candidats. Ce projet tient compte des demandes formulées, des priorités dans l'utilisation du réseau national, des périodes nécessaires pour l'entretien programmé du réseau et les grands travaux sur l'infrastructure ferroviaire et, le cas échéant, de la nécessité de réserver des capacités suffisantes pour répondre aux demandes ponctuelles de sillons.</p> <p>(4) Lorsque certaines demandes sont incompatibles entre elles, l'Administration entame une procédure de coordination, telle que définie au DRR. Elle peut proposer des sillons différents de ceux qui ont été demandés.</p>	

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>différents de ceux qui ont été demandés.</p> <p>L'Administration s'efforce, en consultant les candidats concernés, de résoudre les conflits éventuels. Cette consultation est fondée sur la communication, dans un délai raisonnable, gratuitement et par écrit ou par voie électronique, des informations suivantes :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. les sillons demandés par tous les autres candidats sur les mêmes lignes ; 2. les sillons alloués dans un premier temps à tous les autres candidats sur les mêmes lignes ; 3. les autres sillons proposés sur les lignes concernées, conformément au paragraphe 2 ; 4. des informations complètes et détaillées sur les critères de répartition des capacités. <p>Conformément à l'article 53, paragraphe 3, point 7, ces informations sont fournies sans révéler l'identité des autres candidats, à moins que les candidats concernés n'aient accepté qu'elles le soient.</p> <p>L'Administration consulte les parties intéressées au sujet du projet d'horaire de service et leur laisse la faculté de présenter leurs observations durant une période d'au moins un mois. Les parties intéressées comprennent toutes celles qui ont introduit une demande de capacités de l'infrastructure, ainsi que les autres parties qui souhaitent formuler des commentaires au sujet de l'incidence que le service peut, le cas échéant, avoir sur leur aptitude à</p>						<p>L'Administration s'efforce, en consultant les candidats concernés, de résoudre les conflits éventuels. Cette consultation est fondée sur la communication, dans un délai raisonnable, gratuitement et par écrit ou par voie électronique, des informations suivantes :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. les sillons demandés par tous les autres candidats sur les mêmes lignes ; 2. les sillons alloués dans un premier temps à tous les autres candidats sur les mêmes lignes ; 3. les autres sillons proposés sur les lignes concernées, conformément au paragraphe 2 ; 4. des informations complètes et détaillées sur les critères de répartition des capacités. <p>Conformément à l'article 22, point 7, ces informations sont fournis sans révéler l'identité des autres candidats, à moins que les candidats concernés n'aient accepté qu'elles le soient.</p> <p>L'Administration consulte les parties intéressées au sujet du projet d'horaire de service et leur laisse la faculté de présenter leurs observations durant une période d'au moins un mois. Les parties intéressées comprennent toutes celles qui ont introduit une demande de capacités de l'infrastructure, ainsi que les autres parties qui souhaitent formuler des commentaires au sujet de l'incidence que l'horaire de service peut, le cas échéant, avoir sur leur aptitude à fournir des services ferroviaires durant la période de validité de l'horaire de service.</p>	

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Réfonte 1PF	Commentaires
<p>fournir des services ferroviaires durant la période de validité de l'horaire de service. L'Administration adopte les mesures appropriées, prend en compte les observations exprimées et communique la proposition définitive de sillons aux parties intéressées.</p> <p>(5) Les parties intéressées peuvent saisir le régulateur dans un délai de dix jours ouvrables à compter de la réception de la proposition définitive de sillons.</p> <p>(6) A l'issue de ce processus, l'Administration arrête l'horaire de service provisoire et le rend public.</p> <p>Art. 58.</p>						<p>adopte les mesures appropriées, prend en compte les observations exprimées et communique la proposition définitive de sillons aux parties intéressées.</p> <p>(5) Sans préjudice des dispositions de l'article 22, paragraphe 9, de la loi précitée du 11 juin 1999, les parties intéressées peuvent saisir le régulateur dans un délai de dix jours ouvrables à partir de la réception de la proposition définitive de sillons.</p> <p>(6) A l'issue de ce processus, l'Administration arrête l'horaire de service provisoire et le rend public.</p> <p>Art 27</p>	<p>L'article sous rubrique détermine également la procédure d'attribution de sillons, et reprend l'article 27 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans modification substantielle.</p>
<p>(1) Les demandes de sillons présentées après la date limite pour l'introduction des demandes ne sont traitées qu'après publication de l'horaire de service provisoire sur base des capacités disponibles suite à l'attribution de sillons effectuée en application de l'article 57. Si ces demandes sont introduites avant une date limite publiée au DRR, elles sont prises en compte lors de l'établissement de l'horaire de service définitif. Les demandes de sillons réguliers présentées après cette date limite sont prises en compte lors des adaptations de l'horaire de service selon les modalités et le calendrier publiés au DRR.</p> <p>(2) Les demandes de sillons extraordinaires ou préétablis peuvent être présentées à tout moment sans préjudice des délais prévus au DRR.</p>							<p>(1) Les demandes de sillons présentées après la date limite pour l'introduction des demandes ne sont traitées qu'après publication de l'horaire de service provisoire sur base des capacités disponibles suite à l'attribution de sillons effectuée en application de l'article 26. Si ces demandes sont introduites avant une date limite publiée au DRR, elles sont prises en compte lors de l'établissement de l'horaire de service définitif. Les demandes de sillons réguliers présentées après cette date limite sont prises en compte lors des adaptations de l'horaire de service selon les modalités et le calendrier publiés au DRR.</p> <p>(2) Les demandes de sillons extraordinaires ou préétablis peuvent être présentées à tout moment sans préjudice des délais prévus au DRR.</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>sans préjudice des délais prévus au DRK. L'Administration répond à ces demandes dans un délai de cinq jours ouvrables, si possible en présentant une offre ou, le cas échéant, en indiquant un nouveau délai pour la remise de l'offre.</p> <p>(3) La régulation opérationnelle se fait sous le contrôle de l'Administration.</p>						<p>L'Administration répond à ces demandes dans un délai de cinq jours ouvrables, si possible en présentant une offre ou, le cas échéant, en indiquant un nouveau délai pour la remise de l'offre.</p> <p>(3) La régulation opérationnelle se fait sous le contrôle de l'Administration.</p>	
<p>Art. 59.</p> <p>Toute utilisation de l'infrastructure par le bénéficiaire d'un sillon requiert la conclusion d'un contrat avec l'Administration. Ce contrat porte sur les conditions administratives, techniques et financières de l'utilisation de l'infrastructure et spécifie les conditions dans lesquelles sont appliquées les règles de sécurité.</p>						<p>Art 28</p> <p>Toute utilisation de l'infrastructure par le bénéficiaire d'un sillon requiert la conclusion d'un contrat avec l'Administration. Ce contrat porte sur les conditions administratives, techniques et financières de l'utilisation de l'infrastructure et spécifie les conditions dans lesquelles sont appliquées les règles de sécurité.</p>	<p>L'article sous rubrique requiert la conclusion d'un contrat entre l'Administration des chemins de fer et le bénéficiaire d'un sillon portant sur les conditions administratives, techniques et financières ainsi que les règles de sécurité, et reprend l'article 28 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans modification substantielle.</p>
<p>Sans préjudice des stipulations contractuelles, le contrat d'utilisation de l'infrastructure du réseau national peut être résilié sans indemnité pour le bénéficiaire d'un sillon dans les cas suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. retrait de la licence ferroviaire ou du certificat de sécurité ; 2. situation de cessation de paiements ou de mise en liquidation judiciaire ; 3. défaut de paiement des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour six échéances successives ; 4. violation des obligations en matière d'assurance. 						<p>Sans préjudice des stipulations contractuelles, le contrat d'utilisation de l'infrastructure du réseau national peut être résilié sans indemnité pour le bénéficiaire d'un sillon dans les cas suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. retrait de la licence ferroviaire ou du certificat de sécurité ; 2. situation de cessation de paiements ou de mise en liquidation judiciaire ; 3. défaut de paiement des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour six échéances successives ; 4. violation des obligations en matière d'assurance. 	
<p>Art. 60.</p> <p>L'Administration peut, par</p>						<p>Art 29</p> <p>L'Administration peut, par</p>	<p>L'article sous rubrique règle les conditions de</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Réfonte 1PF	Commentaires
<p>décision motivée, supprimer ou modifier les sillons alloués :</p> <p>1. lorsque l'exécution sur l'infrastructure ferroviaire de travaux autres que ceux qui sont programmés lors de l'élaboration de l'horaire de service mentionné à l'article <u>26</u> l'exige ;</p> <p>2. lorsque l'utilisation du sillon a été inférieure au seuil défini dans le DRR.</p> <p>Dans le cas mentionné sub 2, l'Administration peut conférer un caractère définitif à la modification ou à la suppression.</p> <p>La décision de modification ou de suppression de sillon est précédée d'un préavis de quinze jours et d'une concertation avec les bénéficiaires des sillons en cause. Elle indique la durée de la modification ou de la suppression.</p> <p>Toutefois, en cas d'urgence et de nécessité absolue, de défaillance rendant momentanément inutilisable ou pour tout autre fait empêchant l'utilisation de l'infrastructure dans des conditions normales de sécurité, l'Administration supprime, sans préavis, les sillons attribués pendant le temps nécessaire à la remise en état des installations ou à la disparition du fait générateur de l'arrêt des circulations.</p> <p>L'Administration informe le régulateur, parallèlement à tout autre contractant, dans les meilleurs délais.</p>						<p>décision motivée, supprimer ou modifier les sillons alloués :</p> <p>1. lorsque l'exécution sur l'infrastructure ferroviaire de travaux autres que ceux qui sont programmés lors de l'élaboration de l'horaire de service mentionné à l'article 26 l'exige ;</p> <p>2. lorsque l'utilisation du sillon a été inférieure au seuil défini dans le DRR.</p> <p>Dans le cas mentionné sub 2, l'Administration peut conférer un caractère définitif à la modification ou à la suppression.</p> <p>La décision de modification ou de suppression de sillon est précédée d'un préavis de quinze jours et d'une concertation avec les bénéficiaires des sillons en cause. Elle indique la durée de la modification ou de la suppression.</p> <p>Toutefois, en cas d'urgence et de nécessité absolue, de défaillance rendant momentanément inutilisable ou pour tout autre fait empêchant l'utilisation de l'infrastructure dans des conditions normales de sécurité, l'Administration supprime, sans préavis, les sillons attribués pendant le temps nécessaire à la remise en état des installations ou à la disparition du fait générateur de l'arrêt des circulations. L'Administration informe le régulateur, parallèlement à tout autre contractant, dans les meilleurs délais.</p> <p>Les modalités d'indemnisation éventuelle sont précisées</p>	<p>modification ou de suppression de sillons par l'Administration des chemins de fer, et reprend l'article 29 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans modification substantielle.</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
sont précisées dans le DRR.						dans le DRR.	
<p>Art. 61.</p> <p>(1) Lorsque l'Administration constate l'impossibilité de répondre favorablement à toutes les demandes de capacités sur une ligne ou une section de ligne de l'infrastructure, elle déclare cette fraction de l'infrastructure saturée et en informe le ministre.</p> <p>(2) Lorsqu'une section de ligne du réseau a été déclarée saturée, l'Administration affecte les sillons en fonction des priorités suivantes :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. les services de transport de voyageurs effectués dans le cadre d'un contrat de service public passé avec l'Etat ; 2. les services de transport nationaux ou internationaux de voyageurs ; 3. les services de transport nationaux ou internationaux de marchandises. 					<p>Art 30</p> <p>(1) Lorsque l'Administration constate l'impossibilité de répondre favorablement à toutes les demandes de capacités sur une ligne ou une section de ligne de l'infrastructure, elle déclare cette fraction de l'infrastructure saturée et en informe le ministre.</p> <p>(2) Lorsqu'une section de ligne du réseau est a été déclarée saturée, l'Administration affecte les sillons en fonction des priorités suivantes :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. les services de transport de voyageurs effectués dans le cadre d'un contrat de service public passé avec l'Etat ; 2. les services de transport nationaux ou internationaux de voyageurs ; 3. les services de transport nationaux ou internationaux de marchandises. 	<p>L'article sous rubrique règle le cas dans lequel une section de ligne est déclarée saturée par l'Administration des chemins de fer, et reprend l'article 30 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans modification substantielle.</p>	
<p>Art. 62.</p> <p>(1) L'Administration en sa qualité d'organisme de répartition précise, dans le DRR, les conditions de prise en compte des niveaux d'utilisation antérieurs des sillons lors de la détermination des priorités dans le cadre de la procédure de répartition.</p> <p>(2) Pour l'infrastructure saturée en particulier, l'Administration impose la renonciation à un sillon dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure au seuil fixé dans le DRR, à moins que cette sous-utilisation ne soit due à</p>						<p>Art 31</p> <p>(1) L'Administration en sa qualité d'organisme de répartition précise, dans le DRR, les conditions de prise en compte des niveaux d'utilisation antérieurs des sillons lors de la détermination des priorités dans le cadre de la procédure de répartition.</p> <p>(2) Pour l'infrastructure saturée en particulier, l'Administration impose la renonciation à un sillon dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure au seuil fixé dans le DRR, à moins que cette sous-</p>	<p>L'article sous rubrique reprend l'article 31 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans modification substantielle, et règle la détermination de priorités dans le cadre de la procédure de répartition.</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>des raisons autres qu'économiques échappant au contrôle du candidat.</p>						<p>utilisation ne soit due à des raisons économiques échappant au contrôle du candidat.</p>	
<p>Art. 63. L'établissement des règles de tarification spécifiques ainsi que la détermination de la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure sont confiés à un organisme de tarification dont la fonction est assumée par l'Administration.</p>			<p>Art 24 L'établissement des règles de tarification spécifiques ainsi que la détermination de la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure sont confiés à un organisme de tarification dont la fonction est assumée par l'Administration des chemins de fer, instituée en vertu de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire.</p>				<p>L'article en question reprend l'article 24 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée sur la désignation de l'organisme de tarification, et n'a pas subi de modification substantielle.</p>
<p>L'Administration s'assure que le système de tarification est appliqué de telle manière que les candidats organisant des prestations de service de nature équivalente sur une partie similaire du marché soient soumis à des redevances équivalentes et non discriminatoires et que les redevances effectivement appliquées soient conformes au système de redevance pour l'utilisation de l'infrastructure instauré au présent titre et aux règles définies dans le DRR.</p>							
<p>Art. 64. L'utilisation du réseau est soumise au paiement d'une redevance d'utilisation dont les modalités d'application sont déterminées ci-après, l'avis de l'Administration demandé. Les redevances d'utilisation sont calculées pour chaque candidat dans le respect du principe de l'application non discriminatoire de ces</p>			<p>Art 25 L'utilisation du réseau est soumise au paiement d'une redevance d'utilisation dont les modalités d'application sont arrêtées par règlement grand-ducal, l'avis de l'organisme de tarification demandé. Les redevances d'utilisation sont calculées pour chaque candidat dans le respect du principe de l'application non</p>				<p>L'article en question reprend l'article 25 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée sur les redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, et n'a pas subi de modification substantielle.</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>redevances dans le cadre d'un même marché et par rapport à un barème tarifaire de référence établi par l'Administration selon les modalités prévues ci-après.</p> <p>Les redevances d'utilisation de l'infrastructure sont facturées par l'Administration et prélevées pour compte de l'Etat par l'Administration de l'enregistrement et des domaines sur toute entreprise ferroviaire qui emprunte le réseau. Elles sont imputées au Fonds du rail.</p> <p>Les redevances d'utilisation des installations de service sont versées à l'exploitant d'installation de service.</p> <p>L'Administration exploitant d'installation de service doit pouvoir prouver que les redevances à payer par un candidat ont été calculées conformément aux modalités de tarification de la redevance prévue.</p> <p>Ils tiennent à la disposition de tout candidat demandant l'allocation de sillons, ainsi que du régulateur, toute information utile sur les redevances imposées.</p>			<p>discriminatoire de ces redevances dans le cadre d'un même marché et par rapport à un barème tarifaire de référence établi par l'organisme de tarification prévu à l'article 24 selon les modalités arrêtées par règlement grand-ducal.</p> <p>Les redevances d'utilisation sont facturées par l'organisme de tarification et prélevées pour compte de l'Etat par l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines sur toute entreprise ferroviaire qui emprunte le réseau national. Elles sont imputées au Fonds du rail.</p> <p>L'organisme de tarification doit pouvoir prouver que les redevances à payer par un candidat ont été calculées conformément aux modalités de tarification de la redevance prévue.</p> <p>L'organisme de tarification tient à la disposition de tout candidat demandant l'allocation de sillons toute information utile sur les redevances imposées.</p>				<p>L'article en question reprend l'article 23 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée sur les frais de dossier pour la demande d'allocation des sillons, et n'a pas subi de modification substantielle.</p>
<p>Art. 65.</p> <p>Les frais de dossier et d'expertise nécessaires à l'étude d'une demande d'utilisation du réseau ou d'une demande d'allocation de silon sont à la charge du demandeur.</p> <p>L'Administration est autorisée à se faire remettre par les candidats demandant l'allocation d'un</p>			<p>Art 23</p> <p>Les frais de dossier et d'expertise nécessaires à l'étude d'une demande d'utilisation du réseau national ou d'une demande d'allocation de silon sont à la charge du demandeur. Ils sont déterminés suivant un barème fixé par règlement grand-ducal.</p> <p>L'Administration est</p>				

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>silicon un acompte dont le montant est repris dans les tarifs ci-avant. En cas de non-utilisation du silion, cet acompte reste acquis à l'Administration. Il est déduit de la redevance d'utilisation dans le cas contraire.</p>			<p>autorisée à se faire remettre par les entreprises ferroviaires demandant l'allocation d'un silion et dont le montant est repris dans les tarifs ci-avant. En cas de non-utilisation du silion cette garantie reste acquise à l'Administration. Elle est déduite de la redevance d'utilisation dans le cas contraire.</p>				
<p>Art. 66. Sans préjudice de l'article 67, les redevances perçues pour l'ensemble des prestations minimales et pour l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire.</p>						<p>Art 6 (3) Sans préjudice de l'article 7, les redevances perçues pour l'ensemble des prestations minimales et pour l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire.</p>	
<p>Art. 67. (1) Les redevances d'utilisation de l'infrastructure visées à l'article 66, peuvent inclure une redevance au titre de la rareté des capacités de la section identifiable de l'infrastructure pendant les périodes de saturation.</p>						<p>Art 7 (1) Les redevances d'utilisation de l'infrastructure visées à l'article 6, paragraphe 3, peuvent inclure une redevance au titre de la rareté des capacités de la section identifiable de l'infrastructure pendant les périodes de saturation.</p>	<p>L'article sous rubrique impose une redevance pour l'accès aux voies et les prestations minimales et reprend l'article 7 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans le modifier de manière substantielle.</p>
<p>(2) Les redevances d'utilisation de l'infrastructure visées à l'article 66, peuvent être modifiées pour tenir compte du coût des effets sur l'environnement de l'exploitation des trains. Toute modification de ce type est différenciée en fonction de l'ampleur de l'effet engendré.</p>						<p>(2) Les redevances d'utilisation de l'infrastructure visées à l'article 6, paragraphe 3, peuvent être modifiées pour tenir compte du coût des effets sur l'environnement de l'exploitation des trains. Toute modification de ce type est différenciée en fonction de l'ampleur de l'effet engendré.</p>	
<p>Art. 68. La redevance perçue pour l'ensemble des prestations minimales est composée de quatre éléments additifs :</p>						<p>Art 8 La redevance perçue pour l'ensemble des prestations minimales est composée de trois éléments additifs :</p>	<p>L'article sous rubrique détermine la composition des redevances perçues et reprend l'article 8 du règlement grand-ducal du</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>1. un élément associé au traitement administratif de la requête de sillou ;</p> <p>Pour les sillons réguliers, la redevance couvre le traitement administratif associé à la requête d'un sillou réservé pour une période horaire. Pour les sillons préétablis et extraordinaires, la redevance couvre le traitement administratif associé à la requête du sillou considéré.</p> <p>Les redevances associées au traitement administratif des requêtes sont précisées dans le DRR.</p> <p>2. un élément associé à l'exploitation du sillou ;</p> <p>La redevance associée à l'exploitation d'un sillou est calculée sur base du produit d'un tarif unitaire, de la longueur du sillou, d'un facteur associé au poids du train et d'un facteur associé au type de train considéré.</p> <p>Le tarif unitaire d'exploitation du sillou, les catégories de poids, les facteurs associés aux catégories de poids, les types de trains et les facteurs associés aux types de trains sont précisés dans le DRR.</p> <p>3. un élément associé à la rareté des capacités sur les sections déclarées saturées et traversées par le sillou pendant les périodes de saturation. Cette redevance est calculée sur base du produit d'un facteur de congestion, de la longueur de la section déclarée saturée et d'un coefficient de rigidité.</p>						<p>1. un élément associé au traitement administratif de la requête de sillou ;</p> <p>Pour les sillons réguliers, la redevance couvre le traitement administratif associé à la requête d'un sillou réservé pour une période horaire. Pour les sillons préétablis et extraordinaires, la redevance couvre le traitement administratif associé à la requête du sillou considéré.</p> <p>Les redevances associées au traitement administratif des requêtes sont précisées dans le DRR.</p> <p>2. un élément associé à l'exploitation du sillou ;</p> <p>La redevance associée à l'exploitation d'un sillou est calculée sur base du produit d'un tarif unitaire, de la longueur du sillou, d'un facteur associé au poids du train et d'un facteur associé au type de train considéré.</p> <p>Le tarif unitaire d'exploitation du sillou, les catégories de poids, les facteurs associés aux catégories de poids, les types de trains et les facteurs associés aux types de trains sont précisés dans le DRR.</p> <p>3. un élément associé à la rareté des capacités sur les sections déclarées saturées et traversées par le sillou pendant les périodes de saturation. Cette redevance est calculée sur base du produit d'un facteur de congestion, de la longueur de la section déclarée saturée, d'un coefficient de rigidité et d'un coefficient de délai de réservation.</p>	<p>23 décembre 2016 précité sans le modifier de manière substantielle.</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Réfonte 1PF	Commentaires
<p>La liste des sections saturées conformément à l'article 17, paragraphe 3, les facteurs de congestion associés et les périodes associées sont précisés dans le DRR.</p> <p>Le coefficient de rigidité est fonction de la différence entre la marche de base train et de la marche du train telle qu'elle est estimée sur base de l'application de l'horaire de service. Les catégories considérées et les coefficients applicables sont précisés dans le DRR.</p> <p><u>4. un élément associé à l'utilisation du système d'alimentation électrique pour le courant de traction déterminé comme le produit d'un tarif unitaire et de la distance d'utilisation du système d'alimentation électrique. La valeur du tarif unitaire d'utilisation du système d'alimentation électrique est précisée dans le DRR.</u></p>						<p>La liste des sections saturées conformément à l'article 15, paragraphe 3, de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, les facteurs de congestion associés et les périodes associées sont précisés dans le DRR.</p> <p>Le coefficient de rigidité est fonction de la différence entre la marche de base train et de la marche du train telle qu'elle est estimée sur base de l'application de l'horaire de service. Les catégories considérées et les coefficients applicables sont précisés dans le DRR.</p> <p>Le coefficient de délai de réservation est fonction du délai compris entre la première demande de requête formulée par l'entreprise ferroviaire à l'Administration et la date prévue pour le premier sillon considéré. Les catégories de délais et coefficients associés sont précisés dans le DRR.</p>	
<p>Art. 69.</p> <p>(1) La redevance imposée pour l'accès aux voies dans le cadre des installations de service visées à l'article 32, paragraphe 2, et la fourniture de services dans ces installations, ne dépasse pas le coût de leur prestation majoré d'un bénéfice raisonnable.</p> <p>(2) Si les services énumérés à l'article 32, paragraphes 3 et 4, comme prestations complémentaires et connexes ne sont proposés que par un seul fournisseur, la redevance imposée pour un tel service ne dépasse</p>						<p>Art 6</p> <p>(1) La redevance imposée pour l'accès aux voies dans le cadre des installations de service visées à l'article 3, paragraphe 2, et la fourniture de services dans ces installations, ne dépasse pas le coût de leur prestation majoré d'un bénéfice raisonnable.</p> <p>(2) Si les services énumérés à l'article 3, paragraphes 3 et 4, comme prestations complémentaires et connexes ne sont proposés que par un seul fournisseur, la redevance imposée pour un tel service ne dépasse pas le coût de la</p>	<p>L'article sous rubrique impose une redevance pour l'accès aux voies et les prestations minimales et reprend l'article 6 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans le modifier de manière substantielle.</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
pas le coût de la prestation majoré d'un bénéfice raisonnable.						prestation majoré d'un bénéfice raisonnable.	
<p>Art. 70.</p> <p>La redevance associée à l'accès aux infrastructures de ravitaillement en combustible exploitées par le gestionnaire de l'infrastructure est fixée comme un tarif forfaitaire par opération.</p> <p>Cette redevance couvre également les services de fourniture de combustible, à l'exception du prix de revient du combustible et d'une marge commerciale appliquée à ce prix de revient.</p> <p>La valeur du tarif d'accès aux infrastructures de ravitaillement en combustible est précisée dans le DRR.</p>					<p>Art 11</p> <p>La redevance associée à l'accès aux infrastructures de ravitaillement en combustible exploitées par le gestionnaire de l'infrastructure est fixée comme un tarif forfaitaire par opération.</p> <p>Cette redevance couvre également les services de fourniture de combustible, à l'exception du prix de revient du combustible et d'une marge commerciale appliquée à ce prix de revient.</p> <p>La valeur du tarif d'accès aux infrastructures de ravitaillement en combustible est précisée dans le DRR.</p>	<p>L'article sous rubrique impose une redevance à l'accès aux infrastructures de ravitaillement en combustible exploitées par le gestionnaire de l'infrastructure et reprend l'article 11 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans le modifier de manière substantielle.</p>	
<p>Art. 71.</p> <p>Les redevances associées à l'accès aux gares de voyageurs, à leurs bâtiments et aux autres infrastructures associées, aux terminaux de marchandises et aux voies de garage sont fixées comme étant le produit d'un tarif unitaire et d'une durée d'accès.</p> <p>La durée d'accès est calculée en jours complets.</p> <p>Les valeurs des tarifs unitaires applicables sont précisées dans le DRR.</p>						<p>Art 12</p> <p>Les redevances associées à l'accès aux gares de voyageurs, à leurs bâtiments et aux autres infrastructures associées, aux terminaux de marchandises et aux voies de garage et reprend l'article 12 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans le modifier de manière substantielle.</p> <p>La durée d'accès est calculée en jours complets.</p> <p>Les valeurs des tarifs unitaires applicables sont précisées dans le DRR.</p>	<p>L'article sous rubrique impose une redevance à l'accès aux gares de voyageurs, à leurs bâtiments et aux infrastructures associées, aux terminaux de marchandises et aux voies de garage et reprend l'article 12 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans le modifier de manière substantielle.</p>
<p>Art. 72.</p> <p>La redevance associée à l'accès aux installations</p>						<p>Art 13</p> <p>La redevance associée à</p>	<p>L'article sous rubrique impose une redevance associée à l'accès aux installations d'entretien et</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Réfonte 1PF	Commentaires
<p>d'entretien et autres infrastructures exploitées par le gestionnaire de l'infrastructure est fixée comme étant le produit d'un tarif horaire et d'une durée d'accès.</p> <p>La durée d'accès est calculée sur base d'un devis préalable. Le tarif horaire applicable est précisé dans le DRR.</p>						<p>L'accès aux installations d'entretien et autres infrastructures exploitées par le gestionnaire de l'infrastructure est fixée comme étant le produit d'un tarif horaire et d'une durée d'accès.</p> <p>La durée d'accès est calculée sur base d'un devis préalable. Le tarif horaire applicable est précisé dans le DRR.</p>	<p>d'autres infrastructures exploitées par le gestionnaire de l'infrastructure et reprend l'article 13 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans le modifier de manière substantielle.</p>
<p>Art. 73.</p> <p>La redevance associée à l'utilisation du courant de traction fourni par le gestionnaire de l'infrastructure est fixée comme le produit d'un tarif unitaire, d'un facteur lié au poids du train, d'un facteur lié à la vitesse moyenne hors arrêts du train, d'un facteur lié au nombre d'arrêts prévus et d'un coefficient de pointe.</p> <p>Les catégories de poids et les facteurs associés sont précisés dans le DRR.</p> <p>La vitesse moyenne hors arrêts est définie comme la vitesse moyenne prévue à l'horaire de service après déduction des temps d'arrêts prévus à l'horaire de service.</p> <p>Les catégories de vitesse et les facteurs associés sont précisés dans le DRR.</p>						<p>Art 14</p> <p>La redevance associée à l'utilisation du courant de traction est fixée comme le produit d'un tarif unitaire, d'un facteur lié au poids du train, d'un facteur lié à la vitesse moyenne hors arrêts du train, d'un facteur lié au nombre d'arrêts prévus et d'un coefficient de pointe.</p> <p>Les catégories de poids et les facteurs associés sont précisés dans le DRR.</p> <p>La vitesse moyenne hors arrêts est définie comme la vitesse moyenne prévue à l'horaire de service après déduction des temps d'arrêts prévus à l'horaire de service.</p> <p>Les catégories de vitesse et les facteurs associés sont précisés dans le DRR.</p>	<p>L'article sous rubrique impose une redevance associée à l'utilisation du courant de traction et reprend l'article 14 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans le modifier de manière substantielle.</p>
<p>Le nombre d'arrêts à considérer est le nombre d'arrêts prévu à l'horaire.</p> <p>Le coefficient de pointe est appliqué en fonction du moment où le train considéré a passé, sur base de l'horaire de service, la moitié du temps total de parcours sur le réseau. Les périodes applicables et les coefficients de pointe associés sont précisés dans le DRR.</p>						<p>Le nombre d'arrêts à considérer est le nombre d'arrêts prévu à l'horaire.</p> <p>Le coefficient de pointe est appliqué en fonction du moment où le train considéré a passé, sur base de l'horaire de service, la moitié du temps total de parcours sur le réseau. Les périodes applicables et les coefficients de pointe associés sont précisés dans le DRR.</p>	<p>Le nombre d'arrêts à considérer est le nombre d'arrêts prévu à l'horaire.</p> <p>Le coefficient de pointe est appliqué en fonction du moment où le train considéré a passé, sur base de l'horaire de service, la moitié du temps total de parcours sur le réseau. Les périodes applicables et les coefficients de pointe associés sont précisés dans le DRR.</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>périodes applicables et les coefficients de pointe associés sont précisés dans le DRR.</p> <p>Art. 74.</p> <p>La redevance associée au préchauffage ou au chauffage des voitures et automotrices est fixée comme le produit d'un tarif unitaire et du nombre de voitures ou d'éléments d'automotrices préchauffés ou chauffés.</p> <p>Le tarif unitaire de préchauffage et de chauffage est précisé dans le DRR.</p>						<p>Art 15</p> <p>La redevance associée au préchauffage ou au chauffage des voitures et automotrices est fixée comme le produit d'un tarif unitaire et du nombre de voitures ou d'éléments d'automotrices préchauffés ou chauffés.</p> <p>Le tarif unitaire de préchauffage et de chauffage est précisé dans le DRR.</p>	<p>L'article sous rubrique impose une redevance associée au préchauffage ou au chauffage des voitures et automotrices, et reprend l'article 15 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans le modifier de manière substantielle.</p>
<p>Art. 75.</p> <p>La redevance associée à la mise à disposition de contrats sur mesure pour le contrôle du transport de marchandises dangereuses et l'assistance à la circulation de convois spéciaux est fixée sur base d'un devis préalable.</p> <p>L'éventuel coût du devis est fixé comme le produit d'un tarif horaire et de la durée nécessaire à l'établissement du contrat.</p> <p>Le tarif horaire applicable est précisé dans le DRR.</p> <p>Art. 76.</p> <p>Toute redevance associée aux prestations et services visés à l'article 32 et dont les modalités de tarification ne sont pas prévues aux articles précédents est fixée sur base d'un devis préalable. Par défaut, un tarif horaire est d'application.</p> <p>Le tarif horaire applicable par défaut est précisé dans</p>						<p>Art 16</p> <p>La redevance associée à la mise à disposition de contrats sur mesure pour le contrôle du transport de marchandises dangereuses et l'assistance à la circulation de convois spéciaux est fixée sur base d'un devis préalable.</p> <p>L'éventuel coût du devis est fixé comme le produit d'un tarif horaire et de la durée nécessaire à l'établissement du contrat.</p> <p>Le tarif horaire applicable est précisé dans le DRR.</p> <p>Art 17</p> <p>Toute redevance associée aux prestations et services visés à l'article 3 et dont les modalités de tarification ne sont pas prévues aux articles précédents est fixée sur base d'un devis préalable. Par défaut, un tarif horaire est d'application.</p> <p>Le tarif horaire applicable par défaut est précisé dans le</p>	<p>L'article sous rubrique impose une redevance associée à la mise à disposition de contrats sur mesure pour le contrôle du transport de marchandises dangereuses et l'assistance à la circulation de convois spéciaux, et reprend l'article 16 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans le modifier de manière substantielle.</p> <p>L'article sous rubrique prévoit un devis préalable qui est établi pour les services et prestations dont les modalités de tarifications ne sont pas fixées aux articles précédents, et reprend l'article 17 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans le modifier de manière substantielle.</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Réfonte 1PF	Commentaires
<p>le DRR.</p> <p>Art. 77.</p> <p>Sans préjudice de l'article 64, les conditions de paiements applicables aux redevances définies sont les suivantes :</p> <p>1. Toutes les redevances, sauf les redevances visées à l'article 68, sont facturées après prestations des services. Le délai de paiement applicable est précisé dans le DRR.</p> <p>2. Pour les redevances visées à l'article 68, un système d'acompte est prévu. L'acompte est perçu par l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition de sillons et versée au Fonds de rail en cas de non-utilisation de la capacité réservée. Les conditions de paiement et de restitution de l'acompte sont précisées dans le DRR.</p> <p>3. Les études de sillons donnent lieu au paiement par le demandeur d'une redevance équivalente aux frais administratifs prévus au DRR.</p>	<p>Art 1. 10)</p> <p>10) À l'article 32, le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:</p> <p>«4. Les redevances d'utilisation de l'infrastructure pour l'utilisation de corridors ferroviaires définis dans le règlement (UE) 2016/919 de la Commission (*) peuvent être différenciées de manière à encourager l'équipement des trains avec le système ETCS qui est</p>					<p>DRR.</p> <p>Art 18</p> <p>Sans préjudice de l'article 25 de la loi précitée du 11 juin 1999, les conditions de paiements applicables aux redevances définies sont les suivantes :</p> <p>1. Toutes les redevances, sauf les redevances visées à l'article 3, sont facturées après prestations des services. Le délai de paiement applicable est précisé dans le DRR.</p> <p>2. Pour les redevances visées à l'article 3, un système de acompte est prévu. L'acompte est perçue par l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition de sillons et versée au Fonds de rail en cas de non-utilisation de la capacité réservée. Les conditions de acompte et de restitution de la acompte sont précisées dans le DRR.</p> <p>3. Les études de sillons donnent lieu au paiement par le demandeur d'une redevance équivalente aux frais administratifs prévus au DRR.</p>	<p>L'article sous rubrique détermine les conditions de paiement applicables aux redevances définies, et reprend l'article 18 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans le modifier de manière substantielle.</p> <p>Cet article trouve son origine dans l'article 32 de la directive 2012/34/UE et prévoit les exceptions aux principes de tarification, y compris la possibilité de majoration sur base de principes efficaces, transparents et non-discriminatoires.</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p><u>gains de productivité réalisés par les entreprises ferroviaires.</u></p> <p><u>Le niveau des redevances n'exclut cependant pas l'utilisation des infrastructures par des segments de marché qui peuvent au moins acquitter le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire, plus un taux de rentabilité si le marché s'y prête.</u></p> <p><u>Avant d'approuver la perception de telles majorations, l'Administration évalue sa pertinence pour des segments de marché spécifiques, en considérant au moins les paires d'éléments énumérées à l'annexe VI, point 1, de la directive 2012/34/UE et en retenant les plus pertinentes.</u></p> <p><u>La liste des segments de marché définis par l'Administration contient au moins les trois segments suivants:</u></p> <p><u>1. services de fret ;</u></p> <p><u>2. services de transport de passagers dans le cadre d'un contrat de service public, et</u></p> <p><u>3. autres services de transport de passagers.</u></p> <p><u>L'Administration peut procéder à une différenciation plus poussée des segments de marché en fonction des marchandises ou des passagers transportés.</u></p> <p><u>Les segments de marché sur lesquels les entreprises ferroviaires n'interviennent pas actuellement mais peuvent fournir des</u></p>	<p>conforme à la version adoptée par la décision 2008/386/CE de la Commission (*) et aux versions ultérieures. Cette différenciation n'entraîne aucune majoration du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure.</p> <p>Les États membres peuvent décider que cette différenciation des redevances d'utilisation de l'infrastructure ne s'applique pas aux lignes ferroviaires mentionnées dans le règlement (UE) 2016/919 sur lesquelles ne circulent que des trains équipés du système ETCS.</p> <p>Les États membres peuvent décider d'étendre cette différenciation aux lignes ferroviaires qui ne sont pas mentionnées dans le règlement (UE) 2016/919.</p>						

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>services durant la période de validité du système de tarification sont également définis. Pour ces segments de marché, l'Administration n'introduit pas de majoration dans le système de tarification.</p> <p>La liste des segments de marché est publiée dans le document de référence du réseau et fait l'objet d'une révision au moins tous les cinq ans. Le régulateur contrôle cette liste conformément à l'article 56 de la directive 2012/34/UE.</p> <p>(2) Pour des projets futurs d'investissement spécifiques ou des projets d'investissement spécifiques qui ont été achevés après 1988, l'Administration fixe ou maintient des redevances plus élevées fondées sur le coût à long terme de tels projets, pour autant qu'il s'agisse de projets améliorant le rendement et/ou la rentabilité et qui, dans le cas contraire, ne pouvaient pas être mis en œuvre. De tels arrangements en matière de tarification peuvent également comporter des accords sur le partage des risques liés à de nouveaux investissements.</p> <p>(3) Afin d'empêcher la discrimination, les redevances moyenne et marginale de l'Administration donné sont comparables pour une utilisation équivalente de son infrastructure et des services comparables fournis dans le même segment de marché sont soumis aux mêmes redevances. Dans le</p>							

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>document de référence du réseau, l'Administration montre que le système de tarification répond à ces exigences dans la mesure où elle peut le faire sans révéler d'informations commerciales confidentielles.</p> <p>(4) Si l'Administration compte modifier les éléments essentiels du système de tarification visé au paragraphe 1er, elle en informe le public au moins trois mois avant la date limite de publication du document de référence du réseau conformément à l'article 52.</p> <p>Art. 79.</p> <p>Les trains des entreprises ferroviaires circulant sur le réseau sont soumis à un système d'amélioration des performances reposant sur les principes de base déterminés par l'annexe VI, point 2, de la directive 2012/34/UE précitée telle que modifiée par la suite. Le système d'amélioration des performances comporte des pénalités et des compensations en cas de retards importants ou de suppressions imprévues.</p> <p>Les pénalités et compensations associées aux retards importants de trains sont fixées comme le produit d'un taux unitaire et des minutes de retard causées respectivement par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure.</p> <p>La valeur du taux unitaire est précisée dans le DRR. Les pénalités et compensations associées aux suppressions imprévues</p>						<p>Art 19</p> <p>Les trains des entreprises ferroviaires circulant sur le réseau national sont soumis à un système d'amélioration des performances reposant sur les principes de base déterminés par l'annexe VI, point 2, de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite. Le système d'amélioration des performances comporte des pénalités et des compensations en cas de retards importants ou de suppressions imprévues.</p> <p>Les pénalités et compensations associées aux retards importants de trains sont fixées comme le produit d'un taux unitaire et des minutes de retard causées respectivement par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure.</p> <p>La valeur du taux unitaire est</p>	<p>L'article sous rubrique prévoit un système d'amélioration des performances auquel les entreprises ferroviaires sont soumises, et reprend l'article 19 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans le modifier de manière substantielle.</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Réfonte 1PF	Commentaires
<p>de trains sont précisées dans le DRR.</p> <p>Les pénalités et compensations prévues dans cet article ne peuvent être supérieures à l'acompte prévu à l'article 77.</p> <p>Les seuils de retard à partir desquels les pénalités et compensations sont applicables, les limites maximales de ces pénalités et compensations ainsi que les modalités d'application du système d'amélioration des performances sont précisés dans le DRR.</p>						<p>précisée dans le DRR.</p> <p>Les pénalités et compensations associées aux suppressions imprévues de trains sont précisées dans le DRR.</p> <p>Les pénalités et compensations prévues dans cet article ne peuvent être supérieures à la caution prévue à l'article 18.</p> <p>Les seuils de retard à partir desquels les pénalités et compensations sont applicables, les limites maximales de ces pénalités et compensations ainsi que les modalités d'application du système d'amélioration des performances sont précisés dans le DRR.</p>	
<p>Art. 80.</p> <p>L'Administration peut remplacer, pour des trains internationaux, le système d'amélioration des performances prévu à l'article 79 par un système d'amélioration des performances européen, établi dans le cadre de sa coopération avec les organismes de tarification et les autorités compétentes des autres Etats membres de l'Union européenne.</p>						<p>Art 20</p> <p>L'Administration peut remplacer, pour des trains internationaux, le système d'amélioration des performances prévu à l'article 19 par un système d'amélioration des performances européen, établi dans le cadre de sa coopération avec les organismes de tarification et les autorités compétentes des autres Etats membres de l'Union européenne.</p>	<p>L'article sous rubrique prévoit la possibilité pour l'Administration des chemins de fer de remplacer le système d'amélioration de performances pour des trains internationaux par un système européen, et reprend l'article 20 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans le modifier de manière substantielle.</p>
<p>Art. 81.</p> <p>La fonction d'organisme de contrôle du marché ferroviaire est confiée à l'institut luxembourgeois de régulation, en abrégé « LR ».</p>					<p>Art 1^{er}</p> <p>La fonction d'organisme de contrôle du marché ferroviaire est confiée à l'institut luxembourgeois de régulation, en abrégé « ILR ».</p>		<p>L'article sous rubrique désigne l'institut luxembourgeois de régulation comme organisme de contrôle du marché ferroviaire et reprend littéralement l'article 1er de la loi modifiée du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire.</p>
<p>Art. 82.</p>					<p>Art 2</p>		

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte IPF	Commentaires
<p>L'organisme de contrôle du marché ferroviaire, ci-après dénommé le « régulateur », est une autorité publique qui est chargée d'assurer la non-discrimination, une concurrence effective et un fonctionnement efficace du marché ferroviaire. Il veille à ce que l'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux différentes prestations associées soit accordé de manière équitable et non discriminatoire.</p>					<p>(1) L'organisme de contrôle du marché ferroviaire, ci-après dénommé le « régulateur », est une autorité publique qui est chargée d'assurer la non-discrimination, une concurrence effective et un fonctionnement efficace du marché ferroviaire. Il veille à ce que l'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux différentes prestations associées soit accordé de manière équitable et non discriminatoire.</p> <p>(2) On entend par « candidat » toute entreprise ferroviaire, tout regroupement international d'entreprises ferroviaires ou physiques ou morales ou entités, par exemple les autorités compétentes visées dans le règlement (CE) n° 1370/2007 et les charters, les tentatives et les opérateurs de transports combinés ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquiescer des capacités de l'infrastructure.</p>		<p>L'article sous rubrique définit le régulateur ainsi que le candidat et reprend littéralement l'article 2 de la loi modifiée du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire.</p>
<p>Art 83</p> <p>(1) Le régulateur assure une mission générale des conditions d'accès au réseau et peut, après avoir procédé à toute consultation qu'il estime utile des acteurs du secteur ferroviaire, formuler et publier toute recommandation. Tout en respectant le secret professionnel, le régulateur procède à l'établissement de statistiques et collecte les données nécessaires auprès des personnes physiques ou morales tombant sous sa surveillance. Lorsque les</p>					<p>Art 3 (1-11)</p> <p>(1) Le régulateur assure une mission générale des conditions d'accès au réseau et peut, après avoir procédé à toute consultation qu'il estime utile des acteurs du secteur ferroviaire, formuler et publier toute recommandation. Tout en respectant le secret professionnel, le régulateur procède à l'établissement de statistiques et collecte les données nécessaires auprès des personnes physiques ou morales tombant sous sa surveillance. Lorsque les</p>		<p>L'article sous rubrique définit les missions du régulateur et reprend l'article 2 de la loi modifiée du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire.</p> <p>L'article a été adapté à la nouvelle situation d'ouverture du marché ferroviaire de service de transport de voyageurs. Le cas des entreprises verticalement intégrées est pris en compte. En ce qui concerne les missions elles-mêmes, le régulateur s'est vu étendre les compétences de surveillance, notamment sur les flux financiers, les</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>données transmises par les organismes sous sa surveillance commercialement sensibles, elles sont considérées comme confidentielles. Des données permettant d'identifier des entreprises ferroviaires ou se rapportant à des entreprises ferroviaires déterminées sont également à considérer comme confidentielles.</p> <p>(2) Le ministre et le régulateur sont chacun autorisés à procéder à la publication de données statistiques sur le secteur ferroviaire, à condition que cette publication ne permette pas d'en déduire des données commercialement sensibles relatives à une entreprise déterminée. Nonobstant cette limitation, des données statistiques nationales peuvent être publiées.</p> <p>(3) La confidentialité des informations ne fait pas obstacle à la communication par le ministre et le régulateur des informations ou des documents qu'ils détiennent ou qu'ils recueillent à la Commission européenne ou aux autorités des autres Etats membres de l'Union européenne exerçant des compétences analogues, sous réserve de réciprocité, et à condition que l'autorité de l'autre Etat membre de l'Union européenne concerné soit soumis au secret professionnel avec les garanties équivalentes qu'au Grand-Duché de Luxembourg.</p>	<p>données transmises par les organismes sous sa surveillance commercialement sensibles, elles sont considérées comme confidentielles. Des données permettant d'identifier des entreprises ferroviaires ou se rapportant à des entreprises ferroviaires déterminées sont également à considérer comme confidentielles.</p> <p>(2) Le ministre et le régulateur sont chacun autorisés à procéder à la publication de données statistiques sur le secteur ferroviaire, à condition que cette publication ne permette pas d'en déduire des données commercialement sensibles relatives à une entreprise déterminée. Nonobstant cette limitation, des données statistiques nationales peuvent être publiées.</p> <p>(3) La confidentialité des informations ne fait pas obstacle à la communication par le ministre et le régulateur des informations ou des documents qu'ils détiennent ou qu'ils recueillent à la Commission européenne ou aux autorités des autres Etats membres de l'Union européenne exerçant des compétences analogues, sous réserve de réciprocité, et à condition que l'autorité de l'autre Etat membre de l'Union européenne concerné soit soumis au secret professionnel avec les garanties équivalentes qu'au Grand-Duché de Luxembourg.</p>	<p>données transmises par les organismes sous sa surveillance commercialement sensibles, elles sont considérées comme confidentielles. Des données permettant d'identifier des entreprises ferroviaires ou se rapportant à des entreprises ferroviaires déterminées sont également à considérer comme confidentielles.</p> <p>(2) Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après « le ministre », et le régulateur sont chacun autorisés à procéder à la publication de données statistiques sur le secteur ferroviaire, à condition que cette publication ne permette pas d'en déduire des données commercialement sensibles relatives à une entreprise déterminée. Nonobstant cette limitation, des données statistiques nationales peuvent être publiées.</p> <p>(3) La confidentialité des informations ne fait pas obstacle à la communication par le ministre et le régulateur des informations ou des documents qu'ils détiennent ou qu'ils recueillent à la Commission européenne ou aux autorités des autres Etats membres de l'Union européenne exerçant des compétences analogues, sous réserve de réciprocité, et à condition que l'autorité de l'autre Etat membre de l'Union européenne concerné soit soumis au secret professionnel avec les garanties équivalentes qu'au Grand-Duché de Luxembourg.</p>	<p>données transmises par les organismes sous sa surveillance commercialement sensibles, elles sont considérées comme confidentielles. Des données permettant d'identifier des entreprises ferroviaires ou se rapportant à des entreprises ferroviaires déterminées sont également à considérer comme confidentielles.</p> <p>(2) Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après « le ministre », et le régulateur sont chacun autorisés à procéder à la publication de données statistiques sur le secteur ferroviaire, à condition que cette publication ne permette pas d'en déduire des données commercialement sensibles relatives à une entreprise déterminée. Nonobstant cette limitation, des données statistiques nationales peuvent être publiées.</p> <p>(3) La confidentialité des informations ne fait pas obstacle à la communication par le ministre et le régulateur des informations ou des documents qu'ils détiennent ou qu'ils recueillent à la Commission européenne ou aux autorités des autres Etats membres de l'Union européenne exerçant des compétences analogues, sous réserve de réciprocité, et à condition que l'autorité de l'autre Etat membre de l'Union européenne concerné soit soumis au secret professionnel avec les garanties équivalentes qu'au Grand-Duché de Luxembourg.</p>	<p>données transmises par les organismes sous sa surveillance commercialement sensibles, elles sont considérées comme confidentielles. Des données permettant d'identifier des entreprises ferroviaires ou se rapportant à des entreprises ferroviaires déterminées sont également à considérer comme confidentielles.</p> <p>(2) Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après « le ministre », et le régulateur sont chacun autorisés à procéder à la publication de données statistiques sur le secteur ferroviaire, à condition que cette publication ne permette pas d'en déduire des données commercialement sensibles relatives à une entreprise déterminée. Nonobstant cette limitation, des données statistiques nationales peuvent être publiées.</p> <p>(3) La confidentialité des informations ne fait pas obstacle à la communication par le ministre et le régulateur des informations ou des documents qu'ils détiennent ou qu'ils recueillent à la Commission européenne ou aux autorités des autres Etats membres de l'Union européenne exerçant des compétences analogues, sous réserve de réciprocité, et à condition que l'autorité de l'autre Etat membre de l'Union européenne concerné soit soumis au secret professionnel avec les garanties équivalentes qu'au Grand-Duché de Luxembourg.</p>	<p>données transmises par les organismes sous sa surveillance commercialement sensibles, elles sont considérées comme confidentielles. Des données permettant d'identifier des entreprises ferroviaires ou se rapportant à des entreprises ferroviaires déterminées sont également à considérer comme confidentielles.</p> <p>(2) Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après « le ministre », et le régulateur sont chacun autorisés à procéder à la publication de données statistiques sur le secteur ferroviaire, à condition que cette publication ne permette pas d'en déduire des données commercialement sensibles relatives à une entreprise déterminée. Nonobstant cette limitation, des données statistiques nationales peuvent être publiées.</p> <p>(3) La confidentialité des informations ne fait pas obstacle à la communication par le ministre et le régulateur des informations ou des documents qu'ils détiennent ou qu'ils recueillent à la Commission européenne ou aux autorités des autres Etats membres de l'Union européenne exerçant des compétences analogues, sous réserve de réciprocité, et à condition que l'autorité de l'autre Etat membre de l'Union européenne concerné soit soumis au secret professionnel avec les garanties équivalentes qu'au Grand-Duché de Luxembourg.</p>	<p>données transmises par les organismes sous sa surveillance commercialement sensibles, elles sont considérées comme confidentielles. Des données permettant d'identifier des entreprises ferroviaires ou se rapportant à des entreprises ferroviaires déterminées sont également à considérer comme confidentielles.</p> <p>(2) Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après « le ministre », et le régulateur sont chacun autorisés à procéder à la publication de données statistiques sur le secteur ferroviaire, à condition que cette publication ne permette pas d'en déduire des données commercialement sensibles relatives à une entreprise déterminée. Nonobstant cette limitation, des données statistiques nationales peuvent être publiées.</p> <p>(3) La confidentialité des informations ne fait pas obstacle à la communication par le ministre et le régulateur des informations ou des documents qu'ils détiennent ou qu'ils recueillent à la Commission européenne ou aux autorités des autres Etats membres de l'Union européenne exerçant des compétences analogues, sous réserve de réciprocité, et à condition que l'autorité de l'autre Etat membre de l'Union européenne concerné soit soumis au secret professionnel avec les garanties équivalentes qu'au Grand-Duché de Luxembourg.</p>	<p>prêts et les dettes visés à l'article 16. Les accords de coopération entre les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure sont dorénavant évalués par le régulateur.</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>(4) Le régulateur est totalement indépendant du gestionnaire d'infrastructure, des organismes de tarification, des organismes de répartition, de toute entreprise ferroviaire agréée et de tout regroupement international d'entreprises ferroviaires et de tout utilisateur du réseau sur le plan organisationnel, juridique, décisionnel et en ce qui concerne les décisions en matière financière. Il est fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public.</p> <p>(5) Les membres qui font partie des organes du régulateur indépendants du secteur ferroviaire et n'ont pas d'intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire.</p> <p>(6) Le régulateur peut échanger avec les autres organismes de contrôle des informations sur leur travail et leurs principes et pratiques décisionnels sur les principaux aspects des procédures et sur les problèmes d'interprétation de la législation ferroviaire transposée de l'Union européenne. Ils coordonnent leurs processus décisionnels dans l'ensemble de l'Union européenne en participant et en collaborant au sein d'un réseau dont la Commission est membre. Celle-ci coordonne et soutient les travaux de ce réseau et lui adresse des recommandations.</p>					<p>(4) Le régulateur est totalement indépendant du gestionnaire d'infrastructure, des organismes de tarification, des organismes de répartition, de toute entreprise ferroviaire agréée et de tout regroupement international d'entreprises ferroviaires et de tout utilisateur du réseau sur le plan organisationnel, juridique, décisionnel et en ce qui concerne les décisions en matière financière. Il est fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public.</p> <p>(5) Les membres qui font partie des organes du régulateur indépendants du secteur ferroviaire et n'ont pas d'intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire.</p> <p>(6) Le régulateur peut échanger avec les autres organismes de contrôle des informations sur leur travail et leurs principes et pratiques décisionnels sur les principaux aspects des procédures et sur les problèmes d'interprétation de la législation ferroviaire transposée de l'Union européenne. Ils coordonnent leurs processus décisionnels dans l'ensemble de l'Union européenne en participant et en collaborant au sein d'un réseau dont la Commission est membre. Celle-ci coordonne et soutient les travaux de ce réseau et lui adresse des recommandations.</p>		

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>(7) Dans le respect du secret des affaires, le régulateur est autorisé à collaborer et à échanger des informations avec d'autres instances et administrations publiques, dont notamment des informations concernant les sillons internationaux, sous condition d'assurer le degré de confidentialité initialement attribué aux informations.</p> <p>Le régulateur coopère étroitement avec l'Administration et avec les autorités responsables des licences en élaborant ensemble un cadre de coopération et d'échange d'informations visant à prévenir les effets préjudiciables à la concurrence ou à la sécurité sur le marché ferroviaire.</p> <p>Ce cadre contient un mécanisme permettant au régulateur d'adresser les recommandations à l'Administration et à l'autorité responsable des licences sur des aspects susceptibles de nuire à la concurrence sur le marché ferroviaire.</p> <p>Sans préjudice de l'indépendance de chacune de ces autorités dans son domaine de compétences propres, l'autorité concernée examine chaque recommandation qui lui est adressée avant d'adopter sa décision. Si l'autorité concernée décide de s'écarter de ces recommandations, elle en donne les raisons dans ses décisions.</p>					<p>recommandations.</p> <p>(7) Dans le respect du secret des affaires, le régulateur est autorisé à collaborer et à échanger des informations avec d'autres instances et administrations publiques, dont notamment des informations concernant les sillons internationaux, sous condition d'assurer le degré de confidentialité initialement attribué aux informations.</p> <p>Le régulateur coopère étroitement avec l'Administration des chemins de fer d'administration et et avec l'autorité responsable des licences en élaborant ensemble un cadre de coopération et d'échange d'informations visant à prévenir les effets préjudiciables à la concurrence ou à la sécurité sur le marché ferroviaire.</p> <p>Ce cadre contient un mécanisme permettant à l'Administration de contrôler d'adresser les recommandations à l'Administration et à l'autorité responsable des licences sur des aspects susceptibles de nuire à la concurrence sur le marché ferroviaire.</p> <p>Sans préjudice de l'indépendance de chacune de ces autorités dans son domaine de compétences propres, l'autorité concernée examine chaque recommandation qui lui est adressée avant d'adopter sa décision. Si l'autorité concernée décide de s'écarter de ces recommandations, elle en</p>		
<p>(8) L'exploitant traite dans un délai raisonnable fixé par</p>							

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>le régulateur les demandes d'accès à l'installation de service et de fourniture de services dans l'installation visée à l'annexe II, point 2, de la directive 2012/34/UE précitée telle que modifiée par la suite, introduites par les entreprises ferroviaires. De telles demandes ne peuvent être refusées que s'il existe des alternatives viables permettant aux entreprises ferroviaires d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné sur le même trajet ou sur un itinéraire de substitution dans des conditions économiquement acceptables. Cela n'oblige pas l'exploitant de l'installation de service à investir dans les ressources ou les installations pour répondre à toutes les demandes introduites par les entreprises ferroviaires. Lorsque les demandes introduites par les entreprises ferroviaires concernent l'accès à une installation de service et la fourniture de services dans une installation de service gérée par un exploitant d'installation de service visé, cet exploitant justifie par écrit toute décision de refus et indique les alternatives viables dans d'autres installations.</p> <p>En cas de conflit entre différentes demandes, un exploitant d'installation de service visé à l'annexe II, point 2, de la directive 2012/34/UE précitée telle que modifiée par la suite, tente de répondre à toutes les demandes. Si aucune alternative viable n'existe et qu'il est impossible de répondre à toutes les</p>					<p>donne les raisons dans ses décisions.</p> <p>(8) le régulateur traite dans un délai raisonnable fixé par le régulateur les demandes d'accès à l'installation de service et de fourniture de services dans l'installation visée à l'annexe II, point 2, de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite, introduites par les entreprises ferroviaires. De telles demandes ne peuvent être refusées que s'il existe des alternatives viables permettant aux entreprises ferroviaires d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné sur le même trajet ou sur un itinéraire de substitution dans des conditions économiquement acceptables. Cela n'oblige pas l'exploitant de l'installation de service à investir dans les ressources ou les installations pour répondre à toutes les demandes introduites par les entreprises ferroviaires. Lorsque les demandes introduites par les entreprises ferroviaires concernent l'accès à une installation de service et la fourniture de services dans une installation de service gérée par un exploitant d'installation de service visé, cet exploitant justifie par écrit toute décision de refus et indique les alternatives viables dans d'autres installations.</p> <p>En cas de conflit entre différentes demandes, un exploitant d'installation de service visé à l'annexe II,</p>		

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>demandes de capacités pour l'installation concernée sur la base des besoins avérés, le candidat peut introduire une plainte auprès du régulateur qui examine le dossier et prend des mesures, le cas échéant, pour qu'une partie adéquate de la capacité soit dévolue à ce candidat.</p> <p>(9) L'Administration et l'exploitant d'installation de service fournissent au <u>celui-ci</u> toute information nécessaire sur les redevances imposées. L'Administration et l'exploitant d'installation de service prouvent aux entreprises ferroviaires que les redevances d'utilisation de l'infrastructure et des services réellement facturés à l'entreprise ferroviaire sont conformes à la méthodologie, aux règles et, le cas échéant, aux barèmes définis dans le DRR.</p> <p>(10) Le régulateur veille à la conformité des redevances fixées par l'Administration aux dispositions déterminées par le titre IV et à leur caractère non discriminatoire. Les négociations éventuelles entre les candidats et l'Administration concernant le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure ne sont autorisées que si elles ont lieu sous l'égide du régulateur. Le régulateur émet un avis sur la fixation des redevances de l'infrastructure ferroviaire telles qu'elles résultent du <u>titre IV</u>.</p> <p>(11) Le régulateur contrôle les critères de détermination du défaut</p>					<p>point 2, de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite, tente de répondre à toutes les demandes. Si aucune alternative viable n'existe et qu'il est impossible de répondre à toutes les demandes de capacités pour l'installation concernée sur la base des besoins avérés, le candidat peut introduire une plainte auprès du régulateur qui examine le dossier et prend des mesures, le cas échéant, pour qu'une partie adéquate de la capacité soit dévolue à ce candidat.</p> <p>(9) L'Administration et l'exploitant d'installation de service fournissent au régulateur toute information nécessaire sur les redevances imposées. L'Administration et l'exploitant d'installation de service prouvent aux entreprises ferroviaires que les redevances d'utilisation de l'infrastructure et des services réellement facturés à l'entreprise ferroviaire sont conformes à la méthodologie, aux règles et, le cas échéant, aux barèmes définis dans le document de référence du réseau, en abrégé « DRR ».</p> <p>(10) Le régulateur veille à la conformité des redevances fixées par l'Administration aux dispositions déterminées par règlement grand-ducal et à leur caractère non discriminatoire. Les négociations éventuelles entre les candidats et l'Administration concernant</p>		

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte IPF	Commentaires
<p>d'utilisation par l'Administration d'une redevance appropriée pour les capacités attribuées, mais non utilisées, conformément à la procédure prévue à l'article 36. Cette redevance encourage une utilisation efficace des capacités et est obligatoirement perçue lorsque des candidats qui se sont vu attribuer un sillon s'abstiennent, de façon régulière, de l'utiliser en tout ou partie. L'Administration établit dans le DRR les critères de détermination du défaut d'utilisation pour la facturation de cette redevance. Le paiement de cette redevance est effectué soit par le candidat, soit par l'entreprise ferroviaire désignée, conformément aux règles fixées par voie de règlement grand-ducal. L'Administration est en mesure d'indiquer à toute partie intéressée les capacités d'infrastructure qui ont déjà été attribuées aux entreprises ferroviaires utilisatrices.</p>					<p>le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure ne sont autorisées que si elles ont lieu sous l'égide du régulateur. Le régulateur émet un avis sur la fixation des redevances de l'infrastructure ferroviaire telles qu'elles résultent de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.</p> <p>(11) Le régulateur contrôle les critères de détermination du défaut d'utilisation par l'Administration d'une redevance appropriée pour les capacités attribuées, mais non utilisées, conformément à la procédure prévue à l'article 5. Cette redevance encourage une utilisation efficace des capacités et est obligatoirement perçue, lorsque des candidats qui se sont vu attribuer un sillon s'abstiennent, de façon régulière, de l'utiliser en tout ou partie. L'Administration établit dans le DRR les critères de détermination du défaut d'utilisation pour la facturation de cette redevance. Le paiement de cette redevance est effectué soit par le candidat, soit par l'entreprise ferroviaire désignée, conformément aux règles fixées par voie de règlement grand-ducal. L'Administration est en mesure d'indiquer à toute partie intéressée les capacités d'infrastructure qui ont déjà été attribuées aux entreprises ferroviaires utilisatrices.</p>		
					<p>Art 3.12 (12) Le régulateur et</p>		

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Réfonte 1PF	Commentaires
<p>(12) Le régulateur et l'Administration sont informés par les candidats sur leurs demandes de capacités de l'infrastructure en vue de l'exploitation de services de transport de voyageurs dans un État membre où le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire est limité conformément à l'article 11, il en informe les gestionnaires de l'infrastructure et les organismes de contrôle concernés au moins dix-huit mois avant l'entrée en vigueur de l'horaire de service auquel la demande de capacité se rapporte. Afin d'évaluer l'incidence économique potentielle sur les contrats de service public existants, le régulateur informe <u>sans retard indu et au plus tard dans un délai de dix jours</u> :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. toute autorité compétente ayant attribué un service ferroviaire de transport de voyageurs sur le ce trajet défini dans un contrat de service public ; 2. toute autre autorité compétente concernée ayant le droit de limiter l'accès en vertu de l'article 3bis, paragraphe 4 ; et 3. toute entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public sur le trajet de ce service de transport de voyageurs. 	<p>11) À l'article 38, le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant : «4. Lorsqu'un candidat a l'intention de demander des capacités d'infrastructure en vue d'exploiter un service de transport de voyageurs dans un État membre où le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire est limité conformément à l'article 11, il en informe les gestionnaires de l'infrastructure et les organismes de contrôle concernés au moins dix-huit mois avant l'entrée en vigueur de l'horaire de service auquel la demande de capacité se rapporte. Afin que les organismes de contrôle concernés soient en mesure d'évaluer l'incidence économique potentielle sur les contrats de service public existants, lesdits organismes veillent à ce que toute autorité compétente ayant attribué un service de transport ferroviaire de voyageurs sur le trajet en question défini dans un contrat de service public, toute autre autorité compétente concernée ayant le droit de limiter l'accès en vertu de l'article 11 et toute entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public sur le trajet de ce service de transport de voyageurs soient informées sans retard indu et au plus tard dans un délai de dix jours.»</p>				<p>L'Administration est informée par les candidats sur leurs demandes de capacités de l'infrastructure en vue de l'exploitation de services internationaux de transport de voyageurs. Afin d'évaluer si l'objectif d'un service international est le transport de voyageurs sur un trajet entre des gares situées dans des États membres différents et afin d'évaluer l'incidence économique potentielle sur les contrats de service public existants, le régulateur informe :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. toute autorité compétente ayant attribué un service ferroviaire de transport de voyageurs sur le ce trajet défini dans un contrat de service public ; 2. toute autre autorité compétente concernée ayant le droit de limiter l'accès en vertu de l'article 3bis, paragraphe 4, de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation; et 3. toute entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public sur le trajet de ce service international de transport de voyageurs. 		<p>DRR</p>
	<p>Art 1. 12) 12) A l'article 53, paragraphe 3, l'alinéa suivant est ajouté : «L'organisme de contrôle peut, s'il le juge nécessaire, exiger que le gestionnaire</p>						

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
	de l'infrastructure mette ces informations à sa disposition.»						
	<p>Art 1. 13)</p> <p>13) À l'article 54, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:</p> <p>«1. En cas de perturbation de la circulation des trains du fait d'une défaillance technique ou d'un accident, le gestionnaire de l'infrastructure prend toutes les dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale. À cette fin, il établit un plan d'intervention comportant une liste des divers organismes à alerter en cas d'accidents graves ou de perturbations sérieuses de la circulation. En cas de perturbation affectant potentiellement la circulation transfrontalière, le gestionnaire de l'infrastructure partage toute information pertinente avec les autres gestionnaires de l'infrastructure dont le réseau et la circulation sont susceptibles d'être affectés par la perturbation en question. Les gestionnaires de l'infrastructure concernés coopèrent pour assurer le rétablissement d'une situation normale dans la circulation transfrontalière.»</p>						<p>DRR</p>
<p>(13) Tous les deux ans au moins, le régulateur consulte les représentants des usagers des services ferroviaires de transport de</p>					<p>Art 3 (13-14)</p> <p>(13) Tous les deux ans au moins, le régulateur consulte les représentants des usagers des services ferroviaires de transport de</p>		

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Réfonte 1PF	Commentaires
<p>fret et de voyageurs pour tenir compte de leurs opinions quant au marché ferroviaire.</p> <p>(14) Le régulateur est habilité à demander les informations utiles au gestionnaire de l'infrastructure, à l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition, aux candidats et à toute autre partie intéressée. Ces informations sont fournies dans un délai fixé par le régulateur, ne dépassant pas un mois. Dans des circonstances exceptionnelles, le régulateur peut accepter et autoriser une prorogation n'excédant pas deux semaines.</p>	<p>Art 1. 14) d) Art 56.12</p> <p>d) le paragraphe 12 est remplacé par le texte suivant: «12. Afin de vérifier le respect des dispositions relatives à la séparation comptable établies à l'article 6 et des dispositions relatives à la transparence financière établies à l'article 7 quinquies, l'organisme de contrôle est habilité à effectuer des audits ou à commander des audits externes auprès du gestionnaire de l'infrastructure, des exploitants d'installations de service et auprès des entreprises ferroviaires. Dans le cas des entreprises verticalement intégrées, ces pouvoirs s'étendent à l'ensemble des entités juridiques. L'organisme de contrôle est habilité à demander toute information utile. En particulier, il est habilité à</p>				<p>fret et de voyageurs pour tenir compte de leurs opinions quant au marché ferroviaire.</p> <p>(14) Le régulateur est habilité à demander les informations utiles au gestionnaire de l'infrastructure, à l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition, aux candidats et à toute autre partie intéressée. Ces informations sont fournies dans un délai fixé par le régulateur, ne dépassant pas un mois. Dans des circonstances exceptionnelles, le régulateur peut accepter et autoriser une prorogation n'excédant pas deux semaines.</p> <p>Art 3.15</p>		
<p>(15) Afin de vérifier le respect des dispositions relatives à la séparation comptable établies à l'article 6 et des dispositions relatives à la transparence financière établies à l'article 7 quinquies, l'organisme de contrôle est habilité à effectuer des audits ou à commander des audits externes auprès du gestionnaire de l'infrastructure, des exploitants d'installations de service et auprès des entreprises ferroviaires. Dans le cas des entreprises verticalement intégrées, ces pouvoirs s'étendent à l'ensemble des entités juridiques. L'organisme de contrôle est habilité à demander toute information utile. En particulier, il est habilité à</p>	<p>(15) Le régulateur est habilité à effectuer des audits ou à commander des audits externes auprès du gestionnaire de l'infrastructure, des exploitants d'installations de service et auprès des entreprises ferroviaires pour vérifier le respect des dispositions relatives à la séparation comptable. À cet égard, le régulateur est habilité à demander toute information utile. Il est habilité à demander au gestionnaire de l'infrastructure, aux exploitants d'installations de service et à toutes les entreprises ou autres entités qui assurent ou intègrent différents types de services de transport ferroviaire ou de gestion de l'infrastructure, tels que visés à l'article 20, paragraphe 2, de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de</p>						

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>entreprises ou autres entités qui assurent ou intègrent différents types de services de transport ferroviaire ou de gestion de l'infrastructure, tels que visés à l'article 16, paragraphe 2, et tels que fixés par voie de règlement grand-ducal de communiquer la totalité ou une partie des informations comptables mentionnées à l'annexe VIII de la directive 2012/34/UE que modifiée par la suite, avec un degré de détail suffisant au regard de ce qui est jugé nécessaire et proportionné.</p> <p>Sans préjudice des pouvoirs des autorités nationales chargées des questions en matière d'aides d'État, le régulateur peut en outre tirer des comptes des conclusions au sujet de problèmes en matière d'aides d'État, conclusions qu'il transmet auxdites autorités.</p> <p>Les flux financiers, les prêts et les dettes visés à l'article 15, sont soumis à la surveillance du régulateur. Le régulateur évalue les accords de coopération visés à l'article 24, paragraphe 4.</p>	<p>demander aux gestionnaires de l'infrastructure, aux exploitants d'installations de service et à toutes les entreprises ou autres entités qui assurent ou intègrent différents types de services de transport ferroviaire ou de gestion de l'infrastructure, tels qu'ils sont visés à l'article 6, paragraphes 1 et 2, et à l'article 13, de communiquer la totalité ou une partie des informations comptables énumérées à l'annexe VIII, avec un degré de détail suffisant au regard de ce qui est jugé nécessaire et proportionné.</p> <p>Sans préjudice des pouvoirs des autorités nationales chargées des questions en matière d'aides d'État, l'organisme de contrôle peut en outre tirer des comptes des conclusions au sujet de problèmes en matière d'aides d'État, conclusions qu'il transmet auxdites autorités.</p> <p>Les flux financiers visés à l'article 7 quinquies, paragraphe 1, les prêts visés à l'article 7 quinquies, paragraphes 4 et 5, et les dettes visés à l'article 7 quinquies, paragraphe 7, sont soumis à la surveillance de l'organisme de contrôle.</p> <p>Lorsqu'un État membre a désigné l'organisme de contrôle qui correspond à l'organisme compétent indépendant visé à l'article 7 quater, paragraphe 4, cet organisme de contrôle évalue les accords de coopération visés audit article.»</p>	<p>l'infrastructure ferroviaire, et tels que fixés par voie de règlement grand-ducal la totalité ou une partie des informations comptables mentionnées à l'annexe VIII de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite.</p> <p>Sans préjudice des pouvoirs des autorités nationales chargées des questions en matière d'aides d'État, le régulateur peut en outre tirer des comptes des conclusions au sujet de problèmes en matière d'aides d'État, conclusions qu'il transmet auxdites autorités.</p>			<p>Art 3.16 (16) Le régulateur réexamine les décisions et pratiques de représentants</p>		

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>nationaux chargés des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer, visées au <u>point 15</u> de l'article 4 de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire.</p> <p>Art. 84.</p> <p>(1) Lorsqu'une entreprise ferroviaire assure des dessertes intérieures à l'occasion d'un service international de voyageurs, le régulateur vérifie, à la demande du ministre ou des entreprises ferroviaires concernées, que le transport de voyageurs entre les gares situées dans des Etats membres différents constitue l'objet principal du service ainsi assuré.</p> <p><u>Le droit d'accès visé à l'article 28, paragraphe 2, peut être limité aux services de transport de voyageurs entre un lieu de départ donné et une destination donnée lorsqu'un ou plusieurs contrats de service public couvrent le même trajet ou un trajet alternatif si l'exercice de ce droit est susceptible de compromettre l'équilibre économique du ou des contrats de service public en question.</u></p>					<p>d'organismes nationaux chargés des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer, visées à l'article 4 de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire.</p> <p>Art 4 (1)</p> <p>(1) Lorsqu'une entreprise ferroviaire assure des dessertes intérieures à l'occasion d'un service international de voyageurs, le régulateur vérifie, à la demande du ministre ou des entreprises ferroviaires concernées, que le transport de voyageurs entre les gares situées dans des Etats membres différents constitue l'objet principal du service ainsi assuré.</p>		<p>L'article 4 de la loi modifiée du 3 août 2010 précitée est incorporé dans l'article sous rubrique et comporte les adaptations suivant l'article 11 de la directive 2012/34/UE, modifiée par l'article 1er, point 7, de la directive 2016/2370/UE.</p> <p>Le régulateur procède à une analyse économique objective pour déterminer si l'équilibre économique du contrat de service public, qui se trouve sur le même trajet, serait compromis par le service de transport de voyageurs envisagé.</p> <p>Le régulateur statue à la demande dans le délai d'un mois, motive sa décision et précise dans cette dernière les conditions dans lesquelles un réexamen de ladite décision peut être demandé.</p>
	<p>Art 1. 7) b) c) art 11.2 et art 11.3</p> <p>b) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant: «2. Sans préjudice des compétences des autorités nationales de concurrence pour assurer la concurrence sur le marché des services ferroviaires, l'organisme de contrôle est habilité à assurer le suivi de la</p>				<p>Art 4 (2) al 2</p> <p>Cette analyse économique objective sur la base de critères prédéterminés, se fait, après une demande :</p>		

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires, y compris notamment dans le marché des services de transport de voyageurs à grande vitesse, ainsi que les activités des gestionnaires de l'infrastructure visées au paragraphe 1, points a) à j). En particulier, l'organisme de contrôle vérifie le respect du paragraphe 1, points a) à j), de sa propre initiative en vue de prévenir toute discrimination à l'égard des candidats. Il vérifie notamment si le document de référence du réseau contient des clauses discriminatoires ou octroie au gestionnaire de l'infrastructure des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats.»</p> <p>c) au paragraphe 9, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant : «9. L'organisme de contrôle examine chaque plainte et, le cas échéant, sollicite des informations utiles et engage des consultations avec toutes les parties concernées dans un délai d'un mois à compter de la réception de la plainte. Il se prononce sur toutes les plaintes, adopte toutes les mesures nécessaires afin de remédier à la situation et communique sa décision motivée aux parties concernées dans un délai prédéterminé et raisonnable et, en tout état de cause, dans les six semaines suivant la réception de toutes les informations utiles. Sans préjudice des compétences des autorités nationales de concurrence pour assurer la concurrence</p> <p>présentée dans un délai d'un mois à compter de la réception de l'information relative à l'intention d'assurer un service de transport de voyageurs tel qu'il est mentionné à l'article 83, paragraphe 12. 1. l'autorité compétente qui attribue le contrat de service public ; 2. toute autre autorité compétente concernée qui a le droit de limiter l'accès en vertu du présent article ; 3. le gestionnaire de l'infrastructure ; 4. l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public.</p> <p>Les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires assurant les services publics fournissent au régulateur les informations nécessaires à la prise d'une décision. Dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande, le régulateur examine les informations fournies, sollicite toute information utile et lance des consultations. Il informe les parties concernées de sa décision motivée dans un délai de six semaines à compter de la réception de toutes les informations pertinentes.</p> <p>Le régulateur motive sa décision et précise les conditions dans lesquelles une des entités suivantes peut demander le réexamen de la décision dans un délai d'un mois à compter de sa notification : 1. l'autorité ou les autorités compétentes concernées ; 2. le gestionnaire de l'infrastructure ; 3. l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de</p>	<p>1. de l'autorité ou des autorités compétentes qui ont attribué le contrat de service public ; 2. de toute autre autorité compétente concernée qui a le droit de limiter l'accès en vertu du présent article ; 3. du gestionnaire de l'infrastructure ; 4. de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public.</p> <p>Les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires assurant les services publics fournissent au régulateur les informations nécessaires à la prise d'une décision. Dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande, le régulateur examine les informations fournies, sollicite toute information utile et lance des consultations. Il informe les parties concernées de sa décision motivée dans un délai de six semaines à compter de la réception de toutes les informations pertinentes.</p>						

<p>Fusion</p>	<p>Directive 2016/2370</p>	<p>LOI 1995 Gestion IF</p>	<p>LOI 1999 Accès IF</p>	<p>RGD 2003 Licences</p>	<p>LOI 2010 Régulateur</p>	<p>RGD 2016 Refonte 1PF</p>	<p>Commentaires</p>
<p><u>service public</u> ; 4. l'entreprise ferroviaire demandant l'accès. Lorsque le régulateur décide que le service de transport de voyageurs envisagé au sens de l'article 83, paragraphe 12, compromet l'équilibre économique d'un contrat de service public, il indique les changements qui pourraient être apportés à ce service afin que les conditions d'octroi du droit d'accès prévu à l'article 28, soient remplies.</p>	<p>sur le marché des services ferroviaires, l'organisme de régulation prend, le cas échéant, de sa propre initiative les mesures appropriées pour corriger toute discrimination à l'égard des candidats, toute distorsion du marché et toute autre évolution indésirable sur ces marchés, notamment eu égard au paragraphe 1, points a) à j).»</p>				<p>Art 4(3) (3) Sans préjudice du paragraphe 2, l'autorité chargée du transport de voyageurs par chemin de fer est autorisée à prélever auprès des entreprises ferroviaires assurant des services de voyageurs, une redevance sur l'exploitation de lignes qui relèvent de sa compétence et qui sont effectuées entre deux gares nationales. Dans ce cas, les entreprises ferroviaires assurant des services nationaux ou internationaux de transport de voyageurs sont soumises au même prélèvement sur l'exploitation des lignes qui relèvent de sa compétence. La redevance est destinée à compenser les obligations de service public de l'autorité dans le cadre de contrats de service public attribués conformément au droit de l'Union obtenus au titre d'une telle redevance et payé en guise de dégressif. Elle est nécessaire pour couvrir tout</p>		

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>Art. 85.</p> <p>(1) En vue de développer le marché des services de transport de voyageurs à grande vitesse, de favoriser une utilisation optimale de l'infrastructure disponible et d'encourager la compétitivité des services de transport de voyageurs à grande vitesse, l'exercice du droit d'accès prévu à l'article 28 en ce qui concerne les services de transport de voyageurs à</p>	<p>Art 1. 8) art.11bis</p> <p>Services de transport de voyageurs à grande vitesse</p> <p>1. En vue de développer le marché des services de transport de voyageurs à grande vitesse, de favoriser une utilisation optimale de l'infrastructure disponible et d'encourager la compétitivité des services de transport de voyageurs à grande vitesse, qui aura des effets bénéfiques pour les voyageurs, sans préjudice</p>				<p>en partie des coûts encourus par l'exécution des obligations de service public concernées en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations.</p> <p>La redevance est prélevée conformément au droit de l'Union européenne et respecte les principes de non-discrimination et de proportionnalité.</p> <p>Le montant entre le prix moyen du service au voyageur et le niveau de la redevance, la totalité des redevances prélevées en application du présent paragraphe ne doit pas porter atteinte à la viabilité économique du service de transport ferroviaire de voyageurs sur lequel elles sont prélevées.</p> <p>Les autorités compétentes conservent les informations nécessaires afin de pouvoir garantir la transparence et de leur utilisation. Ces informations sont communiquées à la Commission européenne.</p>		<p>L'article sous rubrique intègre l'article 11bis de la directive 2012/34/UE, modifiée par l'article 1er, point 8, de la directive 2016/2370/UE. Pour développer le marché des services de transport de voyageurs à grande vitesse et pour encourager la compétitivité de celui-ci, l'exercice du droit d'accès visé au paragraphe 2 de l'article 87, n'est soumis qu'aux exigences établies par le régulateur.</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>grande vitesse ne sont soumis qu'aux exigences établies par le régulateur.</p> <p><u>(2) Lorsque, à la suite de l'analyse prévue à l'article 84, paragraphe 2, le régulateur détermine que le service de transport de voyageurs à grande vitesse envisagé entre un lieu de départ donné et une destination donnée compromet l'équilibre économique d'un contrat de service public couvrant le même trajet ou un trajet alternatif, il indique les changements qui sont apportés à ce service afin que les conditions d'octroi du droit d'accès prévu à l'article 28, soient remplies. Ces changements comprennent une modification du service envisagé.</u></p>	<p>de l'article 11, paragraphe 5, l'exercice du droit d'accès prévu à l'article 10 en ce qui concerne les services de transport de voyageurs à grande vitesse ne peut être soumis qu'aux exigences établies par l'organisme de contrôle conformément au présent article.</p> <p>2. Lorsque, à la suite de l'analyse prévue à l'article 11, paragraphes 2, 3 et 4, l'organisme de contrôle détermine que le service de transport de voyageurs à grande vitesse envisagé entre un lieu de départ donné et une destination donnée compromet l'équilibre économique d'un contrat de service public couvrant le même trajet ou un trajet alternatif, il indique les changements qui pourraient être apportés à ce service afin que les conditions d'octroi du droit d'accès prévu à l'article 10, paragraphes 2, soient remplies. Ces changements peuvent comprendre une modification du service envisagé.»</p>						<p>A chaque fois que l'analyse conclut au compromis de l'équilibre économique du contrat de service public, le régulateur indique les changements envisageables pour remplir les conditions d'octroi du droit d'accès.</p> <p>Même si, à ce jour, il n'existe pas encore de véritable marché compétitif de services de transport de voyageurs à grande vitesse au Grand-Duché, ce dernier souhaite être prêt pour l'avenir.</p> <p>NST</p>
	<p>Art 1. 8)</p> <p>art.13bis</p> <p>Systèmes communs d'information et de billetterie directe</p> <p>1. Sans préjudice du règlement (CE) no 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil (*2) et de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil (*3), les États membres peuvent exiger que les entreprises ferroviaires effectuant des services nationaux de transport de voyageurs participent à un système</p>						

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
	<p>commun d'information et de billetterie intégrée pour la fourniture de billets, de billets directs et de réservations ou habiliter les autorités compétentes à mettre en place un tel système. Si un tel système est mis en place, les États membres veillent à ce qu'il ne crée pas de distorsion du marché ou de discrimination entre les entreprises ferroviaires et soit géré par une entité juridique publique ou privée ou une association réunissant toutes les entreprises ferroviaires assurant des services de transport de voyageurs.</p> <p>2. La Commission surveille l'évolution du marché ferroviaire en ce qui concerne l'introduction et l'utilisation de systèmes communs d'information et de billetterie directe et évalue la nécessité de prendre des mesures au niveau de l'Union, en tenant compte des initiatives du marché. Elle examine en particulier l'accès non discriminatoire des voyageurs ferroviaires aux données nécessaires pour planifier des voyages et acheter des billets. Au plus tard le 31 décembre 2022, elle présente un rapport au Parlement européen et au Conseil sur la disponibilité de tels systèmes communs d'information et de billetterie directe, assorti, au besoin, de propositions législatives.</p> <p>3. Les États membres imposent aux entreprises ferroviaires assurant des</p>						

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>services de transport de voyageurs l'obligation de mettre en place des plans d'urgence et veillent à ce que ces plans soient correctement coordonnés afin de prêter assistance aux voyageurs, au sens de l'article 18 du règlement (CE) no 1371/2007, en cas de perturbation majeure des services.</p>	<p>Art. 1. 14 a) art.56.1 a) au paragraphe 1, les points suivants sont ajoutés: «h) la gestion du trafic, du renouvellement et l'entretien programmé ou non programmé; j) le respect des exigences énoncées à l'article 2, paragraphe 13, ainsi qu'aux articles 7, 7 bis, 7 ter, 7 quater et 7 quinquies, y compris celles relatives aux conflits d'intérêts.»</p>				<p>Art 5 (1) (1) Dès lors que le candidat estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice lié à l'accès au réseau, il peut saisir le régulateur en particulier pour introduire un recours contre les décisions prises par le gestionnaire de l'infrastructure, par l'entreprise ferroviaire, par l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition ou l'exploitant d'une installation de service en ce qui concerne : 1. le DRR dans ses versions provisoire et définitive ; 2. les critères contenus dans ce document ; 3. la procédure de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et les décisions afférentes ; 4. le système de tarification ; 5. le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire qu'il est tenu d'acquitter ; 6. les dispositions en matière d'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux services ; 7. l'accès aux services et leur tarification ;</p>		<p>L'article concerne les litiges et recours auprès du régulateur et reprend l'article 5 de la loi modifiée du 3 août 2010 précitée. L'article 56, paragraphe 1er de la directive 2012/34/UE, modifié par l'article 1er, point 14 a), de la directive 2016/2370/UE, rajoute trois cas de figures dans lesquels le candidat peut saisir le régulateur. Ceux-ci sont repris à l'article sous rubrique et concernent - la gestion du trafic, - la planification du renouvellement et l'entretien programmé ou non programmé, - le respect des exigences en matière de transparence financière, et - le respect des exigences en matière de conflits d'intérêts. Le paragraphe 3 intègre le nouveau paragraphe 2 de l'article 56 de la directive 2012/34/UE, modifié par l'article 1er, point 14 b), de la directive 2016/2370/UE, qui rajoute le suivi par le régulateur du marché de services de transport de voyageurs à grande vitesse. Le paragraphe 4 intègre le nouveau paragraphe 9 de l'article 56 de la directive 2012/34/UE, modifié par</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>8. la gestion du trafic ; 9. la planification du renouvellement et l'entretien programmé ou non programmé ; 10. le respect des exigences énoncées aux articles 15, 22 à 24 et 53, et celles relatives aux conflits d'intérêts.</p>							<p>l'article 1er, point 14 c), de la directive 2016/2370/UE, qui donne la possibilité au régulateur de prendre de sa propre initiative les mesures appropriées pour corriger toute discrimination, distorsion et toute autre évolution indésirable sur le marché.</p> <p>Le paragraphe 7 intègre le nouveau paragraphe 3bis de l'article 57 de la directive 2012/34/UE, modifié par l'article 1er, point 15 a), de la directive 2016/2370/UE, qui règle la situation dans laquelle la décision de plusieurs organismes de contrôle est nécessaire. Dans ce cas, ils coopèrent lors de la préparation de leurs décisions respectives dans le but de régler les questions soulevées.</p>
<p>(2) Le requérant adresse sa requête sous pli recommandé au régulateur. La requête est rédigée en langue française, allemande ou anglaise.</p>					<p>Art 5 (2)</p> <p>(2) Le requérant adresse sa requête sous pli recommandé au régulateur. La requête est rédigée en langue française, allemande ou anglaise.</p>		
<p>(3) Le régulateur est habilité à assurer le suivi de la situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires et sur le marché des services de transport de voyageurs à grande vitesse, ainsi que les activités de gestionnaire de l'infrastructure visées au paragraphe 1^{er}, points 1 à 10. En particulier, le régulateur vérifie le respect du paragraphe 1^{er}, points 1 à 10, de sa propre initiative en vue de prévenir toute discrimination à l'égard des candidats. Il vérifie si le DRR contient des clauses discriminatoires ou octroie</p>	<p>Art 1. 14) b) art.56.2</p> <p>b) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant: « 2. Sans préjudice des compétences des autorités nationales de concurrence pour assurer la concurrence sur le marché des services ferroviaires, l'organisme de contrôle est habilité à assurer le suivi de la situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires, y compris notamment dans le marché des services de transport de voyageurs à grande vitesse, ainsi que les activités de gestionnaires</p>				<p>Art 5 (3)</p> <p>(3) Le régulateur est habilité à assurer le suivi de la situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires et à contrôler le paragraphe 1er, points 1 à 7, de sa propre initiative en vue de prévenir toute discrimination à l'égard des candidats. Il vérifie si le DRR contient des clauses discriminatoires ou octroie à l'Administration des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats. De sa propre initiative, le régulateur prend les mesures appropriées pour</p>		

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p><u>au gestionnaire de l'infrastructure des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats.</u></p> <p><u>Le régulateur prend de sa propre initiative les mesures appropriées pour corriger toute discrimination à l'égard des candidats, toute distorsion du marché et toute autre évolution indésirable sur ces marchés, eu égard au paragraphe 1^{er}, points 1 à 10.</u></p> <p>En outre, le régulateur coopère étroitement avec l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition et avec le ministre.</p>	<p>l'infrastructure visées au paragraphe 1, points a) à j). En particulier, l'organisme de contrôle vérifie le respect du paragraphe 1, points a) à j), de sa propre initiative en vue de prévenir toute discrimination à l'égard des candidats. Il vérifie notamment si le document de référence du réseau contient des clauses discriminatoires ou octroie au gestionnaire de l'infrastructure des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats.»</p>				<p>corriger toute discrimination à l'égard des candidats, toute distorsion du marché et toute autre évolution indésirable sur les services ferroviaires, au regard du paragraphe 1^{er}, points 1 à 7.</p>		
<p>(4) Le régulateur examine chaque plainte, et, en cas de besoin, sollicite des informations utiles et engage des consultations avec toutes les parties concernées dans un délai d'un mois à compter de la réception de la plainte. Il se prononce sur toutes les plaintes, adopte les mesures nécessaires afin de remédier à la situation et communique sa décision motivée aux parties concernées dans les six semaines suivant la réception de toutes les informations utiles. Les décisions prises par le régulateur sont contraignantes pour toutes les parties concernées et ne sont soumises au contrôle d'aucune autre instance administrative. La décision, qui peut être assortie des astreintes</p>	<p>Art. 1. 14) c) art.56.9</p> <p>c) au paragraphe 9, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant: «9. L'organisme de contrôle examine chaque plainte et, le cas échéant, sollicite des informations utiles et engage des consultations avec toutes les parties concernées dans un délai d'un mois à compter de la réception de la plainte. Il se prononce sur toutes les plaintes, adopte les mesures nécessaires afin de remédier à la situation et communique sa décision motivée aux parties concernées dans les six semaines suivant la réception de toutes les informations utiles. Les décisions prises par le régulateur sont contraignantes pour toutes les parties concernées et ne sont soumises au contrôle d'aucune autre instance administrative. La décision, qui peut être assortie des astreintes</p>				<p>Art 5 (4)</p> <p>(4) Le régulateur examine chaque plainte, et, en cas de besoin, sollicite des informations utiles et engage des consultations avec toutes les parties concernées dans un délai d'un mois à compter de la réception de la plainte. Il se prononce sur toutes les plaintes, adopte les mesures nécessaires et communique sa décision motivée aux parties concernées dans les six semaines suivant la réception de toutes les informations utiles. Les décisions prises par le régulateur sont contraignantes pour toutes les parties concernées et ne sont soumises au contrôle d'aucune autre instance administrative. La décision, qui peut être assortie des astreintes prévues à l'article 6, précise les conditions d'ordre</p>		

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>à l'article 87, précise les conditions techniques et financières de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, le régulateur fixe de manière objective, transparente, retraceable, non-discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès au réseau et ses conditions d'utilisation.</p> <p>Au cas où un recours est introduit contre un refus d'octroyer des capacités de l'infrastructure ou contre les modalités d'une proposition de capacités, le régulateur soit confirme qu'il n'y a pas lieu de modifier la décision prise par le gestionnaire de l'infrastructure, soit exige la modification de la décision incriminée conformément aux lignes directrices fixées par le régulateur.</p>	<p>nationales de concurrence pour assurer la concurrence sur le marché des services ferroviaires, l'organisme de régulation prend, le cas échéant, de sa propre initiative les mesures appropriées pour corriger toute discrimination à l'égard des candidats, toute distorsion du marché et toute autre évolution indésirable sur ces marchés, notamment eu égard au paragraphe 1, points a) à j).»</p>				<p>technique et financières de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, le régulateur fixe de manière objective, transparente, retraceable, non-discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès au réseau et ses conditions d'utilisation.</p> <p>Au cas où un recours est introduit contre un refus d'octroyer des capacités de l'infrastructure ou contre les modalités d'une proposition de capacités, le régulateur soit confirme qu'il n'y a pas lieu de modifier la décision prise par le gestionnaire de l'infrastructure, soit exige la modification de la décision incriminée conformément aux lignes directrices fixées par le régulateur.</p>		
<p>(5) Les décisions prises par le régulateur sont publiées sur le site Internet de ce dernier.</p> <p>(6) En cas de plainte, <u>ou d'enquête lancée de sa propre initiative</u>, sur des questions d'accès ou de tarification relatives à un sillón international, ainsi que dans le cadre de la surveillance de la concurrence sur le marché concernant des services de transport ferroviaire international, le régulateur consulte les organismes de contrôle de tous les autres États membres par lesquels passe le sillón international en cause et, en cas de besoin, la Commission européenne et leur demande toutes les</p>					<p>Art 5 (5-6)</p> <p>(5) Les décisions prises par le régulateur sont publiées sur le site Internet de ce dernier.</p> <p>(6) En cas de plainte sur des questions d'accès ou de tarification relatives à un sillón international, ainsi que dans le cadre de la surveillance de la concurrence sur le marché concernant des services de transport ferroviaire international, le régulateur consulte les organismes de contrôle de tous les autres États membres par lesquels passe le sillón international en cause et, en cas de besoin, la Commission européenne et leur demande toutes les</p>		

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Réfonte 1PF	Commentaires
<p>européenne, et leur demande toutes les informations nécessaires avant de prendre sa décision.</p>	<p>Art 1. 15) a) art.56.3bis</p> <p>a) le paragraphe suivant est inséré:</p> <p>« 3 bis. Lorsque des questions concernant un service international nécessitent des décisions de la part de deux ou de plusieurs organismes de contrôle, les organismes concernés coopèrent lors de la préparation de leurs décisions respectives dans le but de régler ces questions. A cette fin, les organismes de contrôle concernés coopèrent lors de la préparation de leurs décisions respectives dans le but de régler ces questions. A cette fin, les organismes de contrôle concernés exercent leurs fonctions conformément à l'article 56.»</p>				<p>Informations nécessaires avant de prendre sa décision.</p> <p>Les organismes de contrôle consultés au titre de l'alinéa 1er fournissent toutes les informations qu'ils ont eux-mêmes le droit de demander en vertu de leur droit national. Ces informations ne peuvent être utilisées qu'aux fins du traitement de la plainte.</p> <p>Le régulateur qui reçoit la plainte transmet toute information pertinente à l'organisme de contrôle responsable afin que celui-ci puisse prendre des mesures à l'égard des parties concernées.</p>		
<p>Les organismes de contrôle consultés au titre de l'alinéa 1^{er} et du paragraphe 6 fournissent toutes les informations qu'ils ont eux-mêmes le droit de demander en vertu de leur droit national. Ces</p>							

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte IPF	Commentaires
<p>informations ne peuvent être utilisées qu'aux fins du traitement de la plainte.</p> <p>Le régulateur qui reçoit la plainte transmet toute information pertinente à l'organisme de contrôle responsable afin que celui-ci puisse prendre des mesures à l'égard des parties concernées.</p>	<p>Art 1. 15) c)</p> <p>c) le paragraphe suivant est ajouté:</p> <p>«10. Pour les décisions concernant une infrastructure binationale, les deux États membres concernés peuvent, à tout moment après le 24 décembre 2016, décider d'exiger une coordination entre les organismes de contrôle concernés, afin d'aligner l'impact de leurs décisions.»</p>						NST
<p>(8) Les frais d'instruction du dossier sont à charge de la partie requérante.</p>	<p>Art 1. 16)</p> <p>16) À l'article 63, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:</p> <p>«1. Le 31 décembre 2024 au plus tard, la Commission évalue l'impact de la présente directive sur le secteur ferroviaire et présente au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions un rapport sur sa mise en œuvre.</p> <p>En particulier, le rapport évalue l'évolution des</p>				<p>Art 5 (8)</p> <p>(8) Les frais d'instruction du dossier sont à charge de la partie requérante.</p>		NST

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
	<p>services ferroviaires à grande vitesse ainsi que l'existence de pratiques discriminatoires en ce qui concerne l'accès aux lignes à grande vitesse. La Commission détermine s'il y a lieu de présenter des propositions législatives. A la même date, la Commission évalue s'il subsiste des pratiques discriminatoires ou d'autres types de distorsions de concurrence par rapport aux gestionnaires de l'infrastructure faisant partie d'une entreprise verticalement intégrée. Elle présente, le cas échéant, de nouvelles propositions législatives.»</p>						
<p>Art. 87. (1) Le régulateur peut soit d'office, soit à la demande de l'autorité administrative compétente, du gestionnaire de l'infrastructure, d'un candidat ou de toute autre entité professionnelle du secteur ferroviaire, sanctionner les manquements du gestionnaire de l'infrastructure ou d'un candidat aux obligations qui leur incombent au titre de l'accès au réseau ou de son utilisation. Le régulateur met en demeure l'organisme intéressé de se conformer à ses obligations dans un délai imparti.</p> <p>Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti, le régulateur peut prononcer à son encontre en fonction de la gravité du manquement :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un avertissement ; 2. un blâme ; 3. une interdiction 					<p>Art 6 (1) Le régulateur peut soit d'office, soit à la demande de l'autorité administrative compétente, du gestionnaire de l'infrastructure, d'un candidat ou de toute autre entité professionnelle du secteur ferroviaire, sanctionner les manquements du gestionnaire de l'infrastructure ou d'un candidat aux obligations qui leur incombent au titre de l'accès au réseau ou de son utilisation. Le régulateur met en demeure l'organisme intéressé de se conformer à ses obligations dans un délai imparti.</p> <p>Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti, le régulateur peut prononcer à son encontre en fonction de la gravité du manquement :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un avertissement ; 2. un blâme ; 3. une interdiction 		<p>Cette disposition reprend l'article 6 de la loi modifiée du 3 août 2010 précitée sans le modifier et prévoit les sanctions administratives que le régulateur est habilité à prononcer.</p>

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>temporaire d'accès à tout ou partie du réseau pour une durée n'excédant pas un an ;</p> <p>4. une amende d'ordre, dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à la situation de l'intéressé, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés sans pouvoir excéder 150.000 euros. Le maximum de la sanction peut être doublé en cas de récidive dans un délai de deux ans après un premier manquement.</p> <p>L'amende ne peut être prononcée que pour autant que les manquements visés ne fassent pas l'objet d'une sanction pénale.</p> <p>Les mêmes sanctions sont encourues lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ou le candidat ne s'est pas conformé dans les délais requis à une décision prise par le régulateur, après mise en demeure restée sans effet dans le contexte d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés à l'accès au réseau en application de l'article 86.</p> <p>(2) En cas de manquement soit du gestionnaire de l'infrastructure, soit d'un candidat, soit d'une entité professionnelle du secteur ferroviaire aux obligations de communication de documents d'informations ou à l'obligation de donner accès aux informations économiques, financières et sociales, le régulateur met l'intéressé en demeure de s'y conformer.</p>					<p>temporaire d'accès à tout ou partie du réseau pour une durée n'excédant pas un an ;</p> <p>4. une amende d'ordre, dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à la situation de l'intéressé, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés sans pouvoir excéder 150.000 euros. Le maximum de la sanction peut être doublé en cas de récidive dans un délai de deux ans après un premier manquement.</p> <p>L'amende ne peut être prononcée que pour autant que les manquements visés ne fassent pas l'objet d'une sanction pénale.</p> <p>Les mêmes sanctions sont encourues lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ou le candidat ne s'est pas conformé dans les délais requis à une décision prise par le régulateur, après mise en demeure restée sans effet dans le contexte d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés à l'accès au réseau en application de l'article 5.</p> <p>(2) En cas de manquement soit du gestionnaire de l'infrastructure, soit d'un candidat, soit d'une entité professionnelle du secteur ferroviaire aux obligations de communication de documents d'informations ou à l'obligation de donner accès aux informations économiques, financières et sociales, le régulateur met l'intéressé en demeure de s'y conformer.</p>		

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Réfonte 1PF	Commentaires
<p>Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti ou fournit des renseignements incomplets ou erronés, le régulateur peut prononcer à son encontre les sanctions prévues au paragraphe 1er, alinéa 2.</p> <p>(3) Les sanctions sont prononcées par le régulateur après que l'intéressé a reçu notification des griefs et a été mis à même de consulter le dossier et de présenter ses observations écrites.</p> <p>(4) Le régulateur ne peut se saisir ou être saisi de faits remontant à plus de trois ans s'il n'a été fait aucun acte tendant à leur recherche, à leur constatation ou à leur sanction.</p> <p>(5) Le régulateur peut assortir ses décisions d'une astreinte dont le montant journalier se situe entre 200 et 2.000 euros. Le montant de l'astreinte tient compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.</p> <p>(6) En cas d'enquête lancée de sa propre initiative sur des questions d'accès ou de tarification relatives à un sillon international, ainsi que dans le cadre de la surveillance de la concurrence sur le marché concernant des services de transport ferroviaire international, le régulateur consulte les organismes de contrôle de tous les autres États membres par lesquels</p>					<p>Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti ou fournit des renseignements incomplets ou erronés, le régulateur peut prononcer à son encontre les sanctions prévues au paragraphe 1er, alinéa 2.</p> <p>(3) Les sanctions sont prononcées par le régulateur après que l'intéressé a reçu notification des griefs et a été mis à même de consulter le dossier et de présenter ses observations écrites.</p> <p>(4) Le régulateur ne peut se saisir ou être saisi de faits remontant à plus de trois ans s'il n'a été fait aucun acte tendant à leur recherche, à leur constatation ou à leur sanction.</p> <p>(5) Le régulateur peut assortir ses décisions d'une astreinte dont le montant journalier se situe entre 200 et 2.000 euros. Le montant de l'astreinte tient compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.</p> <p>(6) En cas d'enquête lancée de sa propre initiative sur des questions d'accès ou de tarification relatives à un sillon international, ainsi que dans le cadre de la surveillance de la concurrence sur le marché concernant des services de transport ferroviaire international, le régulateur consulte les organismes de contrôle de tous les autres États membres par lesquels</p>		

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte IPF	Commentaires
<p>passer le sillon international en cause et, en cas de besoin, la Commission européenne, et leur demande toutes les informations nécessaires avant de prendre sa décision.</p> <p>Les organismes de contrôle consultés au titre de l'alinéa 1er fournissent toutes les informations qu'ils ont eux-mêmes le droit de demander en vertu de leur droit national. Ces informations ne peuvent être utilisées qu'aux fins du traitement de l'enquête.</p> <p>Le régulateur qui mène une enquête de sa propre initiative transmet toute information pertinente à l'organisme de contrôle responsable afin que celui-ci puisse prendre des mesures à l'égard des parties concernées.</p> <p>(7) Les décisions prises par le régulateur sont contraignantes pour toutes les parties concernées et ne sont soumises au contrôle d'aucune autre instance administrative.</p> <p>(8) L'instruction et la procédure devant le régulateur sont contradictoires.</p> <p>(9) La décision du régulateur, assortie ou non d'une astreinte, est susceptible d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.</p> <p>(10) La perception des amendes d'ordre et des astreintes prononcées par le régulateur est confiée à l'Administration de l'enregistrement et des</p>					<p>passer le sillon international en cause et, en cas de besoin, la Commission européenne, et leur demande toutes les informations nécessaires avant de prendre sa décision.</p> <p>Les organismes de contrôle consultés au titre de l'alinéa 1er fournissent toutes les informations qu'ils ont eux-mêmes le droit de demander en vertu de leur droit national. Ces informations ne peuvent être utilisées qu'aux fins du traitement de l'enquête.</p> <p>Le régulateur qui mène une enquête de sa propre initiative transmet toute information pertinente à l'organisme de contrôle responsable afin que celui-ci puisse prendre des mesures à l'égard des parties concernées.</p> <p>(7) Les décisions prises par le régulateur sont contraignantes pour toutes les parties concernées et ne sont soumises au contrôle d'aucune autre instance administrative.</p> <p>(8) L'instruction et la procédure devant le régulateur sont contradictoires.</p> <p>(9) La décision du régulateur, assortie ou non d'une astreinte, est susceptible d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.</p> <p>(10) La perception des amendes d'ordre et des astreintes prononcées par le régulateur est confiée à l'Administration de l'enregistrement et des</p>		

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
domaines procédant comme en matière de recouvrement des droits d'enregistrement.					domaines procédant comme en matière de recouvrement des droits d'enregistrement.		L'article 89, reprenant entièrement de l'article 7 de la loi modifiée du 3 août 2010 précitée, règle le principe de financement du régulateur et n'a pas subi de modification substantielle.
Art. 88. Le régulateur exerce ses fonctions de manière impartiale, transparente et à un coût économiquement proportionné. Il se dote du personnel, des moyens et de l'organisation interne nécessaires à l'accomplissement de ses missions.					Art 7 Le régulateur exerce ses fonctions de manière impartiale, transparente et à un coût économiquement proportionné. Il se dote du personnel, des moyens et de l'organisation interne nécessaires à l'accomplissement de ses missions.		
Sans préjudice des dispositions de <u>l'article 87, paragraphe 10</u> , les frais de fonctionnement du régulateur en vertu de la présente loi sont rémunérés sur base des redevances d'infrastructures encaissées pour compte de l'Etat.					Sans préjudice des dispositions de l'article 5 paragraphe 10, les frais de fonctionnement du régulateur en vertu de la présente loi sont rémunérés sur base des redevances d'infrastructures encaissées pour compte de l'Etat.		
Art. 89.							
L'accès aux infrastructures ferroviaires nationales de matériel patrimonial muséologique et touristique est soumis au respect des dispositions des <u>articles 29 et 30</u> de la présente loi. La circulation de matériel roulant patrimonial, muséologique et touristique sur le réseau n'est acceptée que sous la responsabilité d'une entreprise ferroviaire titulaire d'un certificat de sécurité valable sur le réseau pour les services demandés ou d'un gestionnaire de l'infrastructure titulaire d'un agrément de sécurité.			Art 30 « L'accès aux infrastructures ferroviaires nationales de matériel patrimonial muséologique et touristique est soumis au respect des dispositions des articles 20 et 20bis de la présente loi. La circulation de matériel roulant patrimonial, muséologique et touristique sur le réseau national n'est acceptée que sous la responsabilité d'une entreprise ferroviaire titulaire d'un certificat de sécurité valable sur le réseau pour les services demandés ou d'un gestionnaire de l'infrastructure titulaire d'un agrément de sécurité. »				L'article 89, reprenant entièrement de l'article 7 de la loi modifiée du 3 août 2010 précitée, règle le principe de financement du régulateur et n'a pas subi de modification substantielle.
Art. 90.				Les infractions aux dispositions des articles 20 à 25 ou aux règlements pris en leur			L'article 91 reprend l'article 31 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée, qui prévoit les peines encourues par les dirigeants d'une entreprise en cas

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
exécution commises par les personnes qui dirigent une entreprise effectuant des transports par chemin de fer ou qui sont au service d'une telle entreprise sont punies des peines prévues à l'article 47, paragraphe 1er.			par les personnes qui dirigent une entreprise effectuant des transports par chemin de fer ou qui sont au service d'une telle entreprise sont punies des peines prévues à l'article 17, paragraphe 1er. Art 32 abrogé				d'infraction aux dispositions des articles 44 à 50.
Art. 91. Sont abrogés l'article 49 et l'article 50, à l'exception de son dernier alinéa, de la loi du 23 décembre 1994 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1995.		Art 21 Sont abrogés l'article 49 et l'article 50, à l'exception de son dernier alinéa, de la loi du 23 décembre 1994 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1995.					Ad articles 92 à 99 Les dispositions des articles 92 à 99 prévoient, entre autres, l'abrogation des textes repris dans le présent avant-projet de loi en vue de la refonte et de la fusion de la législation ferroviaire, à savoir : - la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, - la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, - la loi modifiée du 3 août 2010 relative à la régulation du marché ferroviaire, - le règlement grand-ducal modifié du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de validité des licences des entreprises ferroviaires, et - le règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 sur les modalités d'accès à l'infrastructure et leur tarification.
Art. 92. La loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire							

Fusion	Directive 2016/2370	LOI 1995 Gestion IF	LOI 1999 Accès IF	RGD 2003 Licences	LOI 2010 Régulateur	RGD 2016 Refonte 1PF	Commentaires
<p>est abrogée.</p> <p>Art. 93.</p> <p><u>La loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation est abrogée.</u></p> <p>Art. 94.</p> <p><u>La loi modifiée du 3 août 2010 relative à la régulation du marché ferroviaire est abrogée.</u></p> <p>Art. 95.</p> <p><u>Les références faites aux dispositions des lois abrogées aux articles 92 à 94 sont entendues comme faites à la présente loi.</u></p> <p>Art. 96.</p> <p><u>La référence à la présente loi se fait sous la forme suivante : « Loi relative à la gestion à l'accès à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire ».</u></p>							

PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL
abrogeant

- 1. le règlement grand-ducal modifié du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de validité des licences des entreprises ferroviaires;**
- 2. le règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 sur les modalités d'accès à l'infrastructure et leur tarification.**

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

Vu la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;

Vu la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ;

Vu la loi modifiée du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire ;

Vu la directive 2016/2370/UE du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire ;

Les avis de la Chambre des métiers, de la Chambre de commerce, de la Chambre des salariés et de la Chambre des fonctionnaires et employés publics ayant été demandés ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

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

Arrêtons:

Art. 1^{er}. Sont abrogés:

1. le règlement grand-ducal modifié du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de validité des licences des entreprises ferroviaires ;
2. le règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 sur les modalités d'accès à l'infrastructure et leur tarification.

Art. 2. Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

*

EXPOSE DES MOTIFS ET COMMENTAIRE DES ARTICLES

Dans le cadre des travaux de transposition de la directive 2016/2370/UE du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire, le souhait politique d'avoir une meilleure lisibilité et une meilleure sécurité juridique en la matière a été exprimé. Les auteurs du projet de loi en question ont effectué une refonte de la législation ferroviaire luxembourgeoise en fusionnant et en adaptant les textes y relatifs dans un seul texte de loi, de manière à ce que le règlement grand-ducal modifié du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de validité des licences des entreprises ferroviaires, ainsi que le règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 sur les modalités d'accès à l'infrastructure et leur tarification sont à abroger.

*

FICHE FINANCIERE

Le présent projet de règlement grand-ducal rentre dans le cadre des travaux de transposition de la directive 2016/2370/UE du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferrviaire. Il n'implique aucune charge supplémentaire par rapport à la situation actuelle.

*

FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT

Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	projet de règlement grand-ducal abrogeant <ol style="list-style-type: none"> 1. le règlement grand-ducal modifié du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de validité des licences des entreprises ferroviaires; 2. le règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 sur les modalités d'accès à l'infrastructure et leur tarification.
Ministère initiateur :	Ministère du Développement durable et des Infrastructures
Auteur(s) :	Monsieur Jeannot Poeker, Inspecteur 1er en rang Madame Anouk Enschedé, Conseiller de direction Madame Irena Medakovic, Attaché-stagiaire
Téléphone :	247-84421
Courriel :	jeannot.poeker@tr.etat.lu
Objectif(s) du projet :	La transposition de la directive 2016/2370/UE – pilier politique du 4e paquet ferroviaire; et La fusion de <ol style="list-style-type: none"> 1. la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ; 2. la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ; 3. la loi du 3 août 2010 relative à la régulation du marché ferroviaire ; 4. du règlement grand-ducal du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de validité des licences des entreprises ferroviaires ; et 5. du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 sur les modalités d'accès à l'infrastructure et leur tarification.
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :	
	Société Nationale des Chemins de Fer
	Administration des Chemins de Fer
	Institut Uxembourgeoise de Régulation
Date :	

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s) : Oui Non

Si oui, laquelle/lesquelles : CFL – ACF – ILR

Remarques/Observations :

2. Destinataires du projet :
- Entreprises/Professions libérales : Oui Non
 - Citoyens : Oui Non
 - Administrations : Oui Non
3. Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui Non N.a.¹
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)
Remarques/Observations :
4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui Non
Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui Non
Remarques/Observations :
5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui Non
Remarques/Observations : Dans le but d'une meilleure lisibilité de la législation ferroviaire, les auteurs du projet ont profité de l'obligation de transposition de la directive 2016/2370 pour fusionner les différents textes législatifs y afférents.
6. Le projet contient-il une charge administrative² pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui Non
Si oui, quel est le coût administratif³ approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données interadministratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui Non N.a.
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel⁴ ? Oui Non N.a.
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
8. Le projet prévoit-il :
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui Non N.a.
 - des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui Non N.a.

1 N.a. : non applicable.

2 Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en oeuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

3 Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

4 Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

- le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui Non N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui Non N.a.
Si oui, laquelle :
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui Non N.a.
Sinon, pourquoi ?
11. Le projet contribue-t-il en général à une :
a) simplification administrative, et/ou à une Oui Non
b) amélioration de la qualité réglementaire ? Oui Non
Remarques/Observations :
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui Non N.a.
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui Non
Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui Non N.a.
Si oui, lequel ?
Remarques/Observations :

Egalité des chances

15. Le projet est-il :
– principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
– positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
Si oui, expliquez de quelle manière :
– neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
Si oui, expliquez pourquoi :
– négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
Si oui, expliquez de quelle manière :
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui Non N.a.
Si oui, expliquez de quelle manière :

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵ ? Oui Non N.a.
Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :
www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

⁵ Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶ ? Oui Non N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

*

**EXTRAIT du proces-verbal N° 03/18
du Conseil de Gouvernement du 19 janvier 2018
approuvé dans la séance du 2 février 2018**

14. – Avant-projet de loi portant transposition de la directive 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire ;

et abrogeant

- 1. la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;**
- 2. la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ; et**
- 3. la loi du 3 août 2010 relative à la régulation du marché ferroviaire.**

– Avant-projet de règlement grand-ducal abrogeant

- 1. le règlement grand-ducal modifié du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de validité des licences des entreprises ferroviaires;**
- 2. le règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 sur les modalités d'accès à l'infrastructure et leur tarification.**

(DEV.DUR. 02/2018)

M. le Ministre du Développement durable et des Infrastructures saisit le Conseil de l'avant-projet de loi sous rubrique portant transposition de la directive 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire; et abrogeant 1. la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire; 2. la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ; et 3. la loi du 3 août 2010 relative à la régulation du marché ferroviaire; ainsi que de l'avant-projet de règlement grand-ducal abrogeant 1. le règlement grand-ducal modifié du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de validité des licences des entreprises ferroviaires; 2. le règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 sur les modalités d'accès à l'infrastructure et leur tarification.

Dans son Livre blanc de 2011 sur la politique des transports adopté le 28 mars 2011, la Commission européenne a présenté sa vision d'un espace ferroviaire unique européen, basé sur un marché intérieur des transports ferroviaires dans lequel les entreprises ferroviaires européennes pourraient fournir leurs services sans entraves techniques et administratives inutiles.

Plusieurs initiatives politiques ont reconnu le potentiel de l'infrastructure ferroviaire en tant qu'épine dorsale du marché intérieur et moteur d'une croissance durable. Dans ses conclusions de janvier 2012,

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

le Conseil européen a souligné à quel point il était important d'exploiter le potentiel de croissance d'un marché unique totalement intégré, notamment par des mesures visant les entreprises de réseau. Pour sa part, dans sa communication « Agir pour la croissance, la stabilité et l'emploi » adoptée le 30 mai 2012, la Commission européenne a insisté sur la nécessité de réduire encore la charge réglementaire et les barrières à l'entrée dans le secteur du transport ferroviaire. Dans le même ordre d'idées, elle a mis l'accent sur l'importance du secteur des transports également dans sa communication « Une meilleure gouvernance pour le marché unique » adoptée le 8 juin 2012.

Ces 10 dernières années ont vu l'adoption de 3 paquets législatifs sur les chemins de fer qui ont ouvert les marchés nationaux, rendant les chemins de fer, aux yeux de la Commission européenne, plus concurrentiels et interopérables au niveau de l'Union européenne. Or, malgré le développement considérable de l'acquis de l'Union européenne, la part modale du rail dans le transport intra-UE est restée modeste. La directive 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire vise à éliminer les obstacles qui limitent encore l'efficacité des marchés ferroviaires.

Les obstacles qui subsistent, selon la vue de la Commission européenne, sont liés en premier lieu à la difficulté d'accéder au marché des services nationaux de transport de voyageurs. Dans de nombreux États membres, ces marchés sont fermés à la concurrence, ce qui non seulement limite le développement, mais crée aussi des disparités entre les États membres qui ont ouvert leur marché et les autres.

La plupart des services nationaux de transport de voyageurs, qui ne peuvent pas être fournis uniquement sur des bases commerciales et ont besoin du soutien de l'État, font l'objet de contrats de service public. C'est pourquoi le présent paquet législatif porte aussi sur la mise en concurrence des contrats de service public et d'autres points, tels que la mise à disposition de matériel roulant pour les soumissionnaires potentiels à de tels contrats et les systèmes d'horaire et de billetterie intégrés, lorsqu'ils sont dans l'intérêt des voyageurs.

L'objectif global du 4e paquet ferroviaire consiste à améliorer la qualité et l'efficacité des services ferroviaires en supprimant les derniers obstacles juridiques, institutionnels et techniques éventuels et en renforçant les performances du secteur ferroviaire et sa compétitivité afin de poursuivre le développement de l'espace ferroviaire unique européen.

La transposition de la directive 2016/2370/UE contient des dispositions poursuivant les objectifs énoncés ci-après:

- 1) l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer, dans le but d'intensifier la pression concurrentielle sur les marchés ferroviaires nationaux, afin d'augmenter la quantité et d'améliorer la qualité des services de transport de voyageurs ; et
- 2) l'amélioration de la gouvernance du gestionnaire de l'infrastructure, l'objectif étant de garantir l'égalité d'accès à l'infrastructure. Cet objectif devrait être réalisé par la suppression des conflits d'intérêts qui pèsent sur les décisions du gestionnaire de l'infrastructure en matière d'accès au marché. La directive garantit également que toutes les fonctions du gestionnaire de l'infrastructure seront gérées d'une façon cohérente.

Le pilier politique du 4e paquet ferroviaire comprend la directive 2016/2370/UE du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 sur la gouvernance et l'ouverture du marché ferroviaire et le règlement 2016/2338/UE du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant le règlement (CE) 1370/2007 sur l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer.

A partir de décembre 2019, les entreprises ferroviaires auront le droit d'exploiter des services sur l'ensemble du réseau de l'Union. Par ailleurs, à partir de 2023, les États membres devront procéder à des appels d'offres ouverts à toutes les sociétés européennes du secteur pour les contrats de service publics, excepté les cas dans lesquels l'attribution directe du contrat de service public est admise.

Les paquets ferroviaires précédents ont déjà rendu nécessaire la création de nouveaux acteurs. La Société nationale des chemins de fer (SNCFL) a dû abandonner une partie de ses missions à l'Administration des chemins de fer en vertu de la loi modifiée du 22 juillet 2009 précitée. La loi modifiée du 3 août 2010 relative à la régulation du marché ferroviaire a attribué la fonction de régulateur du secteur ferroviaire à l'Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR). Le 4e paquet ferroviaire et spécialement son pilier politique attribuent un rôle important au régulateur, notamment en matière d'évaluation de l'équilibre économique du contrat de service public.

Dans un premier temps, la directive 2016/2370/UE précitée prône la stricte séparation entre le gestionnaire et l'entreprise ferroviaire. Cette séparation est ancrée implicitement dans la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. L'article 6 de ladite loi confie la gestion de l'infrastructure à la SNCFL agissant en tant que gestionnaire de l'infrastructure. Les missions de ce dernier sont réglées par contrat de gestion entre l'Etat et le gestionnaire de l'infrastructure, étant donné que l'Etat est le propriétaire du réseau national.

En ce qui concerne la séparation des fonctions essentielles de la gestion de l'infrastructure, définies à l'article 1^{er} de la directive 2016/2370/UE précitée, et modifiant la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, elles n'impliquent pas le gestionnaire de l'infrastructure au Luxembourg, mais l'Administration des chemins de fer en tant qu'organisme de répartition des capacités et de tarification en vertu de la loi modifiée du 22 juillet 2009 précitée.

Pour assurer la transparence et la séparation en matière financière imposées par l'article 6 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et l'article 7^{quinqüies} de la directive modifiée 2012/34/UE précitée, l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée instituant le Fonds du rail pour le programme d'investissement et la séparation interne au sein de la SNCFL et l'Etat reste applicable.

L'entreprise ferroviaire ne bénéficie en aucun cas directement de ce Fonds du rail qui sert, entre autres, à la remise en état, la modernisation, l'extension du réseau ou la suppression de lignes.

Par conséquent, une séparation encore plus nette et surtout financière entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire est à intégrer dans la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée. Afin de se conformer entièrement aux exigences de la directive, les termes de la directive ont dû être repris.

Pour garantir la survie économique des entreprises ferroviaires historiques dans les Etats membres de petite taille, y compris le Luxembourg, le Ministère du Développement durable et des Infrastructures, sous présidence luxembourgeoise, a lourdement lutté pour l'insertion de la notion d'« entreprise verticalement intégrée » dans le texte de la directive en question.

En ce qui concerne l'accès à l'infrastructure, la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure et à son utilisation régit la matière. L'accès équitable et non-discriminatoire est déjà prévu à l'article 3^{bis} de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée.

L'article 11 de la directive 2012/34/UE, modifié par l'article 1^{er}, point 7, de la directive 2016/2370/UE précitée modifiera l'article 3^{bis} de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée en ce sens que la condition du risque de compromis de l'équilibre économique du contrat de service public concerné va autoriser l'attribution directe de ce dernier.

L'analyse économique objective prévue au paragraphe 2 du même article est effectuée par le régulateur, à savoir l'Institut luxembourgeois de régulation. La loi modifiée du 3 août 2010 précitée reprend cette mission dans son article 3 existant lors de la transposition.

Le paragraphe 5 de l'article 11 de la directive en question donne la possibilité aux Etats membres de limiter l'accès à l'infrastructure dans le cas de droits exclusifs de transport de voyageurs accordés en vertu d'un contrat de service public, conclu avant le 16 juin 2015, ce qui est le cas au Luxembourg. La loi modifiée du 11 juin 1999 précitée est modifiée en ce sens dans le projet de loi en question.

L'article 56 de la directive en question prévoit les cas supplémentaires dans lesquels l'ILR peut être saisi à trancher des conflits. Ceux-ci sont implantés au paragraphe 1^{er} de l'ancien article 5 de la loi modifiée du 3 août 2010 précitée traitant le recours à l'ILR en cas de conflits entre les demandeurs d'accès à l'infrastructure et l'autorité compétente.

Par ailleurs, l'ILR se voit attribuer plus de tâches importantes qui vont être incorporées à l'article 3 de la loi modifiée du 3 août 2010 précitée qui inclut les missions de l'ILR dans le domaine du chemin de fer.

Le fait que l'accès à l'infrastructure peut toujours être limité dans certaines conditions présente un grand avantage pour le Luxembourg et la SNCFL. Le contraire aurait eu une conséquence néfaste pour la société historique.

Le pilier politique comprend non seulement la directive 2016/2370/UE précitée, mais également le règlement 2016/2338/UE du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant le règlement (CE) 1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer. Etant donné que les règlements européens sont d'application directe, ils n'ont pas besoin d'être transposés en droit national.

La nouveauté dans ce contexte est le paragraphe 4*bis* de l'article 4 du règlement modifié (UE) 1370/2007 qui prévoit l'obligation de se conformer au droit social et au droit du travail afin d'éviter tout abus ou du cas de « dumping social » répandus dans certains secteurs.

Ainsi, les documents de mise en concurrence des contrats de service public doivent contenir, le cas échéant, des informations sur les droits et obligations ayant trait au transfert du personnel recruté par l'opérateur précédent dans le cas où celui-ci ne se voit pas attribuer le marché.

D'autre part, les multiples modifications tant de la politique européenne en la matière, que des lois et règlements en la matière, ont rendu la législation ferroviaire luxembourgeoise difficilement lisible.

Dans le souci d'une meilleure lisibilité et d'une meilleure sécurité juridique, les auteurs de l'avant-projet de loi en question ont pris l'initiative d'effectuer une refonte de la législation ferroviaire luxembourgeoise en fusionnant et en adaptant les textes y relatifs dans un seul texte de loi.

Dans une première phase, les textes concernés par la refonte sont ceux qui, à l'origine, doivent être modifiés au vu de la transposition du pilier politique du 4e paquet ferroviaire pour le 25 décembre 2018 au plus tard, à savoir la directive 2016/2370 précitée. Il s'agit de :

- la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;
- la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure et à son utilisation ;
- la loi modifiée du 3 août 2010 relative à la régulation du marché ferroviaire ;
- le règlement grand-ducal modifié du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de validité des licences des entreprises ferroviaires ; et
- le règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 sur les modalités d'accès à l'infrastructure et leur tarification.

Dans le contexte précité de la refonte de la législation ferroviaire nationale, l'avant-projet de règlement grand-ducal sous rubrique vise à abroger le règlement grand-ducal modifié du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de validité des licences des entreprises ferroviaires, ainsi que le règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 sur les modalités d'accès à l'infrastructure et leur tarification.

Le Conseil marque son accord avec les textes de l'avant-projet de loi et de l'avant-projet de règlement grand-ducal sous rubrique qui seront maintenant introduits, respectivement, dans les procédures législative et réglementaire.

Pour extrait conforme

Jean-Paul SENNINGER
*Secrétaire général du
 Conseil de Gouvernement*

Transmis pour information :

- à M. le Ministre du Développement durable et des Infrastructures
- à M. le Ministre des Affaires étrangères et européennes
- au Service central de Législation

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7254/01

N° 7254¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2017-2018

PROJET DE LOI

portant transposition de la directive 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire ;

et abrogeant

- 1. la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;**
- 2. la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ; et**
- 3. la loi du 3 août 2010 relative à la régulation du marché ferroviaire**

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES

(24.4.2018)

Par lettre du 9 février 2018, M François Bausch, ministre du Développement durable et des Infrastructures, a soumis le projet de loi portant transposition en droit luxembourgeois du 4e paquet ferroviaire à l'avis de la Chambre des salariés.

Le projet de loi porte transposition de la directive 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et de la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire et abrogeant

1. la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;
2. la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ; et
3. la loi du 3 août 2010 relative à la régulation du marché ferroviaire.

*

REMARQUES GENERALES**Libéralisation à tout prix au détriment des conditions sociales et de la sécurité**

1. La Chambre des salariés continue à déplorer les effets négatifs engendrés par la politique systématique de libéralisation du rail défendue au niveau européen.

2. Notre Chambre salariale constate surtout qu'aucune évaluation des effets de la libéralisation et plus particulièrement des effets sociaux n'a été effectuée. Or, au vu de l'évolution du cadre législatif et réglementaire applicable au secteur ferroviaire et des constats des effets de la libéralisation à ce jour, et ce dans tous ses aspects (économiques, environnementaux, y compris plus particulièrement les effets sociaux), il convient malheureusement d'arriver à la conclusion que la libéralisation engagée est loin d'avoir atteint les objectifs escomptés.

3. En effet, l'objectif principal de la libéralisation, qui était l'ouverture des marchés aux ambitions concurrentielles outre-frontière, n'est pas atteint. De même, il est déplorable que les objectifs d'amélioration de l'offre de service, de renaissance du rail ou encore de réduction du coût d'exploitation n'aient pas non plus été réalisés. Au contraire, la politique menée a conduit à une réduction des effectifs et partant à une dégradation tant en termes de conditions de travail, de sécurité ferroviaire que de sécurité du travail et de l'emploi.

4. La CSL dénonce tout particulièrement le déclin progressif du rail par rapport aux autres modes de transport, notamment routier. L'objectif annoncé par la Commission européenne d'aboutir à terme à une augmentation de la part modale du rail par rapport au transport routier est loin d'être atteint, le contraire s'étant produit, le transport routier ayant connu un essor remarquable, non seulement aux dépens des conditions de travail et d'emploi mais aussi aux frais des aspirations écologiques et environnementales.

5. Dans le même ordre d'idées, notre Chambre professionnelle met en garde d'attendre une réelle évaluation des effets de la libéralisation entamée dans le secteur du rail avant de ne légiférer dans d'autres domaines.

6. De manière générale, afin de combattre le dumping social, la CSL plaide pour l'amélioration et pour le contrôle efficace des conditions sociales dans le secteur des transports.

7. La CSL se prononce de manière générale contre la poursuite de l'affaiblissement conséquent des entreprises ferroviaires « historiques » par leur déstructuration et continue à s'opposer plus particulièrement à l'ouverture du marché ferroviaire aux petites et moyennes entreprises privées, accompagnée du risque d'outsourcing avec toutes sortes de conséquences sociales qui y sont attachées. La CSL conteste surtout les amputations successives des compétences nationales et notamment la remise en cause du pouvoir décisionnel au niveau des Etats membres. En effet, l'ingérence européenne conduit à un déni de toute marge de manoeuvre au niveau national, ce qui aboutit à terme à une remise en cause totale du service public dans le cadre du transport par rail.

8. Comme la libéralisation préconisée par le droit communautaire a emporté et continue à opérer un morcellement flagrant et progressif, et notamment organique, du secteur ferroviaire, notre Chambre professionnelle dénonce, surtout dans le contexte d'un petit pays comme le Luxembourg, les effets réellement contreproductifs consistant dans le risque imminent, voire même incontournable de générer – outre une multiplication démesurée d'acteurs et d'institutions et une augmentation constante de la charge administrative – une possible expansion incontrôlable des externalisations, s'opérant au détriment de la main d'œuvre et notamment des conditions sociales, de la qualité des services, ce qui va en fin de compte aux dépens de la sécurité dans le secteur.

9. Comme le présent paquet ferroviaire s'inscrit dans la logique générale des opérations d'ouverture totale du marché ferroviaire à la concurrence et que la plupart des dispositions comprises dans le présent texte sont d'ores et déjà mises en application, la CSL se doit de réitérer ses remarques transversales formulées à l'occasion des 4 paquets ferroviaires, qui sont et qui restent d'actualité :

La responsabilité publique dans la politique des transports ferroviaires

10. Le présent paquet ferroviaire constitue de l'avis de la Chambre des salariés une attaque contestable contre les entreprises ferroviaires historiques, dont la disparition programmée ne se justifie aucunement, alors que ce sont elles qui assurent le meilleur service, font preuve de performances acquises en termes de sécurité et de préservation des conditions sociales.

11. De l'avis de la CSL le transport ferroviaire devra rester une politique à prédominance publique, basée sur des principes communs tels que : universalité et égalité d'accès, continuité, sécurité, adaptabilité, qualité, efficacité, accessibilité tarifaire, transparence, protection des groupes sociaux défavorisés, protection des usagers, des consommateurs et de l'environnement, participation des citoyens.

12. Il y a lieu de mettre davantage la priorité sur les préoccupations du développement durable en termes d'infrastructures en vue de maintenir le niveau des offres du transport en commun, axée principalement sur la qualité des services offerts et rendus.

13. La libéralisation du secteur du transport national de voyageurs et partant l'ouverture totale du marché ferroviaire aux règles de jeu de la libre concurrence risque d'avoir pour effet de remplacer des monopoles uniques et publics par un vaste groupe de quasi-monopoles privés.

14. De même, l'interopérabilité des systèmes ferroviaires en Europe pourrait être plus facile à réaliser par la coopération entre entreprises ferroviaires au lieu de risquer d'être soumise à des actes de concurrence déloyale.

15. La CSL note que la Chambre des députés a également partagé cette opinion et a invité le parlement luxembourgeois de mettre un frein à l'ultralibéralisme de la Commission européenne. En effet, dans son avis motivé sur la refonte du 1^{er} paquet ferroviaire on pouvait en effet lire : « *La promotion et le développement de services de transport en nombre suffisant, sûrs et de qualité incombent de l'avis de la Chambre aux Etats-membres. Dans cet ordre d'idées les autorités nationales fixent les objectifs en matière de mobilité et d'aménagement du territoire qui visent notamment une amélioration de la qualité de vie des résidents et des usagers transfrontaliers, le développement économique du pays et finalement la protection de l'environnement. Ces objectifs impliquent la mobilisation de moyens financiers et la mise en place d'un cadre cohérent pour le développement du service public de transport de voyageurs par chemins de fer et par route au niveau national. Dans ce même ordre d'idées, les autorités nationales définissent l'offre des services qui comprennent notamment les relations ferroviaires et routières à desservir, les circulations et les arrêts, les fréquences, la tarification, l'accueil, l'information et la qualité de service tout court.* »

**Le revers de la médaille en cas d'ouverture à la concurrence :
impact sur l'offre et la qualité des services, sur les prix et les budgets publics**

16. Les promesses de l'ouverture du marché, à savoir le renforcement de l'efficacité, la baisse des coûts et l'amélioration de la qualité des services ne sont pas corroborés par la réalité. Au contraire, les effets néfastes de la libéralisation des services publics concernant notamment les services de transport ferroviaire entraînent :

- Une concurrence aux dépens de la qualité, mettant par ailleurs en cause la fiabilité du service et où les perdants finaux sont les usagers et les salariés,
- Dumping social à la place d'emplois de qualité,
- Impact sur la sécurité alors que la priorité est la recherche du lucre en lieu et place des réinvestissements dans le renouvellement du matériel roulant,
- L'émergence d'une emprise de multinationales privées sacrifiant les investissements sur l'autel du profit de leurs actionnaires,
- L'implication du budget étatique au secours des secteurs et lignes moins rentables délaissés par le secteur privé ce qui engendre des dépenses publiques à charge du contribuable,
- Fragmentation des services et instauration de nouvelles politiques des prix au détriment du niveau de prix abordable au bénéfice des usagers finaux.

17. Le Conseil économique et social luxembourgeois (CES) a estimé¹ que dans les décisions à prendre, l'Etat doit se laisser guider par des considérations d'efficacité économique et prendre en compte des critères axés sur l'emploi, la sécurité du service et au-delà, en général, la qualité du service et la satisfaction des usagers, l'objectif ultime étant d'atteindre et d'accroître le bien-être économique et social.

18. Dans le domaine des transports, selon le CES, le rôle social de l'Etat est d'améliorer le cadre de vie des habitants du Luxembourg et de ceux qui s'y rendent pour travailler.

19. Dans une optique de développement durable, il s'agit de favoriser les moyens de transport qui sont respectueux de l'environnement, qui offrent un bon rapport qualité/prix aux usagers et qui permettent d'effectuer le trajet souhaité dans un laps de temps optimal.

¹ Conseil économique et social, avis CES du 31 octobre 2001 sur le rôle de l'Etat, page 128.

20. Le rendement financier d'un moyen de transport ne doit pas être la seule préoccupation, mais il convient d'analyser l'apport de l'infrastructure à l'économie en général et à la qualité de vie.

21. Le CES recommande de favoriser les moyens de transport en commun respectueux de l'environnement, qui offrent un bon rapport qualité/prix et un service optimal aux usagers, le tout dans une optique de développement durable.

Conséquences sociales de l'ouverture des marchés ferroviaires

22. La libre concurrence basée sur un processus d'appel d'offres générera une politique de réduction des effectifs et de recrutement à court terme ce qui risque d'augmenter l'insécurité et la précarité de l'emploi par le recours à des contrats atypiques (intérimaires, contrats à durée déterminée) à l'externalisation et à la sous-traitance.

23. L'émergence d'une main d'oeuvre à deux vitesses dans le secteur ferroviaire est partant inévitable alors que les salariés des entreprises privées travaillent souvent à des conditions sociales moins favorables que les salariés engagés auprès des entreprises historiques nationales.

24. La limitation des coûts liés à la politique des ressources humaines sera inéluctablement associée à une réduction des investissements dans la formation, la santé et la sécurité au travail. S'y rajoutent des risques d'augmentation du non-respect des règles régissant le temps de travail/de conduite/de repos et des conséquences psychosociales y rattachées en raison de l'intensité de la charge et des pressions de travail.

25. Est encore à craindre un phénomène de déqualification du personnel de bord (conducteurs, accompagnateurs de train) qui emporte la suppression de responsabilités opérationnelles, y compris celles liées à la sécurité, ce qui se répercute sur la qualité des services. Sera encore plus particulièrement mise en cause la sécurité des voyageurs du fait que ce personnel déqualifié dispose de moins de compétences pour assurer la sécurité des usagers en cas d'accidents, d'incidents ou de situations dangereuses.

26. La Chambre des salariés déplore ainsi vivement que tout au long du processus de libéralisation du rail, et en particulier dans le cadre du présent paquet ferroviaire, les aspects sociaux restent malheureusement toujours en retrait.

Poursuite de la séparation entre gestion de l'infrastructure et exploitation

27. A terme, la Commission européenne veut imposer une séparation complète (indépendance juridique, organisationnelle et décisionnelle) entre les gestionnaires des infrastructures et les opérateurs ferroviaires.

28. Or, de l'avis de la Chambre des salariés, un système de chemin de fer intégré est une garantie de sécurité et de qualité avec une responsabilité globale du système réseau/matériel roulant. Un système de séparation totale, en revanche, emporte la fragmentation du secteur par la création de nouvelles structures, ce qui emporte, outre le coût financier, aussi de nouveaux risques.

29. La Chambre des députés a également soulevé dans son avis motivé relatif à la refonte du premier paquet ferroviaire que *« ces exigences sont disproportionnées face à la poursuite de l'objectif d'un accès non discriminatoire à ces installations de service et mettent en péril les structures et activités actuelles alors qu'elles répondent à un besoin et ont donné entière satisfaction dans un pays de petite taille qu'est le Luxembourg »*.

30. Par ailleurs, elles ne sont pas compatibles avec le principe de subsidiarité, car la législation nationale prescrit déjà aujourd'hui aux termes d'un règlement grand-ducal du 6 novembre 2009 qu'en leur qualité de gestionnaire d'infrastructure ferroviaire, *« les CFL s'engagent à exercer ce rôle dans le respect de la réglementation européenne ainsi que des critères d'indépendance y prévalant, afin de garantir un accès équitable et non-discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire et d'assurer l'utilisa-*

tion optimale de celle-ci. » L'Union ne devra en effet agir que si les objectifs ne peuvent être réalisés de manière suffisante par les États membres (critère de la nécessité) et s'ils peuvent être mieux réalisés par l'Union (critère de la valeur ajoutée ou efficacité comparée).

31. Nul besoin dès lors d'imposer cette indépendance juridique, organisationnelle et décisionnelle, exigence qui ne se retrouve même pas dans d'autres secteurs autrement plus libéralisés, à savoir celui de l'aviation, et qui mènerait d'ailleurs à une restriction de la liberté du commerce. Or, l'article 11 de la Constitution dispose en son paragraphe (6) que : « La liberté du commerce et de l'industrie, l'exercice de la profession libérale et du travail agricole sont garantis, sauf les restrictions à établir par la loi. » La Constitution garantit donc la liberté du commerce, sauf les restrictions établies par la loi. Ces restrictions étant l'exception, elles sont, d'après le tribunal administratif, d'interprétation stricte.

*

REMARQUES PONCTUELLES

Ad article 6 premier paragraphe

La CSL est d'avis que la suppression de lignes devrait impliquer, à côté du gestionnaire de l'infrastructure, également la Société nationale des chemins de fer.

Ad article 6, dernier alinéa

La CSL estime que l'ouverture y prévue consistant dans la possibilité pour le ministre de s'assurer tous les autres concours nécessaires à la réalisation du programme d'investissement ferroviaire et des raccordements ferroviaires transfrontaliers empiète sur les compétences du gestionnaire des infrastructures qui devrait garder le monopole en la matière.

Ad article 7 point (2)

La durée minimale du contrat pour la mise en oeuvre des missions du gestionnaire de l'infrastructure devrait être non pas de 5 ans, mais plutôt de 15 ans.

Ad article 24 (2)

Notre Chambre professionnelle s'oppose à l'association d'autres parties via des accords de partenariat public-privé pour l'exercice des fonctions du gestionnaire de l'infrastructure.

Ad article 50 (et art 61)

La CSL est d'avis que les priorités énumérées à l'article 50 (et à l'article 61) devraient valoir en toutes circonstances et non pas seulement en cas de saturation d'une section de ligne du réseau.

Ad article 56

Concernant la répartition des capacités de l'infrastructure, notre Chambre préconise une durée minimale d'office de 15 ans pour le contrat de service public entre l'Etat et la Société nationale des chemins de fer.

Ad article 82

La notion de « concurrence effective », dont le régulateur est chargé du contrôle, ne saurait concerner le service public en tant que tel.

Ad 83 (8)

Concernant les demandes d'accès à l'installation de service et de fourniture de services, donner un pouvoir de décision au régulateur, qui peut prendre des mesures pour qu'une partie adéquate de la capacité soit dévolue à un candidat déterminé en cas de conflit entre différentes demandes, dépasse les missions de contrôle au sens stricte du terme à confier au régulateur.

Ad article 83 (13)

De même, la consultation des représentants des usagers des services ferroviaires de transport de fret et de voyageurs ne devrait pas figurer parmi les missions du régulateur.

Ad article 83 (15)

La CSL note encore les nouveaux moyens d'action du régulateur, habilité à effectuer ou à commander des audits et à requérir toutes sortes d'informations comptables, ce contrôle s'étendant dans les entreprises verticalement intégrées à toutes les entités juridiques.

Ad article 84 (1)

La CSL demande à voir préciser la notion de « *trajet alternatif* » couvert par un contrat de service public justifiant une limitation du droit d'accès. Le service public devra toujours primer.

32. En conclusion, la Chambre des salariés continue à condamner les pressions incessantes de l'Union européenne pour libéraliser les services publics qui relèvent de la responsabilité nationale et demande l'arrêt du démantèlement des sociétés ferroviaires afin de sauvegarder un système ferroviaire intégré capable de répondre aux attentes de la collectivité.

33. En tout état de cause, notre Chambre professionnelle revendique l'instauration d'un mécanisme de sauvegarde imposant le respect par les nouveaux entrants dans le secteur luxembourgeois du rail de l'ensemble des normes sociales faisant partie intégrante de l'acquis social du secteur, ce dans le but de préserver la main d'œuvre et le marché de l'emploi en cause.

34. Afin de parer aux effets négatifs, pour combler les lacunes et dans le but de redresser dans la mesure du possible certaines failles de la libéralisation engagée, la CSL estime indispensable de procéder – tel que le sollicitent depuis longtemps les mouvements syndicaux tant au niveau national qu'europpéen – à une analyse exhaustive de la mise en oeuvre des différentes étapes de la libéralisation entamée dans le but d'en évaluer en détail les conséquences et de redresser le cas échéant les erreurs commises.

*

Au regard des remarques et critiques itérativement émises au sujet de la libéralisation du rail et reprises dans le présent avis, la Chambre des salariés désapprouve le présent projet de loi transposant en droit national le 4e paquet ferroviaire.

Luxembourg, le 24 avril 2018

Pour la Chambre des salariés,

Le Directeur,
Norbert TREMUTH

Le Président,
Jean-Claude REDING

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7254/02

N° 7254²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2017-2018

PROJET DE LOI

portant transposition de la directive 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire ;

et abrogeant

- 1. la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;**
- 2. la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ; et**
- 3. la loi du 3 août 2010 relative à la régulation du marché ferroviaire**

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

sur le projet de loi et sur le projet de règlement grand-ducal abrogeant 1. le règlement grand-ducal modifié du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de validité des licences des entreprises ferroviaires ; 2. le règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 sur les modalités d'accès à l'infrastructure et leur tarification

(5.6.2018)

Le projet de loi et le projet de règlement grand-ducal sous avis ont pour objet de transposer la directive 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire (ci-après la « Directive 2016/2370 »).

Suite à l'adoption de trois paquets législatifs dans le domaine du transport ferroviaire sur les dernières dix années, la Commission européenne a récemment présenté le quatrième. Force est de constater qu'il y a toujours une divergence considérable au niveau du degré d'ouverture des marchés des services nationaux de transports de voyageurs entre les différents Etats membres de l'Union européenne et que certains obstacles juridiques, institutionnels et techniques subsistent. La Directive 2016/2370 qui est transposée par le projet de loi sous avis vise à supprimer ces obstacles en améliorant l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à intensifier la concurrence afin de rendre le service ferroviaire plus efficace au sein de l'Union européenne.

L'objectif global de la Commission européenne dans lequel s'inscrivent les quatre paquets ferroviaires est de créer un marché unique ferroviaire. La Chambre de Commerce reconnaît le potentiel économique que représente le marché ferroviaire européen et salue la volonté d'améliorer la qualité et l'efficacité des services ferroviaires, une meilleure exploitation des réseaux ferroviaires étant indispensable à la réalisation tant attendue du marché unique ferroviaire. Ainsi, elle salue notamment l'article 23, qui introduit des dispositions de non-discrimination afin d'assurer une gestion transparente et équitable du trafic ferroviaire et de la planification de l'entretien.

Force est de constater que les maintes modifications législatives et réglementaires au niveau européen ont donné lieu à une multiplication des lois et des règlements nationaux. La Chambre de Commerce ne peut donc que saluer la refonte de la législation ferroviaire luxembourgeoise, qui a été entamée par les auteurs du projet de loi présent. La fusion des nombreux textes dans un seul texte de loi confère bien plus de lisibilité et de sécurité juridique. C'est dans ce cadre que s'inscrit également le projet de règlement grand-ducal abrogeant 1) le règlement grand-ducal modifié du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de validité des licences des entreprises ferroviaires et 2) le règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 sur les modalités d'accès à l'infrastructure et leur tarification. Concernant ce projet de règlement grand-ducal, la Chambre de Commerce n'a pas de commentaires particuliers à formuler.

Finalement, la Chambre de Commerce salue l'ensemble des dispositions du projet de loi et du projet de règlement grand-ducal, qui tendent à assurer à tous les prestataires un accès équitable au réseau ferroviaire national, favorisant ainsi la concurrence d'un côté, et améliorant la lisibilité de la législation en matière de services ferroviaires, de l'autre. D'un point de vue financier, les deux projets n'impliquent aucune charge supplémentaire par rapport à la situation actuelle.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi et le projet de règlement grand-ducal sous avis.

7254/03

N° 7254³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2017-2018

PROJET DE LOI

portant transposition de la directive 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire ;

et abrogeant

- 1. la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;**
- 2. la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ; et**
- 3. la loi du 3 août 2010 relative à la régulation du marché ferroviaire**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(24.7.2018)

Par dépêche du 13 février 2018, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi sous objet, élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Au texte du projet de loi étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche d'évaluation d'impact, une fiche financière, un tableau de concordance entre la directive à transposer et le projet de loi sous avis, ainsi que le texte de la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire.

Les avis de la Chambre des salariés et de la Chambre de commerce ont été communiqués au Conseil d'État par dépêches respectivement des 8 mai et 19 juillet 2018.

Les avis de la Chambre des métiers et de la Chambre des fonctionnaires et employés publics ne sont pas encore parvenus au Conseil d'État au jour de l'adoption du présent avis.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Les auteurs du projet de loi sous avis entendent transposer en droit luxembourgeois la directive 2016/2370 précitée en la transposant dans un projet de loi qui intégrera la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion ferroviaire, la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, la loi modifiée du 3 août 2010 relative à la régulation du marché ferroviaire, le règlement grand-ducal modifié du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de validité des licences des entreprises ferroviaires et le règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 sur les modalités d'accès à l'infrastructure et leur tarification.

C'est dans cette optique que les auteurs ont déposé, parallèlement au projet de loi sous avis, un projet de règlement grand-ducal prévoyant l'abrogation des deux règlements grand-ducaux susmentionnés.

Ensuite, les auteurs annoncent que les directives (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire représentant le pilier technique du 4^{ième} paquet ferroviaire seront « intégrées selon toutes prévisions à la fin de l'année courante ».

Le Conseil d'État, tout en comprenant la démarche engagée par les auteurs afin de respecter la date de transposition ultime de la directive 2016/2370 fixée au 25 décembre 2018, regrette que les auteurs n'indiquent pas pourquoi ils préfèrent réunir les textes législatifs et réglementaires existants dans un seul texte de loi ni comment ils entendent assurer l'intégration des deux directives relatives au cadre technique du 4^e paquet ferroviaire. Vont-ils recourir à une modification du cadre de loi envisagé dans le contexte du projet en cours ou préféreront-ils recourir à la voie réglementaire ?

Le tableau comparatif reprend le texte du projet de loi et indiquant dans des rubriques séparées les textes légaux et réglementaires nationaux ayant servi à la fusion du texte proposé ainsi que la directive 2016/2370 à transposer. Le Conseil d'État regrette toutefois que, en de nombreux endroits, le commentaire des articles indique que le projet reprend une disposition existante et que celle-ci « n'a pas subi de modification substantielle », alors qu'en comparant les textes repris dans leur version existante et la version en projet, des différences existent, sans que la moindre explication soit fournie. Le Conseil d'État formulera des observations à l'égard de certaines de ces situations. Toutefois, il entend préciser qu'il ne reviendra pas, dans son analyse, sur les textes existants que les auteurs transfèrent tels quels dans le texte en projet.

*

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1^{er}

Sans observation.

Article 2

La disposition sous avis reprend un certain nombre de définitions qui sont actuellement réparties dans plusieurs textes nationaux, tout en y ajoutant les modifications voulues par la directive 2016/2370. La directive introduit les définitions de « conseil d'administration » et de « conseil de surveillance ». Les auteurs, pour définir ces notions en droit luxembourgeois, se réfèrent à la loi modifiée du 10 août 1915 concernant les sociétés commerciales. Ils ajoutent au projet de loi sous avis, sous le point 13, la notion de « directoire » non prévue par la directive à transposer et n'existant dans aucun autre texte luxembourgeois relatif au réseau ferré.

Les auteurs ne fournissent aucune explication en ce qui concerne leur démarche. Or, le Conseil d'État rappelle que, d'après le point 16 de la disposition sous avis, l'entreprise ferroviaire est « toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la présente loi ». Le Conseil d'État estime que les définitions sous les points 9, 10 et 13 sont en contradiction avec le point 16 précité. Par ailleurs, si les auteurs entendent désormais se référer à une structure de droit privé et relevant de la loi précitée du 10 août 1915, le Conseil d'État donne à considérer que la notion de « dirigeant », prévue actuellement sous le point 14 de la disposition sous avis, n'est pas prévue dans la loi sur les sociétés commerciales. Il donne encore à considérer que la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, ci-après « SNCFL », a été créée en 1946 et est basée sur un accord entre les États luxembourgeois, belge et français. La gestion quotidienne est confiée à un comité de directeurs composé actuellement de cinq personnes sous l'autorité et la responsabilité d'un directeur général. Cette structure et la gestion au quotidien de la SNCFL ne correspondent pas à la structure d'une société commerciale. Au vu des incohérences de la structure retenue, source d'insécurité juridique, le Conseil d'État émet une opposition formelle à l'égard de la disposition sous avis relative aux points 9, 10 et 13.

Articles 3 et 4

Sans observation.

Article 5

La disposition sous avis est une reprise de l'article 4 de la loi précitée du 10 mai 1995, sauf que les auteurs ne reprennent pas la dernière phrase de cette disposition se référant à la possibilité de l'adoption

d'un règlement grand-ducal. Étant donné que les auteurs n'indiquent pas la raison qui a conduit à la suppression de cette phrase et que la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire, dont la transposition, selon les auteurs, est en élaboration et contient, encore selon les auteurs, des mesures techniques, le Conseil d'État suggère aux auteurs de maintenir la dernière phrase de l'article 4 de la loi précitée du 10 mai 1995.

Article 6

Le Conseil d'État note que le commentaire de l'article indique que la disposition sous avis correspond à l'article 5 de la loi précitée du 10 mai 1995 et n'a pas subi de modification, tandis que le texte sous avis ne permettra plus au ministre de recourir aux services administratifs et techniques de l'État ni de recourir à un expert engagé par contrat à durée déterminée, dont les frais seront supportés à parts égales par les deux Fonds institués en vertu des articles 10 et 13.

Articles 7 à 14

Sans observation.

Article 15

La disposition sous avis reprend en droit national les règles relatives à la transparence financière. Le Conseil d'État constate que les auteurs ne reprennent pas, au paragraphe 1^{er}, le texte de la directive à transposer lequel permet au gestionnaire de reprendre les recettes provenant de ses activités pour ses propres activités « y compris le service des emprunts ». Afin d'assurer une transposition complète de la directive, le Conseil d'État exige, sous peine d'opposition formelle, l'insertion de ce bout de phrase dans le texte en projet.

Dans le même ordre d'idées, le Conseil d'État constate que, au paragraphe 7, les auteurs prévoient que « le remboursement de ces dettes est assuré séparément », tandis que la directive prévoit que « le service de ces dettes est assuré séparément ». Le Conseil d'État demande, sous peine d'opposition formelle, que soit repris le texte de la directive à transposer.

Article 16

Alors que le commentaire des articles indique que le texte en projet reprend l'article 20 de la loi précitée du 10 mai 1995 et n'a pas subi de modification substantielle, les auteurs ne reprennent pas, dans le texte en projet, la troisième phrase de l'alinéa 2 de la loi existante, sans fournir aucune information à cet égard. Étant donné que le texte non repris porte sur la publication de certaines informations selon les principes de la comptabilité commerciale des comptes de pertes et profits et des bilans, le Conseil d'État estime qu'il faudrait maintenir ce texte.

Articles 17 à 21

Sans observation.

Article 22

Le Conseil d'État estime que le paragraphe 1^{er} de la disposition sous avis gagnerait en compréhension et en clarté si les auteurs indiquaient si oui ou non la SNCFL est à considérer comme une entreprise verticalement intégrée. Dans l'affirmative, ils devraient se référer expressément à cette entité ou à toute autre entité du même type agissant au Luxembourg. Par ailleurs, le Conseil d'État demande que soient énumérées les fonctions essentielles dans la disposition sous avis. Toujours au paragraphe sous avis, le Conseil d'État constate que les auteurs se réfèrent aux « membres du conseil de surveillance et du directoire du gestionnaire de l'infrastructure », alors qu'aux termes de l'article 2, points 9, 10 et 13, il y aurait lieu de se référer au conseil d'administration. Le Conseil d'État renvoie à ses observations formulées sous l'article 2, points 9, 10 et 13, et estime que la disposition sous avis est à revoir.

Articles 23 et 24

Sans observation.

Article 25

Dans la mesure où la directive 2016/2370 prévoit dans son article 7*sexies* que les États membres veilleront à ce que des « mécanismes de coordination appropriés » soient mis en place pour assurer la

coordination entre les différents gestionnaires de l'infrastructure, le Conseil d'État se demande si le texte introductif de la disposition sous avis est suffisant, vu qu'il n'indique pas à quelles mesures il renvoie.

Articles 26 et 27

Sans observation.

Article 28

Les auteurs modifient la disposition existante, notamment en son paragraphe 1^{er}, sans indiquer la raison de cette modification et ils transposent dans le texte sous avis les articles 7a, 7b et 7e de la directive à transposer.

Article 29

Concernant le paragraphe 2, le Conseil d'État se demande quels « autres droits d'accès non prévus par le droit de l'Union européenne » pourraient être accordés à des entreprises ferroviaires établies dans un autre État membre de l'Union européenne sur base de la réciprocité.

Concernant le paragraphe 4, le Conseil d'État s'oppose formellement au recours à un règlement grand-ducal fixant les modalités d'exécution et les pénalités des infractions adopté sur base de la loi 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, pour adopter les modalités et pénalités des infractions, étant donné que ces dernières doivent être prévues dans la loi, conformément à l'article 14 de la Constitution.¹

Concernant le libellé du paragraphe 6, le Conseil d'État estime que qu'il est superfétatoire dans la mesure où toute entreprise ferroviaire établie au Luxembourg peut soumettre à la Commission européenne la question de la comptabilité des exigences de la législation luxembourgeoise avec le droit de l'Union européenne.

Articles 30 à 38

Sans observation.

Article 39

Le Conseil d'État estime que, au paragraphe 2, le point 6 aurait avantage à être intégré dans le point 4, étant donné que les conventions collectives font parties du droit du travail.

Articles 40 à 51

Sans observation.

Article 52

Les auteurs indiquent que la disposition sous avis est une reprise de l'article 21 du règlement grand-ducal précité du 23 décembre 2016 et ce « sans modification substantielle ». Le Conseil d'État constate néanmoins certaines modifications pour lesquelles il aurait été intéressant de connaître les explications des auteurs. Ainsi, au paragraphe 2, alinéa 2, point 2, les auteurs suppriment la phrase du texte existant permettant à l'Administration d'instaurer des systèmes de réduction, lorsqu'il y va des principes de tarification. Le Conseil d'État aurait voulu disposer des informations concernant les raisons de cette suppression. Toujours au paragraphe 2 relatif au chapitre contenant des informations sur les procédures de règlement des litiges en cours, les auteurs limitent les informations fournies dans le contexte des procédures de règlement de litiges et de recours à des « questions concernant l'accès à l'infrastructure et aux services ferroviaires et au système d'amélioration des performances ».

Articles 53 à 64

Sans observation.

¹ Cour const., arrêts du 2 mars 2018, n^{os} 134/18 et 135/18 (Mém. A n^{os} 198 et 199 du 20 mars 2018).

Article 65

Le Conseil d'État se demande pourquoi les auteurs ne prévoient plus que le barème des frais de dossier et d'expertise n'est plus prévu dans un règlement grand-ducal. De même, les auteurs ne recourent désormais plus à une caution, mais à un acompte en cas de demande d'allocation d'un acompte.

Articles 66 et 77

Sans observation.

Article 78

Concernant le paragraphe 2, le Conseil d'État constate que les auteurs transposent l'article 32, paragraphe 3, de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte) en ce qu'il prévoit des arrangements en matière de tarification pouvant comporter des accords sur le partage des risques liés à de nouveaux investissements, ce qui n'avait pas été retenu par la loi du 23 décembre 2016 portant transposition de la refonte du 1^{er} paquet ferroviaire².

Articles 79 à 82

Sans observation.

Article 83

La disposition sous avis traite des missions du régulateur.

Le Conseil d'État, en se référant à la lecture du paragraphe 12 de la disposition sous avis, constate que, selon la rubrique « commentaire », les auteurs ne transposent pas les points 12 et 13 de l'article 1^{er} de la directive 2016/2370, mais se limitent à les inscrire dans le DRR³. Le Conseil d'État estime que ces deux paragraphes de l'article 1^{er} de la directive sont à transposer dans le projet de loi sous avis ; il s'oppose dès lors formellement au texte sous avis pour transposition non-conforme de la directive.

Articles 84 à 96

Sans observation.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

Observations générales

Le groupement usuel d'articles se fait en chapitres, lesquels peuvent être divisés en sections. Lorsque pour le groupement des articles, il est recouru exclusivement à des chapitres, ceux-ci tout comme, le cas échéant, les sections afférentes sont numérotés en chiffres arabes. Partant, il y a lieu de remplacer les titres par des chapitres et les chapitres par des sections. À titre d'exemple, il conviendra de lire « Chapitre 1^{er} – Généralités » au lieu de « Titre I^{er} – Généralités » et « Section 1^{re} – Objet et définitions » au lieu de « Chapitre I^{er} – Objet et définitions ». Les renvois à l'intérieur du dispositif sont à adapter en conséquence.

La subdivision de l'article se fait en alinéas ou en paragraphes. Les paragraphes se distinguent par un chiffre arabe, placé entre parenthèses : (1), (2),... Les subdivisions complémentaires en points, caractérisés par un numéro suivi d'un exposant « ° » (1°, 2°, 3°,...), eux-mêmes éventuellement subdivisés en lettres minuscules suivies d'une parenthèse fermante (a), b), c),...), sont utilisées pour caractériser des énumérations. Par ailleurs, les énumérations sont introduites par un deux-points. Chaque élément commence par une minuscule et se termine par un point-virgule, sauf le dernier qui

2 Loi du 23 décembre 2016 portant transposition de la refonte du 1er paquet ferroviaire et modifiant 1. la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ; 2. la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ; 3. la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire ; e t4. la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire.

3 Document de Référence du Réseau.

se termine par un point. En procédant de cette manière, les renvois à l'intérieur du dispositif sont, le cas échéant, à adapter en conséquence.

Lorsqu'un acte est cité, il faut veiller à reproduire son intitulé tel que publié officiellement, indépendamment de sa longueur, sauf s'il existe un intitulé de citation. Ainsi, la référence à une loi, une directive ou un règlement européen à plusieurs endroits du même dispositif doit en principe comporter l'intitulé complet de l'acte auquel il fait référence. Toutefois, afin de faciliter la lecture du dispositif, il peut exceptionnellement être recouru à la formule « loi précitée du [...] », « directive XXXX/YY/UE précitée » ou « règlement (UE) n° XX/YYYY précité » si dans le dispositif il a déjà été fait mention de l'intitulé complet de l'acte visé.

Au cas où un règlement européen aurait déjà fait l'objet d'une modification, la mention « , tel que modifié » est à ajouter à la suite de intitulé dudit règlement.

Lorsqu'on se réfère à un texte national qui a déjà fait l'objet d'une ou de plusieurs modifications, il est d'usage d'insérer dans l'intitulé initial le terme « modifiée » à la suite de la nature de l'acte, sans y ajouter l'intitulé ou la date des actes qui ont opéré ces modifications.

Pour faire référence à des personnes, institutions ou règles figurant au sein d'un article du dispositif, il convient de préférer les termes « mentionné », « institué », « énuméré », « défini » ou « visé » plutôt qu'aux termes « dont question ».

En ce qui concerne les montants d'argent, ceux-ci s'écrivent en chiffres et les tranches de mille sont séparées par une espace insécable pour lire par exemple « 4 000 euros », « 250 à 10 000 euros » ou « 150 000 euros ».

Intitulé

L'abrogation d'un acte dans son intégralité n'est pas mentionnée dans l'intitulé de l'acte qui le remplace pour ne pas allonger inutilement celui-ci. Par ailleurs, l'intitulé n'est pas à faire suivre d'un point final, étant donné que les intitulés ne forment pas de phrase. Il en résulte que l'intitulé est à rédiger comme suit :

« Projet de loi portant transposition de la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire et abrogeant

1. la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire;
2. la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ; et
3. la loi du 3 août 2010 relative à la régulation du marché ferroviaire. ».

Article 2

Une définition précise la portée d'un terme figurant au dispositif. Elle ne saurait comporter des conditions, introduire des dispositions ou phrases autonomes ou prévoir une énonciation d'exemples. Les points 23, 25, 43 et 46 sont à revoir à la lumière de ce qui précède.

Suite à l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal du 5 décembre 2017 portant coordination de la loi modifiée du 10 août 1915 concernant les sociétés commerciales, les références aux dispositions de la loi modifiée du 10 août 1915 concernant les sociétés commerciales sont à adapter aux points 9, 10 et 13.

Au point 30, le terme « locomotive » est à définir au singulier, de sorte qu'il y a lieu d'écarter la lettre « (s) » figurant entre parenthèses.

Article 9

Au paragraphe 1^{er}, dernière phrase, afin d'éviter toute confusion avec d'autres fonds mentionnés au dispositif, il convient de désigner avec précision le fonds visé par les termes « de ce Fonds » et d'écrire « du Fonds du rail ».

Article 12

L'observation formulée à l'article 9 vaut également pour l'article 12, de sorte qu'il y a lieu de remplacer les termes « de ce Fonds » par ceux de « du Fonds des raccordements ferroviaires internationaux ».

Article 13

À l'alinéa 2, lorsqu'il est fait référence à la subdivision en points d'un article, il convient par exemple de viser le « point 2° » et non pas le « deuxième point ». Par ailleurs, toujours à l'alinéa 2, il convient de désigner avec précision le fonds spécial concerné. Par conséquent, l'alinéa 2 se lit comme suit :

« Les sommes mentionnées aux points 2°, 3° et 4° sont portées directement en recette au Fonds des raccordements ferroviaires internationaux ».

Article 16

Les références aux dispositions figurant dans le dispositif se font en principe sans rappeler qu'il s'agit du « présent » acte, article, paragraphe, point, alinéa ou groupement d'articles. Dès lors, au paragraphe 2, alinéa 3, les termes « du présent paragraphe » sont à omettre.

Article 28

Au paragraphe 3, il y a lieu de viser le « règlement (CE) n° 1370/2007 précité ».

Article 36

Au paragraphe 1^{er}, il suffit de faire référence aux « dispositions du présent chapitre », sans indiquer le numéro de celui-ci.

Article 37

Au paragraphe 1^{er}, alinéa 4, il convient de faire respectivement référence à l'article 44, paragraphe 3 » et à « l'article 35, paragraphe 1^{er} » et non au « paragraphe 3 de l'article 44 » ou au « paragraphe 1^{er} de l'article 35 ».

Au paragraphe 2, il convient de scinder la phrase en deux pour lire :

« [...] sont motivées. Elles sont susceptibles [...] ».

Article 39

Au paragraphe 1^{er}, la locution « ensemble avec » est un germanisme, qu'il convient de remplacer par le terme « avec ».

Article 40

Au paragraphe 2, alinéa 4, dernière phrase, les termes « du présent paragraphe » sont à omettre.

Article 42

À l'alinéa 1^{er}, il convient d'écrire « Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne » avec une lettre « t » majuscule.

Article 47

Au paragraphe 1^{er}, il convient d'écrire « ou de l'une de ces peines » et non pas « ou d'une de ces peines ».

Article 52

En ce qui concerne le paragraphe 6, le Conseil d'État signale que depuis l'entrée en vigueur de la Convention européenne sur la computation des délais, signée à Bâle le 16 mai 1972 et approuvée par la loi du 30 mai 1984, il n'est plus fait état de jours « francs ». Les délais légaux en matière civile, commerciale et administrative ainsi qu'en matière de procédure pénale, qualifiés de francs, ont été allongés d'un jour par cette convention si leur durée est inférieure à dix jours.

Article 60

À l'alinéa 2, il convient de faire référence au point 2 de la manière suivante : « Dans le cas mentionné au point 2°, ».

Article 68

L'adjectif « additifs » est à remplacer par celui de « cumulatifs ».

TITRE V

Chapitre 1^{er}

À l'intitulé du chapitre 1^{er}, le deux-points est à faire suivre d'une lettre « d » minuscule.

Articles 92 à 94

Si plusieurs actes sont à abroger, ceux-ci peuvent être regroupés sous un article, en utilisant la numérotation 1°, 2°, 3°,... L'article 92 se lira comme suit :

« **Art. 92.** Sont abrogées :

1° la loi modifiée du 10 mai 1995 [...] ;

2° la loi modifiée du 11 juin 1999 [...] ;

3° la loi modifiée du 3 août 2010 [...] ».

Les articles suivants sont à renuméroter en conséquence.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 16 votants, le 24 juillet 2018.

Le Secrétaire général,

Marc BESCH

Le Président,

Georges WIVENES

7254/04

N° 7254⁴

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2018-2019

PROJET DE LOI

portant transposition de la directive 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire ;

et abrogeant

- 1. la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;**
- 2. la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ; et**
- 3. la loi du 3 août 2010 relative à la régulation du marché ferroviaire**

* * *

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

(8.2.2019)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous informer que la Commission de la Mobilité et des Travaux publics a tenu compte de l'ensemble des propositions et recommandations de la Haute Corporation formulées dans son avis du 24 juillet 2018.

Or, la commission tient à rendre le Conseil d'État attentif au fait que l'opposition formelle formulée à l'endroit de l'article 2 du projet de loi sous rubrique n'a été prise en compte que partiellement.

En effet, dans l'avis du 24 juillet 2018, une opposition formelle a été émise concernant les définitions sous les points 9, 10 et 13 avec l'argument qu'ils seraient en contradiction avec la définition sous le point 16.

Étant donné que la directive (UE) 2016/2370 cherche à achever l'espace ferroviaire unique européen en étendant le principe du libre accès aux marchés ferroviaires nationaux et en réformant la gouvernance des gestionnaires de l'infrastructure, son objectif consiste avant tout à garantir l'égalité d'accès à l'infrastructure.

Cette ouverture du marché devrait avoir une incidence positive sur le fonctionnement de l'espace ferroviaire unique européen et entraîner une amélioration des services proposés aux usagers.

Afin d'éviter pour autant que faire se peut de s'exposer au reproche de vouloir créer un sur-mesure pour la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (SNCFL) et d'empêcher ainsi le libre accès au marché national de toute autre société ferroviaire, le marché ferroviaire national devra offrir dorénavant la possibilité aux entreprises ferroviaires étrangères, sous condition d'être établies au Luxembourg, d'obtenir une licence.

Comme déjà expliqué dans le commentaire des articles, le projet de loi en question a littéralement repris la formulation des définitions des termes « conseil d'administration » et « conseil de surveillance », issues de la directive (UE) 2016/2370 et a supprimé le terme « directoire » afin de s'aligner sur la terminologie de la directive en question. Au vu des différentes formes de sociétés existant dans

les États membres de l'Union européenne, l'ouverture du marché ferroviaire inclut tant les entreprises sous forme de société commerciale que celles sous forme d'entreprise verticalement intégrée définie au point 16 de l'article 2 du projet de loi en question.

Au vu des explications fournies, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics espère que la Haute Corporation pourra revenir sur sa décision et lever son opposition formelle.

Finalement la Commission de la Mobilité et des Travaux publics se permet encore d'attirer votre attention sur l'urgence du dossier, étant donné que le délai de transposition de la directive 2016/2370/UE a expiré le 25 décembre 2018.

*

Copie de la présente est adressée pour information à Monsieur Xavier Bettel, Premier Ministre, Ministre d'État, à Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, et à Monsieur Marc Hansen, Ministre aux Relations avec le Parlement.

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

Le Président de la Chambre des Députés,
Fernand ETGEN

7254/05

N° 7254⁵

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2018-2019

PROJET DE LOI

portant transposition de la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendements adoptés par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics</i>	
1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (27.2.2019).....	1
2) Texte coordonné.....	11

*

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

(27.2.2019)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir une série d'amendements au projet de loi mentionné sous rubrique adoptés par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics.

Je joins en annexe, à toutes fins utiles, un texte coordonné du projet de loi sous rubrique reprenant les amendements proposés (figurant en caractères gras) et les propositions de texte du Conseil d'Etat que la commission a faites siennes (figurant en caractères soulignés).

*

AMENDEMENTS*Amendement 1 – Article 2*

La commission propose de modifier l'article 2 du projet de loi comme suit :

« Art. 2. Définitions

Pour l'application de la présente loi, on entend par :

1. « accord-cadre » : un accord général juridiquement contraignant de droit public ou privé définissant les droits et obligations d'un candidat et de l'Administration des chemins de fer en ce qui concerne les capacités de l'infrastructure à répartir et la tarification à appliquer sur une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service ;
2. « accord transfrontalier » : tout accord entre deux ou plusieurs Etats membres ou entre des Etats membres et des pays tiers destiné à faciliter la fourniture de services ferroviaires transfrontaliers ;

3. « Administration des chemins de fer » : Autorité nationale de sécurité ferroviaire instituée par la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire, dénommée ci-après « l'Administration » ;
4. « alternative viable » : l'accès à une autre installation de service économiquement acceptable pour l'entreprise ferroviaire et lui permettant d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné ;
5. « autorité responsable des licences » : autorité compétente pour délivrer les licences ;
6. « bénéfice raisonnable » : un taux de rémunération du capital propre qui prend en compte le risque, y compris celui pesant sur les recettes, ou l'absence de risque, encouru par l'exploitant de l'installation de service et qui est conforme au taux moyen constaté dans le secteur concerné au cours des dernières années ;
7. « candidat » : toute entreprise ferroviaire, tout regroupement international d'entreprises ferroviaires ou d'autres personnes physiques ou morales ou entités, par exemple les autorités compétentes visées dans le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil et les chargeurs, les transitaires et les opérateurs de transports combinés ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquiescer des capacités de l'infrastructure ;
8. « capacité(s) de l'infrastructure » : la possibilité de programmer des sillons sollicités pour un élément de l'infrastructure pendant une certaine période ;
9. « conseil d'administration » : **organe d'une société visé à la section IV, paragraphe 4, sous-paragraphe 1^{er} de la loi modifiée du 10 août 1915 concernant les sociétés commerciales ; l'organe supérieur d'une entreprise exerçant des fonctions exécutives et administratives, qui est responsable de la gestion quotidienne de l'entreprise et rend des comptes en ce qui concerne cette gestion ;**
10. « conseil de surveillance » : **l'organe d'une société visé à la section IV, paragraphe 4, sous-paragraphe 2 de la loi modifiée du 10 août 1915 concernant les sociétés commerciales ; l'organe le plus élevé d'une entreprise qui accomplit des tâches de surveillance, y compris le contrôle du conseil d'administration et des décisions stratégiques générales concernant l'entreprise ;**
11. « coordination » : la procédure mise en œuvre par l'Administration et les candidats afin de rechercher une solution en cas de demandes concurrentes de capacités de l'infrastructure ;
12. « développement de l'infrastructure ferroviaire » : la planification du réseau, la planification financière et la programmation des investissements, ainsi que la construction et la modernisation de l'infrastructure ;
- ~~13. « directoire » : l'organe d'une société visé à la section IV, paragraphe 4, sous-paragraphe 2 de la loi modifiée du 10 août 1915 concernant les sociétés commerciales ;~~
13. ~~14.~~ « dirigeant » : la personne physique qui, seule ou de concert avec un ou plusieurs autres dirigeants, assume une responsabilité effective et permanente dans la direction d'une entreprise ferroviaire ;
14. ~~15.~~ « document de référence du réseau » : en abrégé « DRR », document précisant, de manière détaillée, les règles générales, les délais, les procédures et les critères relatifs aux systèmes de tarification et de répartition des capacités et contenant toutes les autres informations nécessaires pour permettre l'introduction de demandes de capacités de l'infrastructure ;
15. ~~16.~~ « entreprise ferroviaire » : toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la présente loi, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; toute entreprise qui assure uniquement la traction ;
16. ~~17.~~ « entreprise verticalement intégrée » : une entreprise dans laquelle, au sens du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil :
 - a) un gestionnaire de l'infrastructure est contrôlé par une entreprise qui contrôle en même temps une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure,

- b) un gestionnaire de l'infrastructure est contrôlé par une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure, ou
- c) une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure sont contrôlées par un gestionnaire de l'infrastructure.

Par « entreprise verticalement intégrée », on entend également une entreprise composée de divisions distinctes, y compris un gestionnaire de l'infrastructure et une ou plusieurs divisions fournissant des services de transport qui n'ont pas une personnalité juridique distincte.

Lorsqu'un gestionnaire de l'infrastructure et une entreprise ferroviaire sont totalement indépendants l'un de l'autre, mais qu'ils sont tous deux directement contrôlés par un État membre sans entité intermédiaire, ils ne sont pas considérés comme constituant une entreprise verticalement intégrée aux fins de la présente directive ;

- 17. ~~18.~~ « entretien de l'infrastructure ferroviaire » : les travaux destinés à entretenir l'état et les capacités de l'infrastructure existante ;
- 18. ~~19~~ « exploitant d'installation de service » : toute entité publique ou privée chargée de gérer une ou plusieurs installations de service ou de fournir à des entreprises ferroviaires un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;
- 19. ~~20.~~ « exploitation de l'infrastructure ferroviaire » : la répartition des sillons, la gestion du trafic et la tarification de l'infrastructure ;
- 20. ~~21.~~ « fonctions essentielles de la gestion de l'infrastructure » : la prise de décision concernant la répartition des sillons, la définition et l'évaluation de la disponibilité et l'attribution des sillons individuels, et la prise de décision concernant la tarification de l'infrastructure, la détermination et la perception des redevances, conformément au cadre de tarification et au cadre de répartition des capacités ;
- 21. ~~22.~~ « gestionnaire de l'infrastructure » : toute entité ou entreprise chargée de l'exploitation, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure ferroviaire sur un réseau et responsable de la participation à son développement, conformément aux règles établies par l'État membre dans le cadre de sa politique générale en matière de développement et de financement de l'infrastructure ;
- ~~23.~~ **« guichet unique » : l'Administration participant au sillon dans le cas de sillons traversant plus d'un réseau, selon la procédure décrite par le DRR. Les candidats introduisent leur demande auprès de ce guichet unique. L'Administration agit pour le compte du candidat dans sa recherche de capacités auprès des gestionnaires de l'infrastructure concernés ;**
- 22. ~~24.~~ « horaire de service » : les données définissant tous les mouvements programmés des trains et du matériel roulant, sur l'infrastructure concernée, pendant la période de validité de cet horaire ;
- 25. ~~« infrastructure ferroviaire » : l'ensemble des éléments faisant partie des voies principales et des voies de service, à l'exception de celles situées à l'intérieur des ateliers de réparation du matériel et des dépôts ou garages d'engins de traction, ainsi que des embranchements particuliers :~~
 - a) terrains ;
 - b) ~~corps et plate-forme de la voie : remblais, tranchées, drains, rigoles, fossés maçonnés, aqueducs, murs de revêtement, plantations de protection des talus ; quais à voyageurs et à marchandises, y compris dans les gares de voyageurs et les terminaux de marchandises ; accotements et pistes ; murs de clôture, haies vives, palissades ; bandes protectrices contre le feu, dispositifs pour le réchauffage des appareils de voie ; croisements ; écrans pare-neige ;~~
 - c) ~~ouvrages d'art : ponts, ponceaux et autres passages supérieurs, tunnels, tranchées couvertes et autres passages inférieurs ; murs de soutènement et ouvrages de protection contre les avalanches, les chutes de pierres ;~~

- ~~d) passages à niveau, y compris les installations destinées à assurer la sécurité de la circulation routière ;~~
- ~~e) superstructure : rails, rails à gorge et contre-rails ; traverses et longrines, petit matériel d'assemblage, ballast, y compris gravillon et sable ; appareils de voie ; plaques tournantes et chariots transbordeurs, à l'exception de ceux exclusivement réservés aux engins de traction ;~~
- ~~f) chaussées des cours de voyageurs et de marchandises, y compris les accès par route et les accès pour piétons ;~~
- ~~g) installations de sécurité, de signalisation et de télécommunication de pleine voie, de gare et de triage, y compris installations de production, de transformation et de distribution de courant électrique pour le service de la signalisation et des télécommunications ; bâtiments affectés auxdites installations ; freins de voie ;~~
- ~~h) installations d'éclairage destinées à assurer la circulation des véhicules et la sécurité de cette circulation ;~~
- ~~i) installations de transformation et de transport de courant électrique pour la traction des trains : sous-stations, lignes d'alimentation entre les sous-stations et les fils de contact, caténaires et supports ; troisième rail avec supports ;~~
- ~~j) bâtiments affectés au service des infrastructures, y compris une partie des installations destinées au recouvrement des frais de transport ;~~
23. ~~26.~~ « infrastructure saturée » : la section de l'infrastructure pour laquelle les demandes de capacités de l'infrastructure ne peuvent être totalement satisfaites pendant certaines périodes, même après coordination des différentes demandes de réservation de capacités ;
24. ~~27.~~ « installation de service » : l'installation, y compris les terrains, bâtiments et équipements qui sont spécialement aménagés, en totalité ou en partie, pour permettre la fourniture d'un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;
25. ~~28.~~ « itinéraire de substitution » : un autre itinéraire entre la même origine et la même destination, l'entreprise ferroviaire pouvant substituer un itinéraire à l'autre pour exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné ;
26. ~~29.~~ « licence » : une autorisation accordée par l'autorité responsable des licences à une entreprise à laquelle la qualité de fournisseur de services de transport ferroviaire en tant qu'entreprise ferroviaire est reconnue, qualité qui peut être limitée à l'exploitation de certains types de services ;
27. ~~30.~~ « locomotive(s) haut-le-pied » : train formé exclusivement de locomotives ;
28. ~~31.~~ « longueur d'un sillon » : distance parcourue par le train entre la gare de départ ou le point d'entrée au réseau et la gare d'arrivée ou le point de sortie du réseau ;
29. ~~32.~~ « marche de base » ou « marche type » : temps minimal techniquement possible pour les caractéristiques de l'infrastructure et du matériel roulant que met un train pour parcourir un itinéraire donné ;
30. ~~33.~~ « marche du train » : temps réellement pris par un train pour parcourir un itinéraire donné ;
31. ~~34.~~ « matériel roulant » : le matériel roulant qui est admis à la circulation sur le réseau et qui fait l'objet d'une classification répondant aux définitions prévues à cet effet dans l'annexe I de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté telle que modifiée par la suite ou aux normes internationales en tenant lieu ;
32. ~~35.~~ « modernisation de l'infrastructure ferroviaire » : les grands travaux de modification de l'infrastructure qui améliorent sa performance globale ;
33. ~~36.~~ « nombre de caisses » : nombre d'éléments que comporte un train voyageurs, locomotives comprises ;
34. ~~37.~~ « partenariat public-privé » : un accord contraignant conclu entre des organismes publics et une ou plusieurs entreprises autres que le principal gestionnaire de l'infrastructure d'un État membre, en vertu duquel les entreprises construisent en tout ou en partie ou financent

l'infrastructure ferroviaire ou acquièrent le droit d'exercer l'une ou l'autre des fonctions énumérées au point 22 pour une durée prédéfinie. L'accord peut revêtir toute forme appropriée juridiquement contraignante prévue dans la législation nationale ;

35. ~~38.~~ « plan de renforcement des capacités » : une mesure ou une série de mesures, assorties d'un calendrier de mise en œuvre et visant à réduire les contraintes en matière de capacités qui entraînent la déclaration d'une section de l'infrastructure comme « infrastructure saturée » ;
36. ~~39.~~ « regroupement international » : toute association d'au moins deux entreprises ferroviaires établies dans des Etats membres différents de l'Union européenne en vue de fournir des prestations de transports internationaux entre Etats membres ;
37. ~~40.~~ « renouvellement de l'infrastructure ferroviaire » : les grands travaux de remplacement réalisés sur l'infrastructure existante qui ne modifient pas sa performance globale ;
38. ~~41.~~ « répartition » : l'affectation des capacités de l'infrastructure ferroviaire par l'Administration, en sa qualité d'organisme de répartition ;
39. ~~42.~~ « réseau » : l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire gérée par un gestionnaire de l'infrastructure ;
40. ~~43.~~ « service de fret international » : un service de transport dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un Etat membre ; le train est assemblé ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière ;
41. ~~44.~~ « service de maintenance lourde » : les travaux qui ne sont pas effectués de manière régulière et dans le cadre des activités quotidiennes, et qui impliquent que le véhicule soit retiré du service ;
42. ~~45.~~ « services de transport de voyageurs à grande vitesse » : les services ferroviaires de transport de voyageurs opérés sans arrêts intermédiaires entre deux lieux séparés par une distance de plus de 200 kilomètres sur des lignes spécialement conçues et équipées pour des vitesses généralement supérieures ou égales à 250 kilomètres par heure et fonctionnant en moyenne à ces vitesses ;
43. ~~46.~~ « service international de transport de voyageurs » : un service de transport de voyageurs dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un Etat membre et dont l'objet principal est le transport de voyageurs entre des gares situées dans des Etats membres différents; le train est assemblé ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et des destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière ;
44. ~~47.~~ « sillon » : la capacité de l'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre au cours d'une période donnée ;
45. ~~48.~~ « sillon extraordinaire » : tout sillon établi sur mesure ou à partir d'un sillon préétabli à la demande d'un candidat et qui ne répond pas aux critères du sillon régulier ;
46. ~~49.~~ « sillon préétabli » : tout sillon créé d'office par l'Administration lors de la procédure annuelle d'établissement de l'horaire de service et proposé dans le catalogue des capacités disponibles ;
47. ~~50.~~ « sillon régulier » : tout sillon alloué dans le cadre de la procédure annuelle d'établissement de l'horaire de service ou dans le cadre de la procédure de mise à jour mensuelle, telles que définies au DRR ;
48. ~~51.~~ « train de fret » : tout train, même vide, comportant des véhicules destinés au transport de marchandises, sauf les cas mentionnés sous le point 50 ;
49. ~~52.~~ « train voyageurs » : tout train, même vide, ne comportant outre les locomotives que des véhicules destinés au transport de personnes, éventuellement accompagnés de fourgons, de wagons de transport de véhicules automobiles ou d'autres wagons destinés à ce type de trafic ;
50. ~~53.~~ « train-kilomètre » : distance de 1 kilomètre parcourue par un train donné ;
51. ~~54.~~ « transit » : la traversée du territoire de l'Union sans chargement ni déchargement de marchandises ou sans prise en charge ni dépose de voyageurs sur ce territoire ;

52. ~~55.~~ « voies de garage » : les voies spécifiquement réservées au stationnement temporaire des véhicules ferroviaires entre deux missions. »

Commentaire de l'amendement 1

Dans son avis, le Conseil d'État a émis une opposition formelle concernant les définitions sous les points 9, 10 et 13 qui sont, selon la Haute Corporation, en contradiction avec la définition sous le point 16.

Étant donné que la directive (UE) 2016/2370 cherche à achever l'espace ferroviaire unique européen en étendant le principe du libre accès aux marchés ferroviaires nationaux et en réformant la gouvernance des gestionnaires de l'infrastructure, son objectif consiste avant tout à garantir l'égalité d'accès à l'infrastructure.

Cette ouverture du marché devrait avoir une incidence positive sur le fonctionnement de l'espace ferroviaire unique européen et entraîner une amélioration des services proposés aux usagers.

Par conséquent et afin d'éviter pour autant que faire se peut de s'exposer au reproche de vouloir créer un sur-mesure pour la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (SNCF) et d'empêcher ainsi le libre accès au marché national de toute autre société ferroviaire, le marché ferroviaire national devra offrir dorénavant la possibilité aux entreprises ferroviaires étrangères, sous condition d'être établies au Luxembourg, d'obtenir une licence.

Comme déjà expliqué dans le commentaire des articles, les définitions des termes « conseil d'administration » et « conseil de surveillance », issues de la directive (UE) 2016/2370, ne sont pas parfaitement claires. Mais vu que la loi modifiée du 10 août 1915 concernant les sociétés commerciales comporte des définitions explicites des termes en question, il est judicieux de maintenir les références faites à ladite loi sur les sociétés commerciales et d'aller à l'encontre de l'opposition formelle prononcée par le Conseil d'État.

Les statuts de la SNCF disposent qu'elle est une « société créée selon la loi du 28 mars 1997 », ce qui n'exclut pas qu'elle constitue une société commerciale d'une manière ou d'une autre.

Concernant le terme « dirigeant », ce dernier a toujours été utilisé dans le contexte de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

Par ailleurs, le Conseil d'État suggère de revoir les définitions sous les points 23, 25, 43 et 46.

À cette occasion, le terme « guichet unique » sous le point 23 est déplacé vers l'article 57 (nouvel article 56), étant donné qu'il a transposé le paragraphe 4 de l'article 44 de la directive (UE) 2012/34, dont les paragraphes 1 à 3 ont été transposés à l'article 26 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 sur les modalités d'accès à l'infrastructure ferroviaire et leur tarification, qui à son tour, constitue ledit article 57 (nouvel article 56) du projet de loi sous objet.

Le terme « infrastructure ferroviaire » sous le point 25 ayant transposé l'annexe I de la directive (UE) 2012/34, est déplacé vers l'annexe II du projet de loi sous objet, afin de se conformer au souhait du Conseil d'État.

En ce qui concerne les points 43 et 46, ces derniers ont été transposés littéralement de la directive (UE) 2012/34.

Amendement 2 – Article 16

La commission propose de modifier l'article 16 du projet de loi comme suit :

« **Art. 16.** (1) Le gestionnaire de l'infrastructure adopte un plan d'entreprise incluant des plans d'investissements et de financement. Il veille à ce que les candidats connus et, sur demande, les candidats potentiels ont accès aux informations pertinentes et ont la possibilité d'exprimer leur avis sur le contenu du plan d'entreprise pour ce qui est des conditions d'accès et d'utilisation, de la nature, de la mise à disposition et du développement de l'infrastructure avant son approbation par le gestionnaire de l'infrastructure.

(2) D'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale des comptes de profits et pertes et des bilans distincts sont tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport par des entreprises ferroviaires. Les aides publiques versées à l'une de ces deux activités ne sont pas transférées à l'autre.

Le gestionnaire de l'infrastructure veille, en ce qui concerne la gestion du réseau, à séparer les produits et les charges se rapportant aux investissements, à l'entretien et à la régulation du trafic.

D'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale des comptes de profits et pertes et des bilans distincts sont tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la fourniture des services de transport ferroviaire de fret et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs. Les fonds publics versés pour des activités relatives à la fourniture de services de transport au titre des missions de service public figurent séparément dans les comptes correspondants et ne sont pas transférés aux activités relatives à la fourniture d'autres services de transport ou à toute autre activité.

Les comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés aux alinéas 1^{er} et 3 ~~du présent paragraphe~~ sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales.

(3) Dans le respect d'une gestion financière saine, le gestionnaire de l'infrastructure effectue les paiements correspondant aux engagements financiers et recouvre les recettes relevant des missions lui confiées sur base de la présente loi.

Conformément aux modalités fixées par le contrat de gestion prévu à l'article 7, l'Etat rémunère les prestations effectuées par le gestionnaire de l'infrastructure à charge des crédits du Fonds du rail et le gestionnaire de l'infrastructure verse au profit du Fonds du rail les recettes dont le recouvrement lui a été confié. »

Commentaire de l'amendement 2

Le souhait du Conseil d'État a été suivi en ce sens que la deuxième phrase de l'alinéa 3, du paragraphe 2, de l'article 20 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée a été réinsérée. La première phrase de l'alinéa en question constitue un double emploi avec l'alinéa 1^{er} du paragraphe 2.

Amendement 3– Article 22

La commission propose de modifier l'article 22 du projet de loi comme suit :

« **Art. 22.** (1) Afin de garantir l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure et dans le cas d'une entreprise verticalement intégrée, aucune des autres entités juridiques n'a une influence décisive sur les décisions prises en matière de fonctions essentielles **suivantes** :

- 1. l'adoption des décisions concernant la répartition des sillons, y compris la définition et l'évaluation de la disponibilité, ainsi que l'attribution de sillons individuels; et**
- 2. l'adoption des décisions concernant la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et le recouvrement des redevances.**

Les membres ~~du conseil de surveillance et du directoire ou~~ du conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure, ainsi que les dirigeants qui leur rendent directement compte, agissent de manière non discriminatoire et à ce que leur impartialité ne soit affectée par aucun conflit d'intérêts.

(...) »

Commentaire de l'amendement 3

Le Conseil d'État déplore dans son avis que l'article 22 ne précise pas si les CFL ont la forme d'une entreprise verticalement intégrée ou non. Étant donné que le pilier politique du 4e paquet ferroviaire introduit l'ouverture du marché ferroviaire en matière de transport de voyageurs, cette précision a été omise expressément dans le but de ne pas exclure d'autres entreprises voulant s'installer au Luxembourg. L'article en question vise tant le cas d'une entreprise verticalement intégrée (ce qui est effectivement le cas pour les CFL), que le cas d'un gestionnaire de l'infrastructure indépendant. L'article en question est formulé de façon à ce que les CFL puissent changer de structure – si cela s'avérait nécessaire à un moment donné – sans pour autant devoir modifier la législation.

Le souhait du Conseil d'État de préciser les fonctions essentielles au paragraphe 1^{er} a été suivi par la commission.

Les termes de « conseil de surveillance » et de « directoire » ont été supprimés comme demandé par le Conseil d'État.

Amendement 4 – Article 23

La commission propose de modifier l'article 23 du projet de loi comme suit :

« **Art. 23.** (1) Les fonctions de gestion du trafic et de planification de l'entretien sont exercées de manière transparente et non discriminatoire. Le gestionnaire de l'infrastructure prend les mesures nécessaires et appropriées pour que les personnes chargées de prendre des décisions sur ces fonctions ne soient affectées par aucun conflit d'intérêt.

(2) Les entreprises ferroviaires ont un accès total et en temps utile aux informations pertinentes en cas de perturbation du trafic les concernant. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure accorde un accès plus large au processus de gestion du trafic, il y procède pour les entreprises ferroviaires concernées de manière transparente et non discriminatoire.

En cas de perturbation de la circulation des trains du fait d'une défaillance technique ou d'un accident, le gestionnaire de l'infrastructure prend toutes les dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale. À cette fin, il établit un plan d'intervention comportant une liste des divers organismes à alerter en cas d'accidents graves ou de perturbations sérieuses de la circulation. En cas de perturbation affectant potentiellement la circulation transfrontalière, le gestionnaire de l'infrastructure partage toute information pertinente avec les autres gestionnaires de l'infrastructure dont le réseau et la circulation sont susceptibles d'être affectés par la perturbation en question. Les gestionnaires de l'infrastructure concernés coopèrent pour assurer le rétablissement d'une situation normale dans la circulation transfrontalière.

(3) Aux fins de la planification à long terme des grands travaux d'entretien ou de renouvellement de l'infrastructure ferroviaire, l'Administration consulte les candidats et, dans toute la mesure possible, tient compte des préoccupations exprimées. La programmation des travaux d'entretien est effectuée par le gestionnaire de l'infrastructure de manière non discriminatoire. »

Commentaire de l'amendement 4

Le Conseil d'État s'est opposé formellement dans son avis au défaut de transposition des points 12 et 13 de l'article 1^{er} de la directive (UE) 2016/2370 précitée dans le projet de loi sous objet. Les auteurs du projet s'étaient limités à les inscrire dans le DRR. Afin de se conformer à l'exigence de la Haute Corporation en ce qui concerne le point 13, la commission propose donc de l'intégrer au paragraphe 2 de l'article 23 dudit projet de loi.

Amendement 5 – Article 29

La commission propose de supprimer l'article 29 du projet de loi :

~~**Art. 29.** (1) Les entreprises ferroviaires qui sont établies au Luxembourg et qui possèdent une licence établie selon l'article 35, sont admises à effectuer des transports sur le réseau dans les conditions de la présente loi.~~

~~(2) Les entreprises ferroviaires qui sont établies dans un autre Etat membre de l'Union européenne, et qui peuvent se prévaloir d'une licence délivrée par cet Etat, bénéficient, dans les limites de la validité de leur licence, des droits d'accès prévus par le droit de l'Union européenne. Des droits d'accès non prévus par le droit de l'Union européenne peuvent être accordés à ces entreprises sur base de la réciprocité.~~

~~Les regroupements internationaux bénéficient des mêmes droits à condition que les entreprises ferroviaires qui les constituent possèdent une licence délivrée par l'Etat membre de leur établissement.~~

~~(3) Le droit d'accès au réseau peut être refusé aux entreprises établies dans un pays non membre de l'Union européenne si un régime de réciprocité n'accorde pas aux entreprises ferroviaires établies au Luxembourg les mêmes droits d'accès à l'infrastructure ferroviaire de ce pays.~~

~~(4) Les entreprises ferroviaires établies dans un autre Etat membre de l'Union européenne sont admises à effectuer des transports ferroviaires nationaux à partir de la date et dans les conditions fixées par une directive ou un règlement du Conseil de l'Union européenne déterminant les conditions d'admission de ces entreprises aux transports nationaux dans un autre Etat membre.~~

~~Un règlement grand-ducal, pris sur la base de 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, en fixera les modalités d'exécution et les pénalités des infractions.~~

~~(5) Ont également accès au réseau les trains et engins de service que le gestionnaire de l'infrastructure y fait circuler pour les besoins de la maintenance du réseau et la sécurité du trafic. Il en est de même du matériel roulant dont question à l'article 89.~~

~~(6) Toute entreprise ferroviaire établie au Luxembourg ou autorisée à effectuer des services de transports sur le réseau est en droit de soumettre à tout moment à la Commission européenne la question de la compatibilité des exigences de la législation luxembourgeoise avec le droit de l'Union européenne et la question du caractère non discriminatoire de ces exigences.~~

Commentaire de l'amendement 5

Suite à des recherches approfondies, il s'est avéré que l'article 29 sous avis est en effet un vestige de la transposition de la directive 91/440/CE, telle que modifiée par la suite, remplacé par l'article 10 de la directive (UE) 2012/34, transposée, à son tour, à l'article 20 de la loi modifiée du 11 juin 1999, et repris à l'article 28 du projet de loi sous objet. Par conséquent, la commission propose de supprimer l'article 29, vu qu'il constitue une version totalement obsolète de l'article 28 du projet de loi sous objet. La numérotation des articles suivants est donc à adapter.

Amendement 6 – article 39 du projet de loi déposé – nouvel article 38

La commission propose de modifier le nouvel article 38 du projet de loi comme suit :

« **Art. 39. 38.** (1) L'honorabilité s'apprécie sur base des antécédents judiciaires du ou des dirigeants de l'entreprise qui résultent de l'extrait récent de leur casier judiciaire ou d'une attestation officielle en tenant lieu, à produire ensemble avec la demande prévue à l'article 38, et de tous les éléments fournis par l'enquête administrative diligentée par le ministre en vue de l'octroi éventuel de la licence.

(2) Les exigences en matière d'honorabilité sont satisfaites, si le ou les dirigeants :

1. n'ont pas fait l'objet d'une condamnation pénale grave ;
2. n'ont pas fait l'objet d'une procédure de faillite ;
3. n'ont pas été condamnés pour des infractions graves dans le domaine de la législation spécifique applicable au transport ;
4. n'ont pas été condamnés pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant du droit social ou du droit du travail **ou de conventions collectives contraignantes** ;
5. n'ont pas été condamnés pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant de la réglementation douanière dans le cas d'une société désirant se livrer à des activités transfrontalières de fret soumises à des procédures douanières ;
- 6. n'ont pas été condamnées pour des infractions graves résultant de la violation d'obligations qui découlent de conventions collectives contraignantes.**

(...) »

Commentaire de l'amendement 6

La commission propose de fusionner les points 4 et 6 du paragraphe 2 de l'article 39 (nouvel article 38) du projet de loi et de donner ainsi suite à la proposition du Conseil d'Etat.

Amendement 7 – Article 57 du projet de loi déposé – nouvel article 56

La commission propose de modifier l'article 57 du projet de loi déposé (nouvel article 56) comme suit :

« **Art. 57. 56.** (1) Les demandes de sillons sont adressées à l'Administration dans les conditions et selon les modalités prévues par le DRR ou, en cas d'accord-cadre, par les stipulations de cet accord.

Le droit d'utiliser des capacités déterminées de l'infrastructure sous forme de sillons peut être accordé aux candidats pour une durée maximale correspondant à une seule période de l'horaire de service. Lorsque la demande est présentée au titre d'un accord-cadre, l'Administration prend en compte les engagements contractuels lors de la répartition des capacités de l'infrastructure.

Dans le cas de sillons traversant plus d'un réseau, les gestionnaires de l'infrastructure veillent à ce que les candidats puissent introduire leur demande auprès d'un guichet unique, qui est soit une entité commune instituée par les gestionnaires de l'infrastructure, soit un seul gestionnaire de l'infrastructure participant au sillon. Ce gestionnaire de l'infrastructure est habilité à agir pour le compte du candidat dans sa recherche de capacités auprès d'autres gestionnaires de l'infrastructure concernés. Cette exigence est sans préjudice 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. »

Commentaire de l'amendement 7

Comme expliqué ci-avant à l'endroit de l'amendement de l'article 2 du projet de loi, le terme « guichet unique » est intégré à l'article 56.

Amendement 8 – l'article 65 du projet de loi déposé – nouvel article 64

La commission propose de modifier l'article 65 du projet de loi déposé (nouvel article 64) comme suit :

« **Art. 65. 64.** Les frais de dossier et d'expertise nécessaires à l'étude d'une demande d'utilisation du réseau ou d'une demande d'allocation de sillon sont à la charge du demandeur. **Ils sont déterminés suivant un barème fixé par règlement grand-ducal. (...)** »

Commentaire de l'amendement 8

Comme suggéré par le Conseil d'État, la dernière phrase de l'alinéa 1^{er} de l'article en question, prévoyant le barème des frais de dossier et d'expertise dans un règlement grand-ducal, s'est perdue au cours de l'élaboration du projet de loi sous objet et est réinsérée par la commission parlementaire.

En ce qui concerne le terme « caution », celui-ci a été utilisé lors de l'élaboration de la loi modifiée du 11 juin 1999 sur l'accès à l'infrastructure ferroviaire.

Pendant, le terme « acompte » est celui qui a été utilisé dans le cadre de l'étude PWC qui a été effectuée lors de l'élaboration du règlement grand-ducal du 31 mars 2003 relatif aux redevances. En pratique, il s'agit effectivement d'un acompte et non d'une caution. Par conséquent, le terme « caution » est remplacé par celui d'« acompte » et est ainsi adapté à la pratique.

Amendement 9 – Article 83 du projet de loi déposé – nouvel article 82

La commission propose de modifier l'article 83 du projet de loi déposé (nouvel article 82 du projet de loi) comme suit :

« **Art. 83. 82.** (...) »

(14) Le régulateur est habilité à demander les informations utiles au gestionnaire de l'infrastructure, à l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition, aux candidats et à toute autre partie intéressée. Ces informations sont fournies dans un délai fixé par le régulateur, ne dépassant pas un mois. Dans des circonstances exceptionnelles, le régulateur peut accepter et autoriser une prorogation n'excédant pas deux semaines.

Le régulateur est habilité à demander au gestionnaire de l'infrastructure de mettre à sa disposition, les informations de l'indisponibilité des capacités de l'infrastructure ferroviaire en raison des travaux d'entretien non programmés.

(...) »

Commentaire de l'amendement 9

Le Conseil d'État déplore que les points 12 et 13 de l'article 1^{er} de la directive (UE) 2016/2370 n'aient été intégrés qu'au seul DRR.

Afin d'y remédier, la commission propose d'insérer l'article 1^{er}, point 12, de la directive (UE) 2016/2370 au paragraphe 14 de l'article 83 du projet de loi sous objet et le point 13 de la directive (UE) 2016/2370 à l'article 23 du même projet de loi.

*

Au nom de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics, je vous saurais gré de bien vouloir faire aviser par le Conseil d'État les amendements exposés ci-avant.

Copie de la présente est adressée pour information à Monsieur Xavier Bettel, Premier Ministre, Ministre d'État, à Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, et à Monsieur Marc Hansen, Ministre aux Relations avec le Parlement.

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

Le Président de la Chambre des Députés,
Fernand ETGEN

*

TEXTE COORDONNE

(Les **amendements parlementaires** sont indiqués en caractères **gras**, les textes repris du Conseil d'État figurent en caractères soulignés)

PROJET DE LOI

7254

portant transposition de la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire et abrogeant

- 1. la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire;**
- 2. la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ;et**
- 3. la loi du 3 août 2010 relative à la régulation du marché ferroviaire**

TITRE I^{er}**Généralités****Chapitre I^{er} – Objet et définitions****Art. 1^{er}. Objet**

La présente loi détermine :

1. les critères d'obtention et de validité des licences des entreprises ferroviaires ;
2. les règles de gestion de l'infrastructure ferroviaire ;
3. les modalités d'accès à l'infrastructure et leur tarification ; et
4. la régulation du marché.

Art. 2. Définitions

Pour l'application de la présente loi, on entend par :

1. « accord-cadre » : un accord général juridiquement contraignant de droit public ou privé définissant les droits et obligations d'un candidat et de l'Administration des chemins de fer en ce qui concerne les capacités de l'infrastructure à répartir et la tarification à appliquer sur une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service ;
2. « accord transfrontalier » : tout accord entre deux ou plusieurs États membres ou entre des États membres et des pays tiers destiné à faciliter la fourniture de services ferroviaires transfrontaliers ;
3. « Administration des chemins de fer » : Autorité nationale de sécurité ferroviaire instituée par la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire, dénommée ci-après « l'Administration » ;
4. « alternative viable » : l'accès à une autre installation de service économiquement acceptable pour l'entreprise ferroviaire et lui permettant d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné ;
5. « autorité responsable des licences » : autorité compétente pour délivrer les licences ;
6. « bénéfice raisonnable » : un taux de rémunération du capital propre qui prend en compte le risque, y compris celui pesant sur les recettes, ou l'absence de risque, encouru par l'exploitant de l'installation de service et qui est conforme au taux moyen constaté dans le secteur concerné au cours des dernières années ;
7. « candidat » : toute entreprise ferroviaire, tout regroupement international d'entreprises ferroviaires ou d'autres personnes physiques ou morales ou entités, par exemple les autorités compétentes visées dans le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil et les chargeurs, les transitaires et les opérateurs de transports combinés ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquiescer des capacités de l'infrastructure ;
8. « capacité(s) de l'infrastructure » : la possibilité de programmer des sillons sollicités pour un élément de l'infrastructure pendant une certaine période ;
9. « conseil d'administration » : **organe d'une société visé à la section IV, paragraphe 4, sous-paragraphe 1er de la loi modifiée du 10 août 1915 concernant les sociétés commerciales ; l'organe supérieur d'une entreprise exerçant des fonctions exécutives et administratives, qui est responsable de la gestion quotidienne de l'entreprise et rend des comptes en ce qui concerne cette gestion ;**
10. « conseil de surveillance » : **l'organe d'une société visé à la section IV, paragraphe 4, sous-paragraphe 2 de la loi modifiée du 10 août 1915 concernant les sociétés commerciales ; l'organe le plus élevé d'une entreprise qui accomplit des tâches de surveillance, y compris le contrôle du conseil d'administration et des décisions stratégiques générales concernant l'entreprise ;**
11. « coordination » : la procédure mise en œuvre par l'Administration et les candidats afin de rechercher une solution en cas de demandes concurrentes de capacités de l'infrastructure ;
12. « développement de l'infrastructure ferroviaire » : la planification du réseau, la planification financière et la programmation des investissements, ainsi que la construction et la modernisation de l'infrastructure ;
- ~~13. « directoire » : l'organe d'une société visé à la section IV, paragraphe 4, sous-paragraphe 2 de la loi modifiée du 10 août 1915 concernant les sociétés commerciales ;~~
13. ~~14.~~ « dirigeant » : la personne physique qui, seule ou de concert avec un ou plusieurs autres dirigeants, assume une responsabilité effective et permanente dans la direction d'une entreprise ferroviaire ;
14. ~~15.~~ « document de référence du réseau » : en abrégé « DRR », document précisant, de manière détaillée, les règles générales, les délais, les procédures et les critères relatifs aux systèmes de tarification et de répartition des capacités et contenant toutes les autres informations nécessaires pour permettre l'introduction de demandes de capacités de l'infrastructure ;

15. **16.** « entreprise ferroviaire » : toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la présente loi, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; toute entreprise qui assure uniquement la traction ;
16. **17.** « entreprise verticalement intégrée » : une entreprise dans laquelle, au sens du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil :
- a) un gestionnaire de l'infrastructure est contrôlé par une entreprise qui contrôle en même temps une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure,
 - b) un gestionnaire de l'infrastructure est contrôlé par une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure, ou
 - c) une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure sont contrôlées par un gestionnaire de l'infrastructure.
- Par « entreprise verticalement intégrée », on entend également une entreprise composée de divisions distinctes, y compris un gestionnaire de l'infrastructure et une ou plusieurs divisions fournissant des services de transport qui n'ont pas une personnalité juridique distincte.
- Lorsqu'un gestionnaire de l'infrastructure et une entreprise ferroviaire sont totalement indépendants l'un de l'autre, mais qu'ils sont tous deux directement contrôlés par un État membre sans entité intermédiaire, ils ne sont pas considérés comme constituant une entreprise verticalement intégrée aux fins de la présente directive ;
17. **18.** « entretien de l'infrastructure ferroviaire » : les travaux destinés à entretenir l'état et les capacités de l'infrastructure existante ;
18. **19** « exploitant d'installation de service » : toute entité publique ou privée chargée de gérer une ou plusieurs installations de service ou de fournir à des entreprises ferroviaires un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;
19. **20.** « exploitation de l'infrastructure ferroviaire » : la répartition des sillons, la gestion du trafic et la tarification de l'infrastructure ;
20. **21.** « fonctions essentielles de la gestion de l'infrastructure » : la prise de décision concernant la répartition des sillons, la définition et l'évaluation de la disponibilité et l'attribution des sillons individuels, et la prise de décision concernant la tarification de l'infrastructure, la détermination et la perception des redevances, conformément au cadre de tarification et au cadre de répartition des capacités ;
21. **22.** « gestionnaire de l'infrastructure » : toute entité ou entreprise chargée de l'exploitation, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure ferroviaire sur un réseau et responsable de la participation à son développement, conformément aux règles établies par l'État membre dans le cadre de sa politique générale en matière de développement et de financement de l'infrastructure ;
- 23.** — **« guichet unique » : l'Administration participant au sillon dans le cas de sillons traversant plus d'un réseau, selon la procédure décrite par le DRR. Les candidats introduisent leur demande auprès de ce guichet unique. L'Administration agit pour le compte du candidat dans sa recherche de capacités auprès des gestionnaires de l'infrastructure concernés ;**
22. **24.** « horaire de service » : les données définissant tous les mouvements programmés des trains et du matériel roulant, sur l'infrastructure concernée, pendant la période de validité de cet horaire ;
- 25.** — **« infrastructure ferroviaire » : l'ensemble des éléments faisant partie des voies principales et des voies de service, à l'exception de celles situées à l'intérieur des ateliers de réparation du matériel et des dépôts ou garages d'engins de traction, ainsi que des embranchements particuliers :**
- a) terrains ;
 - b) corps et plate-forme de la voie : remblais, tranchées, drains, rigoles, fossés maçonnés, aqueducs, murs de revêtement, plantations de protection des talus ; quais à voyageurs et à marchandises, y compris dans les gares de voyageurs et les terminaux de marchan-

- dises ; accotements et pistes ; murs de clôture, haies vives, palissades ; bandes protectrices contre le feu, dispositifs pour le réchauffage des appareils de voie ; croisements ; écrans pare-neige ;
- c) ouvrages d'art : ponts, ponceaux et autres passages supérieurs, tunnels, tranchées couvertes et autres passages inférieurs ; murs de soutènement et ouvrages de protection contre les avalanches, les chutes de pierres ;**
- d) passages à niveau, y compris les installations destinées à assurer la sécurité de la circulation routière ;**
- e) superstructure : rails, rails à gorge et contre-rails ; traverses et longrines, petit matériel d'assemblage, ballast, y compris gravillon et sable ; appareils de voie ; plaques tournantes et chariots transbordeurs, à l'exception de ceux exclusivement réservés aux engins de traction ;**
- f) chaussées des cours de voyageurs et de marchandises, y compris les accès par route et les accès pour piétons ;**
- g) installations de sécurité, de signalisation et de télécommunication de pleine voie, de gare et de triage, y compris installations de production, de transformation et de distribution de courant électrique pour le service de la signalisation et des télécommunications ; bâtiments affectés aux dites installations ; freins de voie ;**
- h) installations d'éclairage destinées à assurer la circulation des véhicules et la sécurité de cette circulation ;**
- i) installations de transformation et de transport de courant électrique pour la traction des trains : sous-stations, lignes d'alimentation entre les sous-stations et les fils de contact, caténaires et supports ; troisième rail avec supports ;**
- j) bâtiments affectés au service des infrastructures, y compris une partie des installations destinées au recouvrement des frais de transport ;**
23. **26.** « infrastructure saturée » : la section de l'infrastructure pour laquelle les demandes de capacités de l'infrastructure ne peuvent être totalement satisfaites pendant certaines périodes, même après coordination des différentes demandes de réservation de capacités ;
24. **27.** « installation de service » : l'installation, y compris les terrains, bâtiments et équipements qui sont spécialement aménagés, en totalité ou en partie, pour permettre la fourniture d'un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;
25. **28.** « itinéraire de substitution » : un autre itinéraire entre la même origine et la même destination, l'entreprise ferroviaire pouvant substituer un itinéraire à l'autre pour exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné ;
26. **29.** « licence » : une autorisation accordée par l'autorité responsable des licences à une entreprise à laquelle la qualité de fournisseur de services de transport ferroviaire en tant qu'entreprise ferroviaire est reconnue, qualité qui peut être limitée à l'exploitation de certains types de services ;
27. **30.** « locomotive(s) haut-le-pied » : train formé exclusivement de locomotives ;
28. **31.** « longueur d'un sillon » : distance parcourue par le train entre la gare de départ ou le point d'entrée au réseau et la gare d'arrivée ou le point de sortie du réseau ;
29. **32.** « marche de base » ou « marche type » : temps minimal techniquement possible pour les caractéristiques de l'infrastructure et du matériel roulant que met un train pour parcourir un itinéraire donné ;
30. **33.** « marche du train » : temps réellement pris par un train pour parcourir un itinéraire donné ;
31. **34.** « matériel roulant » : le matériel roulant qui est admis à la circulation sur le réseau et qui fait l'objet d'une classification répondant aux définitions prévues à cet effet dans l'annexe I de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté telle que modifiée par la suite ou aux normes internationales en tenant lieu ;
32. **35.** « modernisation de l'infrastructure ferroviaire » : les grands travaux de modification de l'infrastructure qui améliorent sa performance globale ;

33. **36.** « nombre de caisses » : nombre d'éléments que comporte un train voyageurs, locomotives comprises ;
34. **37.** « partenariat public-privé » : un accord contraignant conclu entre des organismes publics et une ou plusieurs entreprises autres que le principal gestionnaire de l'infrastructure d'un État membre, en vertu duquel les entreprises construisent en tout ou en partie ou financent l'infrastructure ferroviaire ou acquièrent le droit d'exercer l'une ou l'autre des fonctions énumérées au point 22 pour une durée prédéfinie. L'accord peut revêtir toute forme appropriée juridiquement contraignante prévue dans la législation nationale ;
35. **38.** « plan de renforcement des capacités » : une mesure ou une série de mesures, assorties d'un calendrier de mise en œuvre et visant à réduire les contraintes en matière de capacités qui entraînent la déclaration d'une section de l'infrastructure comme « infrastructure saturée » ;
36. **39.** « regroupement international » : toute association d'au moins deux entreprises ferroviaires établies dans des États membres différents de l'Union européenne en vue de fournir des prestations de transports internationaux entre États membres ;
37. **40.** « renouvellement de l'infrastructure ferroviaire » : les grands travaux de remplacement réalisés sur l'infrastructure existante qui ne modifient pas sa performance globale ;
38. **41.** « répartition » : l'affectation des capacités de l'infrastructure ferroviaire par l'Administration, en sa qualité d'organisme de répartition ;
39. **42.** « réseau » : l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire gérée par un gestionnaire de l'infrastructure ;
40. **43.** « service de fret international » : un service de transport dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un État membre; le train est assemblé ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière ;
41. **44.** « service de maintenance lourde » : les travaux qui ne sont pas effectués de manière régulière et dans le cadre des activités quotidiennes, et qui impliquent que le véhicule soit retiré du service ;
42. **45.** « services de transport de voyageurs à grande vitesse » : les services ferroviaires de transport de voyageurs opérés sans arrêts intermédiaires entre deux lieux séparés par une distance de plus de 200 kilomètres sur des lignes spécialement conçues et équipées pour des vitesses généralement supérieures ou égales à 250 kilomètres par heure et fonctionnant en moyenne à ces vitesses ;
43. **46.** « service international de transport de voyageurs » : un service de transport de voyageurs dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un État membre et dont l'objet principal est le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents; le train est assemblé ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et des destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière ;
44. **47.** « sillon » : la capacité de l'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre au cours d'une période donnée ;
45. **48.** « sillon extraordinaire » : tout sillon établi sur mesure ou à partir d'un sillon préétabli à la demande d'un candidat et qui ne répond pas aux critères du sillon régulier ;
46. **49.** « sillon préétabli » : tout sillon créé d'office par l'Administration lors de la procédure annuelle d'établissement de l'horaire de service et proposé dans le catalogue des capacités disponibles ;
47. **50.** « sillon régulier » : tout sillon alloué dans le cadre de la procédure annuelle d'établissement de l'horaire de service ou dans le cadre de la procédure de mise à jour mensuelle, telles que définies au DRR ;
48. **51.** « train de fret » : tout train, même vide, comportant des véhicules destinés au transport de marchandises, sauf les cas mentionnés sous le point 50 ;
49. **52.** « train voyageurs » : tout train, même vide, ne comportant outre les locomotives que des véhicules destinés au transport de personnes, éventuellement accompagnés de fourgons, de wagons de transport de véhicules automobiles ou d'autres wagons destinés à ce type de trafic ;

50. ~~53.~~ « train-kilomètre » : distance de 1 kilomètre parcourue par un train donné ;
51. ~~54.~~ « transit » : la traversée du territoire de l'Union sans chargement ni déchargement de marchandises ou sans prise en charge ni dépose de voyageurs sur ce territoire ;
52. ~~55.~~ « voies de garage » : les voies spécifiquement réservées au stationnement temporaire des véhicules ferroviaires entre deux missions.

TITRE II

La gestion de l'infrastructure ferroviaire

Chapitre I^{er} – *Les principes de gestion du réseau*

Art. 3. Le réseau répond aux besoins globaux de l'aménagement du territoire, du développement de l'économie et de la mobilité de la population.

Ses raccordements avec les chemins de fer des pays voisins contribuent à son insertion appropriée dans les réseaux de transport transeuropéens et à une desserte ferroviaire adéquate de la région transfrontalière.

Art. 4. L'Etat a la pleine propriété du réseau.

Les écritures cadastrales afférentes sont reprises dans un règlement grand-ducal énumérant les propriétés domaniales concernées.

Art. 5. L'Etat pourvoit à la remise en état, à la modernisation et à l'entretien du réseau ainsi qu'aux raccordements ferroviaires internationaux.

Il décide de la construction de lignes nouvelles ainsi que de l'extension et de la suppression de lignes existantes.

Il a la charge de la police du réseau. Cette mission comporte l'obligation d'assurer les conditions de sécurité de l'exploitation ferroviaire, de sûreté des personnes et des biens et de conservation et de viabilité du réseau.

Les prescriptions y relatives sont fixées par règlement grand-ducal.

Art. 6. La remise en état, la modernisation et l'extension du réseau, la suppression de lignes ainsi que l'adaptation et le développement des raccordements ferroviaires internationaux sont réalisés sous l'autorité du membre du Gouvernement ayant les Transports dans ses attributions, ci-après désigné par le terme « le ministre », avec le concours **tant des services administratifs et techniques de l'Etat** du gestionnaire de l'infrastructure.

Le ministre peut s'assurer, avec l'accord du Conseil de Gouvernement, tous autres concours nécessaires à la réalisation du programme d'investissement ferroviaire et des raccordements ferroviaires transfrontaliers. **Il peut engager, par contrat à durée déterminée, du personnel expert en la matière dont un expert administrateur chargé de la coordination. Les frais y relatifs sont supportés à parts égales par les deux Fonds institués en vertu des articles 9 et 12.**

Art. 7. (1) La gestion du réseau est confiée à la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, dénommée ci-après « CFL ».

Cette gestion comprend les missions suivantes :

1. la maintenance, le renouvellement, la modernisation et l'extension des installations fixes du réseau, y compris la stratégie du développement du réseau et des corridors internationaux ;
2. le bon déroulement des projets d'infrastructure ;
3. la gestion du trafic sur le réseau dans une optique de sécurité, de performance, de qualité et de service au client.

Tout en respectant le cadre de tarification et de répartition et les règles spécifiques établies par l'Etat, le gestionnaire de l'infrastructure est responsable de son organisation, de sa gestion et de son contrôle interne.

(2) Les missions du gestionnaire de l'infrastructure et les modalités de mise en œuvre de celles-ci sont réglées par voie de contrat, d'une durée minimale de cinq ans, entre l'Etat et les CFL. Ledit contrat

est approuvé par règlement grand-ducal. Le contrat précise les dispositions du chapitre IV du présent titre et comporte les éléments suivants :

1. le champ d'application du contrat en ce qui concerne l'infrastructure et les installations de service, en conformité avec la structure indiquée à l'annexe II de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite, englobant tous les aspects de la gestion de l'infrastructure, y compris l'entretien, le renouvellement des éléments de l'infrastructure déjà en service et la construction de nouvelles infrastructures ;
2. la structure des versements ou des fonds alloués :
 - a) aux différents services d'infrastructure énumérés à l'annexe II de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;
 - b) à l'entretien et au renouvellement ;
 - c) à une nouvelle infrastructure ;
 - d) à la résorption des arriérés d'entretien et de renouvellement existants ;
3. les objectifs de performance orientés vers l'utilisateur, sous la forme d'indicateurs et de critères de qualité portant sur les éléments suivants :
 - a) les performances des trains et la satisfaction de la clientèle ;
 - b) la capacité du réseau ;
 - c) la gestion des actifs ;
 - d) les volumes d'activité ;
 - e) les niveaux de sécurité ; et
 - f) la protection de l'environnement ;
4. le volume de l'arriéré d'entretien éventuel et les actifs qui seront retirés du service et, partant, généreront des flux financiers différents ;
5. les mesures d'incitation visées à l'article 14, paragraphe 1^{er} ;
6. les obligations d'information minimales incombant au gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne le contenu et la fréquence de présentation des rapports, y compris les informations à publier chaque année ;
7. la durée convenue du contrat, qui est synchronisée et compatible avec la durée du plan d'entreprise ou de la licence du gestionnaire de l'infrastructure et le cadre et les règles de tarification fixés par l'État ;
8. les règles applicables en cas de perturbation importante des activités ou dans les situations d'urgence, y compris des plans d'urgence et de résiliation anticipée du contrat, ainsi que les règles en matière d'information en temps et en heure des utilisateurs ;
9. les mesures de réparation à prendre si l'une des parties manque à ses obligations contractuelles ou lorsque des circonstances exceptionnelles ont une incidence sur la disponibilité des financements publics ;
10. les conditions et procédures de renégociation et de résiliation anticipée.

(3) Les modalités du contrat et la structure des versements destinés à procurer des moyens financiers au gestionnaire de l'infrastructure sont convenues à l'avance et couvrent toute la durée du contrat.

(4) Les candidats et, sur demande, les candidats potentiels, sont informés par l'Etat et le gestionnaire de l'infrastructure sur le contenu du contrat. Ils peuvent exprimer leur avis sur le contrat avant sa signature.

Chapitre II – L'institution d'un Fonds du rail

Art. 8. Le ministre développe l'infrastructure ferroviaire nationale en tenant compte des besoins généraux de l'Union européenne, y compris celui de coopérer avec les pays tiers voisins. Après consul-

tation des parties intéressées, une stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire est publiée. Cette stratégie couvre une période d'au moins cinq ans et est reconductible.

Les projets de remise en état, de modernisation et d'extension du réseau ou de suppression de lignes sont repris dans un programme d'investissement quinquennal établi par le ministre avec le concours du gestionnaire de l'infrastructure et soumis préalablement à son exécution à l'approbation du Gouvernement en conseil.

Sur proposition du ministre une mise à jour du programme sera faite tous les ans par le Gouvernement.

Art. 9. (1) Il est institué un fonds spécial, dénommé « Fonds du rail ».

Sont imputés sur le Fonds du rail :

1. les dépenses occasionnées par la réalisation du programme d'investissement ;
2. les dépenses relatives aux acquisitions immobilières requises dans l'intérêt de la réalisation du programme d'investissement ;
3. les dépenses relatives à la gestion courante de l'infrastructure comprenant les frais d'entretien du réseau ainsi que les dépenses relatives à la régulation du trafic ferroviaire sur ledit réseau ;
4. les frais d'experts et d'études relatifs à la réalisation du programme d'investissement ainsi que les frais d'études et de surveillance de la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;
5. les dépenses relatives aux acquisitions d'infrastructures et d'installations ferroviaires existantes qui ne font pas partie du réseau ;
6. les frais de fonctionnement du régulateur du marché ferroviaire.

Le ministre ordonnance les dépenses à charge ~~de ce Fonds~~ du Fonds du rail.

(2) Le Gouvernement est autorisé à réaliser les projets d'infrastructure ferroviaire énoncés au programme des investissements repris au paragraphe 2 et concernant la remise en état, la modernisation et l'extension du réseau ainsi que la suppression de lignes. Les projets en question comprennent les études préparatoires et définitives, l'acquisition des terrains et des immeubles bâtis, la construction, le parachèvement et l'équipement des voies, installations de voies et ouvrages d'art, les raccordements à l'infrastructure existante ainsi que le rétablissement des communications interrompues.

(3) Le Gouvernement est autorisé à imputer à charge des crédits de ce fonds spécial les dépenses concernant la réalisation des projets énumérés ci-après.

(4) Les comptes de profits et pertes du gestionnaire de l'infrastructure présentent, dans des conditions normales d'activité et par rapport à une période raisonnable qui ne dépasse pas cinq ans, au moins un équilibre entre, d'une part, les recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure, les excédents dégagés d'autres activités commerciales, les revenus non remboursables de sources privées et le financement par l'État, y compris, le cas échéant, les avances de l'État, et, d'autre part, les dépenses d'infrastructure.

Art. 10. Le Fonds du rail est alimenté:

1. par des dotations budgétaires ;
2. par des emprunts ;
3. par le produit de la vente d'immeubles appartenant au domaine foncier et bâti du réseau et rendus disponibles après la réalisation du programme d'investissement ;
4. par des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales provenant des comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés à l'article 9 et, qui sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées ;
5. par les revenus provenant de la location d'immeubles faisant partie du domaine foncier et bâti du réseau ;
6. par les subventions de l'Union européenne allouées à des projets inscrits au programme d'investissement.

Les sommes dont question aux points deux à six sont portées directement en recette au Fonds.

Chapitre III – Les raccordements ferroviaires internationaux

Art. 11. La participation à la réalisation de projets ferroviaires situés en dehors du territoire national, lorsque ces projets contribuent au maintien et au développement des raccordements ferroviaires du Grand-Duché de Luxembourg avec ses pays voisins et à l'insertion du réseau dans les réseaux de transport transeuropéens doit être autorisée par une loi spéciale.

Art. 12. Les dépenses engendrées par ces participations sont à charge d'un fonds spécial, dénommé Fonds des raccordements ferroviaires internationaux. Le ministre ordonnance les dépenses à charge de ce Fonds du Fonds des raccordements ferroviaires internationaux.

Art. 13. Le Fonds des raccordements ferroviaires internationaux est alimenté:

1. par des dotations budgétaires ;
2. par les subventions de l'Union européenne allouées au Grand-Duché de Luxembourg en vue de promouvoir la réalisation des raccordements visés à l'article 11 ;
3. par les rémunérations des participations de l'Etat dans des entités étrangères ou internationales qui sont, le cas échéant, chargées de la réalisation des projets prévus à l'article 11 ;
4. par des emprunts.

~~Les sommes dont question aux deuxième, troisième et quatrième points sont portées directement en recette au Fonds.~~ Les sommes mentionnées aux points 2°, 3° et 4° sont portées directement en recette au Fonds des raccordements ferroviaires internationaux.

Chapitre IV – Coût de l'infrastructure et comptabilité

Art. 14. (1) Des mesures d'incitation encouragent le gestionnaire de l'infrastructure à réduire les coûts de fourniture de l'infrastructure tout en respectant les exigences en matière de sécurité et en maintenant et améliorant la qualité de service de l'infrastructure.

(2) Le gestionnaire de l'infrastructure dresse et tient à jour le registre de ses actifs et des actifs qu'il est chargé de gérer. Ce registre est accompagné du détail des dépenses consacrées au renouvellement et à la mise à niveau de l'infrastructure.

(3) Le gestionnaire de l'infrastructure établit une méthode d'imputation des coûts aux différentes catégories de services offerts aux entreprises ferroviaires.

Art. 15. (1) Les recettes provenant des activités de gestion du réseau de l'infrastructure ne peuvent être utilisées par le gestionnaire de l'infrastructure que pour financer ses propres activités, y compris le service de ses emprunts. Le gestionnaire de l'infrastructure peut également utiliser ces recettes pour verser des dividendes aux propriétaires de l'entreprise, à l'exception des entreprises faisant partie d'une entreprise verticalement intégrée et exerçant un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur le gestionnaire de l'infrastructure.

(2) Le gestionnaire de l'infrastructure n'accorde pas de prêt aux entreprises ferroviaires, que ce soit directement ou indirectement.

(3) Les entreprises ferroviaires n'accordent pas de prêt au gestionnaire de l'infrastructure, que ce soit directement ou indirectement.

(4) Dans le cas d'une entreprise verticalement intégrée, des prêts entre des entités juridiques ne peuvent être accordés et décaissés, et le service des intérêts ne peut être assuré, qu'aux taux du marché et à des conditions représentatives du profil de risque spécifique de l'entité concernée.

(5) Les prêts entre des entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée qui ont été accordés avant le 24 décembre 2016 subsistent jusqu'à leur échéance, pour autant qu'ils aient été contractés aux taux du marché et qu'ils soient effectivement décaissés et que le service des intérêts soit assuré.

(6) Les services éventuels offerts par d'autres entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée au gestionnaire de l'infrastructure sont fournis sur la base de contrats et rémunérés soit aux prix

du marché, soit à des prix qui reflètent le coût de production, majorés d'une marge bénéficiaire raisonnable.

(7) Les dettes attribuées au gestionnaire de l'infrastructure sont clairement séparées des dettes attribuées à d'autres entités juridiques au sein des entreprises verticalement intégrées. Le remboursement Le service de ces dettes est assuré séparément. Cela n'empêche pas que le paiement final des dettes soit effectué par l'intermédiaire de l'entreprise qui fait partie d'une entreprise verticalement intégrée et exerce un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur le gestionnaire de l'infrastructure, ou par l'intermédiaire d'une autre entité au sein de l'entreprise.

(8) Les comptes du gestionnaire de l'infrastructure et des autres entités juridiques au sein d'une entreprise verticalement intégrée sont tenus de façon à garantir le respect du présent article et à permettre la séparation des comptes et la transparence des circuits financiers au sein de l'entreprise.

(9) Au sein des entreprises verticalement intégrées, le gestionnaire de l'infrastructure tient des registres détaillés de toutes les relations commerciales et financières avec les autres entités juridiques au sein de cette entreprise.

(10) Lorsque des fonctions essentielles de la gestion de l'infrastructure ferroviaire sont exercées par un organisme de tarification et de répartition des capacités indépendamment conformément à l'article 52, paragraphe 1^{er}, les dispositions du présent article s'appliquent mutatis mutandis. Les références faites dans le présent article à un gestionnaire de l'infrastructure, à une entreprise ferroviaire et à d'autres entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée s'entendent comme faites aux divisions respectives de l'entreprise. Le respect des exigences énoncées au présent article est démontré dans les comptes séparés des divisions respectives de l'entreprise.

Art. 16. (1) Le gestionnaire de l'infrastructure adopte un plan d'entreprise incluant des plans d'investissements et de financement. Il veille à ce que les candidats connus et, sur demande, les candidats potentiels ont accès aux informations pertinentes et ont la possibilité d'exprimer leur avis sur le contenu du plan d'entreprise pour ce qui est des conditions d'accès et d'utilisation, de la nature, de la mise à disposition et du développement de l'infrastructure avant son approbation par le gestionnaire de l'infrastructure.

(2) D'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale des comptes de profits et pertes et des bilans distincts sont tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport par des entreprises ferroviaires. Les aides publiques versées à l'une de ces deux activités ne sont pas transférées à l'autre.

Le gestionnaire de l'infrastructure veille, en ce qui concerne la gestion du réseau, à séparer les produits et les charges se rapportant aux investissements, à l'entretien et à la régulation du trafic.

D'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale des comptes de profits et pertes et des bilans distincts sont tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la fourniture des services de transport ferroviaire de fret et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs. Les fonds publics versés pour des activités relatives à la fourniture de services de transport au titre des missions de service public figurent séparément dans les comptes correspondants et ne sont pas transférés aux activités relatives à la fourniture d'autres services de transport ou à toute autre activité.

Les comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés aux alinéas 1^{er} et 3 ~~du présent paragraphe~~ sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales.

(3) Dans le respect d'une gestion financière saine, le gestionnaire de l'infrastructure effectue les paiements correspondant aux engagements financiers et recouvre les recettes relevant des missions lui confiées sur base de la présente loi.

Conformément aux modalités fixées par le contrat de gestion prévu à l'article 7, l'Etat rémunère les prestations effectuées par le gestionnaire de l'infrastructure à charge des crédits du Fonds du rail et le

gestionnaire de l'infrastructure verse au profit du Fonds du rail les recettes dont le recouvrement lui a été confié.

Chapitre V – Les missions du gestionnaire de l'infrastructure

Art. 17. (1) La gestion du réseau comporte la charge de la conception, de la planification technique et financière, de l'adjudication et de la réalisation des travaux de renouvellement, de la maintenance de la totalité des voies et installations fixes du réseau, dans la mesure où celles-ci sont nécessaires pour assurer la circulation des trains et la sécurité de cette circulation. Cette gestion inclut l'administration centrale et locale de la circulation des trains qui comprend le suivi, l'expédition et la réception, le dispatching et les systèmes de communication et d'information.

(2) Les mêmes modalités que celles prévues au paragraphe 1^{er} valent dans le cadre de projets d'extension du réseau ou de suppression des lignes dont la réalisation technique est confiée au gestionnaire de l'infrastructure.

(3) Lorsque, à l'issue de la coordination des sillons demandés et de la consultation des candidats, il s'avère impossible de répondre favorablement à toutes les demandes de capacités de l'infrastructure, l'Administration déclare immédiatement la section de l'infrastructure concernée «infrastructure saturée» et elle en informe le gestionnaire de l'infrastructure. Il en va de même des infrastructures susceptibles de souffrir d'une même pénurie dans un proche avenir.

(4) Lorsqu'une infrastructure est déclarée saturée, le gestionnaire de l'infrastructure procède à une analyse des capacités, sauf si un plan de renforcement des capacités a déjà été mis en œuvre.

L'analyse des capacités détermine les contraintes des capacités de l'infrastructure qui empêchent de répondre de manière appropriée aux demandes de capacités et propose des méthodes permettant de satisfaire aux demandes supplémentaires. L'analyse des capacités détermine les raisons de cette saturation et les mesures à prendre à court et moyen terme pour y remédier.

L'analyse des capacités porte sur l'infrastructure, les procédures d'exploitation, la nature des différents services exploités et l'incidence de ces facteurs sur les capacités de l'infrastructure. Les mesures à envisager comprennent la modification de l'itinéraire, la reprogrammation des services, la modification des vitesses et l'amélioration de l'infrastructure.

L'analyse des capacités est accomplie dans un délai de six mois après que l'infrastructure a été déclarée saturée.

(5) Dans un délai de six mois suivant l'achèvement de l'analyse des capacités, le gestionnaire de l'infrastructure présente un plan de renforcement des capacités. Le plan de renforcement des capacités est établi après consultation des utilisateurs de l'infrastructure saturée concernée. Il indique :

1. les raisons de la saturation ;
2. l'évolution probable du trafic ;
3. les contraintes qui pèsent sur le développement de l'infrastructure ;
4. les solutions envisageables concernant le renforcement des capacités et leur coût.

(6) Sur la base d'une analyse coût-avantage des éventuelles mesures envisagées, il définit également les actions à mener pour renforcer les capacités de l'infrastructure et comporte un calendrier pour leur mise en œuvre. Ce plan est soumis à l'approbation préalable du ministre.

(7) Aucune redevance de rareté n'est due sur l'infrastructure concernée dans les cas où :

1. le gestionnaire de l'infrastructure ne présente pas de plan de renforcement des capacités ; ou
2. le gestionnaire de l'infrastructure tarde à mettre en œuvre les actions définies dans le cadre du plan de renforcement des capacités.

(8) Nonobstant le paragraphe 7, et sous réserve de l'accord de l'organisme visé à l'article 82, les redevances sont dues si :

1. le plan de renforcement des capacités ne peut pas être mis en œuvre pour des raisons échappant au contrôle du gestionnaire de l'infrastructure; ou

2. les options qui s'offrent au gestionnaire de l'infrastructure ne sont pas viables économiquement ou financièrement.

(9) Pour l'exécution des travaux lui incombant, le gestionnaire de l'infrastructure est investi de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Etat en matière de travaux publics. Toutefois, il demeure soumis à toutes les obligations qui dérivent, pour l'Etat, de ces lois et règlements.

Art. 18. Les opérations immobilières qui sont réalisées dans l'intérêt de la mise en œuvre du programme dont question à l'article 9, paragraphes 2 et 3, sont reconnues d'utilité publique.

Le plan des parcelles à exproprier et la liste des propriétaires concernés sont approuvés par règlement grand-ducal, le Conseil d'Etat entendu en son avis. Les dispositions de la loi du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique sont d'application ; lorsque la réalisation d'un projet reconnu d'utilité publique relève du programme des investissements prévu à l'article 9 et à l'annexe, les mesures préparatoires relatives à l'expropriation sont diligentées par le ministre qui assume les attributions dont question aux articles 11, 12, 13, 15, 19 et 22 de la loi du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Art. 19. Le gestionnaire de l'infrastructure a l'obligation d'entretenir constamment le réseau et toutes ses dépendances dans un état tel que les besoins du trafic et la circulation des trains sont assurés dans des conditions de sécurité et de commodité appropriées.

Toutefois, cette obligation est limitée, en cas de réduction du trafic, aux exigences du service réduit maintenu et en cas de suspension ou de suppression du trafic ferroviaire sur une ligne ou une section de ligne en ce qui concerne le gros œuvre de l'infrastructure, aux mesures nécessaires pour assurer la sécurité publique et le respect des droits des tiers. Dans ce cas, le gestionnaire de l'infrastructure peut être autorisé par le ministre à supprimer les installations ferroviaires rendues inutiles par les transformations ainsi apportées à l'exploitation.

Art. 20. Dans les limites de la mission lui dévolue en vertu de l'article 7, le gestionnaire de l'infrastructure est responsable, tant envers l'Etat qu'envers les particuliers et envers les entreprises ferroviaires qui empruntent le réseau, du dommage causé soit par son propre fait, sa faute, sa négligence ou son imprudence, soit par le fait des personnes dont il doit répondre ou des choses qu'il a sous sa garde.

Art. 21. Le gestionnaire de l'infrastructure réalise et entretient les embranchements particuliers conformément aux modalités fixées dans le contrat de gestion à conclure selon l'article 7.

Les conditions de la réalisation, de l'entretien et de l'usage de ces embranchements particuliers sont convenues entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'embranché.

Art. 22. (1) Afin de garantir l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure et dans le cas d'une entreprise verticalement intégrée, aucune des autres entités juridiques n'a une influence décisive sur les décisions prises en matière de fonctions essentielles **suivantes :**

1. **l'adoption des décisions concernant la répartition des sillons, y compris la définition et l'évaluation de la disponibilité, ainsi que l'attribution de sillons individuels; et**
2. **l'adoption des décisions concernant la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et le recouvrement des redevances.**

Les membres ~~du conseil de surveillance et du directoire ou~~ du conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure, ainsi que les dirigeants qui leur rendent directement compte, agissent de manière non discriminatoire et à ce que leur impartialité ne soit affectée par aucun conflit d'intérêts.

(2) Une même personne ne peut pas être concomitamment désignée ou employée:

1. en tant que membre du directoire ou du conseil d'administration d'un gestionnaire de l'infrastructure et en tant que membre du directoire ou du conseil d'administration d'une entreprise ferroviaire ;
2. en tant que personne chargée de prendre des décisions sur les fonctions essentielles et en tant que membre du directoire ou du conseil d'administration d'une entreprise ferroviaire ;
3. lorsqu'il existe un conseil de surveillance, en tant que membre du conseil de surveillance d'un gestionnaire de l'infrastructure et en tant que membre du conseil de surveillance d'une entreprise ferroviaire ;

4. en tant que membre du conseil de surveillance d'une entreprise faisant partie d'une entreprise verticalement intégrée et exerçant un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur un gestionnaire de l'infrastructure, et en tant que membre du conseil d'administration ou du directoire de ce gestionnaire de l'infrastructure.

(3) Dans les entreprises verticalement intégrées, les membres du conseil d'administration ou du directoire du gestionnaire de l'infrastructure et les personnes chargées de prendre des décisions sur les fonctions essentielles ne reçoivent, de toute autre entité juridique au sein de l'entreprise verticalement intégrée, aucune rémunération fondée sur la performance, ni de primes principalement liées aux résultats financiers d'entreprises ferroviaires particulières.

(4) Lorsque des systèmes d'information sont communs à différentes entités au sein d'une entreprise verticalement intégrée, l'accès aux informations sensibles concernant les fonctions essentielles est limité au personnel habilité du gestionnaire de l'infrastructure. Les informations sensibles ne sont pas transmises à d'autres entités au sein d'une entreprise verticalement intégrée.

(5) Les dispositions du paragraphe 1^{er} sont sans préjudice des droits décisionnels de l'Etat en ce qui concerne le développement et le financement de l'infrastructure ferroviaire et des compétences en ce qui concerne le financement et la tarification de l'infrastructure, ainsi que la répartition des capacités, tels qu'ils sont définis aux articles 7, 16, au chapitre IV du Titre III et au Titre IV.

Le point 1^{er} du paragraphe 2 et le paragraphe 3 s'appliquent mutatis mutandis aux chefs de division chargés de la gestion de l'infrastructure et de la fourniture de services ferroviaires.

Art. 23. (1) Les fonctions de gestion du trafic et de planification de l'entretien sont exercées de manière transparente et non discriminatoire. Le gestionnaire de l'infrastructure prend les mesures nécessaires et appropriées pour que les personnes chargées de prendre des décisions sur ces fonctions ne soient affectées par aucun conflit d'intérêt.

(2) Les entreprises ferroviaires ont un accès total et en temps utile aux informations pertinentes en cas de perturbation du trafic les concernant. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure accorde un accès plus large au processus de gestion du trafic, il y procède pour les entreprises ferroviaires concernées de manière transparente et non discriminatoire.

En cas de perturbation de la circulation des trains du fait d'une défaillance technique ou d'un accident, le gestionnaire de l'infrastructure prend toutes les dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale. À cette fin, il établit un plan d'intervention comportant une liste des divers organismes à alerter en cas d'accidents graves ou de perturbations sérieuses de la circulation. En cas de perturbation affectant potentiellement la circulation transfrontalière, le gestionnaire de l'infrastructure partage toute information pertinente avec les autres gestionnaires de l'infrastructure dont le réseau et la circulation sont susceptibles d'être affectés par la perturbation en question. Les gestionnaires de l'infrastructure concernés coopèrent pour assurer le rétablissement d'une situation normale dans la circulation transfrontalière.

(3) Aux fins de la planification à long terme des grands travaux d'entretien ou de renouvellement de l'infrastructure ferroviaire, l'Administration consulte les candidats et, dans toute la mesure possible, tient compte des préoccupations exprimées. La programmation des travaux d'entretien est effectuée par le gestionnaire de l'infrastructure de manière non discriminatoire.

Art. 24. (1) À condition qu'aucun conflit d'intérêts ne survienne et que la confidentialité des informations sensibles sur le plan commercial soit garantie, le gestionnaire de l'infrastructure peut :

1. déléguer des fonctions en les confiant à une entité différente, à condition que celle-ci ne soit pas une entreprise ferroviaire, qu'elle ne contrôle pas une entreprise ferroviaire ou qu'elle ne soit pas contrôlée par une entreprise ferroviaire. Au sein d'une entreprise verticalement intégrée, les fonctions essentielles ne peuvent être déléguées auprès d'une autre entité de l'entreprise verticalement intégrée, sauf si cette entité exerce exclusivement des fonctions essentielles ;
2. déléguer l'exécution de travaux et de tâches connexes concernant le développement, l'entretien et le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire en les confiant à des entreprises ferroviaires ou à des sociétés qui contrôlent l'entreprise ferroviaire ou qui sont contrôlées par l'entreprise ferroviaire.

Le gestionnaire de l'infrastructure conserve le pouvoir de supervision sur l'exercice des fonctions décrites à l'article 2, point 22, et assume la responsabilité à cet égard. Toute entité exerçant des fonctions essentielles se conforme aux articles 15, 22, 23 et 52.

(2) Par dérogation aux articles 7 et 22, paragraphe 1^{er}, les fonctions du gestionnaire de l'infrastructure peuvent être exercées par différents gestionnaires de l'infrastructure, y compris les parties à des accords de partenariat public-privé, à condition qu'ils respectent tous les exigences de l'article 22, paragraphes 2 à 6, ainsi que des articles 15, 23 et 52, et qu'ils assument la pleine responsabilité de l'exercice des fonctions concernées.

(3) Lorsque des fonctions essentielles de la gestion de l'infrastructure ferroviaire ne sont pas confiées à un fournisseur d'énergie conformément à la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité, celui-ci est exempté des règles applicables aux gestionnaires de l'infrastructure, à condition que le respect des dispositions pertinentes concernant le développement du réseau, en particulier les articles 8, 9, 16 et l'annexe, soit garanti.

(4) Sous réserve du contrôle effectué par le régulateur ou tout autre organisme compétent indépendant, le gestionnaire de l'infrastructure peut conclure des accords de coopération avec une ou plusieurs entreprises ferroviaires de manière non discriminatoire en vue de procurer des avantages aux clients. Le régulateur contrôle l'exécution de tels accords et peut, lorsque cela est justifié, conseiller d'y mettre fin.

Art. 25. Des mécanismes de coordination appropriés sont mis en place pour assurer la coordination entre le gestionnaire de l'infrastructure ou l'Administration d'une part et l'ensemble des entreprises ferroviaires d'autre part ainsi que les candidats visés à l'article 16, paragraphe 1^{er}. Lorsque cela est pertinent, les représentants des usagers des services ferroviaires de transport de fret et de voyageurs ainsi que les autorités nationales, locales ou régionales sont invités à participer. Le régulateur concerné peut participer en qualité d'observateur. La coordination porte entre autres sur :

1. les besoins des candidats quant à l'entretien et au développement des capacités de l'infrastructure ;
2. la teneur des objectifs de performance orientés vers l'utilisateur contenus dans les contrats visés à l'article 7 et des mesures d'incitation visées à l'article 14, ainsi que leur mise en œuvre ;
3. la teneur et la mise en œuvre du DRR sous régie de l'Administration ;
4. les questions d'intermodalité et d'interopérabilité ;
5. toute autre question en rapport avec les conditions d'accès, l'utilisation de l'infrastructure et la qualité des services assurés par le gestionnaire de l'infrastructure.

Le gestionnaire de l'infrastructure et l'Administration élaborent et publient des lignes directrices relatives à la coordination, en concertation avec les parties intéressées. La coordination a lieu au moins une fois par an et le gestionnaire de l'infrastructure publie sur son site internet un aperçu des activités menées en vertu du présent article.

La coordination prévue par le présent article s'entend sans préjudice du droit des candidats à saisir le régulateur et des compétences de celui-ci.

Art. 26. En vue de faciliter la fourniture de services ferroviaires efficaces et efficients au sein de l'Union, le gestionnaire de l'infrastructure et l'Administration participent et coopèrent au réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure prévu à l'article 7septies de la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen modifiée par la directive 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire.

TITRE III

L'accès à l'infrastructure ferroviaire et son utilisation

Chapitre I^{er} – Conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire

Art. 27. Toute entreprise ferroviaire effectuant des transports sur le réseau est titulaire d'une licence répondant aux critères du présent titre.

Art. 28. (1) Les entreprises ferroviaires se voient accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes, à l'infrastructure ferroviaire nationale aux fins de l'exploitation de tout type de services de fret ferroviaire. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les ports de navigation intérieure et les autres installations de service visées à l'article 31, paragraphe 2, et à l'infrastructure desservant ou pouvant desservir plus d'un client final.

(2) Sans préjudice du règlement (CE) n° 1370/2007, les entreprises ferroviaires se voient accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes, à l'infrastructure ferroviaire aux fins de l'exploitation de services de transport ferroviaire de voyageurs. Les entreprises ferroviaires ont le droit de prendre des voyageurs dans toute gare et de les déposer dans une autre. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service visées à l'article 31, paragraphe 2. Les dispositions d'un accord transfrontalier ne font pas de discriminations entre des entreprises ferroviaires et ne restreignent pas la liberté des entreprises ferroviaires d'exploiter des services transfrontaliers.

(3) Le droit d'accès visé au paragraphe 2, aux services de transport de voyageurs entre un lieu de départ donné et une destination donnée, peut être limité par l'autorité compétente en vertu du règlement (CE) n° 1370/2007 précité relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route lorsqu'un ou plusieurs contrats de service public couvrent le même trajet ou un trajet alternatif si l'exercice de ce droit est susceptible de compromettre l'équilibre économique du ou des contrats de service public en question.

(4) Le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire peut être limité aux fins de l'exploitation de services nationaux de transport de voyageurs entre un lieu de départ donné et une destination donnée au sein du réseau :

1. soit lorsque des droits exclusifs de transport de voyageurs entre ces gares ont été accordés dans le cadre d'un contrat de service public attribué avant le 16 juin 2015 ;
2. soit lorsqu'un droit ou une autorisation supplémentaire autorisant l'exploitation de services de transport de voyageurs entre ces gares, en concurrence avec une autre entreprise ferroviaire, ont été accordés au plus tard le 25 décembre 2018, sur la base d'une procédure de mise en concurrence équitable ;

et lorsque ces entreprises ferroviaires ne reçoivent aucune compensation pour exploiter ces services.

Cette limitation est maintenue pour la durée initiale du contrat ou de l'autorisation, ou jusqu'au 25 décembre 2026, la période la plus courte étant retenue.

Art. 29. (1) ~~Les entreprises ferroviaires qui sont établies au Luxembourg et qui possèdent une licence établie selon l'article 35, sont admises à effectuer des transports sur le réseau dans les conditions de la présente loi.~~

~~(2) Les entreprises ferroviaires qui sont établies dans un autre Etat membre de l'Union européenne, et qui peuvent se prévaloir d'une licence délivrée par cet Etat, bénéficient, dans les limites de la validité de leur licence, des droits d'accès prévus par le droit de l'Union européenne. Des droits d'accès non prévus par le droit de l'Union européenne peuvent être accordés à ces entreprises sur base de la réciprocité.~~

~~Les regroupements internationaux bénéficient des mêmes droits à condition que les entreprises ferroviaires qui les constituent possèdent une licence délivrée par l'Etat membre de leur établissement.~~

~~(3) Le droit d'accès au réseau peut être refusé aux entreprises établies dans un pays non membre de l'Union européenne si un régime de réciprocité n'accorde pas aux entreprises ferroviaires établies au Luxembourg les mêmes droits d'accès à l'infrastructure ferroviaire de ce pays.~~

~~(4) Les entreprises ferroviaires établies dans un autre Etat membre de l'Union européenne sont admises à effectuer des transports ferroviaires nationaux à partir de la date et dans les conditions fixées par une directive ou un règlement du Conseil de l'Union européenne détermi-~~

~~nant les conditions d'admission de ces entreprises aux transports nationaux dans un autre Etat membre.~~

~~Un règlement grand-ducal, pris sur la base de 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, en fixera les modalités d'exécution et les pénalités des infractions.~~

~~(5) Ont également accès au réseau les trains et engins de service que le gestionnaire de l'infrastructure y fait circuler pour les besoins de la maintenance du réseau et la sécurité du trafic. Il en est de même du matériel roulant dont question à l'article 89.~~

~~(6) Toute entreprise ferroviaire établie au Luxembourg ou autorisée à effectuer des services de transports sur le réseau est en droit de soumettre à tout moment à la Commission européenne la question de la compatibilité des exigences de la législation luxembourgeoise avec le droit de l'Union européenne et la question du caractère non discriminatoire de ces exigences.~~

~~Art. 30. 29.~~ L'allocation et l'utilisation d'un sillon exigent de la part de l'entreprise ferroviaire bénéficiaire la détention d'un certificat de sécurité délivré conformément aux dispositions de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative la sécurité ferroviaire.

~~Art. 31. 30.~~ Les entreprises ferroviaires se voient accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes, à l'infrastructure ferroviaire aux fins de l'exploitation de tout type de services de fret ferroviaire. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les ports de navigation maritime et intérieure et les autres installations de service visées à l'article 31, paragraphe 2, et à l'infrastructure desservant ou pouvant desservir plus d'un client final.

~~Art. 32. 31.~~ (1) Les prestations minimales auxquelles a droit tout candidat sont :

1. le traitement des demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire ;
2. le droit d'utiliser les capacités accordées ;
3. l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, y compris les branchements et aiguilles du réseau ;
4. le contrôle de la circulation des trains, y compris la signalisation, la régulation, le dispatching, la communication et la fourniture d'informations concernant la circulation des trains ;
5. l'utilisation du système d'alimentation électrique pour le courant de traction ;
6. toute autre information nécessaire à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service pour lequel les capacités ont été accordées.

L'Administration et le gestionnaire de l'infrastructure fournissent, chacun en ce qui le concerne, à toutes les entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, les prestations énumérées au présent paragraphe.

(2) L'accès, y compris l'accès aux voies, est ouvert aux éventuelles installations de service et aux services offerts dans ces installations :

1. les gares de voyageurs comprenant leurs bâtiments et les autres infrastructures, y compris l'affichage d'informations sur les voyages et les emplacements convenables prévus pour les services de billetterie ;
2. les terminaux de marchandises ;
3. les gares de triage et les gares de formation, y compris les gares de manœuvre ;
4. les voies de garage ;
5. les installations d'entretien, à l'exception de celles affectées à des services de maintenance lourde et qui sont réservées aux trains à grande vitesse ou à d'autres types de matériel roulant nécessitant des installations spécifiques ;
6. les autres infrastructures techniques y compris les installations de nettoyage et de lavage ;
7. les infrastructures portuaires intérieures liées à des activités ferroviaires ;
8. les infrastructures d'assistance ;

9. les infrastructures de ravitaillement en combustible et la fourniture du combustible dans ces infrastructures, dont les redevances sont indiquées séparément sur les factures.

(3) Les prestations complémentaires peuvent comprendre :

1. le courant de traction, dont les redevances sont séparées, sur les factures, des redevances d'utilisation du système d'alimentation électrique ;
2. le préchauffage des voitures ;
3. des contrats sur mesure pour le contrôle du transport de marchandises dangereuses ou pour l'assistance à la circulation de convois spéciaux.

(4) Les prestations connexes peuvent comprendre :

1. l'accès au réseau de télécommunications ;
2. la fourniture d'informations complémentaires ;
3. le contrôle technique du matériel roulant ;
4. les services de billetterie dans les gares de voyageurs ;
5. les services de maintenance lourde fournis dans des installations d'entretien réservées aux trains à grande vitesse ou à d'autres types de matériel roulant nécessitant des installations spécifiques.

(5) Si une installation de service visée au paragraphe 2 n'a pas été utilisée pendant au moins deux années consécutives et si des entreprises ferroviaires se sont déclarées intéressées par un accès à cette installation auprès de l'exploitant de cette installation, sur la base de besoins avérés, son propriétaire annonce publiquement que son exploitation est disponible à la location ou au crédit-bail en tant qu'installation de service ferroviaire, en totalité ou en partie, à moins que l'exploitant de cette installation de service ne démontre qu'un processus de reconversion en cours empêche son utilisation par une entreprise ferroviaire.

Les entreprises ferroviaires peuvent demander en sus, en tant que prestation connexe, au gestionnaire de l'infrastructure ou à d'autres exploitants d'installations de service, une prestation visée au paragraphe 4.

Art. 33. 32. (1) Le droit d'accès au réseau comprend pour tout candidat le droit aux prestations minimales prévues à l'article 31, paragraphe 1^{er}.

(2) Le gestionnaire de l'infrastructure et l'exploitant de l'installation de service fournissent, chacun en ce qui le concerne à toutes les entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire les prestations énumérées à l'article 31, paragraphe 2.

(3) Au cas où l'exploitant d'une installation de service fournit une prestation complémentaire prévue à l'article 31, paragraphe 3, il la fournit sans discrimination à toute entreprise ferroviaire qui en fait la demande.

(4) L'exploitant d'une installation de service n'est pas tenu de fournir aux entreprises ferroviaires les prestations connexes. Lorsque l'exploitant de l'installation de service décide de proposer à d'autres l'une de ces prestations, il les fournit sur demande aux entreprises ferroviaires de manière non discriminatoire.

(5) Afin d'assurer la totale transparence et le caractère non discriminatoire de l'accès aux installations de service visées à l'article 31, paragraphe 2, points 1, 2, 3, 4, 7 et 9, et de la fourniture de services dans ces installations lorsque l'exploitant d'une telle installation de service est sous le contrôle direct ou indirect d'une entité ou entreprise qui est également active et occupe une position dominante sur des marchés nationaux de services de transport ferroviaire pour lesquels l'installation est utilisée, il est organisé de manière à assurer son indépendance organisationnelle et décisionnelle vis-à-vis de cette entité ou entreprise. Cette indépendance n'implique pas obligatoirement l'établissement d'une entité juridique distincte pour ces installations de service et peut être réalisée par la mise en place de divisions distinctes au sein d'une même entité juridique.

Pour toutes les installations de service visées à l'article 31, paragraphe 2, l'exploitant et l'entité ou l'entreprise disposent de comptes séparés, y compris des bilans séparés et des comptes séparés de profits et pertes.

Lorsque l'exploitation de l'installation de service est assurée par un gestionnaire de l'infrastructure ou que l'exploitant de l'installation de service est sous le contrôle direct ou indirect d'un gestionnaire de l'infrastructure, le respect des exigences visées dans le présent paragraphe est réputé être démontré par le respect des exigences visées à l'article 22.

Art. 34. 33. (1) Les demandes visant à obtenir des capacités de l'infrastructure peuvent être introduites par les candidats. Afin d'utiliser ces capacités de l'infrastructure, les candidats désignent une entreprise ferroviaire pour conclure un accord avec l'Administration conformément à l'article 58. Les conditions régissant ces accords doivent être non discriminatoires et transparentes. Ceci s'entend sans préjudice du droit des candidats à conclure des accords avec l'Administration en vue de l'obtention de capacités de l'infrastructure.

(2) L'Administration peut imposer aux candidats des règles afin d'assurer la sauvegarde de ses aspirations légitimes en ce qui concerne les recettes et l'utilisation futures de l'infrastructure. Ces règles sont appropriées, transparentes et non discriminatoires. Elles figurent dans le DRR. Elles ne peuvent porter que sur la fourniture d'une garantie financière ne dépassant pas un niveau approprié, proportionnel au niveau d'activité envisagé du candidat, et sur la capacité à présenter des offres conformes en vue de l'obtention de capacités de l'infrastructure.

Chapitre II – Les conditions d'obtention et de validité des licences

Art. 35. 34. (1) En vue d'obtenir une licence délivrée en conformité avec les dispositions de la présente loi, les entreprises établies au Luxembourg exercent les activités de transporteur de marchandises ou de voyageurs par chemin de fer à titre principal et assurent elles-mêmes la traction des trains.

(2) Les changements apportés à l'objet social ou affectant autrement la situation juridique de l'entreprise, les modifications et extensions significatives des activités ainsi que les changements de dirigeants obligent l'entreprise ferroviaire, titulaire d'une licence, à demander à l'autorité compétente le réexamen de cette licence.

(3) Exception faite de la situation où une licence est limitée à un ou plusieurs types déterminés de service, celle-ci permet d'effectuer l'ensemble des services de transport de voyageurs et de fret sur l'intégralité du réseau, sous réserve du respect des règles de police y applicables et dans les limites des sillons alloués à l'entreprise ferroviaire, titulaire de la licence.

Art. 36. 35. (1) Les dispositions du présent chapitre 2 ne sont pas applicables aux entreprises ferroviaires qui sont établies en dehors du Luxembourg et qui effectuent des transports internationaux au Luxembourg sans y disposer d'un établissement.

(2) La licence visée à l'article 34, peut être refusée aux nationaux de pays non membres de l'Union européenne, lorsqu'un régime de réciprocité accordant les mêmes droits aux nationaux luxembourgeois n'a pas été convenu entre ces pays et les autorités luxembourgeoises.

Art. 37. 36. (1) Le ministre est l'autorité compétente pour accorder les licences, leur changement ou leur extension. Il est de même compétent pour retirer ou suspendre une licence pour les motifs et dans les formes prévus par la présente loi. Le ministre statue sur la demande de délivrance le plus rapidement possible et au plus tard trois mois après la date à laquelle les informations visées à l'article 40, paragraphe 2, l'article 39, paragraphe 2, lui ont été présentées. Il prend en compte toutes les informations disponibles. Il communique, sans délai, sa décision à l'entreprise ferroviaire qui a demandé la licence.

Les demandes en obtention d'une licence ferroviaire sont adressées au ministre.

Elles indiquent notamment les types de services visés à l'article 35 34.

Elles sont accompagnées de tous les pièces et documents mentionnés aux articles 38, 42 et paragraphe 3 de l'article 44 aux articles 37, 41 et l'article 43, paragraphe 3. L'entreprise ferroviaire doit en outre produire les pièces et documents utiles permettant d'établir qu'elle s'est conformée aux exigences du paragraphe 1er de l'article 35 de l'article 34, paragraphe 1^{er}. Si l'entreprise est une personne

morale, elle doit en plus joindre une copie certifiée conforme de l'acte constitutif et de toutes les modifications de celui-ci.

La demande complète rédigée en langue française ou allemande est à introduire en triple exemplaire.

(2) Les demandes en obtention d'une licence nouvelle et les demandes de changement ou d'extension d'une licence existante sont instruites par le ministre qui statue sur ces demandes endéans les trois mois à compter du jour où le dossier complet de la demande, comportant toutes les pièces utiles au bon déroulement de la procédure, lui a été remis.

Les décisions de refus sont ~~motivées ; elles~~ motivées. Elles sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

Art. 38. 37. L'entreprise ferroviaire qui demande ou détient une licence, doit pouvoir prouver, à tout moment, qu'elle satisfait aux exigences :

1. d'honorabilité,
 2. de capacité financière appropriée et
 3. de capacité professionnelle,
- spécifiées aux articles 38 à 40.

Art. 39. 38. (1) L'honorabilité s'apprécie sur base des antécédents judiciaires du ou des dirigeants de l'entreprise qui résultent de l'extrait récent de leur casier judiciaire ou d'une attestation officielle en tenant lieu, à produire ~~ensemble~~ avec la demande prévue à l'article 38, et de tous les éléments fournis par l'enquête administrative diligentée par le ministre en vue de l'octroi éventuel de la licence.

(2) Les exigences en matière d'honorabilité sont satisfaites, si le ou les dirigeants :

1. n'ont pas fait l'objet d'une condamnation pénale grave ;
2. n'ont pas fait l'objet d'une procédure de faillite ;
3. n'ont pas été condamnés pour des infractions graves dans le domaine de la législation spécifique applicable au transport ;
4. n'ont pas été condamnés pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant du droit social ou du droit du travail **ou de conventions collectives contraignantes** ;
5. n'ont pas été condamnés pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant de la réglementation douanière dans le cas d'une société désirant se livrer à des activités transfrontalières de fret soumises à des procédures douanières ;
- 6. n'ont pas été condamnés pour des infractions graves résultant de la violation d'obligations qui découlent de conventions collectives contraignantes.**

Le demandeur ou le titulaire d'une licence qui ne remplit pas ou qui ne remplit plus la condition d'honorabilité peut la recouvrer par une réhabilitation ou une mesure ayant un caractère équivalent.

Sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, le ministre est autorisé, dans le cadre de la gestion des licences ferroviaires, à traiter des données judiciaires concernant tant l'entreprise que ses dirigeants.

(3) En vue de prouver la condition d'honorabilité, l'entreprise doit fournir:

1. les coordonnées de ses dirigeants ainsi qu'un organigramme duquel il ressort que les dirigeants assument des missions de direction effectives au sein de l'entreprise, et
2. un extrait du casier judiciaire ou un document en tenant lieu pour chacun de ses dirigeants.

(4) Lorsque le dirigeant a sa résidence normale en dehors des frontières du Grand-Duché de Luxembourg ou qu'il a établi sa résidence normale depuis moins d'un an au Grand-Duché de Luxembourg, la preuve de son honorabilité est rapportée moyennant la production soit d'un extrait du casier judiciaire émis par les autorités compétentes du pays de la dernière résidence soit, dans l'impossibilité d'obtenir un tel extrait, d'une attestation officielle ou déclaration devant une autorité adminis-

trative ou un notaire reconnue équivalente, dont il résulte que le dirigeant satisfait à chacune des exigences du paragraphe 2.

(5) L'établissement des documents servant à prouver l'honorabilité ne doit pas remonter à plus de trois mois à compter du jour de l'introduction de la demande en obtention de la licence.

(6) En vue d'apprécier la condition d'honorabilité, le ministre ordonne une enquête administrative à effectuer par les fonctionnaires de la police grand-ducale et destinée à établir l'existence des exigences du paragraphe 2. Le résultat de l'enquête est consigné dans un rapport écrit.

Art. 40. 39. (1) La capacité financière consiste pour l'entreprise à disposer des ressources financières requises pour faire face, à tout moment, pendant une période d'au moins douze mois à compter du début de l'exploitation, à ses obligations actuelles et potentielles évaluées sur base d'hypothèses réalistes.

(2) L'examen de la capacité financière s'effectue sur la base des comptes annuels de l'entreprise et, pour les entreprises qui demandent une licence et ne sont pas en mesure de présenter ces comptes, sur la base du bilan annuel.

Pour cet examen, des informations détaillées sont fournies sur les éléments suivants :

1. ressources financières disponibles ;
2. fonds et éléments d'actifs mobilisables à titre de garantie ;
3. capital d'exploitation ;
4. coûts pertinents ;
5. charges pesant sur le patrimoine de l'entreprise ;
6. impôts et cotisations sociales.

L'entreprise ne présente pas la capacité financière requise lorsque des arriérés considérables d'impôts ou de cotisations sociales sont dus pour son activité.

Dans le cadre de l'appréciation de la capacité financière, l'entreprise présente un rapport d'un réviseur d'entreprises. Ce rapport comporte toutes les informations utiles relatives aux éléments visés au à l'alinéa 1^{er} ~~du présent paragraphe~~ et est accompagné de tous les documents appropriés à établir par les établissements bancaires et les instances administratives concernés.

(3) Le rapport d'un réviseur d'entreprises doit comporter :

1. la production de certificats d'imposition établis par l'autorité compétente au pays d'établissement de l'entreprise ferroviaire, et d'éventuels arriérés ne devant en aucun cas dépasser de plus de dix pour cent le montant annuel dû ;
2. la production de la ou des attestations officielles certifiant que l'entreprise ferroviaire est en règle avec ses obligations relatives au paiement des cotisations de sécurité sociales au pays d'établissement, d'éventuels arriérés ne devant en aucun cas dépasser de plus de dix pour cent le montant annuel dû.

Le rapport du réviseur d'entreprises énonce en outre pour chacun des éléments les renseignements et les chiffres pertinents et comporte en conclusion une évaluation comptable appréciant la viabilité de l'entreprise. Le rapport indique l'existence des garanties et des moyens financiers requis en vertu de l'article 41 pour assumer en tout moment les conséquences financières de la responsabilité civile de son activité de transporteur ferroviaire et comporte une appréciation financière du caractère suffisant de ceux-ci pour répondre à cette obligation en tenant, le cas échéant, compte des dispositions internationales susceptibles de limiter la responsabilité civile.

Art. 41. 40. L'entreprise apporte la preuve de sa capacité professionnelle en montrant que :

1. elle a, à tout moment, une organisation de gestion et qu'elle possède les connaissances et l'expérience nécessaires pour exercer un contrôle opérationnel et une surveillance sûrs et efficaces quant aux transports pour lesquels la licence sera valable ;
2. son ou ses dirigeants possèdent une formation ou une expérience professionnelle dirigeante effective d'au moins trois ans permettant la gestion technique, opérationnelle, commerciale et financière d'une entreprise ferroviaire ;

3. la législation luxembourgeoise et européenne concernant la santé, la sécurité et les conditions de travail est observée.

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

Art. 42. 41. Sans préjudice des règles de l'Union en matière d'aides d'État et conformément aux articles 93, 107 et 108 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, une entreprise ferroviaire est suffisamment assurée ou dispose de garanties suffisantes dans des conditions de marché pour couvrir, en application des législations nationales et internationales, sa responsabilité civile en cas d'accident, en ce qui concerne les passagers, les bagages, le fret, le courrier et les tiers.

L'entreprise ferroviaire rapporte la preuve qu'elle dispose de moyens financiers suffisants pour assumer les conséquences financières de sa responsabilité civile.

Il est satisfait à cette obligation :

1. soit par la conclusion d'un contrat d'assurance couvrant la responsabilité civile de l'entreprise avec une entreprise d'assurance autorisée ;
2. soit par le cantonnement de moyens propres à cette fin ;
3. soit par la présentation d'une garantie financière jugée suffisante établie par une banque dûment autorisée ou par toute autre entreprise solvable.

L'entreprise ferroviaire établit la conformité de sa situation aux dispositions du présent article par le rapport d'un réviseur d'entreprises certifiant que l'entreprise répond aux exigences légales en question. Ce rapport est présenté au moment de la demande et ensuite au moins tous les cinq ans.

Art. 43. 42. Sont valables au Luxembourg les licences émises par l'autorité compétente et par les autres Etats membres de l'Union européenne conformément à la directive 2012/34/UE précitée et à leur législation nationale respective.

Tous les cinq ans ces licences sont sujettes à un réexamen par le ministre. Ce réexamen qui porte sur les exigences des articles 37 et 41, a lieu dans les conditions prévues par les articles 43 à 45.

Les changements et extensions des licences interviennent à la demande des entreprises intéressées.

Art. 44. 43. (1) Les demandes en obtention d'une licence nouvelle et les demandes de changement ou d'extension d'une licence existante doivent comprendre tous les renseignements nécessaires à leur appréciation et notamment ceux prescrits par la présente loi et les règlements pris en son exécution.

Le ministre est en droit de demander la production de tout document ou information pertinent supplémentaire en vue de l'instruction du dossier. En vue de l'établissement, du changement ou l'extension d'une licence, le ministre peut agréer des organismes et experts indépendants pour surveiller ou effectuer, en tout ou en partie, les travaux relatifs à l'instruction des demandes présentées.

(2) Les frais relatifs à l'instruction des demandes en vue de l'obtention, du changement ou de l'extension d'une licence sont à charge du requérant.

(3) Toute demande en obtention ainsi que toute demande de changement ou d'extension d'une licence sont assujetties à une taxe administrative.

Le montant de la taxe administrative est fixé à quatre mille euros.

Le paiement de la taxe doit être établi au moment de l'introduction de la demande en obtention, en renouvellement ou en réexamen d'une licence.

L'entreprise est tenue de s'en acquitter auprès du receveur de l'Administration de l'enregistrement et des domaines.

Art. 45. 44. Lorsqu'il existe un doute quant au respect des exigences relatives à la délivrance et à la validité d'une licence qu'il a accordée, le ministre peut procéder ou faire procéder à tout moment à la vérification du respect de ces exigences.

Lorsque ce doute concerne une entreprise dont la licence a été accordée par l'autorité compétente d'un autre Etat membre de l'Union européenne, le ministre en informe cette autorité ainsi que la Commission européenne.

Art. 46. 45. (1) Le ministre peut retirer la licence, sans autre forme de procédure, si elle n'est pas utilisée endéans les deux ans après sa délivrance, ou que l'entreprise a cessé son activité depuis deux ans.

Le ministre peut suspendre ou retirer la licence lorsque:

1. l'entreprise ferroviaire viole gravement ou de façon répétée :
 - a) les conditions de la licence ; ou
 - b) les prescriptions de l'Union européenne ; ou
 - c) les prescriptions nationales ; ou
2. en cas de difficulté financière, il n'existe pas de possibilité concrète de restructuration satisfaisante de l'entreprise dans un délai raisonnable ; ou
3. l'entreprise ferroviaire ne satisfait plus aux exigences des articles 37 et 41.

(2) A condition que la sécurité ne soit pas compromise, une licence provisoire valable pour six mois peut être délivrée pour permettre à une entreprise ferroviaire de poursuivre son activité parallèlement à sa réorganisation interne, lorsque les conditions d'octroi de la licence ne sont plus données.

(3) Le ministre informe l'Agence des licences qu'il a délivrées, suspendues ou retirées ainsi que des changements, extensions et renouvellements de licences qu'il a accordées.

Art. 47. 46. (1) Les infractions aux dispositions des articles 34, 41 et 45 sont punies d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de deux cent cinquante à dix mille euros ou d'une de l'une de ces peines seulement.

(2) En cas d'exploitation non autorisée d'une entreprise ou de poursuite de ses activités au-delà du terme de la validité de la licence, la juridiction saisie du fond de l'affaire doit prononcer la fermeture de l'entreprise concernée jusqu'à la délivrance de la licence.

En cas de changement ou d'extension illégaux d'une entreprise la juridiction saisie du fond de l'affaire prononce uniquement la fermeture de la partie non autorisée ou prohibée de l'entreprise concernée jusqu'à la délivrance de la licence.

(3) La juridiction saisie du fond de l'affaire peut sans préjudice des peines prévues aux paragraphes 1^{er} et 2 ordonner la fermeture de l'entreprise pour une durée de deux mois à cinq ans, même si la licence a été délivrée.

(4) La fermeture d'entreprise prononcée par une décision judiciaire ayant acquis force de chose jugée produit ses effets à partir du jour à fixer par le procureur général d'Etat. L'exécution de toute décision ordonnant la fermeture d'une entreprise doit être commencée dans l'année à partir du jour où la décision judiciaire a acquis force de chose jugée.

Art. 48. 47. (1) En cas d'exploitation non autorisée d'une entreprise ou de poursuite de ses activités au-delà du terme de la validité de la licence ainsi qu'en cas de changement ou d'extension illégale d'une entreprise déjà autorisée, le procureur d'Etat ou une partie lésée peuvent demander auprès de la chambre du conseil du tribunal d'arrondissement du lieu où l'entreprise est située la fermeture provisoire de l'entreprise concernée.

(2) La requête en fermeture, notifiée aux dirigeants de l'entreprise au moins vingt-quatre heures à l'avance, par lettre recommandée avec accusé de réception, est déposée au greffe de la juridiction appelée à statuer. Cette requête indique le jour, l'heure et le lieu de la comparution devant la chambre du conseil.

(3) Il est statué d'urgence et au plus tard dans les trois jours du dépôt, le ministère public ainsi que les parties entendues en leurs explications orales.

(4) Si la chambre du conseil constate l'existence d'indices suffisants indiquant que l'exploitation de l'entreprise est faite en contravention de la présente loi, elle prononce la fermeture provisoire de l'entreprise.

(5) La décision de fermeture provisoire de l'entreprise produit ses effets aussi longtemps que les conditions légales régissant le droit d'établissement ne sont pas remplies, à moins que la fermeture ne soit levée par un jugement du tribunal compétent ayant acquis force de chose jugée.

(6) L'ordonnance de la chambre du conseil est susceptible d'appel devant la chambre du conseil de la Cour d'appel.

(7) L'appel est consigné sur un registre tenu à cet effet au greffe du tribunal dont relève la chambre du conseil. Il doit être formé dans un délai de trois jours, qui court contre le procureur d'Etat à compter du jour de l'ordonnance et contre les autres parties en cause à compter du jour de la notification par lettre recommandée avec accusé de réception qui doit être faite dans les vingt-quatre heures de la date de l'ordonnance.

(8) Le greffier avertit les autres parties de la déclaration d'appel dans les vingt-quatre heures de la consignation sur le registre.

(9) L'audience de la chambre du conseil de la Cour d'appel n'est pas publique.

Le ou les dirigeants de l'entreprise, la partie civile et toute autre partie en cause ou leurs conseils que le greffier avertit au plus tard trois jours avant les jours et heures de l'audience, ont seuls le droit d'y assister et de fournir tels mémoires et faire telles réquisitions, verbales ou écrites qu'ils jugent convenables.

Les formalités du présent paragraphe sont à observer à peine de nullité, sauf si le ou les dirigeants de l'entreprise ou la partie civile y ont renoncé.

Le ou les dirigeants de l'entreprise ou leur conseil ont toujours la parole les derniers.

(10) Les notifications et avertissements visés au présent article se font par lettre recommandée avec accusé de réception.

Les pièces sont transmises par le procureur d'Etat au procureur général d'Etat, à l'exception des pièces à conviction qui restent au greffe du tribunal d'arrondissement.

(11) Le droit d'appel appartient également au procureur général d'Etat qui dispose à cet effet d'un délai de cinq jours à partir de la date de l'ordonnance.

Cet appel peut être formé par déclaration ou notification au greffe du tribunal dont relève la chambre du conseil. Le greffier en avertit immédiatement les parties.

(12) La décision de fermeture provisoire émanant d'une chambre du conseil est exécutoire nonobstant tout recours exercé contre elle.

(13) Tout manquement aux fermetures d'entreprise prononcées par une chambre du conseil ou par une juridiction du fond est puni des peines prévues à l'article 46.

Chapitre III – *Gestion des entreprises ferroviaires selon des principes commerciaux*

Art. 49. 48. (1) Les entreprises ferroviaires sont gérées selon les principes qui s'appliquent aux sociétés commerciales, quel que soit leur propriétaire. Cette règle s'applique également aux obligations de service public qui leur sont imposées par l'Etat et aux contrats de service public qu'elles concluent avec les autorités compétentes de l'Etat.

En matière d'organisation, de gestion et de contrôle administratif, économique et comptable interne, les entreprises ferroviaires directement ou indirectement détenues ou contrôlées par l'Etat sont dotées d'un statut d'indépendance selon lequel elles disposent d'un patrimoine, d'un budget et d'une comptabilité séparés de ceux de l'Etat.

(2) Les entreprises ferroviaires ajustent au marché leurs activités et les gèrent sous la responsabilité de leurs organes de direction.

(3) Les entreprises ferroviaires arrêtent leurs plans d'entreprise, y compris les plans d'investissement et de financement. Ces plans sont conçus en vue d'atteindre l'équilibre financier des entreprises et de réaliser les autres objectifs de gestion technique, commerciale et financière. Ils mentionnent en outre les moyens permettant d'atteindre ces objectifs.

(4) Compte tenu des lignes directrices de politique générale arrêtées par l'Etat les entreprises ferroviaires sont libres:

1. de définir leur organisation interne, sans préjudice des dispositions des articles 49 et 50 ;
2. de contrôler la fourniture et la commercialisation des services et d'en fixer la tarification ;
3. de prendre les décisions concernant le personnel, les actifs et les achats propres ;
4. de développer leur part de marché, de créer de nouvelles technologies et de nouveaux services et d'adopter toute technique innovatrice de gestion ;
5. de lancer de nouvelles activités dans des domaines associés à l'activité ferroviaire.

(5) Des comptes de profits et pertes et des bilans distincts sont tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la fourniture des services de transport ferroviaire de fret et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs. Les fonds publics versés pour des activités relatives à la fourniture de services de transport au titre des missions de service public figurent séparément, conformément à l'article 7 du règlement (CE) n°1370/2007, dans les comptes correspondants et ne sont pas transférés aux activités relatives à la fourniture d'autres services de transport ou à toute autre activité.

Les comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés à l'alinéa 1^{er}, sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre.

Chapitre IV – La répartition des capacités

Art. 50. 49. La répartition des sillons se fait dans le respect du droit de l'Union européenne par référence à l'horaire de service établi selon les modalités fixées au présent chapitre.

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

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

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

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

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

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

Art. 51.50. (1) La mission de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire est confiée à un organisme de répartition indépendant dont la fonction est assumée par l'Administration.

(2) L'Administration arrête l'horaire de service après avoir demandé l'avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, tout en veillant à une utilisation optimale des capacités du réseau, à la continuité du service au-delà des frontières nationales ainsi qu'à une insertion appropriée du service ferroviaire dans le trafic empruntant les réseaux transeuropéens de transports. Il concourt à l'organisation des sillons internationaux selon les modalités de l'article 54.

Dans le cadre de son programme de répartition des sillons, l'Administration doit tenir compte des demandes de capacités de l'infrastructure en vue d'effectuer des travaux d'entretien sur le réseau.

L'Administration vérifie si l'entreprise ferroviaire qui demande un ou plusieurs sillons, ou a été désignée par un candidat prévu à l'article 33, peut se prévaloir du certificat de sécurité prescrit par l'article 29. L'Administration conclut avec cette entreprise l'accord prévu à l'article 58.

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

L'attribution des sillons intervient selon les modalités et les critères d'attribution étant déterminés au présent chapitre.

(3) L'Administration respecte la confidentialité des informations qui lui sont communiquées par un candidat dans l'exercice de ses fonctions.

Art. 52. 51. (1) L'Administration établit et publie, après consultation des parties intéressées et au plus tard quatre mois avant la date limite pour l'introduction des demandes de capacités de l'infrastructure, le DRR. Le DRR est publié en français et en anglais, le français faisant foi. Il peut être obtenu au coût de publication de ce document. Toutefois, son contenu est mis gratuitement à disposition sous forme électronique sur le portail internet de l'Administration et accessible par un portail internet commun. Ce portail internet est mis en place par l'Administration dans le cadre de sa coopération conformément à l'article 54.

(2) Le DRR contient les informations suivantes :

1. un chapitre exposant la nature de l'infrastructure et les conditions d'accès à cette infrastructure. Ces informations concordent, sur une base annuelle, avec les registres d'infrastructures ferroviaires à publier selon la procédure prévue par l'article 33 du règlement grand-ducal du 1^{er} juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire ou y font référence ;
2. un chapitre relatif aux principes de tarification et aux tarifs qui précise le système de tarification et informe sur les redevances et sur l'accès aux services énumérés à l'article 31, qui sont offerts par un seul fournisseur. Ce chapitre décrit la méthode, les règles et les barèmes utilisés pour appliquer les coûts et les redevances. Il contient, lorsqu'elles sont disponibles, des informations concernant les modifications de redevances déjà décidées ou prévues au cours des cinq prochaines années.
3. un chapitre sur les principes et les critères de répartition des capacités. Ce chapitre expose les grandes caractéristiques des capacités de l'infrastructure et précise les restrictions éventuelles qui en limitent l'utilisation et les contraintes probables imposées par l'entretien du réseau. Il précise les procédures et délais relatifs à la répartition des capacités. Sont visés par les critères spécifiques applicables à cette répartition :
 - a) les procédures d'introduction des demandes de capacités auprès de l'Administration par les candidats ;
 - b) les exigences auxquelles les candidats doivent satisfaire ;
 - c) les délais applicables aux procédures de demande et de répartition, les procédures à suivre pour demander des informations sur la programmation et les procédures de programmation des travaux d'entretien prévus et imprévus ;
 - d) les principes régissant le processus de coordination et le système de règlement des litiges mis à disposition dans le cadre de ce processus ;
 - e) les procédures à suivre et les critères à appliquer lorsque l'infrastructure est saturée ;
 - f) des détails sur les restrictions imposées à l'utilisation des infrastructures ;
 - g) les règles concernant la prise en compte des niveaux antérieurs d'utilisation des capacités pour déterminer les priorités lors du processus de répartition ;

- h) les mesures de traitement adéquat des services de fret, des services internationaux et des demandes soumises à la procédure ad hoc ;
 - i) les procédures d'allocation des sillons internationaux.
4. un chapitre contenant des informations sur la demande de licence visée au chapitre II du présent titre et sur les certificats de sécurité ferroviaire délivrés conformément au chapitre 4 de la loi précitée du 22 juillet 2009 ou indiquant un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique ;
 5. un chapitre contenant des informations sur les procédures de règlement des litiges et de recours concernant des questions d'accès à l'infrastructure et aux services ferroviaires et le système d'amélioration des performances visé à l'article 78 ;
 6. un chapitre contenant des informations sur l'accès aux installations de service visées à l'article 31 et la tarification de leur utilisation. Les exploitants d'installations de service fournissent des informations sur les tarifs pratiqués pour l'accès à l'installation et pour la prestation de services ainsi que des informations sur les conditions techniques d'accès, à inclure dans le DRR, ou indiquent un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique ;
 7. un modèle d'accord pour la conclusion d'accords-cadres entre l'Administration et un candidat selon la procédure prévue par l'article 55 ;
 8. un modèle de formulaire pour les demandes de capacité.

(3) Le document de référence du réseau expose les caractéristiques de l'infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires et contient des informations précisant les conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire concernée. Le document de référence du réseau contient également des informations précisant les conditions d'accès aux installations de service reliées au réseau du gestionnaire de l'infrastructure et la fourniture de services dans ces installations, ou indique un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique. Le contenu du document de référence du réseau est défini au paragraphe 1^{er}.

Le gestionnaire de l'infrastructure fournit à l'Administration toutes les informations dont il dispose et qui sont nécessaires à l'élaboration du DRR.

(4) Si l'Administration compte modifier les éléments essentiels du système de tarification prévu par l'article 62, elle en informe le public au moins trois mois avant la date limite de publication du DRR, conformément au paragraphe 1^{er}.

(5) L'Administration soumet le projet de DRR à l'avis des parties intéressées. Les avis sont réputés favorables s'ils ne sont pas intervenus dans le mois suivant la transmission du projet.

L'Administration soumet le DRR pour approbation au ministre.

Le DRR est tenu à jour et, le cas échéant, modifié.

(6) Les références aux publications relatives au DRR sont insérées au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, Recueil administratif et économique, au moins sept jours avant la mise en vigueur.

(7) L'Administration établit, dans son DRR, les critères de détermination du défaut d'utilisation pour la facturation de la redevance appropriée pour les capacités attribuées mais non utilisées. L'organisme de contrôle visé à l'article 80, contrôle ces critères conformément à l'article 87.

Art. 53. 52. (1) L'Administration est chargée de la tarification et de la répartition des capacités d'infrastructure du réseau, indépendamment de toute entreprise ferroviaire.

Elle dispose de l'indépendance organisationnelle et décisionnelle, dans les limites définies au présent titre et au Titre IV, en ce qui concerne les fonctions essentielles.

(2) Aux fins de l'application du paragraphe 1^{er} :

1. une entreprise ferroviaire ou toute autre entité juridique n'exerce aucune influence décisive sur l'Administration en ce qui concerne les fonctions essentielles ;

2. une entreprise ferroviaire, ou toute autre entité juridique au sein de l'entreprise verticalement intégrée, n'a aucune influence décisive sur les nominations et les révocations des personnes chargées de prendre des décisions sur les fonctions essentielles ;
3. la mobilité des personnes chargées des fonctions essentielles ne crée pas de conflits d'intérêts.

(3) Elle veille à assurer une utilisation efficace et optimale des infrastructures. A cet effet, l'Administration :

1. définit et évalue les capacités disponibles, le cas échéant en coopération avec d'autres organismes de répartition des capacités européens en vue d'une répartition efficace de capacités impliquant plusieurs réseaux ;
2. prévoit la prise en compte des capacités d'infrastructure nécessaires aux besoins de travaux de maintenance et de renouvellement de l'infrastructure et, le cas échéant, les règles de priorité spécifiques pour des lignes spécialement affectées à un type de trafic ;
3. attribue aux candidats, selon les modalités définies aux articles suivants, chaque sillonn correspondant à la capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné entre deux points du réseau pendant une période de temps donnée ;
4. détermine les graphiques de circulation qui décrivent l'ensemble des sillons sur l'infrastructure du réseau, ainsi que les capacités réservées pour l'exécution des grands travaux d'investissement sur chaque section du réseau ;
5. arrête, selon les modalités prévues à l'article 56, l'horaire de service qui retrace l'ensemble des mouvements des trains et du matériel roulant programmés sur une période de douze mois à compter du deuxième samedi de décembre à minuit. Des adaptations de l'horaire peuvent intervenir à d'autres dates si les nécessités du trafic le justifient. Ces dates sont coordonnées avec les autres organismes de répartition des capacités européens et publiées au DRR ;
6. met en place un cadre pour la répartition des capacités de l'infrastructure, sous réserve que soit satisfaite la condition relative à l'indépendance de gestion prévue au paragraphe 1^{er} de l'article 48. Des règles spécifiques de répartition des capacités sont établies. L'Administration accomplit les procédures de répartition de ces capacités. Elle veille à ce que les capacités de l'infrastructure soient réparties sur une base équitable et de manière non discriminatoire et dans le respect du droit de l'Union européenne ;
7. respecte la confidentialité, sous l'angle commercial, des informations qui lui sont communiquées.

Art. 54. 53. (1) Le gestionnaire de l'infrastructure présente à l'Administration au plus tard vingt-cinq mois avant la mise en vigueur de l'horaire de service un projet des grands travaux qu'il compte effectuer durant l'horaire de service en question et qui ont des répercussions importantes sur les capacités disponibles.

Après concertation avec l'Administration et au plus tard treize mois avant la mise en vigueur de l'horaire de service, le gestionnaire de l'infrastructure présente à celle-ci le planning définitif de ces travaux.

(2) Le gestionnaire de l'infrastructure peut programmer à court terme des travaux de moindre importance ayant des répercussions sur les capacités allouées. Dans ce cas il demande les capacités requises à l'Administration au plus tard un mois avant le début envisagé des travaux. Après concertation avec les candidats, l'Administration définit les modifications et annulations de sillons à prévoir. Ces mesures ne donnent pas lieu à d'autre indemnisation que le remboursement de l'acompte prévu à l'article 76.

(3) Il en est de même lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ne peut pas mettre à disposition les capacités allouées en raison de travaux urgents non prévus.

Art. 55. 54. Peuvent introduire des demandes d'attribution de sillons les candidats, l'organisme de répartition des capacités d'infrastructure d'un autre Etat membre de l'Union européenne coopérant avec l'Administration et dûment mandaté ainsi qu'un groupement de plusieurs organismes de répartition des capacités d'infrastructure d'autres Etats membres de l'Union européenne constitué à cet effet.

Les capacités de l'infrastructure disponibles sont réparties par l'Administration et ne peuvent, une fois affectées à un candidat, être transférées par le bénéficiaire à une autre entreprise ou un autre service.

Toute transaction relative aux capacités de l'infrastructure est interdite et entraîne l'exclusion de l'attribution ultérieure de capacités.

L'utilisation de capacités par une entreprise ferroviaire pour exercer les activités d'un candidat qui n'est pas une entreprise ferroviaire n'est pas considérée comme un transfert.

Art. 56. 55. L'Administration peut conclure avec tout candidat un accord-cadre. Cet accord-cadre précise les caractéristiques des capacités de l'infrastructure ferroviaire requises par un candidat ainsi que de celles qui lui sont offertes pour toute durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service.

L'accord-cadre est conclu en principe pour une durée de cinq ans, renouvelable par périodes égales à sa durée initiale. L'Administration peut, dans des cas spécifiques, accepter des périodes plus courtes ou plus longues. Toute période d'une durée supérieure à cinq ans est motivée par l'existence de contrats commerciaux, d'investissements particuliers ou de risques.

Lorsque des itinéraires de substitution adéquats existent, l'Administration peut, après consultation des parties intéressées, désigner des infrastructures spécialisées à utiliser par des types déterminés de trafic. Lorsque cette désignation a eu lieu, l'Administration peut accorder la priorité à ce type de trafic lors de la répartition des capacités de l'infrastructure. Cette désignation ne fait pas obstacle à l'utilisation de ces infrastructures par d'autres types de trafic, dès lors que des capacités sont disponibles. Lorsque l'infrastructure a été désignée conformément au présent alinéa, il en est fait état dans le DRR. Pour les services utilisant une telle infrastructure spécialisée et qui nécessitent des investissements importants et à long terme, dûment justifiés par le candidat, l'accord-cadre peut être conclu pour une durée de quinze ans. Une durée supérieure à quinze ans n'est admissible que dans des cas exceptionnels, lorsqu'il s'agit d'investissements importants et à long terme et spécialement lorsque ceux-ci font l'objet d'engagements contractuels comprenant un plan pluriannuel d'amortissement.

Dans de tels cas exceptionnels, l'accord-cadre peut indiquer les caractéristiques détaillées des capacités qui sont mises à la disposition du candidat pour la durée de l'accord-cadre. Ces caractéristiques peuvent comprendre la fréquence, le volume et la qualité des sillons. L'Administration peut réduire les capacités réservées dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure au seuil fixé par le DRR.

Des indemnités peuvent être prévues en cas de non-respect des engagements.

L'accord-cadre peut être modifié ou limité afin de permettre une meilleure utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Les dispositions générales de chaque accord-cadre sont communiquées à toute partie intéressée.

La conclusion d'un accord-cadre ne dispense pas l'intéressé de présenter ses demandes de sillons selon les modalités prévues à l'article 27. Elle ne fait pas obstacle à l'utilisation par d'autres demandeurs de sillons de l'infrastructure qui fait l'objet de l'accord-cadre.

Art. 57. 56. (1) Les demandes de sillons sont adressées à l'Administration dans les conditions et selon les modalités prévues par le DRR ou, en cas d'accord-cadre, par les stipulations de cet accord.

Le droit d'utiliser des capacités déterminées de l'infrastructure sous forme de sillons peut être accordé aux candidats pour une durée maximale correspondant à une seule période de l'horaire de service. Lorsque la demande est présentée au titre d'un accord-cadre, l'Administration prend en compte les engagements contractuels lors de la répartition des capacités de l'infrastructure.

Dans le cas de sillons traversant plus d'un réseau, les gestionnaires de l'infrastructure veillent à ce que les candidats puissent introduire leur demande auprès d'un guichet unique, qui est soit une entité commune instituée par les gestionnaires de l'infrastructure, soit un seul gestionnaire de l'infrastructure participant au sillon. Ce gestionnaire de l'infrastructure est habilité à agir pour le compte du candidat dans sa recherche de capacités auprès d'autres gestionnaires de l'infrastructure concernés. Cette exigence est sans préjudice 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.

(2) L'Administration instruit les demandes. Dans le cadre de cette instruction elle peut confier des études techniques au gestionnaire de l'infrastructure.

(3) Après l'instruction des demandes de sillons, l'Administration établit un projet d'horaire de service, le cas échéant en coopération avec les autres organismes de répartition concernés, et ce au plus tard quatre mois après la date limite pour la présentation des demandes par les candidats. Ce projet tient compte des demandes formulées, des priorités dans l'utilisation du réseau, des périodes nécessaires pour l'entretien programmé du réseau et les grands travaux sur l'infrastructure ferroviaire et, le cas échéant, de la nécessité de réserver des capacités suffisantes pour répondre aux demandes ponctuelles de sillons.

(4) Lorsque certaines demandes sont incompatibles entre elles, l'Administration entame une procédure de coordination, telle que définie au DRR. Elle peut proposer des sillons différents de ceux qui ont été demandés.

L'Administration s'efforce, en consultant les candidats concernés, de résoudre les conflits éventuels. Cette consultation est fondée sur la communication, dans un délai raisonnable, gratuitement et par écrit ou par voie électronique, des informations suivantes :

1. les sillons demandés par tous les autres candidats sur les mêmes lignes ;
2. les sillons alloués dans un premier temps à tous les autres candidats sur les mêmes lignes ;
3. les autres sillons proposés sur les lignes concernées, conformément au paragraphe 2 ;
4. des informations complètes et détaillées sur les critères de répartition des capacités.

Conformément à l'article 52, paragraphe 3, point 7, ces informations sont fournies sans révéler l'identité des autres candidats, à moins que les candidats concernés n'aient accepté qu'elles le soient.

L'Administration consulte les parties intéressées au sujet du projet d'horaire de service et leur laisse la faculté de présenter leurs observations durant une période d'au moins un mois. Les parties intéressées comprennent toutes celles qui ont introduit une demande de capacités de l'infrastructure, ainsi que les autres parties qui souhaitent formuler des commentaires au sujet de l'incidence que l'horaire de service peut, le cas échéant, avoir sur leur aptitude à fournir des services ferroviaires durant la période de validité de l'horaire de service. L'Administration adopte les mesures appropriées, prend en compte les observations exprimées et communique la proposition définitive de sillons aux parties intéressées.

(5) Les parties intéressées peuvent saisir le régulateur dans un délai de dix jours ouvrables à partir de la réception de la proposition définitive de sillons.

(6) A l'issue de ce processus, l'Administration arrête l'horaire de service provisoire et le rend public.

Art. 58. 57. (1) Les demandes de sillons présentées après la date limite pour l'introduction des demandes ne sont traitées qu'après l'offre définitive de l'horaire de service provisoire sur base des capacités d'infrastructure disponibles suite à l'attribution de sillons effectuée en application de l'article 56. Si ces demandes sont introduites avant une date limite publiée au DRR, elles sont prises en compte lors de l'établissement de l'horaire de service définitif. Les demandes de sillons réguliers présentées après cette date limite sont prises en compte lors des adaptations de l'horaire de service selon les modalités et le calendrier publiés au DRR.

(2) Les demandes de sillons extraordinaires ou préétablis peuvent être présentées à tout moment sans préjudice des délais prévus au DRR. L'Administration répond à ces demandes dans un délai de cinq jours ouvrables, si possible en présentant une offre ou, le cas échéant, en indiquant un nouveau délai pour la remise de l'offre.

(3) La régulation opérationnelle se fait sous le contrôle de l'Administration.

Art. 59. 58. Toute entreprise ferroviaire assurant des services de transport ferroviaire conclut un contrat avec l'Administration sous des conditions non discriminatoires et transparentes.

Ce contrat porte sur les conditions administratives, techniques et financières de l'utilisation de l'infrastructure et spécifie les conditions dans lesquelles sont appliquées les règles de sécurité.

Sans préjudice des stipulations contractuelles, le contrat d'utilisation de l'infrastructure du réseau peut être résilié sans indemnité pour le bénéficiaire d'un sillon dans les cas suivants :

1. retrait de la licence ferroviaire ou du certificat de sécurité ;

2. situation de cessation de paiements ou de mise en liquidation judiciaire ;
3. défaut de paiement des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour six échéances successives ;
4. violation des obligations en matière d'assurance.

Art. 60. 59. L'Administration peut, par décision motivée, supprimer ou modifier les sillons alloués :

1. lorsque l'exécution sur l'infrastructure ferroviaire de travaux autres que ceux qui sont programmés lors de l'élaboration de l'horaire de service mentionné à l'article 75 l'exige ;
2. lorsque l'utilisation du sillon a été inférieure au seuil défini dans le DRR.

Dans le cas mentionné sub 2 au point 2°, l'Administration peut conférer un caractère définitif à la modification ou à la suppression.

La décision de modification ou de suppression de sillon est précédée d'un préavis de quinze jours et d'une concertation avec les bénéficiaires des sillons en cause. Elle indique la durée de la modification ou de la suppression.

Toutefois, en cas d'urgence et de nécessité absolue, de défaillance rendant l'infrastructure momentanément inutilisable ou pour tout autre fait empêchant l'utilisation de l'infrastructure dans des conditions normales de sécurité, l'Administration supprime, sans préavis, les sillons attribués pendant le temps nécessaire à la remise en état des installations ou à la disparition du fait générateur de l'arrêt des circulations. L'Administration en informe le régulateur, parallèlement à tout autre contractant, dans les meilleurs délais.

Les modalités d'indemnisation éventuelle sont précisées dans le DRR.

Art. 61. 60. (1) Lorsque l'Administration constate l'impossibilité de répondre favorablement à toutes les demandes de capacités sur une ligne ou une section de ligne de l'infrastructure, elle déclare cette fraction de l'infrastructure saturée et en informe le ministre.

(2) Lorsqu'une section de ligne du réseau a été déclarée saturée, l'Administration affecte les sillons en fonction des priorités suivantes :

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

Art. 62. 61. (1) L'Administration en sa qualité d'organisme de répartition précise, dans le DRR, les conditions de prise en compte des niveaux d'utilisation antérieurs des sillons lors de la détermination des priorités dans le cadre de la procédure de répartition.

(2) Pour l'infrastructure saturée en particulier, l'Administration impose la renonciation à un sillon dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure au seuil fixé dans le DRR, à moins que cette sous-utilisation ne soit due à des raisons autres qu'économiques échappant au contrôle du candidat.

TITRE IV

La tarification

Chapitre I^{er} – Les redevances d'utilisation de l'infrastructure

Art. 63. 62. L'établissement des règles de tarification spécifiques ainsi que la détermination de la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure sont confiés à un organisme de tarification dont la fonction est assumée par l'Administration.

L'Administration s'assure que le système de tarification est appliqué de telle manière que les candidats organisant des prestations de service de nature équivalente sur une partie similaire du marché soient soumises à des redevances équivalentes et non discriminatoires et que les redevances effective-

ment appliquées soient conformes au système de redevance pour l'utilisation de l'infrastructure instauré au présent titre et aux règles définies dans le DRR.

Art. 64. 63. L'utilisation du réseau est soumise au paiement d'une redevance d'utilisation dont les modalités d'application sont déterminées ci-après, l'avis de l'Administration demandé.

Les redevances d'utilisation sont calculées pour chaque candidat dans le respect du principe de l'application non discriminatoire de ces redevances dans le cadre d'un même marché et par rapport à un barème tarifaire de référence établi par l'Administration selon les modalités prévues ci-après.

Les redevances d'utilisation de l'infrastructure sont facturées par l'Administration et prélevées pour compte de l'Etat par l'Administration de l'enregistrement et des domaines sur toute entreprise ferroviaire qui emprunte le réseau. Elles sont imputées au Fonds du rail.

Les redevances d'utilisation des installations de service sont versées à l'exploitant d'installation de service.

L'Administration et l'exploitant d'installation de service doivent pouvoir prouver que les redevances à payer par un candidat ont été calculées conformément aux modalités de tarification de la redevance prévue.

Ils tiennent à la disposition de tout candidat demandant l'allocation de sillons, ainsi que du régulateur, toute information utile sur les redevances imposées.

Art. 65. 64. Les frais de dossier et d'expertise nécessaires à l'étude d'une demande d'utilisation du réseau ou d'une demande d'allocation de sillon sont à la charge du demandeur. **Ils sont déterminés suivant un barème fixé par règlement grand-ducal.**

L'Administration est autorisée à se faire remettre par les candidats demandant l'allocation d'un sillon un acompte dont le montant est repris dans les tarifs ci-avant. En cas de non-utilisation du sillon, cet acompte reste acquis à l'Administration. Il est déduit de la redevance d'utilisation dans le cas contraire.

Art. 66. 65. Sans préjudice de l'article 66, les redevances perçues pour l'ensemble des prestations minimales et pour l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire.

Art. 67. 66. (1) Les redevances d'utilisation de l'infrastructure visées à l'article 65, peuvent inclure une redevance au titre de la rareté des capacités de la section identifiable de l'infrastructure pendant les périodes de saturation.

(2) Les redevances d'utilisation de l'infrastructure visées à l'article 65, peuvent être modifiées pour tenir compte du coût des effets sur l'environnement de l'exploitation des trains. Toute modification de ce type est différenciée en fonction de l'ampleur de l'effet engendré.

Art. 68. 67. La redevance perçue pour l'ensemble des prestations minimales est composée de quatre éléments additifs cumulatifs :

1. un élément associé au traitement administratif de la requête de sillon ;

Pour les sillons réguliers, la redevance couvre le traitement administratif associé à la requête d'un sillon réservé pour une période horaire. Pour les sillons préétablis et extraordinaires, la redevance couvre le traitement administratif associé à la requête du sillon considéré.

Les redevances associées au traitement administratif des requêtes sont précisées dans le DRR.

2. un élément associé à l'exploitation du sillon ;

La redevance associée à l'exploitation d'un sillon est calculée sur base du produit d'un tarif unitaire, de la longueur du sillon, d'un facteur associé au poids du train et d'un facteur associé au type de train considéré.

Le tarif unitaire d'exploitation du sillon, les catégories de poids, les facteurs associés aux catégories de poids, les types de trains et les facteurs associés aux types de trains sont précisés dans le DRR.

3. un élément associé à la rareté des capacités sur les sections déclarées saturées et traversées par le sillon pendant les périodes de saturation. Cette redevance est calculée sur base du produit d'un facteur de congestion, de la longueur de la section déclarée saturée et d'un coefficient de rigidité.

La liste des sections déclarées saturées conformément à l'article 17, paragraphe 3, les facteurs de congestion associés et les périodes associées sont précisés dans le DRR.

Le coefficient de rigidité est fonction de la différence entre la marche de base train et de la marche du train telle qu'elle est estimée sur base de l'application de l'horaire de service. Les catégories considérées et les coefficients applicables sont précisés dans le DRR.

4. un élément associé à l'utilisation du système d'alimentation électrique pour le courant de traction déterminé comme le produit d'un tarif unitaire et de la distance d'utilisation du système d'alimentation électrique.

La valeur du tarif unitaire d'utilisation du système d'alimentation électrique est précisée dans le DRR.

Chapitre II – Les redevances relatives aux installations de service et aux services

Art. 69, 68. (1) La redevance imposée pour l'accès aux voies dans le cadre des installations de service visées à l'article 31, paragraphe 2, et la fourniture de services dans ces installations, ne dépasse pas le coût de leur prestation majoré d'un bénéfice raisonnable.

(2) Si les services énumérés à l'article 31, paragraphes 3 et 4, comme prestations complémentaires et connexes ne sont proposés que par un seul fournisseur, la redevance imposée pour un tel service ne dépasse pas le coût de la prestation majoré d'un bénéfice raisonnable.

Art. 70, 69. La redevance associée à l'accès aux infrastructures de ravitaillement en combustible exploitées par le gestionnaire de l'infrastructure est fixée comme un tarif forfaitaire par opération.

Cette redevance couvre également les services de fourniture de combustible, à l'exception du prix de revient du combustible et d'une marge commerciale appliquée à ce prix de revient.

La valeur du tarif d'accès aux infrastructures de ravitaillement en combustible est précisée dans le DRR.

Art. 71, 70. Les redevances associées à l'accès aux gares de voyageurs, à leurs bâtiments et aux autres infrastructures associées, aux terminaux de marchandises et aux voies de garage sont fixées comme étant le produit d'un tarif unitaire et d'une durée d'accès.

La durée d'accès est calculée en jours complets.

Les valeurs des tarifs unitaires applicables sont précisées dans le DRR.

Art. 72, 71. La redevance associée à l'accès aux installations d'entretien et autres infrastructures exploitées par le gestionnaire de l'infrastructure est fixée comme étant le produit d'un tarif horaire et d'une durée d'accès.

La durée d'accès est calculée sur base d'un devis préalable. Le tarif horaire applicable est précisé dans le DRR.

Art. 73, 72. La redevance associée à l'utilisation du courant de traction fourni par le gestionnaire de l'infrastructure est fixée comme le produit d'un tarif unitaire, d'un facteur lié au poids du train, d'un facteur lié à la vitesse moyenne hors arrêts du train, d'un facteur lié au nombre d'arrêts prévus et d'un coefficient de pointe.

Les catégories de poids et les facteurs associés sont précisés dans le DRR.

La vitesse moyenne hors arrêts est définie comme la vitesse moyenne prévue à l'horaire de service après déduction des temps d'arrêts prévus à l'horaire de service.

Les catégories de vitesse et les facteurs associés sont précisés dans le DRR.

Le nombre d'arrêts à considérer est le nombre d'arrêts prévu à l'horaire.

Le coefficient de pointe est appliqué en fonction du moment où le train considéré a passé, sur base de l'horaire de service, la moitié du temps total de parcours sur le réseau. Les périodes applicables et les coefficients de pointe associés sont précisés dans le DRR.

Art. 74, 73. La redevance associée à l'énergie électrique fournie par le gestionnaire de l'infrastructure pour le préchauffage ou le chauffage ainsi que la pré-climatisation ou la climatisation des voitures

et automotrices est fixée comme le produit d'un tarif unitaire et du nombre de voitures ou d'éléments d'automotrices préchauffées ou chauffées.

Le tarif unitaire de préchauffage ou de pré-climatisation et de chauffage ou de climatisation est précisé dans le DRR.

Art. 75, 74. La redevance associée à la mise à disposition de contrats sur mesure pour le contrôle du transport de marchandises dangereuses et l'assistance à la circulation de convois spéciaux est fixée sur base d'un devis préalable.

L'éventuel coût du devis est fixé comme le produit d'un tarif horaire et de la durée nécessaire à l'établissement du contrat.

Le tarif horaire applicable est précisé dans le DRR.

Art. 76, 75. Toute redevance associée aux prestations et services visés à l'article 31 et dont les modalités de tarification ne sont pas prévues aux articles précédents est fixée sur base d'un devis préalable. Par défaut, un tarif horaire est d'application.

Le tarif horaire applicable par défaut est précisé dans le DRR.

Art. 77, 76. Sans préjudice de l'article 63, les conditions de paiements applicables aux redevances définies sont les suivantes :

1. Toutes les redevances, sauf les redevances visées à l'article 67, sont facturées après prestations des services. Le délai de paiement applicable est précisé dans le DRR.
2. Pour les redevances visées à l'article 67, un système d'acompte est prévu. L'acompte est perçu par l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition de sillons et versée au Fonds du rail en cas de non-utilisation de la capacité réservée. Les conditions de paiement et de restitution de l'acompte sont précisées dans le DRR.
3. Les études de sillons donnent lieu au paiement par le demandeur d'une redevance équivalente aux frais administratifs prévus au DRR.

Chapitre III – Exceptions aux principes de tarification

Art. 78, 77. (1) Afin de procéder au recouvrement total des coûts encourus par le gestionnaire de l'infrastructure et si le marché s'y prête, des majorations sont perçues sur la base de principes efficaces, transparents et non discriminatoires, tout en garantissant une compétitivité optimale des segments du marché ferroviaire. Le système de tarification respecte les gains de productivité réalisés par les entreprises ferroviaires.

Le niveau des redevances n'exclut cependant pas l'utilisation des infrastructures par des segments de marché qui peuvent au moins acquitter le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire, plus un taux de rentabilité si le marché s'y prête.

Avant d'approuver la perception de telles majorations, l'Administration évalue sa pertinence pour des segments de marché spécifiques, en considérant au moins les paires d'éléments énumérées à l'annexe VI, point 1, de la directive 2012/34/UE précitée et en retenant les plus pertinentes.

La liste des segments de marché définis par l'Administration contient au moins les trois segments suivants:

1. services de fret ;
2. services de transport de passagers dans le cadre d'un contrat de service public ; et
3. autres services de transport de passagers.

L'Administration peut procéder à une différenciation plus poussée des segments de marché en fonction des marchandises ou des passagers transportés.

Les segments de marché sur lesquels les entreprises ferroviaires n'interviennent pas actuellement mais peuvent fournir des services durant la période de validité du système de tarification sont également définis. Pour ces segments de marché, l'Administration n'introduit pas de majoration dans le système de tarification.

La liste des segments de marché est publiée dans le DRR et fait l'objet d'une révision au moins tous les cinq ans. Le régulateur contrôle cette liste conformément à l'article 56 de la directive 2012/34/UE précitée.

(2) Pour des projets futurs d'investissement spécifiques ou des projets d'investissement spécifiques qui ont été achevés après 1988, l'Administration fixe ou maintient des redevances plus élevées fondées sur le coût à long terme de tels projets, pour autant qu'il s'agisse de projets améliorant le rendement et la rentabilité et qui, dans le cas contraire, ne pouvaient pas être mis en œuvre. De tels arrangements en matière de tarification peuvent également comporter des accords sur le partage des risques liés à de nouveaux investissements.

(3) Afin d'empêcher la discrimination, les redevances moyenne et marginale de l'Administration donné sont comparables pour une utilisation équivalente de son infrastructure et des services comparables fournis dans le même segment de marché sont soumis aux mêmes redevances. Dans le DRR, l'Administration montre que le système de tarification répond à ces exigences dans la mesure où elle peut le faire sans révéler d'informations commerciales confidentielles.

(4) Si l'Administration compte modifier les éléments essentiels du système de tarification visé au paragraphe 1^{er}, elle en informe le public au moins trois mois avant la date limite de publication du DRR conformément à l'article 51.

Chapitre IV – Système d'amélioration des performances

Art. 79. 78. Les trains des entreprises ferroviaires circulant sur le réseau sont soumis à un système d'amélioration des performances reposant sur les principes de base déterminés par l'annexe VI, point 2, de la directive 2012/34/UE précitée telle que modifiée par la suite. Le système d'amélioration des performances comporte des pénalités et des compensations en cas de retards importants ou de suppressions imprévues.

Les pénalités et compensations associées aux retards importants de trains sont fixées comme le produit d'un taux unitaire et des minutes de retard causées respectivement par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure.

La valeur du taux unitaire est précisée dans le DRR.

Les pénalités et compensations associées aux suppressions imprévues de trains sont précisées dans le DRR.

Les pénalités et compensations prévues dans cet article ne peuvent être supérieures à l'acompte prévu à l'article 76.

Les seuils de retard à partir desquels les pénalités et compensations sont applicables, les limites maximales de ces pénalités et compensations ainsi que les modalités d'application du système d'amélioration des performances sont précisés dans le DRR.

Art. 80. 79. L'Administration peut remplacer, pour des trains internationaux, le système d'amélioration des performances prévu à l'article 78 par un système d'amélioration des performances européen, établi dans le cadre de sa coopération avec les organismes de tarification et les autorités compétentes des autres Etats membres de l'Union européenne.

TITRE V

La régulation du marché ferroviaire

Chapitre I^{er} – *Organisme de contrôle du marché ferroviaire : définition et missions*

Art. 81. 80. La fonction d'organisme de contrôle du marché ferroviaire est confiée à l'Institut luxembourgeois de régulation, en abrégé « ILR ».

Art. 82. 81. L'organisme de contrôle du marché ferroviaire, ci-après dénommé le « régulateur », est une autorité publique qui est chargée d'assurer la non-discrimination, une concurrence effective et un fonctionnement efficace du marché ferroviaire. Il veille à ce que l'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux différentes prestations associées soit accordé de manière équitable et non discriminatoire.

Art. 83. 82. (1) Le régulateur assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau et peut, après avoir procédé à toute consultation qu'il estime utile des acteurs du secteur ferroviaire, formuler et publier toute recommandation. Tout en respectant le secret professionnel, le régulateur procède à l'établissement de statistiques et collecte les données nécessaires auprès des personnes physiques ou morales tombant sous sa surveillance. Lorsque les données transmises par les organismes sous sa surveillance sont commercialement sensibles, elles sont considérées comme confidentielles. Des données permettant d'identifier des entreprises ferroviaires ou se rapportant à des entreprises ferroviaires déterminées sont également à considérer comme confidentielles.

(2) Le ministre et le régulateur sont chacun autorisés à procéder à la publication de données statistiques sur le secteur ferroviaire, à condition que cette publication ne permette pas d'en déduire des données commercialement sensibles relatives à une entreprise déterminée. Nonobstant cette limitation, des données statistiques nationales peuvent être publiées.

(3) La confidentialité des informations ne fait pas obstacle à la communication par le ministre et le régulateur des informations ou des documents qu'ils détiennent ou qu'ils recueillent à la Commission européenne ou aux autorités des autres Etats membres de l'Union européenne exerçant des compétences analogues, sous réserve de réciprocité, et à condition que l'autorité de l'autre Etat membre de l'Union européenne concerné soit soumis au secret professionnel avec les garanties équivalentes qu'au Grand-Duché de Luxembourg.

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

(5) Les membres qui font partie des organes du régulateur sont indépendants du secteur ferroviaire et n'ont pas d'intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire.

(6) Le régulateur peut échanger avec les autres organismes de contrôle des informations sur leur travail et leurs principes et pratiques décisionnels sur les principaux aspects des procédures et sur les problèmes d'interprétation de la législation ferroviaire transposée de l'Union européenne. Ils coordonnent leurs processus décisionnels dans l'ensemble de l'Union européenne en participant et en collaborant au sein d'un réseau dont la Commission est membre. Celle-ci coordonne et soutient les travaux de ce réseau et lui adresse des recommandations.

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

Le régulateur coopère étroitement avec l'Administration et avec l'autorité responsable des licences en élaborant ensemble un cadre de coopération et d'échange d'informations visant à prévenir les effets préjudiciables à la concurrence ou à la sécurité sur le marché ferroviaire.

Ce cadre contient un mécanisme permettant au régulateur d'adresser les recommandations à l'Administration et à l'autorité responsable des licences sur des aspects susceptibles de nuire à la concurrence sur le marché ferroviaire.

Sans préjudice de l'indépendance de chacune de ces autorités dans son domaine de compétences propres, l'autorité concernée examine chaque recommandation qui lui est adressée avant d'adopter sa décision. Si l'autorité concernée décide de s'écarter de ces recommandations, elle en donne les raisons dans ses décisions.

(8) L'exploitant traite dans un délai raisonnable fixé par le régulateur les demandes d'accès à l'installation de service et de fourniture de services dans l'installation visée à l'annexe II, point 2, de la directive 2012/34/UE précitée telle que modifiée par la suite, introduites par les entreprises ferroviaires. De telles demandes ne peuvent être refusées que s'il existe des alternatives viables permettant aux entreprises ferroviaires d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné sur le

même trajet ou sur un itinéraire de substitution dans des conditions économiquement acceptables. Cela n'oblige pas l'exploitant de l'installation de service à investir dans les ressources ou les installations pour répondre à toutes les demandes introduites par les entreprises ferroviaires.

Lorsque les demandes introduites par les entreprises ferroviaires concernent l'accès à une installation de service et la fourniture de services dans une installation de service gérée par un exploitant d'installation de service visé, cet exploitant justifie par écrit toute décision de refus et indique les alternatives viables dans d'autres installations.

En cas de conflit entre différentes demandes, un exploitant d'installation de service visé à l'annexe II, point 2, de la directive 2012/34/UE précitée telle que modifiée par la suite, tente de répondre à toutes les demandes. Si aucune alternative viable n'existe et qu'il est impossible de répondre à toutes les demandes de capacités pour l'installation concernée sur la base des besoins avérés, le candidat peut introduire une plainte auprès du régulateur qui examine le dossier et prend des mesures, le cas échéant, pour qu'une partie adéquate de la capacité soit dévolue à ce candidat.

(9) L'Administration et l'exploitant d'installation de service fournissent au régulateur, à la demande de celui-ci, toute information nécessaire sur les redevances imposées. L'Administration et l'exploitant d'installation de service prouvent aux entreprises ferroviaires que les redevances d'utilisation de l'infrastructure et des services réellement facturés à l'entreprise ferroviaire sont conformes à la méthodologie, aux règles et, le cas échéant, aux barèmes définis dans le DRR.

(10) Le régulateur veille à la conformité des redevances fixées par l'Administration aux dispositions déterminées par le titre IV et à leur caractère non discriminatoire. Les négociations éventuelles entre les candidats et l'Administration concernant le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure ne sont autorisées que si elles ont lieu sous l'égide du régulateur. Le régulateur émet un avis sur la fixation des redevances de l'infrastructure ferroviaire telles qu'elles résultent du titre IV.

(11) Le régulateur contrôle les critères de détermination du défaut d'utilisation par l'Administration d'une redevance appropriée pour les capacités attribuées, mais non utilisées, conformément à la procédure prévue à l'article 86. Cette redevance encourage une utilisation efficace des capacités et est obligatoirement perçue, lorsque des candidats qui se sont vu attribuer un sillon s'abstiennent, de façon régulière, de l'utiliser en tout ou partie. L'Administration établit dans le DRR les critères de détermination du défaut d'utilisation pour la facturation de cette redevance. Le paiement de cette redevance est effectué soit par le candidat, soit par l'entreprise ferroviaire désignée, conformément aux règles fixées au présent titre. L'Administration est en mesure d'indiquer à toute partie intéressée les capacités d'infrastructure qui ont déjà été attribuées aux entreprises ferroviaires utilisatrices.

(12) Le régulateur et l'Administration sont informés par les candidats sur leurs demandes de capacités de l'infrastructure en vue de l'exploitation de services de transport de voyageurs dans un État membre où le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire est limité conformément à l'article 28, au moins dix-huit mois avant l'entrée en vigueur de l'horaire de service auquel la demande de capacité se rapporte. Afin d'évaluer l'incidence économique potentielle sur les contrats de service public existants, le régulateur informe sans retard indu et au plus tard dans un délai de dix jours :

1. toute autorité compétente ayant attribué un service ferroviaire de transport de voyageurs sur le trajet défini dans un contrat de service public ;
2. toute autre autorité compétente concernée ayant le droit de limiter l'accès en vertu de l'article 28, paragraphe 4 ; et
3. toute entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public sur le trajet de ce service de transport de voyageurs.

(13) Tous les deux ans au moins, le régulateur consulte les représentants des usagers des services ferroviaires de transport de fret et de voyageurs pour tenir compte de leurs opinions quant au marché ferroviaire.

(14) Le régulateur est habilité à demander les informations utiles au gestionnaire de l'infrastructure, à l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition, aux candidats et à toute autre partie intéressée. Ces informations sont fournies dans un délai fixé par le régulateur, ne dépassant pas un mois.

Dans des circonstances exceptionnelles, le régulateur peut accepter et autoriser une prorogation n'excédant pas deux semaines.

Le régulateur est habilité à demander au gestionnaire de l'infrastructure de mettre à sa disposition, les informations de l'indisponibilité des capacités de l'infrastructure ferroviaire en raison des travaux d'entretien non programmés.

(15) Afin de vérifier le respect des dispositions relatives à la séparation comptable établies à l'article 16 et des dispositions relatives à la transparence financière établies à l'article 15, le régulateur est habilité à effectuer des audits ou à commander des audits externes auprès du gestionnaire de l'infrastructure, des exploitants d'installations de service et auprès des entreprises ferroviaires. Dans le cas des entreprises verticalement intégrées, ces pouvoirs s'étendent à l'ensemble des entités juridiques. Le régulateur est habilité à demander toute information utile. Il est habilité à demander au gestionnaire de l'infrastructure, aux exploitants d'installations de service et à toutes les entreprises ou autres entités qui assurent ou intègrent différents types de services de transport ferroviaire ou de gestion de l'infrastructure, tels que visés à l'article 16, paragraphe 2, et tels que fixés par voie de règlement grand-ducal de communiquer la totalité ou une partie des informations comptables mentionnées à l'annexe VIII de la directive 2012/34/UE précitée telle que modifiée par la suite, avec un degré de détail suffisant au regard de ce qui est jugé nécessaire et proportionné par le régulateur.

Sans préjudice des pouvoirs des autorités nationales chargées des questions en matière d'aides d'État, le régulateur peut en outre tirer des comptes des conclusions au sujet de problèmes en matière d'aides d'État, conclusions qu'il transmet auxdites autorités.

Les flux financiers, les prêts et les dettes visées à l'article 15, sont soumis à la surveillance du régulateur.

Le régulateur évalue les accords de coopération visés à l'article 24, paragraphe 4.

(16) Le régulateur réexamine les décisions et pratiques de répartition de l'infrastructure de représentants d'organismes nationaux chargés des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer, visées au point 15 de l'article 4 de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire.

Art. 84. 83. (1) Lorsqu'une entreprise ferroviaire assure des dessertes intérieures à l'occasion d'un service international de voyageurs, le régulateur vérifie, à la demande du ministre ou des entreprises ferroviaires concernées, que le transport de voyageurs entre les gares situées dans des Etats membres différents constitue l'objet principal du service ainsi assuré.

Le droit d'accès visé à l'article 28, paragraphe 2, peut être limité aux services de transport de voyageurs entre un lieu de départ donné et une destination donnée lorsqu'un ou plusieurs contrats de service public couvrent le même trajet ou un trajet alternatif si l'exercice de ce droit est susceptible de compromettre l'équilibre économique du ou des contrats de service public en question.

(2) Pour déterminer si l'équilibre économique d'un contrat de service public est susceptible d'être compromis, le régulateur procède à une analyse économique objective et fonde sa décision sur des critères préétablis. Il statue à la demande de l'une des entités suivantes, présentée dans un délai d'un mois à compter de la réception de l'information relative à l'intention d'assurer un service de transport de voyageurs tel qu'il est mentionné à l'article 83, paragraphe 12 :

1. l'autorité compétente qui attribue le contrat de service public ;
2. toute autre autorité compétente concernée qui a le droit de limiter l'accès en vertu du présent article ;
3. le gestionnaire de l'infrastructure ;
4. l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public.

Les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires assurant les services publics fournissent au régulateur les informations nécessaires à la prise d'une décision. Dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande, le régulateur examine les informations fournies, sollicite toute information utile et lance des consultations. Il informe les parties concernées de sa décision motivée dans un délai de six semaines à compter de la réception de toutes les informations pertinentes.

Le régulateur motive sa décision et précise les conditions dans lesquelles une des entités suivantes peut demander le réexamen de la décision dans un délai d'un mois à compter de sa notification :

1. l'autorité ou les autorités compétentes concernées ;
2. le gestionnaire de l'infrastructure ;
3. l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public ;
4. l'entreprise ferroviaire demandant l'accès.

Lorsque le régulateur décide que le service de transport de voyageurs envisagé au sens de l'article 82, paragraphe 12, compromet l'équilibre économique d'un contrat de service public, il indique les changements qui pourraient être apportés à ce service afin que les conditions d'octroi du droit d'accès prévu à l'article 28, soient remplies.

Art. 85. 84. (1) En vue de développer le marché des services de transport de voyageurs à grande vitesse, de favoriser une utilisation optimale de l'infrastructure disponible et d'encourager la compétitivité des services de transport de voyageurs à grande vitesse, l'exercice du droit d'accès prévu à l'article 28 en ce qui concerne les services de transport de voyageurs à grande vitesse ne sont soumis qu'aux exigences établies par le régulateur.

(2) Lorsque, à la suite de l'analyse prévue à l'article 83, paragraphe 2, le régulateur détermine que le service de transport de voyageurs à grande vitesse envisagé entre un lieu de départ donné et une destination donnée compromet l'équilibre économique d'un contrat de service public couvrant le même trajet ou un trajet alternatif, il indique les changements qui sont apportés à ce service afin que les conditions d'octroi du droit d'accès prévu à l'article 28, soient remplies. Ces changements comprennent une modification du service envisagé.

Chapitre II – Litiges et recours

Art. 86. 85. (1) Dès lors que le candidat estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice lié à l'accès au réseau, il peut saisir le régulateur en particulier pour introduire un recours contre les décisions prises par le gestionnaire de l'infrastructure, par l'entreprise ferroviaire, par l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition ou l'exploitant d'une installation de service en ce qui concerne :

1. le DRR dans ses versions provisoire et définitive ;
2. les critères contenus dans ce document ;
3. la procédure de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et les décisions afférentes ;
4. le système de tarification ;
5. le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire qu'il est ou pourrait être tenu d'acquitter ;
6. les dispositions en matière d'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux services ;
7. l'accès aux services et leur tarification ;
8. la gestion du trafic ;
9. la planification du renouvellement et l'entretien programmé ou non programmé ;
10. le respect des exigences énoncées aux articles 15, 22 à 24 et 52, et celles relatives aux conflits d'intérêts.

(2) Le requérant adresse sa requête sous pli recommandé au régulateur. La requête est rédigée en langue française, allemande ou anglaise.

(3) Le régulateur est habilité à assurer le suivi de la situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires et sur le marché des services de transport de voyageurs à grande vitesse, ainsi que les activités du gestionnaire de l'infrastructure visées au paragraphe 1^{er}, points 1 à 10. En particulier, le régulateur vérifie le respect du paragraphe 1^{er}, points 1 à 10, de sa propre initiative en vue de prévenir toute discrimination à l'égard des candidats. Il vérifie si le DRR contient des clauses discriminatoires ou octroie au gestionnaire de l'infrastructure des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats.

Le régulateur prend de sa propre initiative les mesures appropriées pour corriger toute discrimination à l'égard des candidats, toute distorsion du marché et toute autre évolution indésirable sur ces marchés, eu égard au paragraphe 1^{er}, points 1 à 10.

En outre, le régulateur coopère étroitement avec l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition et avec le ministre.

(4) Le régulateur examine chaque plainte, et, en cas de besoin, sollicite des informations utiles et engage des consultations avec toutes les parties concernées dans un délai d'un mois à compter de la réception de la plainte. Il se prononce sur toutes les plaintes, adopte les mesures nécessaires afin de remédier à la situation et communique sa décision motivée aux parties concernées dans les six semaines suivant la réception de toutes les informations utiles.

Les décisions prises par le régulateur sont contraignantes pour toutes les parties concernées et ne sont soumises au contrôle d'aucune autre instance administrative.

La décision, qui peut être assortie des astreintes prévues à l'article 86, précise les conditions d'ordre technique et financières de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, le régulateur fixe de manière objective, transparente, retraçable, non-discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès au réseau et ses conditions d'utilisation.

Au cas où un recours est introduit contre un refus d'octroyer des capacités de l'infrastructure ou contre les modalités d'une proposition de capacités, le régulateur soit confirme qu'il n'y a pas lieu de modifier la décision prise par le gestionnaire de l'infrastructure, soit exige la modification de la décision incriminée conformément aux lignes directrices fixées par le régulateur.

(5) Les décisions prises par le régulateur sont publiées sur le site Internet de ce dernier.

(6) En cas de plainte, ou d'enquête lancée de sa propre initiative, sur des questions d'accès ou de tarification relatives à un sillonn international, ainsi que dans le cadre de la surveillance de la concurrence sur le marché concernant des services de transport ferroviaire international, le régulateur consulte les organismes de contrôle de tous les autres États membres par lesquels passe le sillonn international en cause et, en cas de besoin, la Commission européenne, et leur demande toutes les informations nécessaires avant de prendre sa décision.

(7) Lorsque des questions concernant un service international nécessitent des décisions de la part de deux ou de plusieurs organismes de contrôle, les organismes de contrôle concernés coopèrent lors de la préparation de leurs décisions respectives dans le but de régler ces questions. À cette fin, les organismes de contrôle concernés exercent leurs fonctions conformément à l'article 56 de la directive 2012/34/UE précitée telle que modifiée par la directive 2016/2370/UE précitée.

Les organismes de contrôle consultés au titre de l'alinéa 1^{er} et du paragraphe 6 fournissent toutes les informations qu'ils ont eux-mêmes le droit de demander en vertu de leur droit national. Ces informations ne peuvent être utilisées qu'aux fins du traitement de la plainte.

Le régulateur qui reçoit la plainte transmet toute information pertinente à l'organisme de contrôle responsable afin que celui-ci puisse prendre des mesures à l'égard des parties concernées.

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

Chapitre III – *Sanctions administratives*

Art. 87. 86. (1) Le régulateur peut soit d'office, soit à la demande de l'autorité administrative compétente, du gestionnaire de l'infrastructure, d'un candidat ou de toute autre entité professionnelle du secteur ferroviaire, sanctionner les manquements du gestionnaire de l'infrastructure ou d'un candidat aux obligations qui leur incombent au titre de l'accès au réseau ou de son utilisation. Le régulateur met en demeure l'organisme intéressé de se conformer à ses obligations dans un délai imparti.

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

1. un avertissement ;
2. un blâme ;
3. une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau pour une durée n'excédant pas un an ;
4. une amende d'ordre, dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à la situation de l'intéressé, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés sans pouvoir excéder

150.000 euros. Le maximum de la sanction peut être doublé en cas de récidive dans un délai de deux ans après un premier manquement.

L'amende ne peut être prononcée que pour autant que les manquements visés ne fassent pas l'objet d'une sanction pénale.

Les mêmes sanctions sont encourues lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ou le candidat ne s'est pas conformé dans les délais requis à une décision prise par le régulateur, après mise en demeure restée sans effet dans le contexte d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés à l'accès au réseau en application de l'article 85.

(2) En cas de manquement soit du gestionnaire de l'infrastructure, soit d'un candidat, soit d'une entité professionnelle du secteur ferroviaire aux obligations de communication de documents et d'informations ou à l'obligation de donner accès aux informations économiques, financières et sociales, le régulateur met l'intéressé en demeure de s'y conformer.

Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti ou fournit des renseignements incomplets ou erronés, le régulateur peut prononcer à son encontre les sanctions prévues au paragraphe 1^{er}, alinéa 2.

(3) Les sanctions sont prononcées par le régulateur après que l'intéressé a reçu notification des griefs et a été mis à même de consulter le dossier et de présenter ses observations écrites.

(4) Le régulateur ne peut se saisir ou être saisi de faits remontant à plus de trois ans s'il n'a été fait aucun acte tendant à leur recherche, à leur constatation ou à leur sanction.

(5) Le régulateur peut assortir ses décisions d'une astreinte dont le montant journalier se situe entre 200 et 2.000 euros. Le montant de l'astreinte tient compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.

(6) En cas d'enquête lancée de sa propre initiative sur des questions d'accès ou de tarification relatives à un sillon international, ainsi que dans le cadre de la surveillance de la concurrence sur le marché concernant des services de transport ferroviaire international, le régulateur consulte les organismes de contrôle de tous les autres États membres par lesquels passe le sillon international en cause et, en cas de besoin, la Commission européenne, et leur demande toutes les informations nécessaires avant de prendre sa décision.

Les organismes de contrôle consultés au titre de l'alinéa 1^{er} fournissent toutes les informations qu'ils ont eux-mêmes le droit de demander en vertu de leur droit national. Ces informations ne peuvent être utilisées qu'aux fins du traitement de l'enquête.

Le régulateur qui mène une enquête de sa propre initiative transmet toute information pertinente à l'organisme de contrôle responsable afin que celui-ci puisse prendre des mesures à l'égard des parties concernées.

(7) Les décisions prises par le régulateur sont contraignantes pour toutes les parties concernées et ne sont soumises au contrôle d'aucune autre instance administrative.

(8) L'instruction et la procédure devant le régulateur sont contradictoires.

(9) La décision du régulateur, assortie ou non d'une astreinte, est susceptible d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

(10) La perception des amendes d'ordre et des astreintes prononcées par le régulateur est confiée à l'Administration de l'enregistrement et des domaines procédant comme en matière de recouvrement des droits d'enregistrement.

Chapitre IV – Financement du régulateur

Art. 88. 87. Le régulateur exerce ses fonctions de manière impartiale, transparente et à un coût économiquement proportionné. Il se dote du personnel, des moyens et de l'organisation interne nécessaires à l'accomplissement de ses missions.

Sans préjudice des dispositions de l'article 86, paragraphe 10, les frais de fonctionnement du régulateur en vertu de la présente loi sont rémunérés sur base des redevances d'infrastructures encaissées pour compte de l'Etat.

TITRE VI

Dispositions finales, modificatives et abrogatoires

Chapitre I^{er} – *Dispositions finales*

Art. 89. 88. L'accès aux infrastructures ferroviaires nationales de matériel patrimonial muséologique et touristique est soumis au respect des dispositions des articles 28 et 29 de la présente loi. La circulation de matériel roulant patrimonial, muséologique et touristique sur le réseau n'est acceptée que sous la responsabilité d'une entreprise ferroviaire titulaire d'un certificat de sécurité valable sur le réseau pour les services demandés ou d'un gestionnaire de l'infrastructure titulaire d'un agrément de sécurité.

Art. 90. 89. Les infractions aux dispositions des articles 28, 29, 49, 50 et 62 à 64 ou aux règlements pris en leur exécution commises par les personnes qui dirigent une entreprise effectuant des transports par chemin de fer ou qui sont au service d'une telle entreprise sont punies des peines prévues à l'article 46, paragraphe 1^{er}.

Chapitre II – *Dispositions modificatives et abrogatoires*

Art. 91. 90. Sont abrogés l'article 49 et l'article 50, à l'exception de son dernier alinéa, de la loi du 23 décembre 1994 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1995.

Art. 91. Sont abrogées :

1° la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;

2° la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ;

3° la loi modifiée du 3 août 2010 relative à la régulation du marché ferroviaire.

~~Art. 92. La loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire est abrogée.~~

~~Art. 93. La loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation est abrogée.~~

~~Art. 94. La loi modifiée du 3 août 2010 relative à la régulation du marché ferroviaire est abrogée.~~

Art. 95. 92. Les références faites aux dispositions des lois abrogées à l'article 91 sont entendues comme faites à la présente loi.

Art. 96. 93. La référence à la présente loi se fait sous la forme suivante : « Loi relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire ».

*

ANNEXE I

Liste de projets d'infrastructure ferroviaire à charge du Fonds du rail

Les dépenses d'investissement concernant ces projets ne peuvent pas dépasser les montants ci-après indiqués, sans préjudice des hausses légales de prix pouvant intervenir jusqu'à l'achèvement des travaux :

1a°	Ligne de Zoufftgen à Luxembourg (renouvellement complet des voies existantes entre Bettembourg/frontière et Luxembourg)	12.518.623 €
1b°	Ligne Zoufftgen – Luxembourg (aménagement d'une 3e voie dans le triangle de Fentange, augmentation de la capacité de ligne par l'optimisation des blocks de section, intégration du poste de Berchem dans le Poste Directeur de Luxembourg)	27.500.000 €
2°	Mise à double voie intégrale de la ligne de Pétange à Luxembourg et renouvellement et modernisation des installations fixes de ces lignes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et de Rodange	319.920.000 €
3°	Renouvellement complet de voie et des infrastructures de la ligne de Luxembourg à Gouvy, dite « Ligne du Nord », en particulier de la section de voie Walferdange – Lorentzweiler et augmentation de la capacité de ligne	14.497.656 €
4°	Renouvellement de voie, d'appareils de voie et du poste directeur en gare de Wasserbillig	23.867.189 €
5°	Renouvellement et modernisation des installations fixes des lignes de Noertzange à Rumelange et de Tétange à Langengrund, en particulier dans les secteurs des gares	9.441.223 €
6°	Gare Esch-sur-Alzette (modernisation et renouvellement des installations fixes, situation définitive)	25.161.193 €
7°	Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg	102.570.000 €
8°	Remise en état du viaduc « Pulvermuehle » en gare de Luxembourg	15.917.755 €
9°	Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau	37.269.864,25 €
10°	Aménagement de nouveaux quais pour voyageurs	9.915.741 €
11°	Alimentation du réseau en énergie électrique de traction dans l'optique du trafic au début du 21e siècle	35.101.996 €
12°	Renouvellement et suppression de passages à niveau sur l'ensemble du réseau	12.345.098 €
13°	Modernisation et renouvellement de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen	
14°	Renouvellement de voie et d'appareils de voie, aménagement de nouvelles voies et de nouveaux appareils de voie tertiaires et aménagement de supports spéciaux antigraissage dans les aiguilles des appareils de voie	8.676.273 €
15°	Modernisation et sécurisation de l'infrastructure ferroviaire de l'antenne de Kautenbach à Wiltz	31.463.086 €
16°	Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermühle) et Sandweiler	215 000 000 €
17°	Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Modernisation des installations de signalisation et de télécommunication des postes de Wecker, Roodt, Oetrange et Sandweiler-Contern	25.606.000 €

18°	Réseau. Aménagement d'un réseau numérique intégré ERTMS/GSM-R (partie infrastructure)	51.100.000 €
19°	Ligne du Nord. Renouvellement d'installations de voie sur plusieurs tronçons de ligne	40.016.000 €
20°	Tronçon de ligne Berchem/Nord-Oetrange et courbe de raccordement d'Alzingen. Renouvellement complet d'installations de voie	12.752.000 €
21°	Raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel, d'une part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg-Gouvy, dite Ligne du Nord, et, d'autre part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg-Wasserbillig	389.680.000 €
22°	Construction d'une antenne ferroviaire Belval-Usines – Belvaux-Mairie	95.450.000 €
23°	Construction d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie Nord de la Gare de Luxembourg et réaménagement général de la tête Nord de la Gare de Luxembourg	334.000.000 €
24°	Gare de Luxembourg. Reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 0,858 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen (Rue d'Alsace)	19.250.000 €
25°	Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 1	42.878.500 €
26°	Ligne du Nord. Renouvellement complet de différents tronçons de voie avec amélioration de la plate-forme en vue de la mise en œuvre de traverses en béton	96.200.000 €
27°	Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase 1 : Renouvellement des Postes Directeurs sur la situation actuelle	42.000.000 €
28°	Gare de Differdange. Modernisation et renouvellement des installations fixes	51.000.000 €
29°	Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg ; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase I : travaux préparatoires	182.000.000 €
30°	Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II : Réélectrification de la ligne	60.800.000 €
31°	Construction d'une nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg	292.013.570 €
32°	Ligne de Luxembourg à Troisvierges/frontière. Aménagement d'un point d'arrêt « Pfaffenthal-Kirchberg » à Luxembourg	96.297.629 €
33°	Pôle d'échange multimodal de la gare d'Ettelbruck	98.000.000 €
34°	Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg ; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase II : bâtiment administratif	39.000.000 €
35°	Ligne de Pétange à Athus / Longwy ; aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Rodange	43.470.000 €
36°	Gare de Luxembourg ; aménagement des quais V et VI et restructuration du plan des voies	171.000.000 €
37°	<i>(projet de loi en cours de procédure)</i> Ligne de Pétange à Athus / Longwy ; mise en conformité des installations voyageurs en gare de Rodange	107.500.000 €
38°	<i>(projet de loi en cours de procédure)</i> Ligne de Luxembourg à Troisvierges/frontière ; mise en conformité des installations voyageurs en gare de Mersch	51.750.000 €

39°	<i>(projet de loi en cours de procédure)</i> Ligne de Luxembourg à Wasserbillig ; modernisation des installations ferroviaires avec aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Wasserbillig	105.000.000 €
------------	---	----------------------

Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 17°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1er octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1er avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1er octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Ceux repris sous 16°, 18°, 26°, 27° et 28° correspondent à la valeur 685,44 de cet indice au 1er octobre 2010. Ceux sous 29° et 34° correspondent à la valeur 725,05 de cet indice au 1er octobre 2012. Celui de 30° correspond à la valeur 761,20 de cet indice au 1er avril 2016. Celui sous 31° correspond à la valeur 730,85 de cet indice au 1er avril 2013. Ceux sous 23°, 32° et 33° correspondent à la valeur 738,97 de cet indice au 1er octobre 2013. Celui sous 35° correspond à la valeur 764,68 de cet indice au 1er octobre 2016. Celui sous 36° correspond à la valeur 775,93 de cet indice au 1er avril 2017. **Ceux sous 37°, 38° et 39° correspondent à la valeur 779,82 de cet indice au 1er octobre 2017.** Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.

*

ANNEXE II

Liste des éléments de l'infrastructure ferroviaire

L'infrastructure ferroviaire se compose des éléments suivants, pour autant qu'ils fassent partie des voies principales et des voies de service, à l'exception de celles situées à l'intérieur des ateliers de réparation du matériel et des dépôts ou garages d'engins de traction, ainsi que des embranchements particuliers:

- a) terrains ;
- b) corps et plate-forme de la voie, notamment remblais, tranchées, drains, rigoles, fossés maçonnés, aqueducs, murs de revêtement, plantations de protection des talus, etc.; quais à voyageurs et à marchandises, y compris dans les gares de voyageurs et les terminaux de marchandises; accotements et pistes; murs de clôture, haies vives, palissades; bandes protectrices contre le feu, dispositifs pour le réchauffage des appareils de voie; croisements, écrans pare-neige ;
- c) ouvrages d'art: ponts, ponceaux et autres passages supérieurs, tunnels, tranchées couvertes et autres passages inférieurs; murs de soutènement et ouvrages de protection contre les avalanches, les chutes de pierres ;
- d) passages à niveau, y compris les installations destinées à assurer la sécurité de la circulation routière ;
- e) superstructure, notamment: rails, rails à gorge et contre-rails; traverses et longrines, petit matériel d'assemblage, ballast, y compris gravillon et sable; appareils de voie, etc.; plaques tournantes et chariots transbordeurs (à l'exception de ceux exclusivement réservés aux engins de traction) ;
- f) chaussées des cours de voyageurs et de marchandises, y compris les accès par route et les accès pour piétons ;
- g) installations de sécurité, de signalisation et de télécommunication de pleine voie, de gare et de triage, y compris installations de production, de transformation et de distribution de courant électrique pour le service de la signalisation et des télécommunications; bâtiments affectés auxdites installations; freins de voie ;
- h) installations d'éclairage destinées à assurer la circulation des véhicules et la sécurité de cette circulation ;

- i) installations de transformation et de transport de courant électrique pour la traction des trains: sous-stations, lignes d'alimentation entre les sous-stations et les fils de contact, caténares et supports; troisième rail avec supports ;
- j) bâtiments affectés au service des infrastructures, y compris une partie des installations destinées au recouvrement des frais de transport.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7254/06

N° 7254⁶

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2018-2019

PROJET DE LOI

portant transposition de la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(26.3.2019)

Par dépêche du 27 février 2019, le président de la Chambre des députés a fait parvenir au Conseil d'État une série d'amendements adoptés par la Commission de la mobilité et des travaux publics.

Aux amendements proprement dits étaient joints un texte coordonné du projet de loi sous rubrique reprenant les amendements adoptés par la commission parlementaire et les propositions de texte suggérées par le Conseil d'État dans son avis du 24 juillet 2018 et que la commission a faites siennes.

En date du 8 février 2019, les prédicts amendements avaient été précédés d'une dépêche du président de la Chambre des députés relative à l'opposition formelle formulée par le Conseil d'État à l'encontre de l'article 2 du projet de loi portant transposition de la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire. La dépêche du 8 février 2019 est devenue sans objet suite aux amendements du 27 février 2019.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

À la lecture des amendements et des adaptations apportées au texte coordonné qui lui ont été soumis par dépêche du 27 février 2019, le Conseil d'État constate qu'il a été suivi dans chacune des observations formulées dans son avis du 24 juillet 2018, y compris celles relatives à l'article 2 de la loi en projet. La commission parlementaire a fait siennes les propositions de texte du Conseil d'État, sans en faire l'objet d'amendements, mais en les reprenant telles quelles au texte coordonné. Le Conseil d'État constate plus particulièrement à la lecture du texte coordonné qu'il a été suivi dans sa proposition de texte relative à l'article 15 et est dès lors en mesure de lever l'opposition formelle qu'il avait formulée dans son avis du 24 juillet 2018 à l'encontre de l'article 15 de la loi en projet.

*

EXAMEN DES AMENDEMENTS*Amendement 1 concernant l'article 2*

Dans son avis du 24 juillet 2018, le Conseil d'État avait émis une opposition formelle à l'encontre de l'article 2, points 9, 10 et 13 de la loi en projet portant définition des notions de « conseil d'administration », de « conseil de surveillance » et de « directoire ».

Le texte de l'amendement sous examen reprend littéralement les définitions de « conseil d'administration » et de « conseil de surveillance » de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du

Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, et supprime la définition de « directoire ». Le texte de l'amendement proposé répondant aux observations formulées par le Conseil d'État dans son avis du 24 juillet 2018, celui-ci lève son opposition formelle formulée à l'égard du texte dans sa version initiale.

Amendements 2 et 3

Sans observation.

Amendement 4 concernant l'article 23

Dans son avis du 24 juillet 2018, le Conseil d'État n'avait pas formulé de critique à l'égard de l'article 23 de la loi en projet. Les auteurs l'ont cependant reformulé en raison de l'opposition formelle formulée à l'égard de l'article 2, point 13, de la loi en projet. L'amendement sous revue ne donne pas lieu à observation.

Amendements 5 à 9

Sans observation.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

Texte coordonné

Le Conseil d'État constate que la Commission de la mobilité et des travaux publics de la Chambre des députés a fait siennes les observations particulières d'ordre légistique formulées dans son avis du 24 juillet 2018 et les a directement intégrées au texte coordonné joint aux amendements parlementaires sous avis. Or, il constate qu'il n'a pas été suivi dans l'intégralité de ses observations générales d'ordre légistique, ce qui entraîne quelques incohérences lors des renvois et références.

Ainsi, le Conseil d'État n'a pas été suivi dans son observation générale d'ordre légistique relative à la subdivision en points et plus particulièrement à la numérotation suivie d'un exposant « ° ». Par conséquent, et dans un souci de cohérence, à l'article 13, alinéa 2 nouveau, il convient de faire référence aux « points 2, 3 et 4 » et non pas aux « points 2°, 3°, et 4° ». Cette observation vaut également pour l'article 59, alinéa 2, où il convient de faire référence au « point 2 », et non pas au « point 2° ». Finalement, à l'article 91 nouveau, la numérotation en points n'est pas à faire suivre d'un exposant.

Le Conseil d'État n'a également pas été suivi dans son observation générale d'ordre légistique de recourir au terme « précité », lorsqu'il est fait référence à un acte dont l'intitulé a été reproduit une première fois intégralement au dispositif, ceci à l'article 2, point 7. Partant, à l'article 28, paragraphe 3, il convient d'omettre le terme « précité » et de faire référence au « règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil », en en reproduisant finalement l'intitulé tel que publié officiellement. Il y a lieu de procéder de la même manière pour ce qui concerne l'article 28, paragraphe 2.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 19 votants, le 26 mars 2019.

Le Secrétaire général,

Marc BESCH

Le Président,

Georges WIVENES

7254/07

N° 7254⁷

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2018-2019

PROJET DE LOI

portant transposition de la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire

* * *

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

(2.5.2019)

La Commission se compose de : M. Carlo BACK, Président-Rapporteur ; M. Gilles BAUM, M. François BENOY, M. Dan BIANCALANA, M. Frank COLABIANCHI, M. Yves CRUCHTEN, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELEN, M. Marc GOERGEN, M. Max HAHN, M. Marc HANSEN, M. Aly KAES, M. Marc LIES, M. Marco SCHANK, M. Serge WILMES, M. David WAGNER, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 27 février 2018 par Monsieur François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures. Le texte du projet était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche financière, d'une fiche d'évaluation d'impact, de la Directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la Directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire, d'un tableau comparatif, du projet de règlement grand-ducal abrogeant 1. le règlement grand-ducal modifié du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de validité des licences des entreprises ferroviaires ; 2. le règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 sur les modalités d'accès à l'infrastructure et leur tarification et de l'extrait du procès-verbal n°03/18 du Conseil de Gouvernement du 19 janvier 2018 approuvé dans la séance du 2 février 2018.

La Chambre des Salariés a émis son avis le 24 avril 2018 et la Chambre de Commerce le 5 juin 2018.

Le projet de loi a été avisé par le Conseil d'État en date du 24 juillet 2018.

Suite aux élections législatives du 14 octobre 2018 le projet de loi est renvoyé le 13 décembre 2018 pour compétence à la Commission de la Mobilité et des Travaux publics.

Lors de sa réunion du 4 février 2019, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics s'est vu présenter le projet de loi sous rubrique. Au cours de la même réunion elle a désigné M. Carlo Back, Président de la Commission, comme rapporteur du projet de loi et a ensuite procédé à l'examen du projet de loi, avant de préparer une dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'État (08.02.2019) et d'adopter des amendements parlementaires (28.02.2019).

Le Conseil d'État a émis un avis complémentaire en date du 26 mars 2019.

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics a analysé l'avis complémentaire du Conseil d'État lors de sa réunion du 4 avril 2019 et a adopté le présent rapport au cours de la réunion du 2 mai 2019.

II. OBJET DU PROJET DE LOI

Le projet de loi sous avis a pour objet :

- a) la transposition de la directive 2016/2370/UE du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire ;
- b) la refonte de la législation luxembourgeoise ferroviaire.

En l'espace de 15 ans, les efforts d'ouverture du secteur des transports ferroviaires à la concurrence ont fait l'objet de quatre paquets législatifs et d'une refonte des textes existants entre le 3ème et le 4ème paquet. Le quatrième paquet ferroviaire européen, dont la directive 2016/2370/UE fait partie, fut adopté en avril 2016 pour son volet « technique » et en décembre 2016 pour son volet « politique ». La directive susmentionnée, que le présent projet de loi propose de transposer, relève du volet « politique » du 4ème paquet ferroviaire.

Refonte de la législation luxembourgeoise

Suite aux efforts successifs du législateur européen de créer un espace ferroviaire unique sans obstacles et à l'accès non-discriminatoire, les textes législatifs et réglementaires européens se sont multipliés. Étant donné que, pour la plupart des textes européens, il s'agissait de directives, ces dernières ont modifié les lois et règlements nationaux à plusieurs reprises. Ces modifications multiples de la législation européenne et par la suite des lois et règlements nationaux en la matière, ont rendu la législation ferroviaire luxembourgeoise difficilement lisible. Afin d'offrir une meilleure lisibilité et une meilleure sécurité juridique en la matière, les auteurs du projet de loi sous avis ont donc effectué une refonte de la législation ferroviaire luxembourgeoise en fusionnant et en adaptant les textes existants.

Dans une première phase, les textes concernés par la refonte sont ceux qui doivent être modifiés au vu de la transposition de la directive du pilier politique du 4ème paquet ferroviaire, à savoir la directive 2016/2370/UE précitée. Il s'agit des cinq textes suivants :

- la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;
- la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure et à son utilisation ;
- la loi modifiée du 3 août 2010 relative à la régulation du marché ferroviaire ;
- le règlement grand-ducal modifié du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de validité des licences des entreprises ferroviaires ;
- le règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 sur les modalités d'accès à l'infrastructure et leur tarification.

Dans une deuxième phase suivra la refonte des textes concernés par la transposition des deux directives du pilier technique du 4ème paquet ferroviaire : la directive 2016/797/UE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et la directive 2016/798/UE relative à la sécurité ferroviaire.

Transposition de la directive 2016/2370/UE

La directive 2016/2370/UE fait partie du pilier « politique » du 4ème paquet législatif ferroviaire, présenté par la Commission européenne en janvier 2013 et adopté par le Parlement européen et le Conseil en 2016. La directive précitée, également appelée directive sur la gouvernance, modifie la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire et vise à éliminer les obstacles qui limitent encore l'efficacité des marchés ferroviaires.

Les obstacles qui subsistent, selon la vue de la Commission européenne, sont liés en premier lieu à la difficulté d'accéder au marché des services nationaux de transport de voyageurs. Dans de nombreux États membres, ces marchés restent fermés à la concurrence, ce qui en limiterait le développement et crée des disparités entre les États membres qui ont ouvert leur marché et les autres.

La transposition de la directive 2016/2370/UE contient des dispositions poursuivant les objectifs énoncés ci-après :

- Ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer, dans le but d'intensifier la pression concurrentielle sur les marchés ferroviaires nationaux, afin d'augmenter la quantité et d'améliorer la qualité des services de transport de voyageurs.
- Amélioration de la gouvernance du gestionnaire de l'infrastructure, l'objectif étant de garantir l'égalité d'accès à l'infrastructure.

La plupart des services nationaux de transport de voyageurs ne peuvent être fournis uniquement de manière commerciale et ont besoin du soutien de l'État. Dans ce cas, ils font l'objet de contrats de service public (ci-après « CSP »). C'est pourquoi le paquet législatif porte aussi sur la mise en concurrence des CSP et sur d'autres points, tels que la mise à disposition de matériel roulant pour les soumissionnaires potentiels à de tels contrats et les systèmes d'horaire et de billetterie intégrés, lorsqu'ils sont dans l'intérêt des voyageurs.

La directive précitée fait partie du volet « politique » du 4^{ème} paquet ferroviaire au même titre que le règlement 2016/2338/UE du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant le règlement 2007/1370/CE sur l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer, ainsi que le règlement 2016/2337/UE abrogeant le règlement 1969/1192/CEE. En tant que règlements européens, ils sont d'application directe.

À partir de décembre 2019, les entreprises ferroviaires auront le droit d'exploiter des services sur l'ensemble du réseau de l'Union. Par ailleurs, à partir de 2023, les États membres devront procéder à des appels d'offres ouverts à toutes les sociétés européennes du secteur pour les contrats de service publics, excepté les cas dans lesquels l'attribution directe du contrat de service public reste admise.

En ce qui concerne le Luxembourg, le CSP existant actuellement entre l'État et la SNCFL, entré en vigueur le 1^{er} janvier 2010, restera en vigueur jusqu'au 31 décembre 2024 et l'attribution directe restera possible.

Les paquets ferroviaires précédents avaient déjà rendu nécessaire la création de nouveaux acteurs. Ainsi, la Société nationale des chemins de fer (SNCFL) a dû abandonner une partie de ses missions à l'Administration des chemins de fer en vertu de la loi modifiée du 22 juillet 2009 précitée. Ensuite, la loi modifiée du 3 août 2010 relative à la régulation du marché ferroviaire a attribué la fonction de régulateur du secteur ferroviaire à l'Institut luxembourgeois de régulation (ILR). Le 4^{ème} paquet ferroviaire attribue désormais un rôle plus important au régulateur, notamment en matière d'évaluation de l'équilibre économique du CSP.

Ensuite, la transposition implique un renforcement de la séparation entre gestionnaire de réseau et opérateurs de services ferroviaires. Dans sa version initiale, la directive 2016/2370/UE précitée prônait la stricte séparation entre le gestionnaire et l'entreprise ferroviaire. Cette séparation est ancrée implicitement dans la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. L'article 6 de ladite loi confie la gestion de l'infrastructure à la SNCFL agissant en tant que gestionnaire de l'infrastructure. Les missions de ce dernier sont réglées par contrat de gestion entre l'État et le gestionnaire de l'infrastructure, étant donné que l'État reste le propriétaire du réseau national.

En ce qui concerne la séparation des fonctions essentielles de la gestion de l'infrastructure, définies à l'article 1^{er} de la directive précitée, et modifiant la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, elles n'impliquent pas le gestionnaire de l'infrastructure au Luxembourg, mais l'Administration des chemins de fer en tant qu'organisme de répartition des capacités et de tarification en vertu de la loi modifiée du 22 juillet 2009 précitée. Au Luxembourg, c'est l'Administration des chemins de fer qui assure cette fonction et garantit de cette manière l'indépendance.

Une séparation encore plus nette et surtout financière entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire a été intégrée dans la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée. Pour assurer la transparence et la séparation en matière financière, imposées par l'article 6 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et l'article 7*quinquies* de la directive modifiée 2012/34/UE précitée, l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée, instituant le Fonds du rail pour le programme d'investissement et la séparation interne au sein de la SNCFL et l'État, reste applicable. L'entreprise ferroviaire ne bénéficie en aucun cas directement de ce Fonds du rail qui sert, entre autres, à la remise en état, la modernisation, l'extension du réseau ou la suppression de lignes.

En ce qui concerne l'accès à l'infrastructure, la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure et à son utilisation régit la matière. L'accès équitable et non-discriminatoire est déjà prévu à l'article 3*bis* de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée.

Position luxembourgeoise lors des négociations

Le 21 mars 2013, la Chambre des Députés a adopté un « Avis motivé » très critique sous forme de résolution portant sur la « Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire (document COM(2013) 29 final) et à la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer (document COM(2013) 28 final) ».

Dans cet avis motivé la Chambre des Députés a réuni de nombreux arguments contre la libéralisation en général et contre les dispositions qui ne prenaient pas en compte les spécificités luxembourgeoises ou violaient le principe de subsidiarité. L'avis reprenait par ailleurs une observation que la Chambre des Députés avait déjà émise dans le cadre d'un avis antérieur et qui restait d'actualité notamment en ce qui concerne les exigences proposées en vue d'une séparation complète entre les activités de gestionnaire et d'opérateur :

« Ces exigences sont disproportionnées face à la poursuite de l'objectif d'un accès non discriminatoire à ces installations de service, et mettent en péril les structures et activités actuelles alors qu'elles répondent à un besoin et ont donné entière satisfaction dans un pays de petite taille qu'est le Luxembourg. Par ailleurs, elles ne sont pas compatibles avec le principe de subsidiarité, car la législation nationale prescrit déjà aujourd'hui aux termes d'un règlement grand-ducal du 6 novembre 2009 qu'en leur qualité de gestionnaire d'infrastructure ferroviaire, « les CFL s'engagent à exercer ce rôle dans le respect de la réglementation européenne ainsi que des critères d'indépendance y prévalant, afin de garantir un accès équitable et non-discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire et d'assurer l'utilisation optimale de celle-ci. » L'Union ne devra en effet agir que si les objectifs ne peuvent être réalisés de manière suffisante par les États membres (critère de la nécessité) et s'ils peuvent être mieux réalisés par l'Union (critère de la valeur ajoutée ou efficacité comparée). »

Fin 2013, dans le programme gouvernemental du Gouvernement issu des élections d'octobre, l'exécutif s'était donné la mission d'intervenir au niveau européen « pour qu'il soit tenu compte des spécificités de notre pays » et de négocier « une dérogation permanente vu le statut spécifique des chemins de fer luxembourgeois, notamment à l'égard de l'obligation d'une séparation des CFL en entité réseau et entité trafics. »

Par la suite, le Luxembourg a donc commencé à chercher des alliés politiques, notamment par une initiative commune au niveau du Benelux. Ainsi, en avril 2014, les gouvernements du Benelux ont publié une déclaration commune où ils s'opposaient à la libéralisation du transport ferroviaire de voyageurs telle que proposée par le 4^{ème} Paquet ferroviaire. Ils y défendaient les spécificités des petits pays tout en invitant d'autres États membres à se joindre à cette alliance.

Cette approche politique proactive et les efforts diplomatiques intenses se soldèrent finalement par un soutien important. Au cours des négociations au Conseil des Ministres de l'Union européenne, une dizaine d'autres États ont peu à peu rejoint et soutenu la position luxembourgeoise.

Les éléments revêtant une importance primordiale pour le Luxembourg étaient notamment les points suivants :

a) Pas de découplage complet entre gestionnaire et opérateurs

De manière générale, on peut différencier deux grands types de relations entre le gestionnaire de réseaux et les entreprises-opérateurs de services, ainsi que des modèles hybrides :

- Intégration verticale : les deux entités coexistent au sein d'une même holding, bien que séparées aux plans légaux et fonctionnels (Allemagne, Italie, Autriche, ...).
- Séparation verticale : à l'opposé du premier, les deux entités sont totalement indépendantes l'une de l'autre (Grande-Bretagne, Suède, Espagne, ...)

Le passage d'un modèle verticalement intégré à un modèle séparé est ce qu'on appelle « découplage » (en anglais « unbundling »). Le projet initial de la Commission européenne était de rendre le découplage obligatoire et de mettre fin aux modèles intégrés et hybrides, mais cette approche n'a heureusement pas trouvé de majorité politique. Afin de garantir la survie économique des entreprises ferroviaires historiques dans les États membres de petite taille, y compris au Grand-Duché de Luxembourg, le Ministère du Développement durable et des Infrastructures, avait lutté lourdement

et avec succès, y compris sous Présidence luxembourgeoise, pour l'insertion de la notion d'« *entreprise verticalement intégrée* » dans le texte de la directive en question.

b) Pas d'attribution obligatoire des contrats de services publics par appel d'offre

Un autre point primordial pour le Luxembourg concernait la sauvegarde du modèle de service public national. Déjà en 2000, la Commission avait publié une première fois – mais sans succès – une proposition de règlement imposant l'obligation de faire un appel d'offres pour attribuer un contrat de service public (CSP). Or, le texte final, adopté en 2007, permettait toujours que les contrats de services publics puissent être attribués directement, sans appel d'offres. Dans le cadre du 4ème paquet ferroviaire, la Commission revenait donc à charge et proposait à nouveau d'introduire l'attribution obligatoire des CSP par appels d'offre.

Cette disposition a également pu être modifiée. L'article 11 de la directive 2012/34/UE, modifié par l'article 1^{er}, point 7, de la directive 2016/2370/UE précitée, dispose que la condition du risque de compromis de l'équilibre économique du CSP concerné va autoriser l'attribution directe d'un CSP. L'analyse économique objective sera effectuée par le régulateur, à savoir l'Institut luxembourgeois de régulation. Or, ce mécanisme ne devrait pas jouer avant 2025, vu que l'échéance du CSP entre l'État et la SNCFL actuellement en vigueur est le 31 décembre 2024.

c) Possibilité de limiter l'accès à l'infrastructure

Le troisième succès important pour le Luxembourg est le fait que l'accès à l'infrastructure peut toujours être limité dans certaines conditions. Ceci présente un grand avantage pour le Luxembourg et la SNCFL, dans la mesure où le contraire aurait eu des conséquences néfastes pour la société historique.

C'est le paragraphe 5 de l'article 11 de la directive visée, qui donne la possibilité aux États membres de limiter l'accès à l'infrastructure dans le cas de droits exclusifs de transport de voyageurs accordés en vertu d'un contrat de service public, conclu avant le 16 juin 2015, ce qui est le cas au Luxembourg. La loi modifiée du 11 juin 1999 précitée est modifiée en ce sens dans le projet de loi en question.

L'article 56 de la directive visée prévoit les cas supplémentaires dans lesquels l'ILR peut être saisi en vue de trancher des conflits. Ceux-ci sont énoncés au paragraphe 1^{er} de l'ancien article 5 de la loi modifiée du 3 août 2010 précitée traitant le recours à l'ILR en cas de conflits entre les demandeurs d'accès à l'infrastructure et l'autorité compétente.

Par ailleurs, l'ILR se voit attribuer plus de tâches importantes qui vont être incorporées à l'article 3 de la loi modifiée du 3 août 2010 précitée, qui contient les missions de l'ILR dans le domaine du chemin de fer.

Vers un espace ferroviaire unique européen

La politique européenne des transports ferroviaires vise, à l'image des politiques d'harmonisation et de libéralisation dans d'autres secteurs, la dynamisation du transport en l'ouvrant à la concurrence et en créant un espace ferroviaire européen unique. Cette politique fut lancée par la Commission européenne dès le début des années 1990 et visait à redynamiser un secteur généralement en déclin aux niveaux national et européen. Elle s'est ensuite accélérée dès l'année 1998 avec la proposition d'un premier paquet législatif suivi au fil des années par 3 autres.

La Commission européenne a initié en 1991 une première directive *relative au développement des chemins de fer communautaires* (91/440/CEE) qui introduisait une séparation comptable entre les activités de gestion de l'infrastructure et de transport, les aides publiques versées à l'une des deux branches ne pouvant pas être transférées à l'autre. En 1995 s'ajoutaient deux autres directives (95/18/CE ; 95/19/CE), ainsi qu'en 1996 le Livre blanc « Une stratégie pour revitaliser les chemins de fer communautaires », qui annonça un virage vers un arsenal législatif européen plus large et contraignant.

Le 1^{er} paquet ferroviaire (2001)

Proposé en 1998 et adopté en 2001, le 1^{er} paquet ferroviaire visait essentiellement à introduire une séparation légale et fonctionnelle entre le gestionnaire d'infrastructure (GI) chargé de l'établissement, de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, et l'entreprise ferroviaire (EF) qui fournit des prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs. Ce paquet comportait les trois directives suivantes :

- la directive 2001/12/CE modifiant la directive 91/440/CEE ;
- la directive 2001/13/CE modifiant la directive 95/18/CE ;
- la directive 2001/14/CE remplaçant la directive 95/19/CE.

Le 2ème paquet ferroviaire (2004)

Le deuxième paquet ferroviaire, proposé en 2002 et adopté en 2004, fixait la libéralisation, respectivement l'ouverture à la concurrence pour le fret international au 1^{er} janvier 2006 et pour le fret national au 1^{er} janvier 2007 et créa également l'Agence ferroviaire européenne. Ce paquet était composé de cinq mesures :

- le règlement 2004/881/CE relatif à l'Agence ferroviaire européenne ;
- la directive 2004/49/CE sur la sécurité ferroviaire ;
- la directive 2004/50/CE sur l'interopérabilité ferroviaire ;
- la directive 2004/51/CE modifiant la directive 91/440/CEE ;
- une recommandation d'adhésion à la « *Convention relative aux transports internationaux ferroviaires* » (COTIF).

Le 3ème paquet ferroviaire (2007)

Après la libéralisation du fret par le deuxième paquet, le troisième paquet ferroviaire – proposé en 2004 et adopté en 2007 – fixait au 1^{er} janvier 2010 l'ouverture à la concurrence des services internationaux de transport de passagers en intégrant le cabotage. Suite à des blocages politiques importants et des différences de vues entre Conseil et Parlement, ce paquet législatif, formé à l'origine par 4 textes, fut amputé de la directive prévoyant la libéralisation des services de transport de passagers nationaux. Il restait donc les textes suivants :

- la directive 2007/58/CE modifiant la directive 91/440/CEE et la directive 2001/14/CE ;
- la directive 2007/59/CE ;
- le règlement 2007/1371/CE.

La directive « refonte » (2012)

La directive 2012/34/UE, présentée en septembre 2010, a pour objet principal la simplification, la clarification et la modernisation du cadre réglementaire tout en mettant en œuvre une refonte des textes précédents pour une meilleure lisibilité en regroupant l'ensemble des dispositions dans un même texte.

Le 4ème paquet ferroviaire (2016)

Malgré l'adoption des trois paquets législatifs précédents et l'ouverture des marchés nationaux avec comme objectif de les rendre plus concurrentiels et interopérables au niveau de l'Union européenne, la part modale du rail dans le transport intra-UE reste modeste. Dernière étape de la libéralisation du marché ferroviaire à l'heure actuelle, le quatrième paquet ferroviaire, présenté en 2013 et adopté en 2016, a donc pour ambition, selon la Commission européenne, d'améliorer la qualité et l'efficacité des services ferroviaires en supprimant les derniers obstacles juridiques, institutionnels et techniques éventuels et en renforçant les performances du secteur ferroviaire afin de parachever l'espace ferroviaire unique européen. Il comprend deux grands volets.

Le volet « technique », adopté en avril 2016, comporte deux directives et un règlement :

- le règlement 2016/796/UE abrogeant le règlement 2004/881/CE et réactualisant le règlement sur l'Agence ferroviaire européenne ;
- la directive 2016/797/UE, qui refond la directive 2008/57/CE ;
- la directive 2016/798/UE, qui refond la directive 2004/49/CE.

Le volet « politique », adopté en décembre 2016, vise à compléter le processus d'ouverture graduelle du marché lancé par le premier paquet. Il établit le droit général pour les entreprises dans le secteur du rail de s'installer dans un pays membre pour mettre en œuvre tout type de services de transport de passagers dans l'UE. Il comporte :

- le règlement 2016/2338 modifiant le règlement 2007/1370/CE ;
- la directive 2016/2370 modifiant la directive 2012/34/UE ;
- le règlement 2016/2337 abrogeant le règlement 1969/1192/CEE.

La nouveauté dans ce contexte est le paragraphe *4bis* de l'article 4 du règlement modifié 2007/1370/CE qui prévoit l'obligation de se conformer au droit social et au droit du travail afin d'éviter tout abus ou des cas de « dumping social » répandus dans certains secteurs.

*

III. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Avis du 24 juillet 2018

Outre plusieurs considérations générales et des observations d'ordre légistique, le Conseil d'État a émis cinq oppositions formelles visant les quatre articles suivants : article 2 (incohérence), article 15 (transposition non-conforme), article 29 (recours à un règlement grand-ducal) et article 83 (transposition non-conforme). Il est renvoyé au point « *V. Commentaires des articles* » pour le détail des remarques.

En ce qui concerne les considérations générales, le Conseil d'État regrette que les auteurs du projet de loi sous avis aient annoncé vouloir prochainement transposer aussi le pilier technique du 4ème paquet ferroviaire, mais qu'ils ne précisent pas si la transposition des deux directives du pilier technique se fera par une modification du cadre de loi envisagé dans le contexte du projet de loi en cours ou par voie réglementaire. Par ailleurs, le Conseil d'État déplore que les auteurs n'aient pas indiqué davantage pourquoi ils ont préféré intégrer tous les textes législatifs et réglementaires existants dans un seul texte de loi.

En ce qui concerne les considérations générales, le Conseil d'État regrette que les auteurs n'indiquent pas pourquoi ils préfèrent réunir les textes législatifs et réglementaires existants dans un seul texte de loi ni comment ils entendent assurer l'intégration des deux directives relatives au cadre technique du 4e paquet ferroviaire. La Haute Corporation se demande en outre si les auteurs vont recourir à une modification du cadre de loi envisagé dans le contexte du projet en cours ou s'ils préféreront recourir à la voie réglementaire.

Enfin, les membres du Conseil d'État mentionnent dans leur avis qu'en de nombreux endroits, le commentaire des articles indique que le projet reprend une disposition existante et que celle-ci n'a pas subi de « modification substantielle », alors qu'en comparant les textes, des différences existent sans qu'une explication soit fournie.

Avis complémentaire du 26 mars 2019

Suite aux amendements et aux adaptations apportées au texte coordonné, le Conseil d'État constate dans son avis complémentaire qu'il a été suivi dans ses observations et qu'il peut dès lors lever les oppositions formelles formulées dans son avis du 24 juillet 2018.

*

IV. AVIS DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES

Avis de la Chambre des Salariés

La Chambre des Salariés (CSL) profite de son avis 24 avril 2018 pour développer une critique plus générale de la politique européenne de libéralisation du rail. Elle y déplore les effets négatifs sur les conditions sociales et la sécurité engendrés par cette politique systématique. La chambre professionnelle rappelle encore qu'aucune évaluation des effets de la libéralisation et plus particulièrement des effets sociaux n'a été effectuée. Elle arrive à la conclusion que la libéralisation engagée est loin d'avoir atteint les objectifs escomptés et réitère ses remarques transversales restant d'actualité, formulées à l'occasion des différents paquets ferroviaires.

Au-delà de plusieurs remarques ponctuelles concernant des articles du projet de loi, la CSL demande l'arrêt du démantèlement des sociétés ferroviaires afin de sauvegarder un système ferroviaire intégré. Elle revendique l'instauration d'un mécanisme de sauvegarde imposant le respect par les nouveaux entrants dans le secteur luxembourgeois du rail de l'ensemble des normes sociales et estime indispensable de procéder à une analyse exhaustive de la mise en œuvre des différentes étapes de la libéralisation entamée dans le but d'en évaluer en détail les conséquences et de redresser le cas échéant les erreurs commises. En conséquence, elle n'est pas en mesure d'approuver ce projet de loi transposant la directive du 4ème paquet ferroviaire.

Avis de la Chambre de Commerce

Dans son avis du 5 juin 2018, la Chambre de Commerce salue l'ensemble des dispositions du projet de loi, qui tendent à assurer à tous les prestataires un accès équitable au réseau ferroviaire national, favorisant ainsi la concurrence d'un côté, et améliorant la lisibilité de la législation en matière de services ferroviaires, de l'autre. Elle approuve le présent projet de loi.

*

V. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Intitulé

Dans son premier avis du 24 juillet 2018, le Conseil d'État note que l'abrogation d'un acte dans son intégralité n'est pas mentionnée dans l'intitulé de l'acte qui le remplace pour ne pas allonger inutilement celui-ci. Par ailleurs, il attire l'attention sur le fait que l'intitulé n'est pas à faire suivre d'un point final, étant donné que les intitulés ne forment pas de phrase.

Par conséquent, le Conseil d'État estime que l'intitulé est à rédiger comme suit :

« Projet de loi portant transposition de la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire et abrogeant

1. la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire;
2. la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ; et
3. la loi du 3 août 2010 relative à la régulation du marché ferroviaire. ».

La commission décide de suivre la suggestion du Conseil d'État et de reprendre sa proposition de texte.

Article 1^{er} du projet de loi déposé

L'article 1^{er} concerne l'objet du projet de loi et n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son premier avis, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 2 du projet de loi déposé

L'article 2 a trait aux définitions.

Dans son premier avis, le Conseil d'État a émis une opposition formelle concernant les définitions sous les points 9, 10 et 13 qui sont, selon la Haute Corporation, en contradiction avec la définition sous le point 16.

Étant donné que la directive (UE) 2016/2370 cherche à achever l'espace ferroviaire unique européen en étendant le principe du libre accès aux marchés ferroviaires nationaux et en réformant la gouvernance des gestionnaires de l'infrastructure, son objectif consiste avant tout à garantir l'égalité d'accès à l'infrastructure.

Cette ouverture du marché devrait avoir une incidence positive sur le fonctionnement de l'espace ferroviaire unique européen et entraîner une amélioration des services proposés aux usagers.

Par conséquent et afin d'éviter pour autant que faire se peut de s'exposer au reproche de vouloir créer un sur-mesure pour la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (SNCF) et d'empêcher ainsi le libre accès au marché national de toute autre société ferroviaire, le marché ferroviaire

national devra offrir dorénavant la possibilité aux entreprises ferroviaires étrangères, sous condition d'être établies au Luxembourg, d'obtenir une licence.

Comme déjà expliqué dans le commentaire des articles, les définitions des termes « conseil d'administration » et « conseil de surveillance », issues de la directive (UE) 2016/2370, ne sont pas parfaitement claires. Mais vu que la loi modifiée du 10 août 1915 concernant les sociétés commerciales comporte des définitions explicites des termes en question, il est judicieux de maintenir les références faites à ladite loi sur les sociétés commerciales et d'aller à l'encontre de l'opposition formelle prononcée par le Conseil d'État.

Les statuts de la SNCFL disposent qu'elle est une « société créée selon la loi du 28 mars 1997 », ce qui n'exclut pas qu'elle constitue une société commerciale d'une manière ou d'une autre.

Concernant le terme « dirigeant », ce dernier a toujours été utilisé dans le contexte de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

Par ailleurs, le Conseil d'État suggère de revoir les définitions sous les points 23, 25, 43 et 46.

À cette occasion, le terme « guichet unique » sous le point 23 est déplacé vers l'article 57 (nouvel article 56), étant donné qu'il a transposé le paragraphe 4 de l'article 44 de la directive (UE) 2012/34, dont les paragraphes 1 à 3 ont été transposés à l'article 26 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 sur les modalités d'accès à l'infrastructure ferroviaire et leur tarification, qui à son tour, constitue ledit article 57 (nouvel article 56) du projet de loi sous objet.

Le terme « infrastructure ferroviaire » sous le point 25 ayant transposé l'annexe I de la directive (UE) 2012/34, est déplacé vers l'annexe II du projet de loi sous objet, afin de se conformer au souhait du Conseil d'État.

En ce qui concerne les points 43 et 46, ces derniers ont été transposés littéralement de la directive (UE) 2012/34.

Par conséquent, la commission propose de modifier l'article 2 du projet de loi comme suit :

« Art. 2. Définitions »

Pour l'application de la présente loi, on entend par :

1. « accord-cadre » : un accord général juridiquement contraignant de droit public ou privé définissant les droits et obligations d'un candidat et de l'Administration des chemins de fer en ce qui concerne les capacités de l'infrastructure à répartir et la tarification à appliquer sur une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service ;
2. « accord transfrontalier » : tout accord entre deux ou plusieurs Etats membres ou entre des Etats membres et des pays tiers destiné à faciliter la fourniture de services ferroviaires transfrontaliers ;
3. « Administration des chemins de fer » : Autorité nationale de sécurité ferroviaire instituée par la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire, dénommée ci-après « l'Administration » ;
4. « alternative viable » : l'accès à une autre installation de service économiquement acceptable pour l'entreprise ferroviaire et lui permettant d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné ;
5. « autorité responsable des licences » : autorité compétente pour délivrer les licences ;
6. « bénéfice raisonnable » : un taux de rémunération du capital propre qui prend en compte le risque, y compris celui pesant sur les recettes, ou l'absence de risque, encouru par l'exploitant de l'installation de service et qui est conforme au taux moyen constaté dans le secteur concerné au cours des dernières années ;
7. « candidat » : toute entreprise ferroviaire, tout regroupement international d'entreprises ferroviaires ou d'autres personnes physiques ou morales ou entités, par exemple les autorités compétentes visées dans le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil et les chargeurs, les transitaires et les opérateurs de transports combinés ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquiescer des capacités de l'infrastructure ;
8. « capacité(s) de l'infrastructure » : la possibilité de programmer des sillons sollicités pour un élément de l'infrastructure pendant une certaine période ;

9. « conseil d'administration » : ~~organe d'une société visé à la section IV, paragraphe 4, sous-paragraphe 1er de la loi modifiée du 10 août 1915 concernant les sociétés commerciales ; l'organe supérieur d'une entreprise exerçant des fonctions exécutives et administratives, qui est responsable de la gestion quotidienne de l'entreprise et rend des comptes en ce qui concerne cette gestion ;~~
10. « conseil de surveillance » : ~~l'organe d'une société visé à la section IV, paragraphe 4, sous-paragraphe 2 de la loi modifiée du 10 août 1915 concernant les sociétés commerciales ; l'organe le plus élevé d'une entreprise qui accomplit des tâches de surveillance, y compris le contrôle du conseil d'administration et des décisions stratégiques générales concernant l'entreprise ;~~
11. « coordination » : la procédure mise en œuvre par l'Administration et les candidats afin de rechercher une solution en cas de demandes concurrentes de capacités de l'infrastructure ;
12. « développement de l'infrastructure ferroviaire » : la planification du réseau, la planification financière et la programmation des investissements, ainsi que la construction et la modernisation de l'infrastructure ;
- ~~13. « directoire » : l'organe d'une société visé à la section IV, paragraphe 4, sous-paragraphe 2 de la loi modifiée du 10 août 1915 concernant les sociétés commerciales ;~~
13. ~~14.~~ « dirigeant » : la personne physique qui, seule ou de concert avec un ou plusieurs autres dirigeants, assume une responsabilité effective et permanente dans la direction d'une entreprise ferroviaire ;
14. ~~15.~~ « document de référence du réseau » : en abrégé « DRR », document précisant, de manière détaillée, les règles générales, les délais, les procédures et les critères relatifs aux systèmes de tarification et de répartition des capacités et contenant toutes les autres informations nécessaires pour permettre l'introduction de demandes de capacités de l'infrastructure ;
15. ~~16.~~ « entreprise ferroviaire » : toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la présente loi, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; toute entreprise qui assure uniquement la traction ;
16. ~~17.~~ « entreprise verticalement intégrée » : une entreprise dans laquelle, au sens du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil :
- a) un gestionnaire de l'infrastructure est contrôlé par une entreprise qui contrôle en même temps une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure,
 - b) un gestionnaire de l'infrastructure est contrôlé par une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure, ou
 - c) une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure sont contrôlées par un gestionnaire de l'infrastructure.
- Par « entreprise verticalement intégrée », on entend également une entreprise composée de divisions distinctes, y compris un gestionnaire de l'infrastructure et une ou plusieurs divisions fournissant des services de transport qui n'ont pas une personnalité juridique distincte.
- Lorsqu'un gestionnaire de l'infrastructure et une entreprise ferroviaire sont totalement indépendants l'un de l'autre, mais qu'ils sont tous deux directement contrôlés par un État membre sans entité intermédiaire, ils ne sont pas considérés comme constituant une entreprise verticalement intégrée aux fins de la présente directive ;
17. ~~18.~~ « entretien de l'infrastructure ferroviaire » : les travaux destinés à entretenir l'état et les capacités de l'infrastructure existante ;
18. ~~19.~~ « exploitant d'installation de service » : toute entité publique ou privée chargée de gérer une ou plusieurs installations de service ou de fournir à des entreprises ferroviaires un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;
19. ~~20.~~ « exploitation de l'infrastructure ferroviaire » : la répartition des sillons, la gestion du trafic et la tarification de l'infrastructure ;

20. ~~21.~~ « fonctions essentielles de la gestion de l'infrastructure » : la prise de décision concernant la répartition des sillons, la définition et l'évaluation de la disponibilité et l'attribution des sillons individuels, et la prise de décision concernant la tarification de l'infrastructure, la détermination et la perception des redevances, conformément au cadre de tarification et au cadre de répartition des capacités ;
21. ~~22.~~ « gestionnaire de l'infrastructure » : toute entité ou entreprise chargée de l'exploitation, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure ferroviaire sur un réseau et responsable de la participation à son développement, conformément aux règles établies par l'État membre dans le cadre de sa politique générale en matière de développement et de financement de l'infrastructure ;
23. ~~« guichet unique » : l'Administration participant au sillon dans le cas de sillons traversant plus d'un réseau, selon la procédure décrite par le DRR. Les candidats introduisent leur demande auprès de ce guichet unique. L'Administration agit pour le compte du candidat dans sa recherche de capacités auprès des gestionnaires de l'infrastructure concernés ;~~
22. ~~24.~~ « horaire de service » : les données définissant tous les mouvements programmés des trains et du matériel roulant, sur l'infrastructure concernée, pendant la période de validité de cet horaire ;
25. ~~« infrastructure ferroviaire » : l'ensemble des éléments faisant partie des voies principales et des voies de service, à l'exception de celles situées à l'intérieur des ateliers de réparation du matériel et des dépôts ou garages d'engins de traction, ainsi que des embranchements particuliers :~~
- ~~a) terrains ;~~
 - ~~b) corps et plate-forme de la voie : remblais, tranchées, drains, rigoles, fossés maçonnés, aqueducs, murs de revêtement, plantations de protection des talus ; quais à voyageurs et à marchandises, y compris dans les gares de voyageurs et les terminaux de marchandises ; accotements et pistes ; murs de clôture, haies vives, palissades ; bandes protectrices contre le feu, dispositifs pour le réchauffage des appareils de voie ; croisements ; écrans pare-neige ;~~
 - ~~c) ouvrages d'art : ponts, ponceaux et autres passages supérieurs, tunnels, tranchées couvertes et autres passages inférieurs ; murs de soutènement et ouvrages de protection contre les avalanches, les chutes de pierres ;~~
 - ~~d) passages à niveau, y compris les installations destinées à assurer la sécurité de la circulation routière ;~~
 - ~~e) superstructure : rails, rails à gorge et contre-rails ; traverses et longrines, petit matériel d'assemblage, ballast, y compris gravillon et sable ; appareils de voie ; plaques tournantes et chariots transbordeurs, à l'exception de ceux exclusivement réservés aux engins de traction ;~~
 - ~~f) chaussées des cours de voyageurs et de marchandises, y compris les accès par route et les accès pour piétons ;~~
 - ~~g) installations de sécurité, de signalisation et de télécommunication de pleine voie, de gare et de triage, y compris installations de production, de transformation et de distribution de courant électrique pour le service de la signalisation et des télécommunications ; bâtiments affectés aux dites installations ; freins de voie ;~~
 - ~~h) installations d'éclairage destinées à assurer la circulation des véhicules et la sécurité de cette circulation ;~~
 - ~~i) installations de transformation et de transport de courant électrique pour la traction des trains : sous-stations, lignes d'alimentation entre les sous-stations et les fils de contact, caténaires et supports ; troisième rail avec supports ;~~
 - ~~j) bâtiments affectés au service des infrastructures, y compris une partie des installations destinées au recouvrement des frais de transport ;~~
23. ~~26.~~ « infrastructure saturée » : la section de l'infrastructure pour laquelle les demandes de capacités de l'infrastructure ne peuvent être totalement satisfaites pendant certaines périodes, même après coordination des différentes demandes de réservation de capacités ;
24. ~~27.~~ « installation de service » : l'installation, y compris les terrains, bâtiments et équipements qui sont spécialement aménagés, en totalité ou en partie, pour permettre la fourniture d'un ou plusieurs

- des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;
25. ~~28.~~ « itinéraire de substitution » : un autre itinéraire entre la même origine et la même destination, l'entreprise ferroviaire pouvant substituer un itinéraire à l'autre pour exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné ;
 26. ~~29.~~ « licence » : une autorisation accordée par l'autorité responsable des licences à une entreprise à laquelle la qualité de fournisseur de services de transport ferroviaire en tant qu'entreprise ferroviaire est reconnue, qualité qui peut être limitée à l'exploitation de certains types de services ;
 27. ~~30.~~ « locomotive(s) haut-le-pied » : train formé exclusivement de locomotives ;
 28. ~~31.~~ « longueur d'un sillon » : distance parcourue par le train entre la gare de départ ou le point d'entrée au réseau et la gare d'arrivée ou le point de sortie du réseau ;
 29. ~~32.~~ « marche de base » ou « marche type » : temps minimal techniquement possible pour les caractéristiques de l'infrastructure et du matériel roulant que met un train pour parcourir un itinéraire donné ;
 30. ~~33.~~ « marche du train » : temps réellement pris par un train pour parcourir un itinéraire donné ;
 31. ~~34.~~ « matériel roulant » : le matériel roulant qui est admis à la circulation sur le réseau et qui fait l'objet d'une classification répondant aux définitions prévues à cet effet dans l'annexe I de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté telle que modifiée par la suite ou aux normes internationales en tenant lieu ;
 32. ~~35.~~ « modernisation de l'infrastructure ferroviaire » : les grands travaux de modification de l'infrastructure qui améliorent sa performance globale ;
 33. ~~36.~~ « nombre de caisses » : nombre d'éléments que comporte un train voyageurs, locomotives comprises ;
 34. ~~37.~~ « partenariat public-privé » : un accord contraignant conclu entre des organismes publics et une ou plusieurs entreprises autres que le principal gestionnaire de l'infrastructure d'un État membre, en vertu duquel les entreprises construisent en tout ou en partie ou financent l'infrastructure ferroviaire ou acquièrent le droit d'exercer l'une ou l'autre des fonctions énumérées au point 22 pour une durée prédéfinie. L'accord peut revêtir toute forme appropriée juridiquement contraignante prévue dans la législation nationale ;
 35. ~~38.~~ « plan de renforcement des capacités » : une mesure ou une série de mesures, assorties d'un calendrier de mise en œuvre et visant à réduire les contraintes en matière de capacités qui entraînent la déclaration d'une section de l'infrastructure comme « infrastructure saturée » ;
 36. ~~39.~~ « regroupement international » : toute association d'au moins deux entreprises ferroviaires établies dans des États membres différents de l'Union européenne en vue de fournir des prestations de transports internationaux entre États membres ;
 37. ~~40.~~ « renouvellement de l'infrastructure ferroviaire » : les grands travaux de remplacement réalisés sur l'infrastructure existante qui ne modifient pas sa performance globale ;
 38. ~~41.~~ « répartition » : l'affectation des capacités de l'infrastructure ferroviaire par l'Administration, en sa qualité d'organisme de répartition ;
 39. ~~42.~~ « réseau » : l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire gérée par un gestionnaire de l'infrastructure ;
 40. ~~43.~~ « service de fret international » : un service de transport dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un État membre ; le train est assemblé ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière ;
 41. ~~44.~~ « service de maintenance lourde » : les travaux qui ne sont pas effectués de manière régulière et dans le cadre des activités quotidiennes, et qui impliquent que le véhicule soit retiré du service ;
 42. ~~45.~~ « services de transport de voyageurs à grande vitesse » : les services ferroviaires de transport de voyageurs opérés sans arrêts intermédiaires entre deux lieux séparés par une distance de plus

de 200 kilomètres sur des lignes spécialement conçues et équipées pour des vitesses généralement supérieures ou égales à 250 kilomètres par heure et fonctionnant en moyenne à ces vitesses ;

43. **46.**« service international de transport de voyageurs » : un service de transport de voyageurs dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un État membre et dont l'objet principal est le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents; le train est assemblé ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et des destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière ;
44. **47.**« sillon » : la capacité de l'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre au cours d'une période donnée ;
45. **48.**« sillon extraordinaire » : tout sillon établi sur mesure ou à partir d'un sillon préétabli à la demande d'un candidat et qui ne répond pas aux critères du sillon régulier ;
46. **49.**« sillon préétabli » : tout sillon créé d'office par l'Administration lors de la procédure annuelle d'établissement de l'horaire de service et proposé dans le catalogue des capacités disponibles ;
47. **50.**« sillon régulier » : tout sillon alloué dans le cadre de la procédure annuelle d'établissement de l'horaire de service ou dans le cadre de la procédure de mise à jour mensuelle, telles que définies au DRR ;
48. **51.**« train de fret » : tout train, même vide, comportant des véhicules destinés au transport de marchandises, sauf les cas mentionnés sous le point 50 ;
49. **52.**« train voyageurs » : tout train, même vide, ne comportant outre les locomotives que des véhicules destinés au transport de personnes, éventuellement accompagnés de fourgons, de wagons de transport de véhicules automobiles ou d'autres wagons destinés à ce type de trafic ;
50. **53.**« train-kilomètre » : distance de 1 kilomètre parcourue par un train donné ;
51. **54.**« transit » : la traversée du territoire de l'Union sans chargement ni déchargement de marchandises ou sans prise en charge ni dépose de voyageurs sur ce territoire ;
52. **55.**« voies de garage » : les voies spécifiquement réservées au stationnement temporaire des véhicules ferroviaires entre deux missions. »

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'État constate que le texte de l'amendement parlementaire reprend littéralement les définitions de « conseil d'administration » et de « conseil de surveillance » de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, et supprime la définition de « directoire ». Le texte de l'amendement proposé répondant aux observations formulées par le Conseil d'État dans son avis du 24 juillet 2018, celui-ci lève son opposition formelle formulée à l'égard du texte dans sa version initiale.

La commission parlementaire en prend note.

Article 3 du projet de loi déposé

L'article 3 prévoyant que le réseau répond aux besoins globaux de l'aménagement du territoire, du développement de l'économie et de la mobilité de la population, reprend l'article 1^{er} de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et n'a pas subi de modification. Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son premier avis, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 4 du projet de loi déposé

L'article 4 concernant la propriété du réseau, reprend l'article 3 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification. Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son premier avis, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 5 du projet de loi déposé

L'article 5 reprend l'article 4 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle. Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son premier avis, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Dans son premier avis, le Conseil d'État exprime le souhait de réinsérer la dernière phrase de l'article 4 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

La Commission décide de donner suite à ce souhait et de réintégrer la phrase en question, à savoir « *Les prescriptions y relatives sont fixées par règlement grand-ducal.* » à l'article 5 du projet de loi sous objet.

Article 6 du projet de loi déposé

L'article 6 reprend l'article 5 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification.

Le Conseil d'État note dans son premier avis du 24 juillet 2018 que le projet de loi sous objet ne permet plus au ministre de recourir aux services administratifs et techniques de l'Etat, ni de recourir à un expert engagé par contrat à durée déterminée, dont les frais seront supportés à parts égales par les deux Fonds institués en vertu des articles 9 et 12.

Dans ce contexte, il est souligné au sein de la commission parlementaire que le recours aux services administratifs et techniques de l'Etat est réglé par un article budgétaire général, à savoir par la section 08.0, article 11.02.

Le recours à un expert engagé par contrat à durée déterminée se fait par le biais de la Commission économique de rationalisation (CER), ce qui a rendu les passages en question totalement obsolètes au cours du temps.

Par conséquent, la commission décide de ne pas modifier l'article en question dans sa version déposée.

Article 7 du projet de loi déposé

L'article 7 reprend l'article 6 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle et n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son premier avis, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 8 du projet de loi déposé

L'article 8 reprend l'article 9 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle. Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son premier avis, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 9 du projet de loi déposé

L'article 9 reprend l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle. Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son premier avis, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 10 du projet de loi déposé

L'article 10 reprend l'article 11 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle. Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son premier avis, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 11 du projet de loi déposé

L'article 11 reprend l'article 12 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle. Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son premier avis, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 12 du projet de loi déposé

L'article 12 reprend l'article 13 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle. Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son premier avis, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 13 du projet de loi déposé

L'article 13 reprend l'article 14 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle. Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son premier avis, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 14 du projet de loi déposé

L'article 14 provient de l'article 14*bis* de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle. Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son premier avis, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 15 du projet de loi déposé

L'article 15 transpose le nouvel article 7*quinqüies* de la Directive 2012/34/UE, modifié par la Directive (UE) 2016/2370 et règle la transparence financière. Les paragraphes 1 à 3 prévoient le cas où l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure sont des entités juridiquement séparées. Dans ce cas, l'entreprise ferroviaire ne peut pas accorder des prêts au gestionnaire de l'infrastructure et vice versa. Par contre, dans le cas d'une entreprise verticalement intégrée, comme c'est le cas de la SNCFL, l'accord de prêts est autorisé dans les conditions déterminées aux paragraphes 4 à 9.

Dans son premier avis du 24 juillet 2018, le Conseil d'État exprime le souhait d'insérer le bout de phrase « y compris le service de ses emprunts » au paragraphe 1^{er} de l'article 15 du projet de loi sous objet, afin de se conformer complètement à l'article 7*quinqüies* de la Directive (UE) 2016/2370. Dans le même ordre d'idées, le Conseil d'État souhaite reprendre la formulation littérale du paragraphe 7 du même article « Le service de ces dettes est assuré séparément » ; ceci sous peine d'opposition formelle.

Par conséquent, la commission décide de reprendre les formulations de la Directive (UE) 2016/2370 tel que suggéré par le Conseil d'État.

L'article sous examen prend dès lors la teneur suivante :

« **Art. 15.** (1) Les recettes provenant des activités de gestion du réseau de l'infrastructure ne peuvent être utilisées par le gestionnaire de l'infrastructure que pour financer ses propres activités, y compris le service de ses emprunts. Le gestionnaire de l'infrastructure peut également utiliser ces recettes pour verser des dividendes aux propriétaires de l'entreprise, à l'exception des entreprises faisant partie d'une entreprise verticalement intégrée et exerçant un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur le gestionnaire de l'infrastructure.

(2) Le gestionnaire de l'infrastructure n'accorde pas de prêt aux entreprises ferroviaires, que ce soit directement ou indirectement.

(3) Les entreprises ferroviaires n'accordent pas de prêt au gestionnaire de l'infrastructure, que ce soit directement ou indirectement.

(4) Dans le cas d'une entreprise verticalement intégrée, des prêts entre des entités juridiques ne peuvent être accordés et décaissés, et le service des intérêts ne peut être assuré, qu'aux taux du marché et à des conditions représentatives du profil de risque spécifique de l'entité concernée.

(5) Les prêts entre des entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée qui ont été accordés avant le 24 décembre 2016 subsistent jusqu'à leur échéance, pour autant qu'ils aient été contractés aux taux du marché et qu'ils soient effectivement décaissés et que le service des intérêts soit assuré.

(6) Les services éventuels offerts par d'autres entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée au gestionnaire de l'infrastructure sont fournis sur la base de contrats et rémunérés soit aux prix du marché, soit à des prix qui reflètent le coût de production, majorés d'une marge bénéficiaire raisonnable.

(7) Les dettes attribuées au gestionnaire de l'infrastructure sont clairement séparées des dettes attribuées à d'autres entités juridiques au sein des entreprises verticalement intégrées. Le remboursement Le service de ces dettes est assuré séparément. Cela n'empêche pas que le paiement final des dettes soit effectué par l'intermédiaire de l'entreprise qui fait partie d'une entreprise verticalement intégrée et exerce un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur le gestionnaire de l'infrastructure, ou par l'intermédiaire d'une autre entité au sein de l'entreprise.

(8) Les comptes du gestionnaire de l'infrastructure et des autres entités juridiques au sein d'une entreprise verticalement intégrée sont tenus de façon à garantir le respect du présent article et à

permettre la séparation des comptes et la transparence des circuits financiers au sein de l'entreprise.

(9) Au sein des entreprises verticalement intégrées, le gestionnaire de l'infrastructure tient des registres détaillés de toutes les relations commerciales et financières avec les autres entités juridiques au sein de cette entreprise.

(10) Lorsque des fonctions essentielles de la gestion de l'infrastructure ferroviaire sont exercées par un organisme de tarification et de répartition des capacités indépendant conformément à l'article 52, paragraphe 1^{er}, les dispositions du présent article s'appliquent mutatis mutandis. Les références faites dans le présent article à un gestionnaire de l'infrastructure, à une entreprise ferroviaire et à d'autres entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée s'entendent comme faites aux divisions respectives de l'entreprise. Le respect des exigences énoncées au présent article est démontré dans les comptes séparés des divisions respectives de l'entreprise. »

Article 16 du projet de loi déposé

L'article 16 reprend l'article 20 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée.

Le Conseil d'État constate dans son premier avis que s'il résulte du commentaire des articles que le texte en projet reprend l'article 20 de la loi précitée du 10 mai 1995 et n'a pas subi de modification substantielle, le projet de loi ne reprend pas, dans le texte en projet, la troisième phrase de l'alinéa 2 de la loi existante, sans fournir aucune information à cet égard. Étant donné que le texte non repris porte sur la publication de certaines informations selon les principes de la comptabilité commerciale des comptes de pertes et profits et des bilans, le Conseil d'État estime qu'il faudrait maintenir ce texte.

La commission parlementaire fait sienne cette suggestion en ce sens que la deuxième phrase de l'alinéa 3, du paragraphe 2, de l'article 20 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée est réinsérée. La première phrase de l'alinéa en question constitue un double emploi avec l'alinéa 1^{er} du paragraphe 2.

La commission décide par conséquent de modifier l'article 16 du projet de loi comme suit :

« **Art. 16.** (1) Le gestionnaire de l'infrastructure adopte un plan d'entreprise incluant des plans d'investissements et de financement. Il veille à ce que les candidats connus et, sur demande, les candidats potentiels ont accès aux informations pertinentes et ont la possibilité d'exprimer leur avis sur le contenu du plan d'entreprise pour ce qui est des conditions d'accès et d'utilisation, de la nature, de la mise à disposition et du développement de l'infrastructure avant son approbation par le gestionnaire de l'infrastructure.

(2) D'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale des comptes de profits et pertes et des bilans distincts sont tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport par des entreprises ferroviaires. Les aides publiques versées à l'une de ces deux activités ne sont pas transférées à l'autre.

Le gestionnaire de l'infrastructure veille, en ce qui concerne la gestion du réseau, à séparer les produits et les charges se rapportant aux investissements, à l'entretien et à la régulation du trafic.

D'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale des comptes de profits et pertes et des bilans distincts sont tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la fourniture des services de transport ferroviaire de fret et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs. Les fonds publics versés pour des activités relatives à la fourniture de services de transport au titre des missions de service public figurent séparément dans les comptes correspondants et ne sont pas transférés aux activités relatives à la fourniture d'autres services de transport ou à toute autre activité.

Les comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés aux alinéas 1^{er} et 3 ~~du présent paragraphe~~ sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales.

(3) Dans le respect d'une gestion financière saine, le gestionnaire de l'infrastructure effectue les paiements correspondant aux engagements financiers et recouvre les recettes relevant des missions lui confiées sur base de la présente loi.

Conformément aux modalités fixées par le contrat de gestion prévu à l'article 7, l'Etat rémunère les prestations effectuées par le gestionnaire de l'infrastructure à charge des crédits du Fonds du rail et le gestionnaire de l'infrastructure verse au profit du Fonds du rail les recettes dont le recouvrement lui a été confié. »

Cet amendement n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État dans son avis complémentaire.

La commission parlementaire en prend note.

Article 17 du projet de loi déposé

Cet article reprend l'article 15 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle. Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son premier avis, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 18 du projet de loi déposé

Cet article reprend l'article 16 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle. Il ne soulève ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 19 du projet de loi déposé

Cet article reprend l'article 17 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle. Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 20 du projet de loi déposé

Cet article reprend l'article 18 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle. Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 21 du projet de loi déposé

Cet article reprend l'article 19 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle. Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 22 du projet de loi déposé

Cet article transpose le nouvel article 7 de la Directive (UE) 2012/34, modifiée par la Directive (UE) 2016/2370 à l'article 1^{er}, point 4.

Ce dernier garantit, dans le cas d'une entreprise verticalement intégrée, l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure par rapport aux autres entités au sein de l'entreprise.

Par ailleurs, l'article sous rubrique garantit également l'impartialité des membres du conseil de surveillance et du directoire en interdisant la désignation simultanée d'un membre du conseil de surveillance ou de directoire de l'entreprise ferroviaire et du gestionnaire de l'infrastructure.

Le Conseil d'État déplore dans son premier avis que l'article 22 ne précise pas si les CFL ont la forme d'une entreprise verticalement intégrée ou non. Étant donné que le pilier politique du 4^e paquet ferroviaire introduit l'ouverture du marché ferroviaire en matière de transport de voyageurs, cette précision a été omise expressément dans le but de ne pas exclure d'autres entreprises voulant s'installer au Luxembourg. L'article en question vise tant le cas d'une entreprise verticalement intégrée (ce qui est effectivement le cas pour les CFL), que le cas d'un gestionnaire de l'infrastructure indépendant. L'article en question est formulé de façon à ce que les CFL puissent changer de structure – si cela s'avérait nécessaire à un moment donné – sans pour autant devoir modifier la législation.

La commission décide de suivre le souhait du Conseil d'État en précisant les fonctions essentielles au paragraphe 1^{er}.

Les termes « conseil de surveillance » et « directoire » sont supprimés comme demandé par le Conseil d'État.

La commission parlementaire décide d'amender l'article sous examen comme suit :

« **Art. 22.** (1) Afin de garantir l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure et dans le cas d'une entreprise verticalement intégrée, aucune des autres entités juridiques n'a une influence décisive sur les décisions prises en matière de fonctions essentielles **suivantes :**

- 1. l'adoption des décisions concernant la répartition des sillons, y compris la définition et l'évaluation de la disponibilité, ainsi que l'attribution de sillons individuels ; et**
- 2. l'adoption des décisions concernant la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et le recouvrement des redevances.**

Les membres ~~du conseil de surveillance et du directoire ou~~ du conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure, ainsi que les dirigeants qui leur rendent directement compte, agissent de manière non discriminatoire et à ce que leur impartialité ne soit affectée par aucun conflit d'intérêts.

(...) »

Cet amendement n'appelle pas d'observation du Conseil d'État dans son avis complémentaire.

La commission parlementaire en prend note.

Article 23 du projet de loi déposé

Cet article transpose le nouvel article 7ter de la Directive 2012/34/UE, modifiée par la Directive (UE) 2016/2370 à l'article 1^{er}, point 5.

Dans le souci d'éviter tout conflit d'intérêts, le gestionnaire de l'infrastructure ainsi que les entreprises ferroviaires agissent de manière non-discriminatoire et transparente l'un envers l'autre dans la planification de l'entretien et la gestion du trafic.

Le Conseil d'État, dans son premier avis du 24 juillet 2018, s'est opposé formellement au défaut de transposition des points 12 et 13 de l'article 1^{er} de la Directive (UE) 2016/2370 précitée dans le projet de loi sous objet. Les auteurs du projet s'étaient limités à les inscrire dans le DRR.

Afin de se conformer à l'exigence de la Haute Corporation en ce qui concerne le point 13, la commission propose donc de l'intégrer au paragraphe 2 de l'article 23 du projet de loi.

L'article 23 est amendé et se lit de la manière suivante :

« **Art. 23.** (1) Les fonctions de gestion du trafic et de planification de l'entretien sont exercées de manière transparente et non discriminatoire. Le gestionnaire de l'infrastructure prend les mesures nécessaires et appropriées pour que les personnes chargées de prendre des décisions sur ces fonctions ne soient affectées par aucun conflit d'intérêt.

(2) Les entreprises ferroviaires ont un accès total et en temps utile aux informations pertinentes en cas de perturbation du trafic les concernant. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure accorde un accès plus large au processus de gestion du trafic, il y procède pour les entreprises ferroviaires concernées de manière transparente et non discriminatoire.

En cas de perturbation de la circulation des trains du fait d'une défaillance technique ou d'un accident, le gestionnaire de l'infrastructure prend toutes les dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale. À cette fin, il établit un plan d'intervention comportant une liste des divers organismes à alerter en cas d'accidents graves ou de perturbations sérieuses de la circulation. En cas de perturbation affectant potentiellement la circulation transfrontalière, le gestionnaire de l'infrastructure partage toute information pertinente avec les autres gestionnaires de l'infrastructure dont le réseau et la circulation sont susceptibles d'être affectés par la perturbation en question. Les gestionnaires de l'infrastructure concernés coopèrent pour assurer le rétablissement d'une situation normale dans la circulation transfrontalière.

(3) Aux fins de la planification à long terme des grands travaux d'entretien ou de renouvellement de l'infrastructure ferroviaire, l'Administration consulte les candidats et, dans toute la mesure possible, tient compte des préoccupations exprimées. La programmation des travaux d'entretien est effectuée par le gestionnaire de l'infrastructure de manière non discriminatoire. »

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'État constate que dans son premier avis du 24 juillet 2018 il n'avait pas formulé de critique à l'égard de l'article 23 de la loi en projet. Les auteurs l'ont cependant reformulé en raison de l'opposition formelle formulée à l'égard de l'article 2, point 13, de la loi en projet. L'amendement sous revue ne donne pas lieu à observation.

La commission parlementaire en prend note.

Articles 24 du projet de loi déposé

L'article sous rubrique transpose le nouvel article 7*quater* de la Directive 2012/34/UE, modifiée par la Directive (UE) 2016/2370 à l'article 1^{er}, point 5. Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 25 du projet de loi déposé

L'article sous rubrique transpose le nouvel article 7*sexies* de la Directive 2012/34/UE, modifiée par la Directive (UE) 2016/2370 à l'article 1^{er}, point 5.

Pour assurer une meilleure coordination entre le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires, entre autres en matière d'accès, d'utilisation de l'infrastructure ou de qualité des services, des mécanismes de coordination sont élaborés par le gestionnaire de l'infrastructure en concertation avec les intéressés.

Le Conseil d'État se demande dans son premier avis si, dans la mesure où la Directive (UE) 2016/2370 prévoit dans son article 7*sexies* que les États membres veilleront à ce que des « mécanismes de coordination appropriés » soient mis en place pour assurer la coordination entre les différents gestionnaires de l'infrastructure, le texte introductif de la disposition sous avis est suffisant, vu qu'il n'indique pas à quelles mesures il renvoie.

La commission parlementaire décide de maintenir le texte tel que déposé.

Article 26 du projet de loi déposé

Cet article transpose le nouvel article 7*septies* de la Directive 2012/34/UE, modifiée par la Directive (UE) 2016/2370 à l'article 1^{er}, point 5.

L'article prévoit une coopération étroite entre les gestionnaires des différents États membres pour une meilleure fourniture de services ferroviaires au sein de l'Union en créant un réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 27 du projet de loi déposé

Cet article provient de l'article 3 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et n'a pas subi de modification substantielle.

Il ne soulève pas d'observation ni de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 28 du projet de loi déposé

Cet article concerne provient de l'article 3*bis* de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation. Étant donné qu'il s'agit de l'ouverture des services de transport ferroviaire de voyageurs, l'article sous rubrique est adapté selon la formulation des articles 10 et 11 de la Directive 2012/34/UE, modifiés par les points 6 et 7 de l'article 1^{er} de la Directive (UE) 2016/2370. Par conséquent, toutes les entreprises ferroviaires ont le droit de se voir accorder l'accès à l'infrastructure pour l'exploitation de services de transport ferroviaire de personnes à des conditions non-discriminatoires et équitables.

Le droit d'accès peut cependant être limité dans les conditions prévues par l'article 11 de la Directive 2012/34/UE, modifiée par la Directive (UE) 2016/2370, lorsqu'un contrat de service public couvre le même trajet ou un trajet alternatif. Le contrat de service public entre l'État et la SNCFL, entré en vigueur le 1^{er} janvier 2010, reste en vigueur jusqu'au 31 décembre 2024.

Le Conseil d'État déplore dans son premier avis du 24 juillet 2018 le défaut d'explication sur la modification de l'article sous avis. Or, la commission parlementaire note que la seule modification subie est celle de l'adaptation de la référence au paragraphe 1^{er}. En ce qui concerne le reste de l'article, il s'agit de la transposition du point 6 de l'article 1^{er} de la Directive (UE) 2016/2370 précitée qui, à son tour, consiste dans la modification de l'article 10 de la Directive 2012/34/UE précitée et transposée par la loi du 23 décembre 2016.

Article 29 du projet de loi déposé – supprimé

L'article reprend l'article 20 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée sur la répartition des sillons, et n'a pas subi de modification substantielle.

Concernant le paragraphe 2, le Conseil d'État se demande dans son premier avis quels « autres droits d'accès non prévus par le droit de l'Union européenne » pourraient être accordés à des entreprises ferroviaires établies dans un autre État membre de l'Union européenne sur base de la réciprocité.

Concernant le paragraphe 4, le Conseil d'État s'oppose formellement au recours à un règlement grand-ducal fixant les modalités d'exécution et les pénalités des infractions adopté sur base de la loi 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, pour adopter les modalités et pénalités des infractions, étant donné que ces dernières doivent être prévues dans la loi, conformément à l'article 14 de la Constitution.

Concernant le libellé du paragraphe 6, le Conseil d'État estime que qu'il est superfétatoire dans la mesure où toute entreprise ferroviaire établie au Luxembourg peut soumettre à la Commission européenne la question de la compatibilité des exigences de la législation luxembourgeoise avec le droit de l'Union européenne.

La commission note que, suite à des recherches approfondies, il s'est avéré que l'article 29 sous avis est en effet un vestige de la transposition de la Directive 91/440/CE, telle que modifiée par la suite, remplacé par l'article 10 de la Directive 2012/34/UE, transposée, à son tour, à l'article 20 de la loi modifiée du 11 juin 1999, et repris à l'article 28 du projet de loi sous objet. Par conséquent, la commission propose de supprimer l'article 29, vu qu'il constitue une version totalement obsolète de l'article 28 du projet de loi sous objet. La numérotation des articles suivants est donc à adapter :

Art. 29. (1) Les entreprises ferroviaires qui sont établies au Luxembourg et qui possèdent une licence établie selon l'article 35, sont admises à effectuer des transports sur le réseau dans les conditions de la présente loi.

(2) Les entreprises ferroviaires qui sont établies dans un autre Etat membre de l'Union européenne, et qui peuvent se prévaloir d'une licence délivrée par cet Etat, bénéficient, dans les limites de la validité de leur licence, des droits d'accès prévus par le droit de l'Union européenne. Des droits d'accès non prévus par le droit de l'Union européenne peuvent être accordés à ces entreprises sur base de la réciprocité.

Les regroupements internationaux bénéficient des mêmes droits à condition que les entreprises ferroviaires qui les constituent possèdent une licence délivrée par l'Etat membre de leur établissement.

(3) Le droit d'accès au réseau peut être refusé aux entreprises établies dans un pays non membre de l'Union européenne si un régime de réciprocité n'accorde pas aux entreprises ferroviaires établies au Luxembourg les mêmes droits d'accès à l'infrastructure ferroviaire de ce pays.

(4) Les entreprises ferroviaires établies dans un autre Etat membre de l'Union européenne sont admises à effectuer des transports ferroviaires nationaux à partir de la date et dans les conditions fixées par une directive ou un règlement du Conseil de l'Union européenne déterminant les conditions d'admission de ces entreprises aux transports nationaux dans un autre Etat membre.

Un règlement grand-ducal, pris sur la base de 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, en fixera les modalités d'exécution et les pénalités des infractions.

(5) Ont également accès au réseau les trains et engins de service que le gestionnaire de l'infrastructure y fait circuler pour les besoins de la maintenance du réseau et la sécurité du trafic. Il en est de même du matériel roulant dont question à l'article 89.

(6) Toute entreprise ferroviaire établie au Luxembourg ou autorisée à effectuer des services de transports sur le réseau est en droit de soumettre à tout moment à la Commission euro-

~~**péenne la question de la compatibilité des exigences de la législation luxembourgeoise avec le droit de l'Union européenne et la question du caractère non discriminatoire de ces exigences.**~~

L'amendement ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis complémentaire.

La commission parlementaire en prend note.

Article 30 du projet de loi déposé – nouvel article 29 du projet de loi

L'article en question reprend l'article 20bis de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée sur l'exigence d'un certificat de sécurité, et n'a pas subi de modification substantielle. Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 31 du projet de loi déposé – nouvel article 30 du projet de loi

Cet article reprend l'article 2 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 relatif aux modalités d'accès à l'infrastructure ferroviaire et sa tarification, et n'a pas subi de modification substantielle. Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 32 du projet de loi déposé – nouvel article 31 du projet de loi

Cet article reprend l'article 3 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité et prévoit les prestations minimales. Il n'a pas subi de modification substantielle. Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 33 du projet de loi déposé – nouvel article 32 du projet de loi

Cet article reprend l'article 4 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité. Il prévoit l'accès équitable aux installations de service et n'a pas subi de modification substantielle. Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 34 du projet de loi déposé – nouvel article 33 du projet de loi

Cet article détermine la procédure pour la demande de capacités de l'infrastructure et reprend l'article 5 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans le modifier de manière substantielle. Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 35 du projet de loi déposé – nouvel article 34 du projet de loi

Cet article provient de l'article 4 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et intègre l'alinéa 2 de l'article 1^{er} du règlement grand-ducal modifié du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de validité des licences des entreprises ferroviaires. L'article est adapté en ce sens que la condition d'établissement au Luxembourg d'une entreprise ferroviaire n'est plus obligatoire afin de demander une licence ferroviaire.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 36 du projet de loi déposé – nouvel article 35 du projet de loi

Cet article reprend l'article 5 de la modifiée du 11 juin 1999 précitée. Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 37 du projet de loi déposé – nouvel article 36 du projet de loi

Cet article reprend l'article 6 de la modifiée du 11 juin 1999 précitée et intègre l'article 7 du règlement grand-ducal modifié du 24 octobre 2003 précité. Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 38 du projet de loi déposé – nouvel article 37 du projet de loi

Cet article reprend l'article 7 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée et n'a pas subi de modification substantielle. Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 39 du projet de loi déposé – nouvel article 38 du projet de loi

Cet article reprend l'article 8 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée qui édicte les exigences en matière d'honorabilité. L'article 19 de la Directive 2012/34/UE, modifié par le point 9 de l'article 1^{er} de la Directive (UE) 2016/2370, ajoute une exigence supplémentaire en matière d'honorabilité, à savoir l'absence de condamnation pour des infractions graves résultant de la violation d'obligations qui découlent de conventions collectives.

Par ailleurs, l'article 3 du règlement grand-ducal modifié du 24 octobre 2003 précité est intégré aux paragraphes 3 à 6 de l'article sous rubrique.

Dans son premier avis, le Conseil d'État estime que, au paragraphe 2, le point 6 aurait avantage à être intégré dans le point 4, étant donné que les conventions collectives font partie du droit du travail.

La commission décide de fusionner les points 4 et 6 du paragraphe 2 de l'article 39 (nouvel article 38) du projet de loi et de donner ainsi suite à la proposition du Conseil d'État.

Le nouvel article 38 du projet de loi est par conséquent modifié comme suit :

« **Art. 39. 38.** (1) L'honorabilité s'apprécie sur base des antécédents judiciaires du ou des dirigeants de l'entreprise qui résultent de l'extrait récent de leur casier judiciaire ou d'une attestation officielle en tenant lieu, à produire ensemble avec la demande prévue à l'article 38, et de tous les éléments fournis par l'enquête administrative diligentée par le ministre en vue de l'octroi éventuel de la licence.

(2) Les exigences en matière d'honorabilité sont satisfaites, si le ou les dirigeants :

1. n'ont pas fait l'objet d'une condamnation pénale grave ;
2. n'ont pas fait l'objet d'une procédure de faillite ;
3. n'ont pas été condamnés pour des infractions graves dans le domaine de la législation spécifique applicable au transport ;
4. n'ont pas été condamnés pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant du droit social ou du droit du travail **ou de conventions collectives contraignantes** ;
5. n'ont pas été condamnés pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant de la réglementation douanière dans le cas d'une société désirant se livrer à des activités transfrontalières de fret soumises à des procédures douanières ;
- ~~6. n'ont pas été condamnées pour des infractions graves résultant de la violation d'obligations qui découlent de conventions collectives contraignantes.~~

(...) »

Article 40 du projet de loi déposé – nouvel article 39 du projet de loi

L'article en question reprend l'article 9 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée qui édicte les exigences en matière de capacité financière. L'article 4 du règlement grand-ducal modifié du 24 octobre 2003 précité est intégré au paragraphe 3 de l'article sous rubrique.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 41 du projet de loi déposé – nouvel article 40 du projet de loi

Cet article reprend l'article 10 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée qui édicte les exigences en matière de capacité financière. L'article 5 du règlement grand-ducal modifié du 24 octobre 2003 précité est intégré à l'alinéa 1^{er} de l'article sous rubrique.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 42 du projet de loi déposé – nouvel article 41 du projet de loi

Cet article reprend l'article 11 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée qui édicte les exigences en matière d'assurance et n'a pas subi de modification substantielle.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 43 du projet de loi déposé – nouvel article 42 du projet de loi

Cet article reprend l'article 12 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée, qui porte sur la validité et le réexamen de la licence et n'a pas subi de modification substantielle.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 44 du projet de loi déposé – nouvel article 43 du projet de loi

Cet article reprend l'article 13 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée, qui porte sur l'instruction de la demande de licence ferroviaire, et intègre dorénavant l'article 6 du règlement grand-ducal modifié du 24 octobre 2003 précité.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 45 du projet de loi déposé – nouvel article 44 du projet de loi

Cet article reprend l'article 14 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée qui porte sur la vérification du respect des exigences en matière de délivrance et validité de la licence, et n'a pas subi de modification substantielle.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 46 du projet de loi déposé – nouvel article 45 du projet de loi

Cet article reprend l'article 15 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée, qui porte sur la suspension et le retrait de la licence, et n'a pas subi de modification substantielle.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 47 du projet de loi déposé – nouvel article 46 du projet de loi

Cet article reprend l'article 17 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée, qui porte sur les infractions en matière de licence, et n'a pas subi de modification substantielle.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 48 du projet de loi déposé – nouvel article 47 du projet de loi

Cet article reprend l'article 18 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée, portant sur les infractions en matière de licence, et n'a pas subi de modification substantielle.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 49 du projet de loi déposé – nouvel article 48 du projet de loi

Cet article reprend l'article 19bis de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée, qui porte sur la gestion des entreprises ferroviaires selon les principes commerciaux, et n'a pas subi de modification substantielle.

L'article 8 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire est intégré au paragraphe 1^{er} de l'article 43 sous rubrique.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 50 du projet de loi déposé – nouvel article 49 du projet de loi

Cet article reprend l'article 21 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée sur le mécanisme d'attribution des sillons et n'a pas subi de modification substantielle.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 51 du projet de loi déposé – nouvel article 50 du projet de loi

Cet article reprend l'article 22 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée sur l'organisme de répartition des sillons et n'a pas subi de modification substantielle.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 52 du projet de loi déposé – nouvel article 51 du projet de loi

Cet article prévoit l'établissement et la publication du document de référence du réseau ainsi que son contenu et reprend l'article 21 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans modification substantielle.

Dans son premier avis, le Conseil d'État note que dans le projet de loi il est indiqué que la disposition sous avis est une reprise de l'article 21 du règlement grand-ducal précité du 23 décembre 2016 et ce

« sans modification substantielle ». Le Conseil d'État constate néanmoins certaines modifications pour lesquelles il aurait été intéressant de connaître les explications.

Ainsi, au paragraphe 2, alinéa 2, point 2, le projet de loi supprime la phrase du texte existant permettant à l'Administration d'instaurer des systèmes de réduction, lorsqu'il y va des principes de tarification. Le Conseil d'État aurait voulu disposer des informations concernant les raisons de cette suppression. Toujours au paragraphe 2 relatif au chapitre contenant des informations sur les procédures de règlement des litiges en cours, le projet de loi limite les informations fournies dans le contexte des procédures de règlement de litiges et de recours à des « questions concernant l'accès à l'infrastructure et aux services ferroviaires et au système d'amélioration des performances ».

La commission parlementaire tient à préciser, en ce qui concerne le paragraphe 2, point 2 de l'article sous avis, que la phrase en question a été supprimée sur proposition des CFL, étant donné que le système de réduction décrit n'a jamais été utilisé, puisque le système de tarification au Luxembourg est très bas. Il s'agissait donc uniquement de la reprise du texte de la Directive 2012/34/UE, mais sans aucun apport réel.

Pour ce qui est du point 5, la commission est informée que lors des réunions de concertation entre les auteurs du projet de loi sous objet et l'Administration des chemins de fer, cette dernière avait exprimé le souhait de reprendre la formulation exacte de la Directive 2012/34/UE. Il s'agit du point 5 de l'Annexe IV de la Directive 2012/34/UE :

(...)

« 5) un chapitre contenant des informations sur les procédures de règlement des litiges et de recours concernant des questions d'accès à l'infrastructure et aux services ferroviaires et le système d'amélioration des performances visé à l'article 35 ; (...) »

Article 53 du projet de loi déposé – nouvel article 52 du projet de loi

Cet article édicte les missions de l'Administration des chemins de fer en tant qu'organisme de tarification et de répartition des capacités de l'infrastructure et reprend l'article 22 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016.

Par ailleurs, l'article sous rubrique transpose le nouvel article 7bis de la Directive 2012/34/UE, modifiée par la Directive (UE) 2016/2370 à l'article 1^{er}, point 5.

Les nouveaux paragraphes 1 et 2 prévoient explicitement l'obligation d'indépendance des fonctions essentielles qui, dans d'autres États membres, tombent sous la compétence du gestionnaire de l'infrastructure. Au Luxembourg, l'Administration des chemins de fer assure cette fonction et l'indépendance est de cette manière garantie.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 54 du projet de loi déposé – nouvel article 53 du projet de loi

Cet article prévoit l'établissement d'un planning des travaux durant l'horaire de service par le gestionnaire de l'infrastructure et reprend l'article 23 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans modification substantielle.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 55 du projet de loi déposé – nouvel article 54 du projet de loi

Cet article prévoit l'attribution de sillons à des candidats d'autres États membres ainsi que l'interdiction de transfert et reprend l'article 24 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans modification substantielle.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 56 du projet de loi déposé – nouvel article 55 du projet de loi

Cet article prévoit la possibilité de conclure des accords-cadres entre l'Administration des chemins de fer et le candidat en précisant les caractéristiques des capacités de l'infrastructure ferroviaire requises et reprend l'article 25 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans modification substantielle.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 57 du projet de loi déposé – nouvel article 56 du projet de loi

Cet article détermine la procédure d'attribution de sillons et reprend l'article 26 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans modification substantielle.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État.

La commission parlementaire a cependant décidé d'intégrer, par voie d'amendement, le terme « guichet unique » à l'article 56.

La commission modifie l'article 57 du projet de loi déposé (nouvel article 56) comme suit :

« **Art. 57. 56.** (1) Les demandes de sillons sont adressées à l'Administration dans les conditions et selon les modalités prévues par le DRR ou, en cas d'accord-cadre, par les stipulations de cet accord.

Le droit d'utiliser des capacités déterminées de l'infrastructure sous forme de sillons peut être accordé aux candidats pour une durée maximale correspondant à une seule période de l'horaire de service. Lorsque la demande est présentée au titre d'un accord-cadre, l'Administration prend en compte les engagements contractuels lors de la répartition des capacités de l'infrastructure.

Dans le cas de sillons traversant plus d'un réseau, les gestionnaires de l'infrastructure veillent à ce que les candidats puissent introduire leur demande auprès d'un guichet unique, qui est soit une entité commune instituée par les gestionnaires de l'infrastructure, soit un seul gestionnaire de l'infrastructure participant au sillon. Ce gestionnaire de l'infrastructure est habilité à agir pour le compte du candidat dans sa recherche de capacités auprès d'autres gestionnaires de l'infrastructure concernés. Cette exigence est sans préjudice 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. »

Cet amendement n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État dans son avis complémentaire.

La commission en prend note.

Article 58 du projet de loi déposé – nouvel article 57 du projet de loi

Cet article détermine également la procédure d'attribution de sillons et reprend l'article 27 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans modification substantielle.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 59 du projet de loi déposé – nouvel article 58 du projet de loi

Cet article requiert la conclusion d'un contrat entre l'Administration des chemins de fer et le bénéficiaire d'un sillon portant sur les conditions administratives, techniques et financières ainsi que les règles de sécurité, et reprend l'article 28 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans modification substantielle.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 60 du projet de loi déposé – nouvel article 59 du projet de loi

Cet article règle les conditions de modification ou de suppression de sillons par l'Administration des chemins de fer et reprend l'article 29 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans modification substantielle.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 61 du projet de loi déposé – nouvel article 60 du projet de loi

Cet article règle le cas dans lequel une section de ligne est déclarée saturée par l'Administration des chemins de fer et reprend l'article 30 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans modification substantielle.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 62 du projet de loi déposé – nouvel article 61 du projet de loi

Cet article reprend l'article 31 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans modification substantielle et règle la détermination de priorités dans le cadre de la procédure de répartition.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 63 du projet de loi déposé – nouvel article 62 du projet de loi

Cet article reprend l'article 24 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée sur la désignation de l'organisme de tarification, et n'a pas subi de modification substantielle.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 64 du projet de loi déposé – nouvel article 63 du projet de loi

Cet article reprend l'article 25 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée sur les redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, et n'a pas subi de modification substantielle.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 65 du projet de loi déposé – nouvel article 64 du projet de loi

Cet article reprend l'article 23 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée sur les frais de dossier pour la demande d'allocation des sillons, et n'a pas subi de modification substantielle.

Le Conseil d'État se demande dans son premier avis pourquoi le barème des frais de dossier et d'expertise n'est plus prévu dans un règlement grand-ducal. De même, la Haute Corporation s'interroge pourquoi les auteurs de la loi en projet ne recourent désormais plus à une caution, mais à un acompte en cas de demande d'allocation d'un acompte.

Comme suggéré par le Conseil d'État, la dernière phrase de l'alinéa 1^{er} de l'article en question, prévoyant le barème des frais de dossier et d'expertise dans un règlement grand-ducal, qui s'est perdue au cours de l'élaboration du projet de loi sous objet, est réinsérée par la commission parlementaire.

En ce qui concerne le terme « caution », la commission note que celui-ci a été utilisé lors de l'élaboration de la loi modifiée du 11 juin 1999 sur l'accès à l'infrastructure ferroviaire.

Cependant, la commission note que le terme « acompte » est celui qui a été utilisé dans le cadre de l'étude PWC qui a été effectuée lors de l'élaboration du règlement grand-ducal du 31 mars 2003 relatif aux redevances. En pratique, il s'agit effectivement d'un acompte et non d'une caution. Par conséquent, le terme « caution » est remplacé par celui d'« acompte » et est ainsi adapté à la pratique.

La commission décide de modifier l'article 65 du projet de loi déposé (nouvel article 64) comme suit :

« **Art. 65. 64.** Les frais de dossier et d'expertise nécessaires à l'étude d'une demande d'utilisation du réseau ou d'une demande d'allocation de sillon sont à la charge du demandeur. **Ils sont déterminés suivant un barème fixé par règlement grand-ducal. (...)** »

Cet amendement n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis complémentaire.

La commission en prend note.

Article 66 du projet de loi déposé – nouvel article 65 du projet de loi

Cet article reprend le paragraphe 3 de l'ancien article 6 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité qui prévoit que les redevances perçues sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 67 du projet de loi déposé – nouvel article 66 du projet de loi

Cet article impose une redevance pour l'accès aux voies et les prestations minimales et reprend l'article 7 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans le modifier de manière substantielle.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 68 du projet de loi déposé – nouvel article 67 du projet de loi

Cet article détermine la composition des redevances perçues et reprend l'article 8 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans le modifier de manière substantielle.

L'article 9 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité, qui impose une redevance associée à l'utilisation du système d'alimentation électrique, est repris comme point 4 sans le modifier de manière substantielle.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 69 du projet de loi déposé – nouvel article 68 du projet de loi

Cet article impose une redevance pour l'accès aux voies et les prestations minimales et reprend l'article 6 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans le modifier de manière substantielle.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 70 du projet de loi déposé – nouvel article 71 du projet de loi

Cet article impose une redevance à l'accès aux infrastructures de ravitaillement en combustibles exploitées par le gestionnaire de l'infrastructure et reprend l'article 11 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans le modifier de manière substantielle.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 71 du projet de loi déposé – nouvel article 70 du projet de loi

Cet article impose une redevance à l'accès aux gares de voyageurs, à leurs bâtiments et aux infrastructures associées, aux terminaux de marchandises et aux voies de garage et reprend l'article 12 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans le modifier de manière substantielle.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 72 du projet de loi déposé – nouvel article 71 du projet de loi

Cet article impose une redevance associée à l'accès aux installations d'entretien et d'autres infrastructures exploitées par le gestionnaire de l'infrastructure et reprend l'article 13 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans le modifier de manière substantielle.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 73 du projet de loi déposé – nouvel article 72 du projet de loi

Cet article impose une redevance associée à l'utilisation du courant de traction et reprend l'article 14 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans le modifier de manière substantielle.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 74 du projet de loi déposé – nouvel article 73 du projet de loi

Cet article impose une redevance associée au préchauffage ou au chauffage des voitures et automobiles et reprend l'article 15 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans le modifier de manière substantielle.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 75 du projet de loi déposé – nouvel article 74 du projet de loi

Cet article impose une redevance associée à la mise à disposition de contrats sur mesure pour le contrôle du transport de marchandises dangereuses et l'assistance à la circulation de convois spéciaux et reprend l'article 16 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans le modifier de manière substantielle.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 76 du projet de loi déposé – nouvel article 75 du projet de loi

Cet article prévoit un devis préalable qui est établi pour les services et prestations dont les modalités de tarifications ne sont pas fixées aux articles précédents et reprend l'article 17 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans le modifier de manière substantielle.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 77 du projet de loi déposé – nouvel article 76 du projet de loi

Cet article détermine les conditions de paiement applicables aux redevances définies et reprend l'article 18 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans le modifier de manière substantielle.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 78 du projet de loi déposé – nouvel article 77 du projet de loi

Cet article trouve son origine dans l'article 32 de la Directive 2012/34/UE et prévoit les exceptions aux principes de tarification, y compris la possibilité de majoration sur base de principes efficaces, transparents et non-discriminatoires.

Le Conseil d'État constate dans son premier avis que, concernant le paragraphe 2, le projet de loi transpose l'article 32, paragraphe 3, de la Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte) en ce qu'il prévoit des arrangements en matière de tarification pouvant comporter des accords sur le partage des risques liés à de nouveaux investissements, ce qui n'avait pas été retenu par la loi du 23 décembre 2016 portant transposition de la refonte du 1^{er} paquet ferroviaire.

La commission en prend note.

Article 79 du projet de loi déposé – nouvel article 78 du projet de loi

Cet article prévoit un système d'amélioration des performances auquel les entreprises ferroviaires sont soumises et reprend l'article 19 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans le modifier de manière substantielle.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 80 du projet de loi déposé – nouvel article 79 du projet de loi

Cet article prévoit la possibilité pour l'Administration des chemins de fer de remplacer le système d'amélioration de performances pour des trains internationaux par un système européen et reprend l'article 20 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans le modifier de manière substantielle.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 81 du projet de loi déposé – nouvel article 80 du projet de loi

Cet article désigne l'Institut luxembourgeois de régulation comme organisme de contrôle du marché ferroviaire et reprend littéralement l'article 1^{er} de la loi modifiée du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 82 du projet de loi déposé – nouvel article 81 du projet de loi

Cet article définit le régulateur ainsi que le candidat et reprend littéralement l'article 2 de la loi modifiée du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 83 du projet de loi déposé – nouvel article 82 du projet de loi

Cet article définit les missions du régulateur et reprend l'article 2 de la loi modifiée du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire.

L'article a été adapté à la nouvelle situation d'ouverture du marché ferroviaire de service de transport de voyageurs. Le cas des entreprises verticalement intégrées est pris en compte. En ce qui concerne les missions elles-mêmes, le régulateur s'est vu étendre les compétences de surveillance, notamment sur les flux financiers, les prêts et les dettes visés à l'article 16. Les accords de coopération entre les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure sont dorénavant évalués par le régulateur.

Dans son premier avis, le Conseil d'État, en se référant à la lecture du paragraphe 12 de la disposition sous avis, constate que, selon la rubrique « commentaire », les auteurs ne transposent pas les points 12 et 13 de l'article 1^{er} de la Directive (UE) 2016/2370, mais se limitent à les inscrire dans le DRR. Le Conseil d'État estime que ces deux paragraphes de l'article 1^{er} de la directive sont à transposer dans le projet de loi sous avis ; il s'oppose dès lors formellement au texte sous avis pour transposition non-conforme de la directive.

Afin d'y remédier, la commission propose d'insérer l'article 1^{er}, point 12, de la Directive (UE) 2016/2370 au paragraphe 14 de l'article 83 du projet de loi sous objet et le point 13 de la Directive (UE) 2016/2370 à l'article 23 du même projet de loi.

La commission décide ainsi de modifier l'article 83 du projet de loi déposé (nouvel article 82 du projet de loi) comme suit :

« **Art. 83, 82.** (...) »

(14) Le régulateur est habilité à demander les informations utiles au gestionnaire de l'infrastructure, à l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition, aux candidats et à toute autre partie intéressée. Ces informations sont fournies dans un délai fixé par le régulateur, ne dépassant pas un mois. Dans des circonstances exceptionnelles, le régulateur peut accepter et autoriser une prorogation n'excédant pas deux semaines.

Le régulateur est habilité à demander au gestionnaire de l'infrastructure de mettre à sa disposition, les informations de l'indisponibilité des capacités de l'infrastructure ferroviaire en raison des travaux d'entretien non programmés.

(...) »

Cet amendement n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis complémentaire.

La commission en prend note.

Article 84 du projet de loi déposé – nouvel article 83 du projet de loi

L'article 4 de la loi modifiée du 3 août 2010 précitée est incorporé dans l'article sous rubrique et comporte les adaptations suivant l'article 11 de la Directive 2012/34/UE, modifiée par l'article 1^{er}, point 7, de la Directive (UE) 2016/2370.

Le régulateur procède à une analyse économique objective pour déterminer si l'équilibre économique du contrat de service public, qui se trouve sur le même trajet, serait compromis par le service de transport de voyageurs envisagé.

Le régulateur statue à la demande dans le délai d'un mois, motive sa décision et précise dans cette dernière les conditions dans lesquelles un réexamen de ladite décision peut être demandé.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 85 du projet de loi déposé – nouvel article 84 du projet de loi

L'article sous rubrique intègre l'article 11bis de la Directive 2012/34/UE, modifiée par l'article 1^{er}, point 8, de la Directive (UE) 2016/2370. Pour développer le marché des services de transport de voyageurs à grande vitesse et pour encourager la compétitivité de celui-ci, l'exercice du droit d'accès visé au paragraphe 2 de l'article 87 n'est soumis qu'aux exigences établies par le régulateur.

À chaque fois que l'analyse conclut au compromis de l'équilibre économique du contrat de service public, le régulateur indique les changements envisageables pour remplir les conditions d'octroi du droit d'accès.

Même si, à ce jour, il n'existe pas encore de véritable marché compétitif de services de transport de voyageurs à grande vitesse au Grand-Duché, ce dernier souhaite être prêt pour l'avenir.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 86 du projet de loi déposé – nouvel article 85 du projet de loi

L'article concerne les litiges et recours auprès du régulateur et reprend l'article 5 de la loi modifiée du 3 août 2010.

L'article 56, paragraphe 1^{er} de la Directive 2012/34/UE, modifié par l'article 1^{er}, point 14 a), de la Directive (UE) 2016/2370, rajoute trois cas de figure dans lesquels le candidat peut saisir le régulateur. Ceux-ci sont repris à l'article sous rubrique et concernent

- la gestion du trafic,
- la planification du renouvellement et l'entretien programmé ou non programmé,
- le respect des exigences en matière de transparence financière, et
- le respect des exigences en matière de conflits d'intérêts.

Le paragraphe 3 intègre le nouveau paragraphe 2 de l'article 56 de la Directive 2012/34/UE, modifié par l'article 1^{er}, point 14 b), de la Directive (UE) 2016/2370, qui rajoute le suivi par le régulateur du marché de services de transport de voyageurs à grande vitesse.

Le paragraphe 4 intègre le nouveau paragraphe 9 de l'article 56 de la Directive 2012/34/UE, modifié par l'article 1^{er}, point 14 c), de la Directive (UE) 2016/2370, qui donne la possibilité au régulateur de prendre de sa propre initiative les mesures appropriées pour corriger toute discrimination, distorsion et toute autre évolution indésirable sur le marché.

Le paragraphe 7 intègre le nouveau paragraphe 3bis de l'article 57 de la Directive 2012/34/UE, modifié par l'article 1^{er}, point 15 a), de la Directive (UE) 2016/2370, qui règle la situation dans laquelle la décision de plusieurs organismes de contrôle est nécessaire. Dans ce cas, ils coopèrent lors de la préparation de leurs décisions respectives dans le but de régler les questions soulevées.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 87 du projet de loi déposé – nouvel article 86 du projet de loi

Cet article reprend l'article 6 de la loi modifiée du 3 août 2010 précitée sans le modifier et prévoit les sanctions administratives que le régulateur est habilité à prononcer.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 88 du projet de loi déposé – nouvel article 87 du projet de loi

Cet article, reprenant entièrement l'article 7 de la loi modifiée du 3 août 2010 précitée, règle le principe de financement du régulateur et n'a pas subi de modification substantielle.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 89 du projet de loi déposé – nouvel article 88 du projet de loi

Cet article reprend l'article 30 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée, qui prévoit les conditions d'accès aux infrastructures ferroviaires nationales de matériel patrimonial muséologique et touristique.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 90 du projet de loi déposé – nouvel article 89 du projet de loi

Cet article reprend l'article 31 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée, qui prévoit les peines encourues par les dirigeants d'une entreprise en cas d'infraction aux dispositions des articles 44 à 50.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Articles 91 à 96 du projet de loi déposé – nouveaux articles 90 et 91 du projet de loi

Les dispositions des articles 91 à 96 prévoient, entre autres, l'abrogation des textes repris dans le présent projet de loi en vue de la refonte et de la fusion de la législation ferroviaire, à savoir :

- la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;
- la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ;
- et
- la loi modifiée du 3 août 2010 relative à la régulation du marché ferroviaire.

Dans son premier avis le Conseil d'État note que si plusieurs actes sont à abroger, ceux-ci peuvent être regroupés sous un article, en utilisant la numérotation 1°, 2°, 3°,... L'article 92 se lira comme suit :

« Art. 92. Sont abrogées :

1° la loi modifiée du 10 mai 1995 [...] ;

2° la loi modifiée du 11 juin 1999 [...] ;

3° la loi modifiée du 3 août 2010 [...] ».

Comme suggéré par le Conseil d'État dans son avis, la commission décide de regrouper les articles 92 à 94 dans un nouvel article 91 :

Art. 91. Sont abrogées :

- 1° la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;
- 2° la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ;
- 3° la loi modifiée du 3 août 2010 relative à la régulation du marché ferroviaire.

Art. 92. La loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire est abrogée.

Art. 93. La loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation est abrogée.

Art. 94. La loi modifiée du 3 août 2010 relative à la régulation du marché ferroviaire est abrogée.

En ce qui concerne les suggestions d'ordre légistique contenues dans le premier avis du 24 juillet 2018 du Conseil d'État ainsi que dans son avis complémentaire du 26 mars 2019, la commission décide de donner suite aux recommandations émises par la Haute Corporation.

*

VI. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION DE LA MOBILITE ET DES TRAVAUX PUBLICS

Au vu des observations qui précèdent, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi dans la teneur qui suit :

*

PROJET DE LOI

portant transposition de la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire

TITRE I^{er}

Généralités

Chapitre I^{er} – *Objet et définitions*

Art. 1^{er}. *Objet*

La présente loi détermine :

1. les critères d'obtention et de validité des licences des entreprises ferroviaires ;
2. les règles de gestion de l'infrastructure ferroviaire ;
3. les modalités d'accès à l'infrastructure et leur tarification ; et
4. la régulation du marché.

Art. 2. *Définitions*

Pour l'application de la présente loi, on entend par :

1. « accord-cadre » : un accord général juridiquement contraignant de droit public ou privé définissant les droits et obligations d'un candidat et de l'Administration des chemins de fer en ce qui concerne les capacités de l'infrastructure à répartir et la tarification à appliquer sur une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service ;

2. « accord transfrontalier » : tout accord entre deux ou plusieurs Etats membres ou entre des Etats membres et des pays tiers destiné à faciliter la fourniture de services ferroviaires transfrontaliers ;
3. « Administration des chemins de fer » : Autorité nationale de sécurité ferroviaire instituée par la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire, dénommée ci-après « l'Administration » ;
4. « alternative viable » : l'accès à une autre installation de service économiquement acceptable pour l'entreprise ferroviaire et lui permettant d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné ;
5. « autorité responsable des licences » : autorité compétente pour délivrer les licences ;
6. « bénéfice raisonnable » : un taux de rémunération du capital propre qui prend en compte le risque, y compris celui pesant sur les recettes, ou l'absence de risque, encouru par l'exploitant de l'installation de service et qui est conforme au taux moyen constaté dans le secteur concerné au cours des dernières années ;
7. « candidat » : toute entreprise ferroviaire, tout regroupement international d'entreprises ferroviaires ou d'autres personnes physiques ou morales ou entités, par exemple les autorités compétentes visées dans le règlement (CE) n°1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route et abrogeant les règlements (CEE) n°1191/69 et (CEE) n°1107/70 du Conseil et les chargeurs, les transitaires et les opérateurs de transports combinés ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquiescer des capacités de l'infrastructure ;
8. « capacité(s) de l'infrastructure » : la possibilité de programmer des sillons sollicités pour un élément de l'infrastructure pendant une certaine période ;
9. « conseil d'administration » : l'organe supérieur d'une entreprise exerçant des fonctions exécutives et administratives, qui est responsable de la gestion quotidienne de l'entreprise et rend des comptes en ce qui concerne cette gestion ;
10. « conseil de surveillance » : l'organe le plus élevé d'une entreprise qui accomplit des tâches de surveillance, y compris le contrôle du conseil d'administration et des décisions stratégiques générales concernant l'entreprise ;
11. « coordination » : la procédure mise en œuvre par l'Administration et les candidats afin de rechercher une solution en cas de demandes concurrentes de capacités de l'infrastructure ;
12. « développement de l'infrastructure ferroviaire » : la planification du réseau, la planification financière et la programmation des investissements, ainsi que la construction et la modernisation de l'infrastructure ;
13. « dirigeant » : la personne physique qui, seule ou de concert avec un ou plusieurs autres dirigeants, assume une responsabilité effective et permanente dans la direction d'une entreprise ferroviaire ;
14. « document de référence du réseau » : en abrégé « DRR », document précisant, de manière détaillée, les règles générales, les délais, les procédures et les critères relatifs aux systèmes de tarification et de répartition des capacités et contenant toutes les autres informations nécessaires pour permettre l'introduction de demandes de capacités de l'infrastructure ;
15. « entreprise ferroviaire » : toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la présente loi, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise ; toute entreprise qui assure uniquement la traction ;
16. « entreprise verticalement intégrée » : une entreprise dans laquelle, au sens du règlement (CE) n°139/2004 du Conseil :
 - a) un gestionnaire de l'infrastructure est contrôlé par une entreprise qui contrôle en même temps une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure,
 - b) un gestionnaire de l'infrastructure est contrôlé par une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure, ou
 - c) une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure sont contrôlées par un gestionnaire de l'infrastructure.

Par « entreprise verticalement intégrée », on entend également une entreprise composée de divisions distinctes, y compris un gestionnaire de l'infrastructure et une ou plusieurs divisions fournissant des services de transport qui n'ont pas une personnalité juridique distincte.

Lorsqu'un gestionnaire de l'infrastructure et une entreprise ferroviaire sont totalement indépendants l'un de l'autre, mais qu'ils sont tous deux directement contrôlés par un Etat membre sans entité intermédiaire, ils ne sont pas considérés comme constituant une entreprise verticalement intégrée aux fins de la présente directive ;

17. « entretien de l'infrastructure ferroviaire » : les travaux destinés à entretenir l'état et les capacités de l'infrastructure existante ;
18. « exploitant d'installation de service » : toute entité publique ou privée chargée de gérer une ou plusieurs installations de service ou de fournir à des entreprises ferroviaires un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;
19. « exploitation de l'infrastructure ferroviaire » : la répartition des sillons, la gestion du trafic et la tarification de l'infrastructure ;
20. « fonctions essentielles de la gestion de l'infrastructure » : la prise de décision concernant la répartition des sillons, la définition et l'évaluation de la disponibilité et l'attribution des sillons individuels, et la prise de décision concernant la tarification de l'infrastructure, la détermination et la perception des redevances, conformément au cadre de tarification et au cadre de répartition des capacités ;
21. « gestionnaire de l'infrastructure » : toute entité ou entreprise chargée de l'exploitation, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure ferroviaire sur un réseau et responsable de la participation à son développement, conformément aux règles établies par l'Etat membre dans le cadre de sa politique générale en matière de développement et de financement de l'infrastructure ;
22. « horaire de service » : les données définissant tous les mouvements programmés des trains et du matériel roulant, sur l'infrastructure concernée, pendant la période de validité de cet horaire ;
23. « infrastructure saturée » : la section de l'infrastructure pour laquelle les demandes de capacités de l'infrastructure ne peuvent être totalement satisfaites pendant certaines périodes, même après coordination des différentes demandes de réservation de capacités ;
24. « installation de service » : l'installation, y compris les terrains, bâtiments et équipements qui sont spécialement aménagés, en totalité ou en partie, pour permettre la fourniture d'un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;
25. « itinéraire de substitution » : un autre itinéraire entre la même origine et la même destination, l'entreprise ferroviaire pouvant substituer un itinéraire à l'autre pour exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné ;
26. « licence » : une autorisation accordée par l'autorité responsable des licences à une entreprise à laquelle la qualité de fournisseur de services de transport ferroviaire en tant qu'entreprise ferroviaire est reconnue, qualité qui peut être limitée à l'exploitation de certains types de services ;
27. « locomotive haut-le-pied » : train formé exclusivement de locomotives ;
28. « longueur d'un sillon » : distance parcourue par le train entre la gare de départ ou le point d'entrée au réseau et la gare d'arrivée ou le point de sortie du réseau ;
29. « marche de base » ou « marche type » : temps minimal techniquement possible pour les caractéristiques de l'infrastructure et du matériel roulant que met un train pour parcourir un itinéraire donné ;
30. « marche du train » : temps réellement pris par un train pour parcourir un itinéraire donné ;
31. « matériel roulant » : le matériel roulant qui est admis à la circulation sur le réseau et qui fait l'objet d'une classification répondant aux définitions prévues à cet effet dans l'annexe I de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté telle que modifiée par la suite ou aux normes internationales en tenant lieu ;

32. « modernisation de l'infrastructure ferroviaire » : les grands travaux de modification de l'infrastructure qui améliorent sa performance globale ;
33. « nombre de caisses » : nombre d'éléments que comporte un train voyageurs, locomotives comprises ;
34. « partenariat public-privé » : un accord contraignant conclu entre des organismes publics et une ou plusieurs entreprises autres que le principal gestionnaire de l'infrastructure d'un Etat membre, en vertu duquel les entreprises construisent en tout ou en partie ou financent l'infrastructure ferroviaire ou acquièrent le droit d'exercer l'une ou l'autre des fonctions énumérées au point 22 pour une durée prédéfinie. L'accord peut revêtir toute forme appropriée juridiquement contraignante prévue dans la législation nationale ;
35. « plan de renforcement des capacités » : une mesure ou une série de mesures, assorties d'un calendrier de mise en œuvre et visant à réduire les contraintes en matière de capacités qui entraînent la déclaration d'une section de l'infrastructure comme « infrastructure saturée » ;
36. « regroupement international » : toute association d'au moins deux entreprises ferroviaires établies dans des Etats membres différents de l'Union européenne en vue de fournir des prestations de transports internationaux entre Etats membres ;
37. « renouvellement de l'infrastructure ferroviaire » : les grands travaux de remplacement réalisés sur l'infrastructure existante qui ne modifient pas sa performance globale ;
38. « répartition » : l'affectation des capacités de l'infrastructure ferroviaire par l'Administration, en sa qualité d'organisme de répartition ;
39. « réseau » : l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire gérée par un gestionnaire de l'infrastructure ;
40. « service de fret international » : un service de transport dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un Etat membre ; le train est assemblé ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière ;
41. « service de maintenance lourde » : les travaux qui ne sont pas effectués de manière régulière et dans le cadre des activités quotidiennes, et qui impliquent que le véhicule soit retiré du service ;
42. « services de transport de voyageurs à grande vitesse » : les services ferroviaires de transport de voyageurs opérés sans arrêts intermédiaires entre deux lieux séparés par une distance de plus de 200 kilomètres sur des lignes spécialement conçues et équipées pour des vitesses généralement supérieures ou égales à 250 kilomètres par heure et fonctionnant en moyenne à ces vitesses ;
43. « service international de transport de voyageurs » : un service de transport de voyageurs dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un Etat membre et dont l'objet principal est le transport de voyageurs entre des gares situées dans des Etats membres différents ; le train est assemblé ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et des destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière ;
44. « sillon » : la capacité de l'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre au cours d'une période donnée ;
45. « sillon extraordinaire » : tout sillon établi sur mesure ou à partir d'un sillon préétabli à la demande d'un candidat et qui ne répond pas aux critères du sillon régulier ;
46. « sillon préétabli » : tout sillon créé d'office par l'Administration lors de la procédure annuelle d'établissement de l'horaire de service et proposé dans le catalogue des capacités disponibles ;
47. « sillon régulier » : tout sillon alloué dans le cadre de la procédure annuelle d'établissement de l'horaire de service ou dans le cadre de la procédure de mise à jour mensuelle, telles que définies au DRR ;
48. « train de fret » : tout train, même vide, comportant des véhicules destinés au transport de marchandises, sauf les cas mentionnés sous le point 50 ;
49. « train voyageurs » : tout train, même vide, ne comportant outre les locomotives que des véhicules destinés au transport de personnes, éventuellement accompagnés de fourgons, de wagons de transport de véhicules automobiles ou d'autres wagons destinés à ce type de trafic ;
50. « train-kilomètre » : distance de 1 kilomètre parcourue par un train donné ;

51. « transit » : la traversée du territoire de l'Union sans chargement ni déchargement de marchandises ou sans prise en charge ni dépose de voyageurs sur ce territoire ;
52. « voies de garage » : les voies spécifiquement réservées au stationnement temporaire des véhicules ferroviaires entre deux missions.

TITRE II

La gestion de l'infrastructure ferroviaire

Chapitre I^{er} – *Les principes de gestion du réseau*

Art. 3. Le réseau répond aux besoins globaux de l'aménagement du territoire, du développement de l'économie et de la mobilité de la population.

Ses raccordements avec les chemins de fer des pays voisins contribuent à son insertion appropriée dans les réseaux de transport transeuropéens et à une desserte ferroviaire adéquate de la région transfrontalière.

Art. 4. L'Etat a la pleine propriété du réseau.

Les écritures cadastrales afférentes sont reprises dans un règlement grand-ducal énumérant les propriétés domaniales concernées.

Art. 5. L'Etat pourvoit à la remise en état, à la modernisation et à l'entretien du réseau ainsi qu'aux raccordements ferroviaires internationaux.

Il décide de la construction de lignes nouvelles ainsi que de l'extension et de la suppression de lignes existantes.

Il a la charge de la police du réseau. Cette mission comporte l'obligation d'assurer les conditions de sécurité de l'exploitation ferroviaire, de sûreté des personnes et des biens et de conservation et de viabilité du réseau.

Les prescriptions y relatives sont fixées par règlement grand-ducal.

Art. 6. La remise en état, la modernisation et l'extension du réseau, la suppression de lignes ainsi que l'adaptation et le développement des raccordements ferroviaires internationaux sont réalisés sous l'autorité du membre du Gouvernement ayant les Transports dans ses attributions, ci-après désigné par le terme « le ministre », avec le concours du gestionnaire de l'infrastructure.

Le ministre peut s'assurer, avec l'accord du Gouvernement en conseil, tous autres concours nécessaires à la réalisation du programme d'investissement ferroviaire et des raccordements ferroviaires transfrontaliers.

Art. 7. (1) La gestion du réseau est confiée à la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, dénommée ci-après « CFL ».

Cette gestion comprend les missions suivantes :

1. la maintenance, le renouvellement, la modernisation et l'extension des installations fixes du réseau, y compris la stratégie du développement du réseau et des corridors internationaux ;
2. le bon déroulement des projets d'infrastructure ;
3. la gestion du trafic sur le réseau dans une optique de sécurité, de performance, de qualité et de service au client.

Tout en respectant le cadre de tarification et de répartition et les règles spécifiques établies par l'Etat, le gestionnaire de l'infrastructure est responsable de son organisation, de sa gestion et de son contrôle interne.

(2) Les missions du gestionnaire de l'infrastructure et les modalités de mise en œuvre de celles-ci sont réglées par voie de contrat, d'une durée minimale de cinq ans, entre l'Etat et les CFL. Ledit contrat est approuvé par règlement grand-ducal. Le contrat précise les dispositions du chapitre IV du présent titre et comporte les éléments suivants :

1. le champ d'application du contrat en ce qui concerne l'infrastructure et les installations de service, en conformité avec la structure indiquée à l'annexe II de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite, englobant tous les aspects de la gestion de l'infrastructure, y compris l'entretien, le renouvellement des éléments de l'infrastructure déjà en service et la construction de nouvelles infrastructures ;
2. la structure des versements ou des fonds alloués :
 - a) aux différents services d'infrastructure énumérés à l'annexe II de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;
 - b) à l'entretien et au renouvellement ;
 - c) à une nouvelle infrastructure ;
 - d) à la résorption des arriérés d'entretien et de renouvellement existants ;
3. les objectifs de performance orientés vers l'utilisateur, sous la forme d'indicateurs et de critères de qualité portant sur les éléments suivants :
 - a) les performances des trains et la satisfaction de la clientèle ;
 - b) la capacité du réseau ;
 - c) la gestion des actifs ;
 - d) les volumes d'activité ;
 - e) les niveaux de sécurité ; et
 - f) la protection de l'environnement ;
4. le volume de l'arriéré d'entretien éventuel et les actifs qui seront retirés du service et, partant, généreront des flux financiers différents ;
5. les mesures d'incitation visées à l'article 14, paragraphe 1^{er} ;
6. les obligations d'information minimales incombant au gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne le contenu et la fréquence de présentation des rapports, y compris les informations à publier chaque année ;
7. la durée convenue du contrat, qui est synchronisée et compatible avec la durée du plan d'entreprise ou de la licence du gestionnaire de l'infrastructure et le cadre et les règles de tarification fixés par l'Etat ;
8. les règles applicables en cas de perturbation importante des activités ou dans les situations d'urgence, y compris des plans d'urgence et de résiliation anticipée du contrat, ainsi que les règles en matière d'information en temps et en heure des utilisateurs ;
9. les mesures de réparation à prendre si l'une des parties manque à ses obligations contractuelles ou lorsque des circonstances exceptionnelles ont une incidence sur la disponibilité des financements publics ;
10. les conditions et procédures de renégociation et de résiliation anticipée.

(3) Les modalités du contrat et la structure des versements destinés à procurer des moyens financiers au gestionnaire de l'infrastructure sont convenues à l'avance et couvrent toute la durée du contrat.

(4) Les candidats et, sur demande, les candidats potentiels, sont informés par l'Etat et le gestionnaire de l'infrastructure sur le contenu du contrat. Ils peuvent exprimer leur avis sur le contrat avant sa signature.

Chapitre II – L'institution d'un Fonds du rail

Art. 8. Le ministre développe l'infrastructure ferroviaire nationale en tenant compte des besoins généraux de l'Union européenne, y compris celui de coopérer avec les pays tiers voisins. Après consultation des parties intéressées, une stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire est publiée. Cette stratégie couvre une période d'au moins cinq ans et est reconductible.

Les projets de remise en état, de modernisation et d'extension du réseau ou de suppression de lignes sont repris dans un programme d'investissement quinquennal établi par le ministre avec le concours

du gestionnaire de l'infrastructure et soumis préalablement à son exécution à l'approbation du Gouvernement en conseil.

Sur proposition du ministre une mise à jour du programme sera faite tous les ans par le Gouvernement.

Art. 9. (1) Il est institué un fonds spécial, dénommé « Fonds du rail ».

Sont imputés sur le Fonds du rail :

1. les dépenses occasionnées par la réalisation du programme d'investissement ;
2. les dépenses relatives aux acquisitions immobilières requises dans l'intérêt de la réalisation du programme d'investissement ;
3. les dépenses relatives à la gestion courante de l'infrastructure comprenant les frais d'entretien du réseau ainsi que les dépenses relatives à la régulation du trafic ferroviaire sur ledit réseau ;
4. les frais d'experts et d'études relatifs à la réalisation du programme d'investissement ainsi que les frais d'études et de surveillance de la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;
5. les dépenses relatives aux acquisitions d'infrastructures et d'installations ferroviaires existantes qui ne font pas partie du réseau ;
6. les frais de fonctionnement du régulateur du marché ferroviaire.

Le ministre ordonnance les dépenses à charge du Fonds du rail.

(2) Le Gouvernement est autorisé à réaliser les projets d'infrastructure ferroviaire énoncés au programme des investissements repris au paragraphe 2 et concernant la remise en état, la modernisation et l'extension du réseau ainsi que la suppression de lignes. Les projets en question comprennent les études préparatoires et définitives, l'acquisition des terrains et des immeubles bâtis, la construction, le parachèvement et l'équipement des voies, installations de voies et ouvrages d'art, les raccordements à l'infrastructure existante ainsi que le rétablissement des communications interrompues.

(3) Le Gouvernement est autorisé à imputer à charge des crédits de ce fonds spécial les dépenses concernant la réalisation des projets énumérés ci-après.

(4) Les comptes de profits et pertes du gestionnaire de l'infrastructure présentent, dans des conditions normales d'activité et par rapport à une période raisonnable qui ne dépasse pas cinq ans, au moins un équilibre entre, d'une part, les recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure, les excédents dégagés d'autres activités commerciales, les revenus non remboursables de sources privées et le financement par l'Etat, y compris, le cas échéant, les avances de l'Etat, et, d'autre part, les dépenses d'infrastructure.

Art. 10. Le Fonds du rail est alimenté :

1. par des dotations budgétaires ;
2. par des emprunts ;
3. par le produit de la vente d'immeubles appartenant au domaine foncier et bâti du réseau et rendus disponibles après la réalisation du programme d'investissement ;
4. par des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales provenant des comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés à l'article 9 et, qui sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées ;
5. par les revenus provenant de la location d'immeubles faisant partie du domaine foncier et bâti du réseau ;
6. par les subventions de l'Union européenne allouées à des projets inscrits au programme d'investissement.

Les sommes dont question aux points deux à six sont portées directement en recette au Fonds.

Chapitre III – Les raccordements ferroviaires internationaux

Art. 11. La participation à la réalisation de projets ferroviaires situés en dehors du territoire national, lorsque ces projets contribuent au maintien et au développement des raccordements ferroviaires du

Grand-Duché de Luxembourg avec ses pays voisins et à l'insertion du réseau dans les réseaux de transport transeuropéens doit être autorisée par une loi spéciale.

Art. 12. Les dépenses engendrées par ces participations sont à charge d'un fonds spécial, dénommé Fonds des raccordements ferroviaires internationaux. Le ministre ordonnance les dépenses à charge du Fonds des raccordements ferroviaires internationaux.

Art. 13. Le Fonds des raccordements ferroviaires internationaux est alimenté :

1. par des dotations budgétaires ;
2. par les subventions de l'Union européenne allouées au Grand-Duché de Luxembourg en vue de promouvoir la réalisation des raccordements visés à l'article 11 ;
3. par les rémunérations des participations de l'Etat dans des entités étrangères ou internationales qui sont, le cas échéant, chargées de la réalisation des projets prévus à l'article 11 ;
4. par des emprunts.

Les sommes mentionnées aux points 2, 3 et 4 sont portées directement en recette au Fonds des raccordements ferroviaires internationaux.

Chapitre IV – Coût de l'infrastructure et comptabilité

Art. 14. (1) Des mesures d'incitation encouragent le gestionnaire de l'infrastructure à réduire les coûts de fourniture de l'infrastructure tout en respectant les exigences en matière de sécurité et en maintenant et améliorant la qualité de service de l'infrastructure.

(2) Le gestionnaire de l'infrastructure dresse et tient à jour le registre de ses actifs et des actifs qu'il est chargé de gérer. Ce registre est accompagné du détail des dépenses consacrées au renouvellement et à la mise à niveau de l'infrastructure.

(3) Le gestionnaire de l'infrastructure établit une méthode d'imputation des coûts aux différentes catégories de services offerts aux entreprises ferroviaires.

Art. 15. (1) Les recettes provenant des activités de gestion du réseau de l'infrastructure ne peuvent être utilisées par le gestionnaire de l'infrastructure que pour financer ses propres activités, y compris le service de ses emprunts. Le gestionnaire de l'infrastructure peut également utiliser ces recettes pour verser des dividendes aux propriétaires de l'entreprise, à l'exception des entreprises faisant partie d'une entreprise verticalement intégrée et exerçant un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur le gestionnaire de l'infrastructure.

(2) Le gestionnaire de l'infrastructure n'accorde pas de prêt aux entreprises ferroviaires, que ce soit directement ou indirectement.

(3) Les entreprises ferroviaires n'accordent pas de prêt au gestionnaire de l'infrastructure, que ce soit directement ou indirectement.

(4) Dans le cas d'une entreprise verticalement intégrée, des prêts entre des entités juridiques ne peuvent être accordés et décaissés, et le service des intérêts ne peut être assuré, qu'aux taux du marché et à des conditions représentatives du profil de risque spécifique de l'entité concernée.

(5) Les prêts entre des entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée qui ont été accordés avant le 24 décembre 2016 subsistent jusqu'à leur échéance, pour autant qu'ils aient été contractés aux taux du marché et qu'ils soient effectivement décaissés et que le service des intérêts soit assuré.

(6) Les services éventuels offerts par d'autres entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée au gestionnaire de l'infrastructure sont fournis sur la base de contrats et rémunérés soit aux prix du marché, soit à des prix qui reflètent le coût de production, majorés d'une marge bénéficiaire raisonnable.

(7) Les dettes attribuées au gestionnaire de l'infrastructure sont clairement séparées des dettes attribuées à d'autres entités juridiques au sein des entreprises verticalement intégrées. Le service de ces

dettes est assuré séparément. Cela n'empêche pas que le paiement final des dettes soit effectué par l'intermédiaire de l'entreprise qui fait partie d'une entreprise verticalement intégrée et exerce un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur le gestionnaire de l'infrastructure, ou par l'intermédiaire d'une autre entité au sein de l'entreprise.

(8) Les comptes du gestionnaire de l'infrastructure et des autres entités juridiques au sein d'une entreprise verticalement intégrée sont tenus de façon à garantir le respect du présent article et à permettre la séparation des comptes et la transparence des circuits financiers au sein de l'entreprise.

(9) Au sein des entreprises verticalement intégrées, le gestionnaire de l'infrastructure tient des registres détaillés de toutes les relations commerciales et financières avec les autres entités juridiques au sein de cette entreprise.

(10) Lorsque des fonctions essentielles de la gestion de l'infrastructure ferroviaire sont exercées par un organisme de tarification et de répartition des capacités indépendant conformément à l'article 52, paragraphe 1^{er}, les dispositions du présent article s'appliquent mutatis mutandis. Les références faites dans le présent article à un gestionnaire de l'infrastructure, à une entreprise ferroviaire et à d'autres entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée s'entendent comme faites aux divisions respectives de l'entreprise. Le respect des exigences énoncées au présent article est démontré dans les comptes séparés des divisions respectives de l'entreprise.

Art. 16. (1) Le gestionnaire de l'infrastructure adopte un plan d'entreprise incluant des plans d'investissements et de financement. Il veille à ce que les candidats connus et, sur demande, les candidats potentiels ont accès aux informations pertinentes et ont la possibilité d'exprimer leur avis sur le contenu du plan d'entreprise pour ce qui est des conditions d'accès et d'utilisation, de la nature, de la mise à disposition et du développement de l'infrastructure avant son approbation par le gestionnaire de l'infrastructure.

(2) D'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale des comptes de profits et pertes et des bilans distincts sont tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport par des entreprises ferroviaires. Les aides publiques versées à l'une de ces deux activités ne sont pas transférées à l'autre.

Le gestionnaire de l'infrastructure veille, en ce qui concerne la gestion du réseau, à séparer les produits et les charges se rapportant aux investissements, à l'entretien et à la régulation du trafic.

D'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale des comptes de profits et pertes et des bilans distincts sont tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la fourniture des services de transport ferroviaire de fret et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs. Les fonds publics versés pour des activités relatives à la fourniture de services de transport au titre des missions de service public figurent séparément dans les comptes correspondants et ne sont pas transférés aux activités relatives à la fourniture d'autres services de transport ou à toute autre activité.

Les comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés aux alinéas 1^{er} et 3 sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales.

(3) Dans le respect d'une gestion financière saine, le gestionnaire de l'infrastructure effectue les paiements correspondant aux engagements financiers et recouvre les recettes relevant des missions lui confiées sur base de la présente loi.

Conformément aux modalités fixées par le contrat de gestion prévu à l'article 7, l'Etat rémunère les prestations effectuées par le gestionnaire de l'infrastructure à charge des crédits du Fonds du rail et le gestionnaire de l'infrastructure verse au profit du Fonds du rail les recettes dont le recouvrement lui a été confié.

Chapitre V – Les missions du gestionnaire de l'infrastructure

Art. 17. (1) La gestion du réseau comporte la charge de la conception, de la planification technique et financière, de l'adjudication et de la réalisation des travaux de renouvellement, de la maintenance

de la totalité des voies et installations fixes du réseau, dans la mesure où celles-ci sont nécessaires pour assurer la circulation des trains et la sécurité de cette circulation. Cette gestion inclut l'administration centrale et locale de la circulation des trains qui comprend le suivi, l'expédition et la réception, le dispatching et les systèmes de communication et d'information.

(2) Les mêmes modalités que celles prévues au paragraphe 1^{er} valent dans le cadre de projets d'extension du réseau ou de suppression des lignes dont la réalisation technique est confiée au gestionnaire de l'infrastructure.

(3) Lorsque, à l'issue de la coordination des sillons demandés et de la consultation des candidats, il s'avère impossible de répondre favorablement à toutes les demandes de capacités de l'infrastructure, l'Administration déclare immédiatement la section de l'infrastructure concernée « infrastructure saturée » et elle en informe le gestionnaire de l'infrastructure. Il en va de même des infrastructures susceptibles de souffrir d'une même pénurie dans un proche avenir.

(4) Lorsqu'une infrastructure est déclarée saturée, le gestionnaire de l'infrastructure procède à une analyse des capacités, sauf si un plan de renforcement des capacités a déjà été mis en œuvre.

L'analyse des capacités détermine les contraintes des capacités de l'infrastructure qui empêchent de répondre de manière appropriée aux demandes de capacités et propose des méthodes permettant de satisfaire aux demandes supplémentaires. L'analyse des capacités détermine les raisons de cette saturation et les mesures à prendre à court et moyen terme pour y remédier.

L'analyse des capacités porte sur l'infrastructure, les procédures d'exploitation, la nature des différents services exploités et l'incidence de ces facteurs sur les capacités de l'infrastructure. Les mesures à envisager comprennent la modification de l'itinéraire, la reprogrammation des services, la modification des vitesses et l'amélioration de l'infrastructure.

L'analyse des capacités est accomplie dans un délai de six mois après que l'infrastructure a été déclarée saturée.

(5) Dans un délai de six mois suivant l'achèvement de l'analyse des capacités, le gestionnaire de l'infrastructure présente un plan de renforcement des capacités. Le plan de renforcement des capacités est établi après consultation des utilisateurs de l'infrastructure saturée concernée. Il indique :

1. les raisons de la saturation ;
2. l'évolution probable du trafic ;
3. les contraintes qui pèsent sur le développement de l'infrastructure ;
4. les solutions envisageables concernant le renforcement des capacités et leur coût.

(6) Sur la base d'une analyse coût-avantage des éventuelles mesures envisagées, il définit également les actions à mener pour renforcer les capacités de l'infrastructure et comporte un calendrier pour leur mise en œuvre. Ce plan est soumis à l'approbation préalable du ministre.

(7) Aucune redevance de rareté n'est due sur l'infrastructure concernée dans les cas où :

1. le gestionnaire de l'infrastructure ne présente pas de plan de renforcement des capacités ; ou
2. le gestionnaire de l'infrastructure tarde à mettre en œuvre les actions définies dans le cadre du plan de renforcement des capacités.

(8) Nonobstant le paragraphe 7, et sous réserve de l'accord de l'organisme visé à l'article 82, les redevances sont dues si :

1. le plan de renforcement des capacités ne peut pas être mis en œuvre pour des raisons échappant au contrôle du gestionnaire de l'infrastructure ; ou
2. les options qui s'offrent au gestionnaire de l'infrastructure ne sont pas viables économiquement ou financièrement.

(9) Pour l'exécution des travaux lui incombant, le gestionnaire de l'infrastructure est investi de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Etat en matière de travaux publics. Toutefois, il demeure soumis à toutes les obligations qui dérivent, pour l'Etat, de ces lois et règlements.

Art. 18. Les opérations immobilières qui sont réalisées dans l'intérêt de la mise en œuvre du programme dont question à l'article 9, paragraphes 2 et 3, sont reconnues d'utilité publique.

Le plan des parcelles à exproprier et la liste des propriétaires concernés sont approuvés par règlement grand-ducal, le Conseil d'État entendu en son avis. Les dispositions de la loi du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique sont d'application ; lorsque la réalisation d'un projet reconnu d'utilité publique relève du programme des investissements prévu à l'article 9 et à l'annexe, les mesures préparatoires relatives à l'expropriation sont diligentées par le ministre qui assume les attributions dont question aux articles 11, 12, 13, 15, 19 et 22 de la loi du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Art. 19. Le gestionnaire de l'infrastructure a l'obligation d'entretenir constamment le réseau et toutes ses dépendances dans un état tel que les besoins du trafic et la circulation des trains sont assurés dans des conditions de sécurité et de commodité appropriées.

Toutefois, cette obligation est limitée, en cas de réduction du trafic, aux exigences du service réduit maintenu et en cas de suspension ou de suppression du trafic ferroviaire sur une ligne ou une section de ligne en ce qui concerne le gros œuvre de l'infrastructure, aux mesures nécessaires pour assurer la sécurité publique et le respect des droits des tiers. Dans ce cas, le gestionnaire de l'infrastructure peut être autorisé par le ministre à supprimer les installations ferroviaires rendues inutiles par les transformations ainsi apportées à l'exploitation.

Art. 20. Dans les limites de la mission lui dévolue en vertu de l'article 7, le gestionnaire de l'infrastructure est responsable, tant envers l'Etat qu'envers les particuliers et envers les entreprises ferroviaires qui empruntent le réseau, du dommage causé soit par son propre fait, sa faute, sa négligence ou son imprudence, soit par le fait des personnes dont il doit répondre ou des choses qu'il a sous sa garde.

Art. 21. Le gestionnaire de l'infrastructure réalise et entretient les embranchements particuliers conformément aux modalités fixées dans le contrat de gestion à conclure selon l'article 7.

Les conditions de la réalisation, de l'entretien et de l'usage de ces embranchements particuliers sont convenues entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'embranché.

Art. 22. (1) Afin de garantir l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure et dans le cas d'une entreprise verticalement intégrée, aucune des autres entités juridiques n'a une influence décisive sur les décisions prises en matière de fonctions essentielles suivantes :

1. l'adoption des décisions concernant la répartition des sillons, y compris la définition et l'évaluation de la disponibilité, ainsi que l'attribution de sillons individuels ; et
2. l'adoption des décisions concernant la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et le recouvrement des redevances.

Les membres du conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure, ainsi que les dirigeants qui leur rendent directement compte, agissent de manière non discriminatoire et à ce que leur impartialité ne soit affectée par aucun conflit d'intérêts.

(2) Une même personne ne peut pas être concomitamment désignée ou employée :

1. en tant que membre du directoire ou du conseil d'administration d'un gestionnaire de l'infrastructure et en tant que membre du directoire ou du conseil d'administration d'une entreprise ferroviaire ;
2. en tant que personne chargée de prendre des décisions sur les fonctions essentielles et en tant que membre du directoire ou du conseil d'administration d'une entreprise ferroviaire ;
3. lorsqu'il existe un conseil de surveillance, en tant que membre du conseil de surveillance d'un gestionnaire de l'infrastructure et en tant que membre du conseil de surveillance d'une entreprise ferroviaire ;
4. en tant que membre du conseil de surveillance d'une entreprise faisant partie d'une entreprise verticalement intégrée et exerçant un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur un gestionnaire de l'infrastructure, et en tant que membre du conseil d'administration ou du directoire de ce gestionnaire de l'infrastructure.

(3) Dans les entreprises verticalement intégrées, les membres du conseil d'administration ou du directoire du gestionnaire de l'infrastructure et les personnes chargées de prendre des décisions sur les

fonctions essentielles ne reçoivent, de toute autre entité juridique au sein de l'entreprise verticalement intégrée, aucune rémunération fondée sur la performance, ni de primes principalement liées aux résultats financiers d'entreprises ferroviaires particulières.

(4) Lorsque des systèmes d'information sont communs à différentes entités au sein d'une entreprise verticalement intégrée, l'accès aux informations sensibles concernant les fonctions essentielles est limité au personnel habilité du gestionnaire de l'infrastructure. Les informations sensibles ne sont pas transmises à d'autres entités au sein d'une entreprise verticalement intégrée.

(5) Les dispositions du paragraphe 1^{er} sont sans préjudice des droits décisionnels de l'Etat en ce qui concerne le développement et le financement de l'infrastructure ferroviaire et des compétences en ce qui concerne le financement et la tarification de l'infrastructure, ainsi que la répartition des capacités, tels qu'ils sont définis aux articles 7, 16, au chapitre IV du Titre III et au Titre IV.

Le point 1^{er} du paragraphe 2 et le paragraphe 3 s'appliquent mutatis mutandis aux chefs de division chargés de la gestion de l'infrastructure et de la fourniture de services ferroviaires.

Art. 23. (1) Les fonctions de gestion du trafic et de planification de l'entretien sont exercées de manière transparente et non discriminatoire. Le gestionnaire de l'infrastructure prend les mesures nécessaires et appropriées pour que les personnes chargées de prendre des décisions sur ces fonctions ne soient affectées par aucun conflit d'intérêt.

(2) Les entreprises ferroviaires ont un accès total et en temps utile aux informations pertinentes en cas de perturbation du trafic les concernant. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure accorde un accès plus large au processus de gestion du trafic, il y procède pour les entreprises ferroviaires concernées de manière transparente et non discriminatoire.

En cas de perturbation de la circulation des trains du fait d'une défaillance technique ou d'un accident, le gestionnaire de l'infrastructure prend toutes les dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale. A cette fin, il établit un plan d'intervention comportant une liste des divers organismes à alerter en cas d'accidents graves ou de perturbations sérieuses de la circulation. En cas de perturbation affectant potentiellement la circulation transfrontalière, le gestionnaire de l'infrastructure partage toute information pertinente avec les autres gestionnaires de l'infrastructure dont le réseau et la circulation sont susceptibles d'être affectés par la perturbation en question. Les gestionnaires de l'infrastructure concernés coopèrent pour assurer le rétablissement d'une situation normale dans la circulation transfrontalière.

(3) Aux fins de la planification à long terme des grands travaux d'entretien ou de renouvellement de l'infrastructure ferroviaire, l'Administration consulte les candidats et, dans toute la mesure possible, tient compte des préoccupations exprimées. La programmation des travaux d'entretien est effectuée par le gestionnaire de l'infrastructure de manière non discriminatoire.

Art. 24. (1) À condition qu'aucun conflit d'intérêts ne survienne et que la confidentialité des informations sensibles sur le plan commercial soit garantie, le gestionnaire de l'infrastructure peut :

1. déléguer des fonctions en les confiant à une entité différente, à condition que celle-ci ne soit pas une entreprise ferroviaire, qu'elle ne contrôle pas une entreprise ferroviaire ou qu'elle ne soit pas contrôlée par une entreprise ferroviaire. Au sein d'une entreprise verticalement intégrée, les fonctions essentielles ne peuvent être déléguées auprès d'une autre entité de l'entreprise verticalement intégrée, sauf si cette entité exerce exclusivement des fonctions essentielles ;
2. déléguer l'exécution de travaux et de tâches connexes concernant le développement, l'entretien et le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire en les confiant à des entreprises ferroviaires ou à des sociétés qui contrôlent l'entreprise ferroviaire ou qui sont contrôlées par l'entreprise ferroviaire.

Le gestionnaire de l'infrastructure conserve le pouvoir de supervision sur l'exercice des fonctions décrites à l'article 2, point 22, et assume la responsabilité à cet égard. Toute entité exerçant des fonctions essentielles se conforme aux articles 15, 22, 23 et 52.

(2) Par dérogation aux articles 7 et 22, paragraphe 1^{er}, les fonctions du gestionnaire de l'infrastructure peuvent être exercées par différents gestionnaires de l'infrastructure, y compris les parties à des

accords de partenariat public-privé, à condition qu'ils respectent tous les exigences de l'article 22, paragraphes 2 à 6, ainsi que des articles 15, 23 et 52, et qu'ils assument la pleine responsabilité de l'exercice des fonctions concernées.

(3) Lorsque des fonctions essentielles de la gestion de l'infrastructure ferroviaire ne sont pas confiées à un fournisseur d'énergie conformément à la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité, celui-ci est exempté des règles applicables aux gestionnaires de l'infrastructure, à condition que le respect des dispositions pertinentes concernant le développement du réseau, en particulier les articles 8, 9, 16 et l'annexe, soit garanti.

(4) Sous réserve du contrôle effectué par le régulateur ou tout autre organisme compétent indépendant, le gestionnaire de l'infrastructure peut conclure des accords de coopération avec une ou plusieurs entreprises ferroviaires de manière non discriminatoire en vue de procurer des avantages aux clients. Le régulateur contrôle l'exécution de tels accords et peut, lorsque cela est justifié, conseiller d'y mettre fin.

Art. 25. Des mécanismes de coordination appropriés sont mis en place pour assurer la coordination entre le gestionnaire de l'infrastructure ou l'Administration d'une part et l'ensemble des entreprises ferroviaires d'autre part ainsi que les candidats visés à l'article 16, paragraphe 1^{er}. Lorsque cela est pertinent, les représentants des usagers des services ferroviaires de transport de fret et de voyageurs ainsi que les autorités nationales, locales ou régionales sont invités à participer. Le régulateur concerné peut participer en qualité d'observateur. La coordination porte entre autres sur :

1. les besoins des candidats quant à l'entretien et au développement des capacités de l'infrastructure ;
2. la teneur des objectifs de performance orientés vers l'utilisateur contenus dans les contrats visés à l'article 7 et des mesures d'incitation visées à l'article 14, ainsi que leur mise en œuvre ;
3. la teneur et la mise en œuvre du DRR sous régie de l'Administration ;
4. les questions d'intermodalité et d'interopérabilité ;
5. toute autre question en rapport avec les conditions d'accès, l'utilisation de l'infrastructure et la qualité des services assurés par le gestionnaire de l'infrastructure.

Le gestionnaire de l'infrastructure et l'Administration élaborent et publient des lignes directrices relatives à la coordination, en concertation avec les parties intéressées. La coordination a lieu au moins une fois par an et le gestionnaire de l'infrastructure publie sur son site internet un aperçu des activités menées en vertu du présent article.

La coordination prévue par le présent article s'entend sans préjudice du droit des candidats à saisir le régulateur et des compétences de celui-ci.

Art. 26. En vue de faciliter la fourniture de services ferroviaires efficaces et efficients au sein de l'Union, le gestionnaire de l'infrastructure et l'Administration participent et coopèrent au réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure prévu à l'article 7^{septies} de la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen modifiée par la directive 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire.

TITRE III

L'accès à l'infrastructure ferroviaire et son utilisation

Chapitre I^{er} – Conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire

Art. 27. Toute entreprise ferroviaire effectuant des transports sur le réseau est titulaire d'une licence répondant aux critères du présent titre.

Art. 28. (1) Les entreprises ferroviaires se voient accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes, à l'infrastructure ferroviaire nationale aux fins de l'exploitation de tout type de services de fret ferroviaire. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure

reliant les ports de navigation intérieure et les autres installations de service visées à l'article 31, paragraphe 2, et à l'infrastructure desservant ou pouvant desservir plus d'un client final.

(2) Sans préjudice du règlement (CE) n°1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n°1191/69 et (CEE) n°1107/70 du Conseil, les entreprises ferroviaires se voient accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes, à l'infrastructure ferroviaire aux fins de l'exploitation de services de transport ferroviaire de voyageurs. Les entreprises ferroviaires ont le droit de prendre des voyageurs dans toute gare et de les déposer dans une autre. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service visées à l'article 31, paragraphe 2. Les dispositions d'un accord transfrontalier ne font pas de discriminations entre des entreprises ferroviaires et ne restreignent pas la liberté des entreprises ferroviaires d'exploiter des services transfrontaliers.

(3) Le droit d'accès visé au paragraphe 2, aux services de transport de voyageurs entre un lieu de départ donné et une destination donnée, peut être limité par l'autorité compétente en vertu du règlement (CE) n°1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n°1191/69 et (CEE) n°1107/70 du Conseil relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route lorsqu'un ou plusieurs contrats de service public couvrent le même trajet ou un trajet alternatif si l'exercice de ce droit est susceptible de compromettre l'équilibre économique du ou des contrats de service public en question.

(4) Le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire peut être limité aux fins de l'exploitation de services nationaux de transport de voyageurs entre un lieu de départ donné et une destination donnée au sein du réseau :

1. soit lorsque des droits exclusifs de transport de voyageurs entre ces gares ont été accordés dans le cadre d'un contrat de service public attribué avant le 16 juin 2015 ;
2. soit lorsqu'un droit ou une autorisation supplémentaire autorisant l'exploitation de services de transport de voyageurs entre ces gares, en concurrence avec une autre entreprise ferroviaire, ont été accordés au plus tard le 25 décembre 2018, sur la base d'une procédure de mise en concurrence équitable ;

et lorsque ces entreprises ferroviaires ne reçoivent aucune compensation pour exploiter ces services.

Cette limitation est maintenue pour la durée initiale du contrat ou de l'autorisation, ou jusqu'au 25 décembre 2026, la période la plus courte étant retenue.

Art. 29. L'allocation et l'utilisation d'un sillon exigent de la part de l'entreprise ferroviaire bénéficiaire la détention d'un certificat de sécurité délivré conformément aux dispositions de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative la sécurité ferroviaire.

Art. 30. Les entreprises ferroviaires se voient accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes, à l'infrastructure ferroviaire aux fins de l'exploitation de tout type de services de fret ferroviaire. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les ports de navigation maritime et intérieure et les autres installations de service visées à l'article 31, paragraphe 2, et à l'infrastructure desservant ou pouvant desservir plus d'un client final.

Art. 31. (1) Les prestations minimales auxquelles a droit tout candidat sont :

1. le traitement des demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire ;
2. le droit d'utiliser les capacités accordées ;
3. l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, y compris les branchements et aiguilles du réseau ;
4. le contrôle de la circulation des trains, y compris la signalisation, la régulation, le dispatching, la communication et la fourniture d'informations concernant la circulation des trains ;
5. l'utilisation du système d'alimentation électrique pour le courant de traction ;
6. toute autre information nécessaire à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service pour lequel les capacités ont été accordées.

L'Administration et le gestionnaire de l'infrastructure fournissent, chacun en ce qui le concerne, à toutes les entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, les prestations énumérées au présent paragraphe.

(2) L'accès, y compris l'accès aux voies, est ouvert aux éventuelles installations de service et aux services offerts dans ces installations :

1. les gares de voyageurs comprenant leurs bâtiments et les autres infrastructures, y compris l'affichage d'informations sur les voyages et les emplacements convenables prévus pour les services de billetterie ;
2. les terminaux de marchandises ;
3. les gares de triage et les gares de formation, y compris les gares de manœuvre ;
4. les voies de garage ;
5. les installations d'entretien, à l'exception de celles affectées à des services de maintenance lourde et qui sont réservées aux trains à grande vitesse ou à d'autres types de matériel roulant nécessitant des installations spécifiques ;
6. les autres infrastructures techniques y compris les installations de nettoyage et de lavage ;
7. les infrastructures portuaires intérieures liées à des activités ferroviaires ;
8. les infrastructures d'assistance ;
9. les infrastructures de ravitaillement en combustible et la fourniture du combustible dans ces infrastructures, dont les redevances sont indiquées séparément sur les factures.

(3) Les prestations complémentaires peuvent comprendre :

1. le courant de traction, dont les redevances sont séparées, sur les factures, des redevances d'utilisation du système d'alimentation électrique ;
2. le préchauffage des voitures ;
3. des contrats sur mesure pour le contrôle du transport de marchandises dangereuses ou pour l'assistance à la circulation de convois spéciaux.

(4) Les prestations connexes peuvent comprendre :

1. l'accès au réseau de télécommunications ;
2. la fourniture d'informations complémentaires ;
3. le contrôle technique du matériel roulant ;
4. les services de billetterie dans les gares de voyageurs ;
5. les services de maintenance lourde fournis dans des installations d'entretien réservées aux trains à grande vitesse ou à d'autres types de matériel roulant nécessitant des installations spécifiques.

(5) Si une installation de service visée au paragraphe 2 n'a pas été utilisée pendant au moins deux années consécutives et si des entreprises ferroviaires se sont déclarées intéressées par un accès à cette installation auprès de l'exploitant de cette installation, sur la base de besoins avérés, son propriétaire annonce publiquement que son exploitation est disponible à la location ou au crédit-bail en tant qu'installation de service ferroviaire, en totalité ou en partie, à moins que l'exploitant de cette installation de service ne démontre qu'un processus de reconversion en cours empêche son utilisation par une entreprise ferroviaire.

Les entreprises ferroviaires peuvent demander en sus, en tant que prestation connexe, au gestionnaire de l'infrastructure ou à d'autres exploitants d'installations de service, une prestation visée au paragraphe 4.

Art. 32. (1) Le droit d'accès au réseau comprend pour tout candidat le droit aux prestations minimales prévues à l'article 31, paragraphe 1^{er}.

(2) Le gestionnaire de l'infrastructure et l'exploitant de l'installation de service fournissent, chacun en ce qui le concerne à toutes les entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire les prestations énumérées à l'article 31, paragraphe 2.

(3) Au cas où l'exploitant d'une installation de service fournit une prestation complémentaire prévue à l'article 31, paragraphe 3, il la fournit sans discrimination à toute entreprise ferroviaire qui en fait la demande.

(4) L'exploitant d'une installation de service n'est pas tenu de fournir aux entreprises ferroviaires les prestations connexes. Lorsque l'exploitant de l'installation de service décide de proposer à d'autres l'une de ces prestations, il les fournit sur demande aux entreprises ferroviaires de manière non discriminatoire.

(5) Afin d'assurer la totale transparence et le caractère non discriminatoire de l'accès aux installations de service visées à l'article 31, paragraphe 2, points 1, 2, 3, 4, 7 et 9, et de la fourniture de services dans ces installations lorsque l'exploitant d'une telle installation de service est sous le contrôle direct ou indirect d'une entité ou entreprise qui est également active et occupe une position dominante sur des marchés nationaux de services de transport ferroviaire pour lesquels l'installation est utilisée, il est organisé de manière à assurer son indépendance organisationnelle et décisionnelle vis-à-vis de cette entité ou entreprise. Cette indépendance n'implique pas obligatoirement l'établissement d'une entité juridique distincte pour ces installations de service et peut être réalisée par la mise en place de divisions distinctes au sein d'une même entité juridique.

Pour toutes les installations de service visées à l'article 31, paragraphe 2, l'exploitant et l'entité ou l'entreprise disposent de comptes séparés, y compris des bilans séparés et des comptes séparés de profits et pertes.

Lorsque l'exploitation de l'installation de service est assurée par un gestionnaire de l'infrastructure ou que l'exploitant de l'installation de service est sous le contrôle direct ou indirect d'un gestionnaire de l'infrastructure, le respect des exigences visées dans le présent paragraphe est réputé être démontré par le respect des exigences visées à l'article 22.

Art. 33. (1) Les demandes visant à obtenir des capacités de l'infrastructure peuvent être introduites par les candidats. Afin d'utiliser ces capacités de l'infrastructure, les candidats désignent une entreprise ferroviaire pour conclure un accord avec l'Administration conformément à l'article 58. Les conditions régissant ces accords doivent être non discriminatoires et transparentes. Ceci s'entend sans préjudice du droit des candidats à conclure des accords avec l'Administration en vue de l'obtention de capacités de l'infrastructure.

(2) L'Administration peut imposer aux candidats des règles afin d'assurer la sauvegarde de ses aspirations légitimes en ce qui concerne les recettes et l'utilisation futures de l'infrastructure. Ces règles sont appropriées, transparentes et non discriminatoires. Elles figurent dans le DRR. Elles ne peuvent porter que sur la fourniture d'une garantie financière ne dépassant pas un niveau approprié, proportionnel au niveau d'activité envisagé du candidat, et sur la capacité à présenter des offres conformes en vue de l'obtention de capacités de l'infrastructure.

Chapitre II – Les conditions d'obtention et de validité des licences

Art. 34. (1) En vue d'obtenir une licence délivrée en conformité avec les dispositions de la présente loi, les entreprises établies au Luxembourg exercent les activités de transporteur de marchandises ou de voyageurs par chemin de fer à titre principal et assurent elles-mêmes la traction des trains.

(2) Les changements apportés à l'objet social ou affectant autrement la situation juridique de l'entreprise, les modifications et extensions significatives des activités ainsi que les changements de dirigeants obligent l'entreprise ferroviaire, titulaire d'une licence, à demander à l'autorité compétente le réexamen de cette licence.

(3) Exception faite de la situation où une licence est limitée à un ou plusieurs types déterminés de service, celle-ci permet d'effectuer l'ensemble des services de transport de voyageurs et de fret sur l'intégralité du réseau, sous réserve du respect des règles de police y applicables et dans les limites des sillons alloués à l'entreprise ferroviaire, titulaire de la licence.

Art. 35. (1) Les dispositions du présent chapitre ne sont pas applicables aux entreprises ferroviaires qui sont établies en dehors du Luxembourg et qui effectuent des transports internationaux au Luxembourg sans y disposer d'un établissement.

(2) La licence visée à l'article 34, peut être refusée aux nationaux de pays non membres de l'Union européenne, lorsqu'un régime de réciprocité accordant les mêmes droits aux nationaux luxembourgeois n'a pas été convenu entre ces pays et les autorités luxembourgeoises.

Art. 36. (1) Le ministre est l'autorité compétente pour accorder les licences, leur changement ou leur extension. Il est de même compétent pour retirer ou suspendre une licence pour les motifs et dans les formes prévues par la présente loi. Le ministre statue sur la demande de délivrance le plus rapidement possible et au plus tard trois mois après la date à laquelle les informations visées à l'article 39, paragraphe 2, lui ont été présentées. Il prend en compte toutes les informations disponibles. Il communique, sans délai, sa décision à l'entreprise ferroviaire qui a demandé la licence.

Les demandes en obtention d'une licence ferroviaire sont adressées au ministre.

Elles indiquent notamment les types de services visés à l'article 34.

Elles sont accompagnées de tous les pièces et documents mentionnés aux articles 37, 41 et 43, paragraphe 3. L'entreprise ferroviaire doit en outre produire les pièces et documents utiles permettant d'établir qu'elle s'est conformée aux exigences de l'article 34, paragraphe 1^{er}. Si l'entreprise est une personne morale, elle doit en plus joindre une copie certifiée conforme de l'acte constitutif et de toutes les modifications de celui-ci.

La demande complète rédigée en langue française ou allemande est à introduire en triple exemplaire.

(2) Les demandes en obtention d'une licence nouvelle et les demandes de changement ou d'extension d'une licence existante sont instruites par le ministre qui statue sur ces demandes endéans les trois mois à compter du jour où le dossier complet de la demande, comportant toutes les pièces utiles au bon déroulement de la procédure, lui a été remis.

Les décisions de refus sont motivées. Elles sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

Art. 37. L'entreprise ferroviaire qui demande ou détient une licence, doit pouvoir prouver, à tout moment, qu'elle satisfait aux exigences :

1. d'honorabilité,
 2. de capacité financière appropriée et
 3. de capacité professionnelle,
- spécifiées aux articles 38 à 40.

Art. 38. (1) L'honorabilité s'apprécie sur base des antécédents judiciaires du ou des dirigeants de l'entreprise qui résultent de l'extrait récent de leur casier judiciaire ou d'une attestation officielle en tenant lieu, à produire avec la demande prévue à l'article 37, et de tous les éléments fournis par l'enquête administrative diligentée par le ministre en vue de l'octroi éventuel de la licence.

(2) Les exigences en matière d'honorabilité sont satisfaites, si le ou les dirigeants :

1. n'ont pas fait l'objet d'une condamnation pénale grave ;
2. n'ont pas fait l'objet d'une procédure de faillite ;
3. n'ont pas été condamnés pour des infractions graves dans le domaine de la législation spécifique applicable au transport ;
4. n'ont pas été condamnés pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant du droit social ou du droit du travail ou de conventions collectives contraignantes ;
5. n'ont pas été condamnés pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant de la réglementation douanière dans le cas d'une société désirant se livrer à des activités transfrontalières de fret soumises à des procédures douanières.

Le demandeur ou le titulaire d'une licence qui ne remplit pas ou qui ne remplit plus la condition d'honorabilité peut la recouvrer par une réhabilitation ou une mesure ayant un caractère équivalent.

Sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, le ministre est autorisé, dans le cadre de la gestion des licences ferroviaires, à traiter des données judiciaires concernant tant l'entreprise que ses dirigeants.

(3) En vue de prouver la condition d'honorabilité, l'entreprise doit fournir :

1. les coordonnées de ses dirigeants ainsi qu'un organigramme duquel il ressort que les dirigeants assument des missions de direction effectives au sein de l'entreprise, et

2. un extrait du casier judiciaire ou un document en tenant lieu pour chacun de ses dirigeants.

(4) Lorsque le dirigeant a sa résidence normale en dehors des frontières du Grand-Duché de Luxembourg ou qu'il a établi sa résidence normale depuis moins d'un an au Grand-Duché de Luxembourg, la preuve de son honorabilité est rapportée moyennant la production soit d'un extrait du casier judiciaire émis par les autorités compétentes du pays de la dernière résidence soit, dans l'impossibilité d'obtenir un tel extrait, d'une attestation officielle ou déclaration devant une autorité administrative ou un notaire reconnue équivalente, dont il résulte que le dirigeant satisfait à chacune des exigences du paragraphe 2.

(5) L'établissement des documents servant à prouver l'honorabilité ne doit pas remonter à plus de trois mois à compter du jour de l'introduction de la demande en obtention de la licence.

(6) En vue d'apprécier la condition d'honorabilité, le ministre ordonne une enquête administrative à effectuer par les fonctionnaires de la police grand-ducale et destinée à établir l'existence des exigences du paragraphe 2. Le résultat de l'enquête est consigné dans un rapport écrit.

Art. 39. (1) La capacité financière consiste pour l'entreprise à disposer des ressources financières requises pour faire face, à tout moment, pendant une période d'au moins douze mois à compter du début de l'exploitation, à ses obligations actuelles et potentielles évaluées sur base d'hypothèses réalistes.

(2) L'examen de la capacité financière s'effectue sur la base des comptes annuels de l'entreprise et, pour les entreprises qui demandent une licence et ne sont pas en mesure de présenter ces comptes, sur la base du bilan annuel.

Pour cet examen, des informations détaillées sont fournies sur les éléments suivants :

1. ressources financières disponibles ;
2. fonds et éléments d'actifs mobilisables à titre de garantie ;
3. capital d'exploitation ;
4. coûts pertinents ;
5. charges pesant sur le patrimoine de l'entreprise ;
6. impôts et cotisations sociales.

L'entreprise ne présente pas la capacité financière requise lorsque des arriérés considérables d'impôts ou de cotisations sociales sont dus pour son activité.

Dans le cadre de l'appréciation de la capacité financière, l'entreprise présente un rapport d'un réviseur d'entreprises. Ce rapport comporte toutes les informations utiles relatives aux éléments visés à l'alinéa 1^{er} et est accompagné de tous les documents appropriés à établir par les établissements bancaires et les instances administratives concernés.

(3) Le rapport d'un réviseur d'entreprises doit comporter :

1. la production de certificats d'imposition établis par l'autorité compétente au pays d'établissement de l'entreprise ferroviaire, et d'éventuels arriérés ne devant en aucun cas dépasser de plus de dix pour cent le montant annuel dû ;
2. la production de la ou des attestations officielles certifiant que l'entreprise ferroviaire est en règle avec ses obligations relatives au paiement des cotisations de sécurité sociales au pays d'établissement, d'éventuels arriérés ne devant en aucun cas dépasser de plus de dix pour cent le montant annuel dû.

Le rapport du réviseur d'entreprises énonce en outre pour chacun des éléments les renseignements et les chiffres pertinents et comporte en conclusion une évaluation comptable appréciant la viabilité de l'entreprise. Le rapport indique l'existence des garanties et des moyens financiers requis en vertu de l'article 41 pour assumer en tout moment les conséquences financières de la responsabilité civile de son activité de transporteur ferroviaire et comporte une appréciation financière du caractère suffisant de ceux-ci pour répondre à cette obligation en tenant, le cas échéant, compte des dispositions internationales susceptibles de limiter la responsabilité civile.

Art. 40. L'entreprise apporte la preuve de sa capacité professionnelle en montrant que :

1. elle a, à tout moment, une organisation de gestion et qu'elle possède les connaissances et l'expérience nécessaires pour exercer un contrôle opérationnel et une surveillance sûrs et efficaces quant aux transports pour lesquels la licence sera valable ;
2. son ou ses dirigeants possèdent une formation ou une expérience professionnelle dirigeante effective d'au moins trois ans permettant la gestion technique, opérationnelle, commerciale et financière d'une entreprise ferroviaire ;
3. la législation luxembourgeoise et européenne concernant la santé, la sécurité et les conditions de travail est observée.

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

Art. 41. Sans préjudice des règles de l'Union en matière d'aides d'Etat et conformément aux articles 93, 107 et 108 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, une entreprise ferroviaire est suffisamment assurée ou dispose de garanties suffisantes dans des conditions de marché pour couvrir, en application des législations nationales et internationales, sa responsabilité civile en cas d'accident, en ce qui concerne les passagers, les bagages, le fret, le courrier et les tiers.

L'entreprise ferroviaire rapporte la preuve qu'elle dispose de moyens financiers suffisants pour assumer les conséquences financières de sa responsabilité civile.

Il est satisfait à cette obligation :

1. soit par la conclusion d'un contrat d'assurance couvrant la responsabilité civile de l'entreprise avec une entreprise d'assurance autorisée ;
2. soit par le cantonnement de moyens propres à cette fin ;
3. soit par la présentation d'une garantie financière jugée suffisante établie par une banque dûment autorisée ou par toute autre entreprise solvable.

L'entreprise ferroviaire établit la conformité de sa situation aux dispositions du présent article par le rapport d'un réviseur d'entreprises certifiant que l'entreprise répond aux exigences légales en question. Ce rapport est présenté au moment de la demande et ensuite au moins tous les cinq ans.

Art. 42. Sont valables au Luxembourg les licences émises par l'autorité compétente et par les autres Etats membres de l'Union européenne conformément à la directive 2012/34/UE précitée et à leur législation nationale respective.

Tous les cinq ans ces licences sont sujettes à un réexamen par le ministre. Ce réexamen qui porte sur les exigences des articles 37 et 41, a lieu dans les conditions prévues par les articles 43 à 45.

Les changements et extensions des licences interviennent à la demande des entreprises intéressées.

Art. 43. (1) Les demandes en obtention d'une licence nouvelle et les demandes de changement ou d'extension d'une licence existante doivent comprendre tous les renseignements nécessaires à leur appréciation et notamment ceux prescrits par la présente loi et les règlements pris en son exécution.

Le ministre est en droit de demander la production de tout document ou information pertinent supplémentaire en vue de l'instruction du dossier. En vue de l'établissement, du changement ou l'extension d'une licence, le ministre peut agréer des organismes et experts indépendants pour surveiller ou effectuer, en tout ou en partie, les travaux relatifs à l'instruction des demandes présentées.

(2) Les frais relatifs à l'instruction des demandes en vue de l'obtention, du changement ou de l'extension d'une licence sont à charge du requérant.

(3) Toute demande en obtention ainsi que toute demande de changement ou d'extension d'une licence sont assujetties à une taxe administrative.

Le montant de la taxe administrative est fixé à quatre mille euros.

Le paiement de la taxe doit être établi au moment de l'introduction de la demande en obtention, en renouvellement ou en réexamen d'une licence.

L'entreprise est tenue de s'en acquitter auprès du receveur de l'Administration de l'enregistrement et des domaines.

Art. 44. Lorsqu'il existe un doute quant au respect des exigences relatives à la délivrance et à la validité d'une licence qu'il a accordée, le ministre peut procéder ou faire procéder à tout moment à la vérification du respect de ces exigences.

Lorsque ce doute concerne une entreprise dont la licence a été accordée par l'autorité compétente d'un autre Etat membre de l'Union européenne, le ministre en informe cette autorité ainsi que la Commission européenne.

Art. 45. (1) Le ministre peut retirer la licence, sans autre forme de procédure, si elle n'est pas utilisée endéans les deux ans après sa délivrance, ou que l'entreprise a cessé son activité depuis deux ans.

Le ministre peut suspendre ou retirer la licence lorsque :

1. l'entreprise ferroviaire viole gravement ou de façon répétée :
 - a) les conditions de la licence ; ou
 - b) les prescriptions de l'Union européenne ; ou
 - c) les prescriptions nationales ; ou
2. en cas de difficulté financière, il n'existe pas de possibilité concrète de restructuration satisfaisante de l'entreprise dans un délai raisonnable ; ou
3. l'entreprise ferroviaire ne satisfait plus aux exigences des articles 37 et 41.

(2) A condition que la sécurité ne soit pas compromise, une licence provisoire valable pour six mois peut être délivrée pour permettre à une entreprise ferroviaire de poursuivre son activité parallèlement à sa réorganisation interne, lorsque les conditions d'octroi de la licence ne sont plus données.

(3) Le ministre informe l'Agence des licences qu'il a délivrées, suspendues ou retirées ainsi que des changements, extensions et renouvellements de licences qu'il a accordées.

Art. 46. (1) Les infractions aux dispositions des articles 34, 41 et 45 sont punies d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de deux cent cinquante à dix mille euros ou de l'une de ces peines seulement.

(2) En cas d'exploitation non autorisée d'une entreprise ou de poursuite de ses activités au-delà du terme de la validité de la licence, la juridiction saisie du fond de l'affaire doit prononcer la fermeture de l'entreprise concernée jusqu'à la délivrance de la licence.

En cas de changement ou d'extension illégaux d'une entreprise la juridiction saisie du fond de l'affaire prononce uniquement la fermeture de la partie non autorisée ou prohibée de l'entreprise concernée jusqu'à la délivrance de la licence.

(3) La juridiction saisie du fond de l'affaire peut sans préjudice des peines prévues aux paragraphes 1^{er} et 2 ordonner la fermeture de l'entreprise pour une durée de deux mois à cinq ans, même si la licence a été délivrée.

(4) La fermeture d'entreprise prononcée par une décision judiciaire ayant acquis force de chose jugée produit ses effets à partir du jour à fixer par le procureur général d'Etat. L'exécution de toute décision ordonnant la fermeture d'une entreprise doit être commencée dans l'année à partir du jour où la décision judiciaire a acquis force de chose jugée.

Art. 47. (1) En cas d'exploitation non autorisée d'une entreprise ou de poursuite de ses activités au-delà du terme de la validité de la licence ainsi qu'en cas de changement ou d'extension illégale d'une entreprise déjà autorisée, le procureur d'Etat ou une partie lésée peuvent demander auprès de la chambre du conseil du tribunal d'arrondissement du lieu où l'entreprise est située la fermeture provisoire de l'entreprise concernée.

(2) La requête en fermeture, notifiée aux dirigeants de l'entreprise au moins vingt-quatre heures à l'avance, par lettre recommandée avec accusé de réception, est déposée au greffe de la juridiction appelée à statuer. Cette requête indique le jour, l'heure et le lieu de la comparution devant la chambre du conseil.

(3) Il est statué d'urgence et au plus tard dans les trois jours du dépôt, le ministère public ainsi que les parties entendues en leurs explications orales.

(4) Si la chambre du conseil constate l'existence d'indices suffisants indiquant que l'exploitation de l'entreprise est faite en contravention de la présente loi, elle prononce la fermeture provisoire de l'entreprise.

(5) La décision de fermeture provisoire de l'entreprise produit ses effets aussi longtemps que les conditions légales régissant le droit d'établissement ne sont pas remplies, à moins que la fermeture ne soit levée par un jugement du tribunal compétent ayant acquis force de chose jugée.

(6) L'ordonnance de la chambre du conseil est susceptible d'appel devant la chambre du conseil de la Cour d'appel.

(7) L'appel est consigné sur un registre tenu à cet effet au greffe du tribunal dont relève la chambre du conseil. Il doit être formé dans un délai de trois jours, qui court contre le procureur d'Etat à compter du jour de l'ordonnance et contre les autres parties en cause à compter du jour de la notification par lettre recommandée avec accusé de réception qui doit être faite dans les vingt-quatre heures de la date de l'ordonnance.

(8) Le greffier avertit les autres parties de la déclaration d'appel dans les vingt-quatre heures de la consignation sur le registre.

(9) L'audience de la chambre du conseil de la Cour d'appel n'est pas publique.

Le ou les dirigeants de l'entreprise, la partie civile et toute autre partie en cause ou leurs conseils que le greffier avertit au plus tard trois jours avant les jours et heures de l'audience, ont seuls le droit d'y assister et de fournir tels mémoires et faire telles réquisitions, verbales ou écrites qu'ils jugent convenables.

Les formalités du présent paragraphe sont à observer à peine de nullité, sauf si le ou les dirigeants de l'entreprise ou la partie civile y ont renoncé.

Le ou les dirigeants de l'entreprise ou leur conseil ont toujours la parole les derniers.

(10) Les notifications et avertissements visés au présent article se font par lettre recommandée avec accusé de réception.

Les pièces sont transmises par le procureur d'Etat au procureur général d'Etat, à l'exception des pièces à conviction qui restent au greffe du tribunal d'arrondissement.

(11) Le droit d'appel appartient également au procureur général d'Etat qui dispose à cet effet d'un délai de cinq jours à partir de la date de l'ordonnance.

Cet appel peut être formé par déclaration ou notification au greffe du tribunal dont relève la chambre du conseil. Le greffier en avertit immédiatement les parties.

(12) La décision de fermeture provisoire émanant d'une chambre du conseil est exécutoire nonobstant tout recours exercé contre elle.

(13) Tout manquement aux fermetures d'entreprise prononcées par une chambre du conseil ou par une juridiction du fond est puni des peines prévues à l'article 46.

Chapitre III – Gestion des entreprises ferroviaires selon des principes commerciaux

Art. 48. (1) Les entreprises ferroviaires sont gérées selon les principes qui s'appliquent aux sociétés commerciales, quel que soit leur propriétaire. Cette règle s'applique également aux obligations de

service public qui leur sont imposées par l'Etat et aux contrats de service public qu'elles concluent avec les autorités compétentes de l'Etat.

En matière d'organisation, de gestion et de contrôle administratif, économique et comptable interne, les entreprises ferroviaires directement ou indirectement détenues ou contrôlées par l'Etat sont dotées d'un statut d'indépendance selon lequel elles disposent d'un patrimoine, d'un budget et d'une comptabilité séparés de ceux de l'Etat.

(2) Les entreprises ferroviaires ajustent au marché leurs activités et les gèrent sous la responsabilité de leurs organes de direction.

(3) Les entreprises ferroviaires arrêtent leurs plans d'entreprise, y compris les plans d'investissement et de financement. Ces plans sont conçus en vue d'atteindre l'équilibre financier des entreprises et de réaliser les autres objectifs de gestion technique, commerciale et financière. Ils mentionnent en outre les moyens permettant d'atteindre ces objectifs.

(4) Compte tenu des lignes directrices de politique générale arrêtées par l'Etat les entreprises ferroviaires sont libres :

1. de définir leur organisation interne, sans préjudice des dispositions des articles 49 et 50 ;
2. de contrôler la fourniture et la commercialisation des services et d'en fixer la tarification ;
3. de prendre les décisions concernant le personnel, les actifs et les achats propres ;
4. de développer leur part de marché, de créer de nouvelles technologies et de nouveaux services et d'adopter toute technique innovatrice de gestion ;
5. de lancer de nouvelles activités dans des domaines associés à l'activité ferroviaire.

(5) Des comptes de profits et pertes et des bilans distincts sont tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la fourniture des services de transport ferroviaire de fret et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs. Les fonds publics versés pour des activités relatives à la fourniture de services de transport au titre des missions de service public figurent séparément, conformément à l'article 7 du règlement (CE) n°1370/2007, dans les comptes correspondants et ne sont pas transférés aux activités relatives à la fourniture d'autres services de transport ou à toute autre activité.

Les comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés à l'alinéa 1^{er}, sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre.

Chapitre IV – La répartition des capacités

Art. 49. La répartition des sillons se fait dans le respect du droit de l'Union européenne par référence à l'horaire de service établi selon les modalités fixées au présent chapitre.

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

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

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

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

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

Il est interdit aux entreprises ferroviaires bénéficiaires d'un ou de plusieurs sillons de mettre ceux-ci à la disposition d'une autre entreprise ferroviaire ou de les affecter à d'autres services que ceux pour

lesquels le ou les sillons ont été attribués. Le non-respect de l'interdiction qui précède peut entraîner des mesures administratives de la part de l'organisme de répartition, pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'attribution de sillons pour un délai déterminé.

Art. 50. (1) La mission de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire est confiée à un organisme de répartition indépendant dont la fonction est assumée par l'Administration.

(2) L'Administration arrête l'horaire de service après avoir demandé l'avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, tout en veillant à une utilisation optimale des capacités du réseau, à la continuité du service au-delà des frontières nationales ainsi qu'à une insertion appropriée du service ferroviaire dans le trafic empruntant les réseaux transeuropéens de transports. Il concourt à l'organisation des sillons internationaux selon les modalités de l'article 54.

Dans le cadre de son programme de répartition des sillons, l'Administration doit tenir compte des demandes de capacités de l'infrastructure en vue d'effectuer des travaux d'entretien sur le réseau.

L'Administration vérifie si l'entreprise ferroviaire qui demande un ou plusieurs sillons, ou a été désignée par un candidat prévu à l'article 33, peut se prévaloir du certificat de sécurité prescrit par l'article 29. L'Administration conclut avec cette entreprise l'accord prévu à l'article 58.

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

L'attribution des sillons intervient selon les modalités et les critères d'attribution étant déterminés au présent chapitre.

(3) L'Administration respecte la confidentialité des informations qui lui sont communiquées par un candidat dans l'exercice de ses fonctions.

Art. 51. (1) L'Administration établit et publie, après consultation des parties intéressées et au plus tard quatre mois avant la date limite pour l'introduction des demandes de capacités de l'infrastructure, le DRR. Le DRR est publié en français et en anglais, le français faisant foi. Il peut être obtenu au coût de publication de ce document. Toutefois, son contenu est mis gratuitement à disposition sous forme électronique sur le portail internet de l'Administration et accessible par un portail internet commun. Ce portail internet est mis en place par l'Administration dans le cadre de sa coopération conformément à l'article 54.

(2) Le DRR contient les informations suivantes :

1. un chapitre exposant la nature de l'infrastructure et les conditions d'accès à cette infrastructure. Ces informations concordent, sur une base annuelle, avec les registres d'infrastructures ferroviaires à publier selon la procédure prévue par l'article 33 du règlement grand-ducal du 1^{er} juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire ou y font référence ;
2. un chapitre relatif aux principes de tarification et aux tarifs qui précise le système de tarification et informe sur les redevances et sur l'accès aux services énumérés à l'article 31, qui sont offerts par un seul fournisseur. Ce chapitre décrit la méthode, les règles et les barèmes utilisés pour appliquer les coûts et les redevances. Il contient, lorsqu'elles sont disponibles, des informations concernant les modifications de redevances déjà décidées ou prévues au cours des cinq prochaines années ;
3. un chapitre sur les principes et les critères de répartition des capacités. Ce chapitre expose les grandes caractéristiques des capacités de l'infrastructure et précise les restrictions éventuelles qui en limitent l'utilisation et les contraintes probables imposées par l'entretien du réseau. Il précise les procédures et délais relatifs à la répartition des capacités. Sont visés par les critères spécifiques applicables à cette répartition :
 - a) les procédures d'introduction des demandes de capacités auprès de l'Administration par les candidats ;
 - b) les exigences auxquelles les candidats doivent satisfaire ;
 - c) les délais applicables aux procédures de demande et de répartition, les procédures à suivre pour demander des informations sur la programmation et les procédures de programmation des travaux d'entretien prévus et imprévus ;

- d) les principes régissant le processus de coordination et le système de règlement des litiges mis à disposition dans le cadre de ce processus ;
 - e) les procédures à suivre et les critères à appliquer lorsque l'infrastructure est saturée ;
 - f) des détails sur les restrictions imposées à l'utilisation des infrastructures ;
 - g) les règles concernant la prise en compte des niveaux antérieurs d'utilisation des capacités pour déterminer les priorités lors du processus de répartition ;
 - h) les mesures de traitement adéquat des services de fret, des services internationaux et des demandes soumises à la procédure ad hoc ;
 - i) les procédures d'allocation des sillons internationaux.
4. un chapitre contenant des informations sur la demande de licence visée au chapitre II du présent titre et sur les certificats de sécurité ferroviaire délivrés conformément au chapitre 4 de la loi précitée du 22 juillet 2009 ou indiquant un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique ;
 5. un chapitre contenant des informations sur les procédures de règlement des litiges et de recours concernant des questions d'accès à l'infrastructure et aux services ferroviaires et le système d'amélioration des performances visé à l'article 78 ;
 6. un chapitre contenant des informations sur l'accès aux installations de service visées à l'article 31 et la tarification de leur utilisation. Les exploitants d'installations de service fournissent des informations sur les tarifs pratiqués pour l'accès à l'installation et pour la prestation de services ainsi que des informations sur les conditions techniques d'accès, à inclure dans le DRR, ou indiquent un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique ;
 7. un modèle d'accord pour la conclusion d'accords-cadres entre l'Administration et un candidat selon la procédure prévue par l'article 55 ;
 8. un modèle de formulaire pour les demandes de capacité.

(3) Le document de référence du réseau expose les caractéristiques de l'infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires et contient des informations précisant les conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire concernée. Le document de référence du réseau contient également des informations précisant les conditions d'accès aux installations de service reliées au réseau du gestionnaire de l'infrastructure et la fourniture de services dans ces installations, ou indique un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique. Le contenu du document de référence du réseau est défini au paragraphe 1^{er}.

Le gestionnaire de l'infrastructure fournit à l'Administration toutes les informations dont il dispose et qui sont nécessaires à l'élaboration du DRR.

(4) Si l'Administration compte modifier les éléments essentiels du système de tarification prévu par l'article 62, elle en informe le public au moins trois mois avant la date limite de publication du DRR, conformément au paragraphe 1^{er}.

(5) L'Administration soumet le projet de DRR à l'avis des parties intéressées. Les avis sont réputés favorables s'ils ne sont pas intervenus dans le mois suivant la transmission du projet.

L'Administration soumet le DRR pour approbation au ministre.

Le DRR est tenu à jour et, le cas échéant, modifié.

(6) Les références aux publications relatives au DRR sont insérées au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, Recueil administratif et économique, au moins sept jours avant la mise en vigueur.

(7) L'Administration établit, dans son DRR, les critères de détermination du défaut d'utilisation pour la facturation de la redevance appropriée pour les capacités attribuées mais non utilisées. L'organisme de contrôle visé à l'article 80, contrôle ces critères conformément à l'article 87.

Art. 52. (1) L'Administration est chargée de la tarification et de la répartition des capacités d'infrastructure du réseau, indépendamment de toute entreprise ferroviaire.

Elle dispose de l'indépendance organisationnelle et décisionnelle, dans les limites définies au présent titre et au Titre IV, en ce qui concerne les fonctions essentielles.

(2) Aux fins de l'application du paragraphe 1^{er} :

1. une entreprise ferroviaire ou toute autre entité juridique n'exerce aucune influence décisive sur l'Administration en ce qui concerne les fonctions essentielles ;
2. une entreprise ferroviaire, ou toute autre entité juridique au sein de l'entreprise verticalement intégrée, n'a aucune influence décisive sur les nominations et les révocations des personnes chargées de prendre des décisions sur les fonctions essentielles ;
3. la mobilité des personnes chargées des fonctions essentielles ne crée pas de conflits d'intérêts.

(3) Elle veille à assurer une utilisation efficace et optimale des infrastructures. A cet effet, l'Administration :

1. définit et évalue les capacités disponibles, le cas échéant en coopération avec d'autres organismes de répartition des capacités européens en vue d'une répartition efficace de capacités impliquant plusieurs réseaux ;
2. prévoit la prise en compte des capacités d'infrastructure nécessaires aux besoins de travaux de maintenance et de renouvellement de l'infrastructure et, le cas échéant, les règles de priorité spécifiques pour des lignes spécialement affectées à un type de trafic ;
3. attribue aux candidats, selon les modalités définies aux articles suivants, chaque sillonn correspondant à la capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné entre deux points du réseau pendant une période de temps donnée ;
4. détermine les graphiques de circulation qui décrivent l'ensemble des sillons sur l'infrastructure du réseau, ainsi que les capacités réservées pour l'exécution des grands travaux d'investissement sur chaque section du réseau ;
5. arrête, selon les modalités prévues à l'article 56, l'horaire de service qui retrace l'ensemble des mouvements des trains et du matériel roulant programmés sur une période de douze mois à compter du deuxième samedi de décembre à minuit. Des adaptations de l'horaire peuvent intervenir à d'autres dates si les nécessités du trafic le justifient. Ces dates sont coordonnées avec les autres organismes de répartition des capacités européens et publiées au DRR ;
6. met en place un cadre pour la répartition des capacités de l'infrastructure, sous réserve que soit satisfaite la condition relative à l'indépendance de gestion prévue au paragraphe 1^{er} de l'article 48. Des règles spécifiques de répartition des capacités sont établies. L'Administration accomplit les procédures de répartition de ces capacités. Elle veille à ce que les capacités de l'infrastructure soient réparties sur une base équitable et de manière non discriminatoire et dans le respect du droit de l'Union européenne ;
7. respecte la confidentialité, sous l'angle commercial, des informations qui lui sont communiquées.

Art. 53. (1) Le gestionnaire de l'infrastructure présente à l'Administration au plus tard vingt-cinq mois avant la mise en vigueur de l'horaire de service un projet des grands travaux qu'il compte effectuer durant l'horaire de service en question et qui ont des répercussions importantes sur les capacités disponibles.

Après concertation avec l'Administration et au plus tard treize mois avant la mise en vigueur de l'horaire de service, le gestionnaire de l'infrastructure présente à celle-ci le planning définitif de ces travaux.

(2) Le gestionnaire de l'infrastructure peut programmer à court terme des travaux de moindre importance ayant des répercussions sur les capacités allouées. Dans ce cas il demande les capacités requises à l'Administration au plus tard un mois avant le début envisagé des travaux. Après concertation avec les candidats, l'Administration définit les modifications et annulations de sillons à prévoir. Ces mesures ne donnent pas lieu à d'autre indemnisation que le remboursement de l'acompte prévu à l'article 76.

(3) Il en est de même lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ne peut pas mettre à disposition les capacités allouées en raison de travaux urgents non prévus.

Art. 54. Peuvent introduire des demandes d'attribution de sillons les candidats, l'organisme de répartition des capacités d'infrastructure d'un autre Etat membre de l'Union européenne coopérant avec l'Administration et dûment mandaté ainsi qu'un groupement de plusieurs organismes de répartition des capacités d'infrastructure d'autres Etats membres de l'Union européenne constitué à cet effet.

Les capacités de l'infrastructure disponibles sont réparties par l'Administration et ne peuvent, une fois affectées à un candidat, être transférées par le bénéficiaire à une autre entreprise ou un autre service.

Toute transaction relative aux capacités de l'infrastructure est interdite et entraîne l'exclusion de l'attribution ultérieure de capacités.

L'utilisation de capacités par une entreprise ferroviaire pour exercer les activités d'un candidat qui n'est pas une entreprise ferroviaire n'est pas considérée comme un transfert.

Art. 55. L'Administration peut conclure avec tout candidat un accord-cadre. Cet accord-cadre précise les caractéristiques des capacités de l'infrastructure ferroviaire requises par un candidat ainsi que de celles qui lui sont offertes pour toute durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service.

L'accord-cadre est conclu en principe pour une durée de cinq ans, renouvelable par périodes égales à sa durée initiale. L'Administration peut, dans des cas spécifiques, accepter des périodes plus courtes ou plus longues. Toute période d'une durée supérieure à cinq ans est motivée par l'existence de contrats commerciaux, d'investissements particuliers ou de risques.

Lorsque des itinéraires de substitution adéquats existent, l'Administration peut, après consultation des parties intéressées, désigner des infrastructures spécialisées à utiliser par des types déterminés de trafic. Lorsque cette désignation a eu lieu, l'Administration peut accorder la priorité à ce type de trafic lors de la répartition des capacités de l'infrastructure. Cette désignation ne fait pas obstacle à l'utilisation de ces infrastructures par d'autres types de trafic, dès lors que des capacités sont disponibles. Lorsque l'infrastructure a été désignée conformément au présent alinéa, il en est fait état dans le DRR. Pour les services utilisant une telle infrastructure spécialisée et qui nécessitent des investissements importants et à long terme, dûment justifiés par le candidat, l'accord-cadre peut être conclu pour une durée de quinze ans. Une durée supérieure à quinze ans n'est admissible que dans des cas exceptionnels, lorsqu'il s'agit d'investissements importants et à long terme et spécialement lorsque ceux-ci font l'objet d'engagements contractuels comprenant un plan pluriannuel d'amortissement.

Dans de tels cas exceptionnels, l'accord-cadre peut indiquer les caractéristiques détaillées des capacités qui sont mises à la disposition du candidat pour la durée de l'accord-cadre. Ces caractéristiques peuvent comprendre la fréquence, le volume et la qualité des sillons. L'Administration peut réduire les capacités réservées dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure au seuil fixé par le DRR.

Des indemnités peuvent être prévues en cas de non-respect des engagements.

L'accord-cadre peut être modifié ou limité afin de permettre une meilleure utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Les dispositions générales de chaque accord-cadre sont communiquées à toute partie intéressée.

La conclusion d'un accord-cadre ne dispense pas l'intéressé de présenter ses demandes de sillons selon les modalités prévues à l'article 27. Elle ne fait pas obstacle à l'utilisation par d'autres demandeurs de sillons de l'infrastructure qui fait l'objet de l'accord-cadre.

Art. 56. (1) Les demandes de sillons sont adressées à l'Administration dans les conditions et selon les modalités prévues par le DRR ou, en cas d'accord-cadre, par les stipulations de cet accord.

Le droit d'utiliser des capacités déterminées de l'infrastructure sous forme de sillons peut être accordé aux candidats pour une durée maximale correspondant à une seule période de l'horaire de service. Lorsque la demande est présentée au titre d'un accord-cadre, l'Administration prend en compte les engagements contractuels lors de la répartition des capacités de l'infrastructure.

Dans le cas de sillons traversant plus d'un réseau, les gestionnaires de l'infrastructure veillent à ce que les candidats puissent introduire leur demande auprès d'un guichet unique, qui est soit une entité commune instituée par les gestionnaires de l'infrastructure, soit un seul gestionnaire de l'infrastructure participant au sillon. Ce gestionnaire de l'infrastructure est habilité à agir pour le compte du candidat

dans sa recherche de capacités auprès d'autres gestionnaires de l'infrastructure concernés. Cette exigence est sans préjudice 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.

(2) L'Administration instruit les demandes. Dans le cadre de cette instruction elle peut confier des études techniques au gestionnaire de l'infrastructure.

(3) Après l'instruction des demandes de sillons, l'Administration établit un projet d'horaire de service, le cas échéant en coopération avec les autres organismes de répartition concernés, et ce au plus tard quatre mois après la date limite pour la présentation des demandes par les candidats. Ce projet tient compte des demandes formulées, des priorités dans l'utilisation du réseau, des périodes nécessaires pour l'entretien programmé du réseau et les grands travaux sur l'infrastructure ferroviaire et, le cas échéant, de la nécessité de réserver des capacités suffisantes pour répondre aux demandes ponctuelles de sillons.

(4) Lorsque certaines demandes sont incompatibles entre elles, l'Administration entame une procédure de coordination, telle que définie au DRR. Elle peut proposer des sillons différents de ceux qui ont été demandés.

L'Administration s'efforce, en consultant les candidats concernés, de résoudre les conflits éventuels. Cette consultation est fondée sur la communication, dans un délai raisonnable, gratuitement et par écrit ou par voie électronique, des informations suivantes :

1. les sillons demandés par tous les autres candidats sur les mêmes lignes ;
2. les sillons alloués dans un premier temps à tous les autres candidats sur les mêmes lignes ;
3. les autres sillons proposés sur les lignes concernées, conformément au paragraphe 2 ;
4. des informations complètes et détaillées sur les critères de répartition des capacités.

Conformément à l'article 52, paragraphe 3, point 7, ces informations sont fournies sans révéler l'identité des autres candidats, à moins que les candidats concernés n'aient accepté qu'elles le soient.

L'Administration consulte les parties intéressées au sujet du projet d'horaire de service et leur laisse la faculté de présenter leurs observations durant une période d'au moins un mois. Les parties intéressées comprennent toutes celles qui ont introduit une demande de capacités de l'infrastructure, ainsi que les autres parties qui souhaitent formuler des commentaires au sujet de l'incidence que l'horaire de service peut, le cas échéant, avoir sur leur aptitude à fournir des services ferroviaires durant la période de validité de l'horaire de service. L'Administration adopte les mesures appropriées, prend en compte les observations exprimées et communique la proposition définitive de sillons aux parties intéressées.

(5) Les parties intéressées peuvent saisir le régulateur dans un délai de dix jours ouvrables à partir de la réception de la proposition définitive de sillons.

(6) A l'issue de ce processus, l'Administration arrête l'horaire de service provisoire et le rend public.

Art. 57. (1) Les demandes de sillons présentées après la date limite pour l'introduction des demandes ne sont traitées qu'après l'offre définitive de l'horaire de service provisoire sur base des capacités d'infrastructure disponibles suite à l'attribution de sillons effectuée en application de l'article 56. Si ces demandes sont introduites avant une date limite publiée au DRR, elles sont prises en compte lors de l'établissement de l'horaire de service définitif. Les demandes de sillons réguliers présentées après cette date limite sont prises en compte lors des adaptations de l'horaire de service selon les modalités et le calendrier publiés au DRR.

(2) Les demandes de sillons extraordinaires ou préétablis peuvent être présentées à tout moment sans préjudice des délais prévus au DRR. L'Administration répond à ces demandes dans un délai de cinq jours ouvrables, si possible en présentant une offre ou, le cas échéant, en indiquant un nouveau délai pour la remise de l'offre.

(3) La régulation opérationnelle se fait sous le contrôle de l'Administration.

Art. 58. Toute entreprise ferroviaire assurant des services de transport ferroviaire conclut un contrat avec l'Administration sous des conditions non discriminatoires et transparentes.

Ce contrat porte sur les conditions administratives, techniques et financières de l'utilisation de l'infrastructure et spécifie les conditions dans lesquelles sont appliquées les règles de sécurité.

Sans préjudice des stipulations contractuelles, le contrat d'utilisation de l'infrastructure du réseau peut être résilié sans indemnité pour le bénéficiaire d'un sillon dans les cas suivants :

1. retrait de la licence ferroviaire ou du certificat de sécurité ;
2. situation de cessation de paiements ou de mise en liquidation judiciaire ;
3. défaut de paiement des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour six échéances successives ;
4. violation des obligations en matière d'assurance.

Art. 59. L'Administration peut, par décision motivée, supprimer ou modifier les sillons alloués :

1. lorsque l'exécution sur l'infrastructure ferroviaire de travaux autres que ceux qui sont programmés lors de l'élaboration de l'horaire de service mentionné à l'article 75 l'exige ;
2. lorsque l'utilisation du sillon a été inférieure au seuil défini dans le DRR.

Dans le cas mentionné au point 2, l'Administration peut conférer un caractère définitif à la modification ou à la suppression.

La décision de modification ou de suppression de sillon est précédée d'un préavis de quinze jours et d'une concertation avec les bénéficiaires des sillons en cause. Elle indique la durée de la modification ou de la suppression.

Toutefois, en cas d'urgence et de nécessité absolue, de défaillance rendant l'infrastructure momentanément inutilisable ou pour tout autre fait empêchant l'utilisation de l'infrastructure dans des conditions normales de sécurité, l'Administration supprime, sans préavis, les sillons attribués pendant le temps nécessaire à la remise en état des installations ou à la disparition du fait générateur de l'arrêt des circulations. L'Administration en informe le régulateur, parallèlement à tout autre contractant, dans les meilleurs délais.

Les modalités d'indemnisation éventuelle sont précisées dans le DRR.

Art. 60. (1) Lorsque l'Administration constate l'impossibilité de répondre favorablement à toutes les demandes de capacités sur une ligne ou une section de ligne de l'infrastructure, elle déclare cette fraction de l'infrastructure saturée et en informe le ministre.

(2) Lorsqu'une section de ligne du réseau a été déclarée saturée, l'Administration affecte les sillons en fonction des priorités suivantes :

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

Art. 61. (1) L'Administration en sa qualité d'organisme de répartition précise, dans le DRR, les conditions de prise en compte des niveaux d'utilisation antérieurs des sillons lors de la détermination des priorités dans le cadre de la procédure de répartition.

(2) Pour l'infrastructure saturée en particulier, l'Administration impose la renonciation à un sillon dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure au seuil fixé dans le DRR, à moins que cette sous-utilisation ne soit due à des raisons autres qu'économiques échappant au contrôle du candidat.

TITRE IV

La tarification

Chapitre I^{er} – Les redevances d'utilisation de l'infrastructure

Art. 62. L'établissement des règles de tarification spécifiques ainsi que la détermination de la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure sont confiés à un organisme de tarification dont la fonction est assumée par l'Administration.

L'Administration s'assure que le système de tarification est appliqué de telle manière que les candidats organisant des prestations de service de nature équivalente sur une partie similaire du marché soient soumises à des redevances équivalentes et non discriminatoires et que les redevances effectivement appliquées soient conformes au système de redevance pour l'utilisation de l'infrastructure instauré au présent titre et aux règles définies dans le DRR.

Art. 63. L'utilisation du réseau est soumise au paiement d'une redevance d'utilisation dont les modalités d'application sont déterminées ci-après, l'avis de l'Administration demandé.

Les redevances d'utilisation sont calculées pour chaque candidat dans le respect du principe de l'application non discriminatoire de ces redevances dans le cadre d'un même marché et par rapport à un barème tarifaire de référence établi par l'Administration selon les modalités prévues ci-après.

Les redevances d'utilisation de l'infrastructure sont facturées par l'Administration et prélevées pour compte de l'Etat par l'Administration de l'enregistrement et des domaines sur toute entreprise ferroviaire qui emprunte le réseau. Elles sont imputées au Fonds du rail.

Les redevances d'utilisation des installations de service sont versées à l'exploitant d'installation de service.

L'Administration et l'exploitant d'installation de service doivent pouvoir prouver que les redevances à payer par un candidat ont été calculées conformément aux modalités de tarification de la redevance prévue.

Ils tiennent à la disposition de tout candidat demandant l'allocation de sillons, ainsi que du régulateur, toute information utile sur les redevances imposées.

Art. 64. Les frais de dossier et d'expertise nécessaires à l'étude d'une demande d'utilisation du réseau ou d'une demande d'allocation de sillon sont à la charge du demandeur. Ils sont déterminés suivant un barème fixé par règlement grand-ducal.

L'Administration est autorisée à se faire remettre par les candidats demandant l'allocation d'un sillon un acompte dont le montant est repris dans les tarifs ci-avant. En cas de non-utilisation du sillon, cet acompte reste acquis à l'Administration. Il est déduit de la redevance d'utilisation dans le cas contraire.

Art. 65. Sans préjudice de l'article 66, les redevances perçues pour l'ensemble des prestations minimales et pour l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire.

Art. 66. (1) Les redevances d'utilisation de l'infrastructure visées à l'article 65, peuvent inclure une redevance au titre de la rareté des capacités de la section identifiable de l'infrastructure pendant les périodes de saturation.

(2) Les redevances d'utilisation de l'infrastructure visées à l'article 65, peuvent être modifiées pour tenir compte du coût des effets sur l'environnement de l'exploitation des trains. Toute modification de ce type est différenciée en fonction de l'ampleur de l'effet engendré.

Art. 67. La redevance perçue pour l'ensemble des prestations minimales est composée de quatre éléments cumulatifs :

1. un élément associé au traitement administratif de la requête de sillon ;

Pour les sillons réguliers, la redevance couvre le traitement administratif associé à la requête d'un sillon réservé pour une période horaire. Pour les sillons préétablis et extraordinaires, la redevance couvre le traitement administratif associé à la requête du sillon considéré.

Les redevances associées au traitement administratif des requêtes sont précisées dans le DRR.

2. un élément associé à l'exploitation du sillon ;

La redevance associée à l'exploitation d'un sillon est calculée sur base du produit d'un tarif unitaire, de la longueur du sillon, d'un facteur associé au poids du train et d'un facteur associé au type de train considéré.

Le tarif unitaire d'exploitation du sillon, les catégories de poids, les facteurs associés aux catégories de poids, les types de trains et les facteurs associés aux types de trains sont précisés dans le DRR.

3. un élément associé à la rareté des capacités sur les sections déclarées saturées et traversées par le sillon pendant les périodes de saturation. Cette redevance est calculée sur base du produit d'un facteur de congestion, de la longueur de la section déclarée saturée et d'un coefficient de rigidité.

La liste des sections déclarées saturées conformément à l'article 17, paragraphe 3, les facteurs de congestion associés et les périodes associées sont précisés dans le DRR.

Le coefficient de rigidité est fonction de la différence entre la marche de base train et de la marche du train telle qu'elle est estimée sur base de l'application de l'horaire de service. Les catégories considérées et les coefficients applicables sont précisés dans le DRR.

4. un élément associé à l'utilisation du système d'alimentation électrique pour le courant de traction déterminé comme le produit d'un tarif unitaire et de la distance d'utilisation du système d'alimentation électrique.

La valeur du tarif unitaire d'utilisation du système d'alimentation électrique est précisée dans le DRR.

Chapitre II – Les redevances relatives aux installations de service et aux services

Art. 68. (1) La redevance imposée pour l'accès aux voies dans le cadre des installations de service visées à l'article 31, paragraphe 2, et la fourniture de services dans ces installations, ne dépasse pas le coût de leur prestation majoré d'un bénéfice raisonnable.

(2) Si les services énumérés à l'article 31, paragraphes 3 et 4, comme prestations complémentaires et connexes ne sont proposés que par un seul fournisseur, la redevance imposée pour un tel service ne dépasse pas le coût de la prestation majoré d'un bénéfice raisonnable.

Art. 69. La redevance associée à l'accès aux infrastructures de ravitaillement en combustible exploitées par le gestionnaire de l'infrastructure est fixée comme un tarif forfaitaire par opération.

Cette redevance couvre également les services de fourniture de combustible, à l'exception du prix de revient du combustible et d'une marge commerciale appliquée à ce prix de revient.

La valeur du tarif d'accès aux infrastructures de ravitaillement en combustible est précisée dans le DRR.

Art. 70. Les redevances associées à l'accès aux gares de voyageurs, à leurs bâtiments et aux autres infrastructures associées, aux terminaux de marchandises et aux voies de garage sont fixées comme étant le produit d'un tarif unitaire et d'une durée d'accès.

La durée d'accès est calculée en jours complets.

Les valeurs des tarifs unitaires applicables sont précisées dans le DRR.

Art. 71. La redevance associée à l'accès aux installations d'entretien et autres infrastructures exploitées par le gestionnaire de l'infrastructure est fixée comme étant le produit d'un tarif horaire et d'une durée d'accès.

La durée d'accès est calculée sur base d'un devis préalable. Le tarif horaire applicable est précisé dans le DRR.

Art. 72. La redevance associée à l'utilisation du courant de traction fourni par le gestionnaire de l'infrastructure est fixée comme le produit d'un tarif unitaire, d'un facteur lié au poids du train, d'un facteur lié à la vitesse moyenne hors arrêts du train, d'un facteur lié au nombre d'arrêts prévus et d'un coefficient de pointe.

Les catégories de poids et les facteurs associés sont précisés dans le DRR.

La vitesse moyenne hors arrêts est définie comme la vitesse moyenne prévue à l'horaire de service après déduction des temps d'arrêts prévus à l'horaire de service.

Les catégories de vitesse et les facteurs associés sont précisés dans le DRR.

Le nombre d'arrêts à considérer est le nombre d'arrêts prévu à l'horaire.

Le coefficient de pointe est appliqué en fonction du moment où le train considéré a passé, sur base de l'horaire de service, la moitié du temps total de parcours sur le réseau. Les périodes applicables et les coefficients de pointe associés sont précisés dans le DRR.

Art. 73. La redevance associée à l'énergie électrique fournie par le gestionnaire de l'infrastructure pour le préchauffage ou le chauffage ainsi que la pré-climatisation ou la climatisation des voitures et automotrices est fixée comme le produit d'un tarif unitaire et du nombre de voitures ou d'éléments d'automotrices préchauffées ou chauffées.

Le tarif unitaire de préchauffage ou de pré-climatisation et de chauffage ou de climatisation est précisé dans le DRR.

Art. 74. La redevance associée à la mise à disposition de contrats sur mesure pour le contrôle du transport de marchandises dangereuses et l'assistance à la circulation de convois spéciaux est fixée sur base d'un devis préalable.

L'éventuel coût du devis est fixé comme le produit d'un tarif horaire et de la durée nécessaire à l'établissement du contrat.

Le tarif horaire applicable est précisé dans le DRR.

Art. 75. Toute redevance associée aux prestations et services visés à l'article 31 et dont les modalités de tarification ne sont pas prévues aux articles précédents est fixée sur base d'un devis préalable. Par défaut, un tarif horaire est d'application.

Le tarif horaire applicable par défaut est précisé dans le DRR.

Art. 76. Sans préjudice de l'article 63, les conditions de paiements applicables aux redevances définies sont les suivantes :

1. Toutes les redevances, sauf les redevances visées à l'article 67, sont facturées après prestations des services. Le délai de paiement applicable est précisé dans le DRR.
2. Pour les redevances visées à l'article 67, un système d'acompte est prévu. L'acompte est perçu par l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition de sillons et versée au Fonds du rail en cas de non-utilisation de la capacité réservée. Les conditions de paiement et de restitution de l'acompte sont précisées dans le DRR.
3. Les études de sillons donnent lieu au paiement par le demandeur d'une redevance équivalente aux frais administratifs prévus au DRR.

Chapitre III – Exceptions aux principes de tarification

Art. 77. (1) Afin de procéder au recouvrement total des coûts encourus par le gestionnaire de l'infrastructure et si le marché s'y prête, des majorations sont perçues sur la base de principes efficaces, transparents et non discriminatoires, tout en garantissant une compétitivité optimale des segments du marché ferroviaire. Le système de tarification respecte les gains de productivité réalisés par les entreprises ferroviaires.

Le niveau des redevances n'exclut cependant pas l'utilisation des infrastructures par des segments de marché qui peuvent au moins acquitter le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire, plus un taux de rentabilité si le marché s'y prête.

Avant d'approuver la perception de telles majorations, l'Administration évalue sa pertinence pour des segments de marché spécifiques, en considérant au moins les paires d'éléments énumérées à l'annexe VI, point 1, de la directive 2012/34/UE précitée et en retenant les plus pertinentes.

La liste des segments de marché définis par l'Administration contient au moins les trois segments suivants :

1. services de fret ;
2. services de transport de passagers dans le cadre d'un contrat de service public ; et
3. autres services de transport de passagers.

L'Administration peut procéder à une différenciation plus poussée des segments de marché en fonction des marchandises ou des passagers transportés.

Les segments de marché sur lesquels les entreprises ferroviaires n'interviennent pas actuellement mais peuvent fournir des services durant la période de validité du système de tarification sont également définis. Pour ces segments de marché, l'Administration n'introduit pas de majoration dans le système de tarification.

La liste des segments de marché est publiée dans le DRR et fait l'objet d'une révision au moins tous les cinq ans. Le régulateur contrôle cette liste conformément à l'article 56 de la directive 2012/34/UE précitée.

(2) Pour des projets futurs d'investissement spécifiques ou des projets d'investissement spécifiques qui ont été achevés après 1988, l'Administration fixe ou maintient des redevances plus élevées fondées sur le coût à long terme de tels projets, pour autant qu'il s'agisse de projets améliorant le rendement et la rentabilité et qui, dans le cas contraire, ne pouvaient pas être mis en œuvre. De tels arrangements en matière de tarification peuvent également comporter des accords sur le partage des risques liés à de nouveaux investissements.

(3) Afin d'empêcher la discrimination, les redevances moyenne et marginale de l'Administration donné sont comparables pour une utilisation équivalente de son infrastructure et des services comparables fournis dans le même segment de marché sont soumis aux mêmes redevances. Dans le DRR, l'Administration montre que le système de tarification répond à ces exigences dans la mesure où elle peut le faire sans révéler d'informations commerciales confidentielles.

(4) Si l'Administration compte modifier les éléments essentiels du système de tarification visé au paragraphe 1^{er}, elle en informe le public au moins trois mois avant la date limite de publication du DRR conformément à l'article 51.

Chapitre IV – Système d'amélioration des performances

Art. 78. Les trains des entreprises ferroviaires circulant sur le réseau sont soumis à un système d'amélioration des performances reposant sur les principes de base déterminés par l'annexe VI, point 2, de la directive 2012/34/UE précitée telle que modifiée par la suite. Le système d'amélioration des performances comporte des pénalités et des compensations en cas de retards importants ou de suppressions imprévues.

Les pénalités et compensations associées aux retards importants de trains sont fixées comme le produit d'un taux unitaire et des minutes de retard causées respectivement par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure.

La valeur du taux unitaire est précisée dans le DRR.

Les pénalités et compensations associées aux suppressions imprévues de trains sont précisées dans le DRR.

Les pénalités et compensations prévues dans cet article ne peuvent être supérieures à l'acompte prévu à l'article 76.

Les seuils de retard à partir desquels les pénalités et compensations sont applicables, les limites maximales de ces pénalités et compensations ainsi que les modalités d'application du système d'amélioration des performances sont précisés dans le DRR.

Art. 79. L'Administration peut remplacer, pour des trains internationaux, le système d'amélioration des performances prévu à l'article 78 par un système d'amélioration des performances européen, établi dans le cadre de sa coopération avec les organismes de tarification et les autorités compétentes des autres Etats membres de l'Union européenne.

TITRE V

La régulation du marché ferroviaire

Chapitre I^{er} – Organisme de contrôle du marché ferroviaire : définition et missions

Art. 80. La fonction d'organisme de contrôle du marché ferroviaire est confiée à l'Institut luxembourgeois de régulation, en abrégé « ILR ».

Art. 81. L'organisme de contrôle du marché ferroviaire, ci-après dénommé le « régulateur », est une autorité publique qui est chargée d'assurer la non-discrimination, une concurrence effective et un fonctionnement efficace du marché ferroviaire. Il veille à ce que l'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux différentes prestations associées soit accordé de manière équitable et non discriminatoire.

Art. 82. (1) Le régulateur assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau et peut, après avoir procédé à toute consultation qu'il estime utile des acteurs du secteur ferroviaire, formuler et publier toute recommandation. Tout en respectant le secret professionnel, le régulateur procède à l'établissement de statistiques et collecte les données nécessaires auprès des personnes physiques ou morales tombant sous sa surveillance. Lorsque les données transmises par les organismes sous sa surveillance sont commercialement sensibles, elles sont considérées comme confidentielles. Des données permettant d'identifier des entreprises ferroviaires ou se rapportant à des entreprises ferroviaires déterminées sont également à considérer comme confidentielles.

(2) Le ministre et le régulateur sont chacun autorisés à procéder à la publication de données statistiques sur le secteur ferroviaire, à condition que cette publication ne permette pas d'en déduire des données commercialement sensibles relatives à une entreprise déterminée. Nonobstant cette limitation, des données statistiques nationales peuvent être publiées.

(3) La confidentialité des informations ne fait pas obstacle à la communication par le ministre et le régulateur des informations ou des documents qu'ils détiennent ou qu'ils recueillent à la Commission européenne ou aux autorités des autres Etats membres de l'Union européenne exerçant des compétences analogues, sous réserve de réciprocité, et à condition que l'autorité de l'autre Etat membre de l'Union européenne concerné soit soumis au secret professionnel avec les garanties équivalentes qu'au Grand-Duché de Luxembourg.

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

(5) Les membres qui font partie des organes du régulateur sont indépendants du secteur ferroviaire et n'ont pas d'intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire.

(6) Le régulateur peut échanger avec les autres organismes de contrôle des informations sur leur travail et leurs principes et pratiques décisionnels sur les principaux aspects des procédures et sur les problèmes d'interprétation de la législation ferroviaire transposée de l'Union européenne. Ils coordonnent leurs processus décisionnels dans l'ensemble de l'Union européenne en participant et en collaborant au sein d'un réseau dont la Commission est membre. Celle-ci coordonne et soutient les travaux de ce réseau et lui adresse des recommandations.

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

Le régulateur coopère étroitement avec l'Administration et avec l'autorité responsable des licences en élaborant ensemble un cadre de coopération et d'échange d'informations visant à prévenir les effets préjudiciables à la concurrence ou à la sécurité sur le marché ferroviaire.

Ce cadre contient un mécanisme permettant au régulateur d'adresser les recommandations à l'Administration et à l'autorité responsable des licences sur des aspects susceptibles de nuire à la concurrence sur le marché ferroviaire.

Sans préjudice de l'indépendance de chacune de ces autorités dans son domaine de compétences propres, l'autorité concernée examine chaque recommandation qui lui est adressée avant d'adopter sa décision. Si l'autorité concernée décide de s'écarter de ces recommandations, elle en donne les raisons dans ses décisions.

(8) L'exploitant traite dans un délai raisonnable fixé par le régulateur les demandes d'accès à l'installation de service et de fourniture de services dans l'installation visée à l'annexe II, point 2, de la directive 2012/34/UE précitée telle que modifiée par la suite, introduites par les entreprises ferroviaires. De telles demandes ne peuvent être refusées que s'il existe des alternatives viables permettant aux entreprises ferroviaires d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné sur le même trajet ou sur un itinéraire de substitution dans des conditions économiquement acceptables. Cela n'oblige pas l'exploitant de l'installation de service à investir dans les ressources ou les installations pour répondre à toutes les demandes introduites par les entreprises ferroviaires.

Lorsque les demandes introduites par les entreprises ferroviaires concernent l'accès à une installation de service et la fourniture de services dans une installation de service gérée par un exploitant d'installation de service visé, cet exploitant justifie par écrit toute décision de refus et indique les alternatives viables dans d'autres installations.

En cas de conflit entre différentes demandes, un exploitant d'installation de service visé à l'annexe II, point 2, de la directive 2012/34/UE précitée telle que modifiée par la suite, tente de répondre à toutes les demandes. Si aucune alternative viable n'existe et qu'il est impossible de répondre à toutes les demandes de capacités pour l'installation concernée sur la base des besoins avérés, le candidat peut introduire une plainte auprès du régulateur qui examine le dossier et prend des mesures, le cas échéant, pour qu'une partie adéquate de la capacité soit dévolue à ce candidat.

(9) L'Administration et l'exploitant d'installation de service fournissent au régulateur, à la demande de celui-ci, toute information nécessaire sur les redevances imposées. L'Administration et l'exploitant d'installation de service prouvent aux entreprises ferroviaires que les redevances d'utilisation de l'infrastructure et des services réellement facturés à l'entreprise ferroviaire sont conformes à la méthodologie, aux règles et, le cas échéant, aux barèmes définis dans le DRR.

(10) Le régulateur veille à la conformité des redevances fixées par l'Administration aux dispositions déterminées par le titre IV et à leur caractère non discriminatoire. Les négociations éventuelles entre les candidats et l'Administration concernant le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure ne sont autorisées que si elles ont lieu sous l'égide du régulateur. Le régulateur émet un avis sur la fixation des redevances de l'infrastructure ferroviaire telles qu'elles résultent du titre IV.

(11) Le régulateur contrôle les critères de détermination du défaut d'utilisation par l'Administration d'une redevance appropriée pour les capacités attribuées, mais non utilisées, conformément à la procédure prévue à l'article 85. Cette redevance encourage une utilisation efficace des capacités et est obligatoirement perçue, lorsque des candidats qui se sont vu attribuer un sillon s'abstiennent, de façon régulière, de l'utiliser en tout ou partie. L'Administration établit dans le DRR les critères de détermination du défaut d'utilisation pour la facturation de cette redevance. Le paiement de cette redevance est effectué soit par le candidat, soit par l'entreprise ferroviaire désignée, conformément aux règles fixées au présent titre. L'Administration est en mesure d'indiquer à toute partie intéressée les capacités d'infrastructure qui ont déjà été attribuées aux entreprises ferroviaires utilisatrices.

(12) Le régulateur et l'Administration sont informés par les candidats sur leurs demandes de capacités de l'infrastructure en vue de l'exploitation de services de transport de voyageurs dans un Etat membre où le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire est limité conformément à l'article 28, au moins dix-huit mois avant l'entrée en vigueur de l'horaire de service auquel la demande de capacité se rapporte. Afin d'évaluer l'incidence économique potentielle sur les contrats de service public existants, le régulateur informe sans retard indu et au plus tard dans un délai de dix jours :

1. toute autorité compétente ayant attribué un service ferroviaire de transport de voyageurs sur le trajet défini dans un contrat de service public ;
2. toute autre autorité compétente concernée ayant le droit de limiter l'accès en vertu de l'article 28, paragraphe 4 ; et
3. toute entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public sur le trajet de ce service de transport de voyageurs.

(13) Tous les deux ans au moins, le régulateur consulte les représentants des usagers des services ferroviaires de transport de fret et de voyageurs pour tenir compte de leurs opinions quant au marché ferroviaire.

(14) Le régulateur est habilité à demander les informations utiles au gestionnaire de l'infrastructure, à l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition, aux candidats et à toute autre partie intéressée. Ces informations sont fournies dans un délai fixé par le régulateur, ne dépassant pas un mois. Dans des circonstances exceptionnelles, le régulateur peut accepter et autoriser une prorogation n'excédant pas deux semaines.

Le régulateur est habilité à demander au gestionnaire de l'infrastructure de mettre à sa disposition, les informations de l'indisponibilité des capacités de l'infrastructure ferroviaire en raison des travaux d'entretien non programmés.

(15) Afin de vérifier le respect des dispositions relatives à la séparation comptable établies à l'article 16 et des dispositions relatives à la transparence financière établies à l'article 15, le régulateur est habilité à effectuer des audits ou à commander des audits externes auprès du gestionnaire de l'infrastructure, des exploitants d'installations de service et auprès des entreprises ferroviaires. Dans le cas des entreprises verticalement intégrées, ces pouvoirs s'étendent à l'ensemble des entités juridiques. Le régulateur est habilité à demander toute information utile. Il est habilité à demander au gestionnaire de l'infrastructure, aux exploitants d'installations de service et à toutes les entreprises ou autres entités qui assurent ou intègrent différents types de services de transport ferroviaire ou de gestion de l'infrastructure, tels que visés à l'article 16, paragraphe 2, et tels que fixés par voie de règlement grand-ducal de communiquer la totalité ou une partie des informations comptables mentionnées à l'annexe VIII de la directive 2012/34/UE précitée telle que modifiée par la suite, avec un degré de détail suffisant au regard de ce qui est jugé nécessaire et proportionné par le régulateur.

Sans préjudice des pouvoirs des autorités nationales chargées des questions en matière d'aides d'Etat, le régulateur peut en outre tirer des comptes des conclusions au sujet de problèmes en matière d'aides d'Etat, conclusions qu'il transmet auxdites autorités.

Les flux financiers, les prêts et les dettes visées à l'article 15, sont soumis à la surveillance du régulateur.

Le régulateur évalue les accords de coopération visés à l'article 24, paragraphe 4.

(16) Le régulateur réexamine les décisions et pratiques de répartition de l'infrastructure de représentants d'organismes nationaux chargés des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer, visées au point 15 de l'article 4 de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire.

Art. 83. (1) Lorsqu'une entreprise ferroviaire assure des dessertes intérieures à l'occasion d'un service international de voyageurs, le régulateur vérifie, à la demande du ministre ou des entreprises ferroviaires concernées, que le transport de voyageurs entre les gares situées dans des Etats membres différents constitue l'objet principal du service ainsi assuré.

Le droit d'accès visé à l'article 28, paragraphe 2, peut être limité aux services de transport de voyageurs entre un lieu de départ donné et une destination donnée lorsqu'un ou plusieurs contrats de service public couvrent le même trajet ou un trajet alternatif si l'exercice de ce droit est susceptible de compromettre l'équilibre économique du ou des contrats de service public en question.

(2) Pour déterminer si l'équilibre économique d'un contrat de service public est susceptible d'être compromis, le régulateur procède à une analyse économique objective et fonde sa décision sur des critères préétablis. Il statue à la demande de l'une des entités suivantes, présentée dans un délai d'un mois à compter de la réception de l'information relative à l'intention d'assurer un service de transport de voyageurs tel qu'il est mentionné à l'article 82, paragraphe 12 :

1. l'autorité compétente qui attribue le contrat de service public ;
2. toute autre autorité compétente concernée qui a le droit de limiter l'accès en vertu du présent article ;
3. le gestionnaire de l'infrastructure ;
4. l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public.

Les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires assurant les services publics fournissent au régulateur les informations nécessaires à la prise d'une décision. Dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande, le régulateur examine les informations fournies, sollicite toute information utile et lance des consultations. Il informe les parties concernées de sa décision motivée dans un délai de six semaines à compter de la réception de toutes les informations pertinentes.

Le régulateur motive sa décision et précise les conditions dans lesquelles une des entités suivantes peut demander le réexamen de la décision dans un délai d'un mois à compter de sa notification :

1. l'autorité ou les autorités compétentes concernées ;
2. le gestionnaire de l'infrastructure ;
3. l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public ;
4. l'entreprise ferroviaire demandant l'accès.

Lorsque le régulateur décide que le service de transport de voyageurs envisagé au sens de l'article 82, paragraphe 12, compromet l'équilibre économique d'un contrat de service public, il indique les changements qui pourraient être apportés à ce service afin que les conditions d'octroi du droit d'accès prévu à l'article 28, soient remplies.

Art. 84. (1) En vue de développer le marché des services de transport de voyageurs à grande vitesse, de favoriser une utilisation optimale de l'infrastructure disponible et d'encourager la compétitivité des services de transport de voyageurs à grande vitesse, l'exercice du droit d'accès prévu à l'article 28 en ce qui concerne les services de transport de voyageurs à grande vitesse ne sont soumis qu'aux exigences établies par le régulateur.

(2) Lorsque, à la suite de l'analyse prévue à l'article 83, paragraphe 2, le régulateur détermine que le service de transport de voyageurs à grande vitesse envisagé entre un lieu de départ donné et une destination donnée compromet l'équilibre économique d'un contrat de service public couvrant le même trajet ou un trajet alternatif, il indique les changements qui sont apportés à ce service afin que les conditions d'octroi du droit d'accès prévu à l'article 28, soient remplies. Ces changements comprennent une modification du service envisagé.

Chapitre II – Litiges et recours

Art. 85. (1) Dès lors que le candidat estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice lié à l'accès au réseau, il peut saisir le régulateur en particulier pour introduire un recours contre les décisions prises par le gestionnaire de l'infrastructure, par l'entreprise ferroviaire, par l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition ou l'exploitant d'une installation de service en ce qui concerne :

1. le DRR dans ses versions provisoire et définitive ;
2. les critères contenus dans ce document ;
3. la procédure de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et les décisions afférentes ;
4. le système de tarification ;
5. le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire qu'il est ou pourrait être tenu d'acquitter ;
6. les dispositions en matière d'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux services ;
7. l'accès aux services et leur tarification ;
8. la gestion du trafic ;
9. la planification du renouvellement et l'entretien programmé ou non programmé ;
10. le respect des exigences énoncées aux articles 15, 22 à 24 et 52, et celles relatives aux conflits d'intérêts.

(2) Le requérant adresse sa requête sous pli recommandé au régulateur. La requête est rédigée en langue française, allemande ou anglaise.

(3) Le régulateur est habilité à assurer le suivi de la situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires et sur le marché des services de transport de voyageurs à grande vitesse, ainsi que les activités du gestionnaire de l'infrastructure visées au paragraphe 1^{er}, points 1 à 10. En particulier, le régulateur vérifie le respect du paragraphe 1^{er}, points 1 à 10, de sa propre initiative en vue de prévenir toute discrimination à l'égard des candidats. Il vérifie si le DRR contient des clauses discriminatoires ou octroie au gestionnaire de l'infrastructure des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats.

Le régulateur prend de sa propre initiative les mesures appropriées pour corriger toute discrimination à l'égard des candidats, toute distorsion du marché et toute autre évolution indésirable sur ces marchés, eu égard au paragraphe 1^{er}, points 1 à 10.

En outre, le régulateur coopère étroitement avec l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition et avec le ministre.

(4) Le régulateur examine chaque plainte, et, en cas de besoin, sollicite des informations utiles et engage des consultations avec toutes les parties concernées dans un délai d'un mois à compter de la réception de la plainte. Il se prononce sur toutes les plaintes, adopte les mesures nécessaires afin de remédier à la situation et communique sa décision motivée aux parties concernées dans les six semaines suivant la réception de toutes les informations utiles.

Les décisions prises par le régulateur sont contraignantes pour toutes les parties concernées et ne sont soumises au contrôle d'aucune autre instance administrative.

La décision, qui peut être assortie des astreintes prévues à l'article 86, précise les conditions d'ordre technique et financières de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, le régulateur fixe de manière objective, transparente, retraçable, non-discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès au réseau et ses conditions d'utilisation.

Au cas où un recours est introduit contre un refus d'octroyer des capacités de l'infrastructure ou contre les modalités d'une proposition de capacités, le régulateur soit confirme qu'il n'y a pas lieu de modifier la décision prise par le gestionnaire de l'infrastructure, soit exige la modification de la décision incriminée conformément aux lignes directrices fixées par le régulateur.

(5) Les décisions prises par le régulateur sont publiées sur le site Internet de ce dernier.

(6) En cas de plainte, ou d'enquête lancée de sa propre initiative, sur des questions d'accès ou de tarification relatives à un sillon international, ainsi que dans le cadre de la surveillance de la concurrence sur le marché concernant des services de transport ferroviaire international, le régulateur consulte les organismes de contrôle de tous les autres Etats membres par lesquels passe le sillon international en cause et, en cas de besoin, la Commission européenne, et leur demande toutes les informations nécessaires avant de prendre sa décision.

(7) Lorsque des questions concernant un service international nécessitent des décisions de la part de deux ou de plusieurs organismes de contrôle, les organismes de contrôle concernés coopèrent lors de la préparation de leurs décisions respectives dans le but de régler ces questions. À cette fin, les organismes de contrôle concernés exercent leurs fonctions conformément à l'article 56 de la directive 2012/34/UE précitée telle que modifiée par la directive 2016/2370/UE précitée.

Les organismes de contrôle consultés au titre de l'alinéa 1^{er} et du paragraphe 6 fournissent toutes les informations qu'ils ont eux-mêmes le droit de demander en vertu de leur droit national. Ces informations ne peuvent être utilisées qu'aux fins du traitement de la plainte.

Le régulateur qui reçoit la plainte transmet toute information pertinente à l'organisme de contrôle responsable afin que celui-ci puisse prendre des mesures à l'égard des parties concernées.

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

Chapitre III – Sanctions administratives

Art. 86. (1) Le régulateur peut soit d'office, soit à la demande de l'autorité administrative compétente, du gestionnaire de l'infrastructure, d'un candidat ou de toute autre entité professionnelle du secteur ferroviaire, sanctionner les manquements du gestionnaire de l'infrastructure ou d'un candidat aux obligations qui leur incombent au titre de l'accès au réseau ou de son utilisation. Le régulateur met en demeure l'organisme intéressé de se conformer à ses obligations dans un délai imparti.

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

1. un avertissement ;
2. un blâme ;

3. une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau pour une durée n'excédant pas un an ;
4. une amende d'ordre, dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à la situation de l'intéressé, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés sans pouvoir excéder 150 000 euros. Le maximum de la sanction peut être doublé en cas de récidive dans un délai de deux ans après un premier manquement.

L'amende ne peut être prononcée que pour autant que les manquements visés ne fassent pas l'objet d'une sanction pénale.

Les mêmes sanctions sont encourues lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ou le candidat ne s'est pas conformé dans les délais requis à une décision prise par le régulateur, après mise en demeure restée sans effet dans le contexte d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés à l'accès au réseau en application de l'article 85.

(2) En cas de manquement soit du gestionnaire de l'infrastructure, soit d'un candidat, soit d'une entité professionnelle du secteur ferroviaire aux obligations de communication de documents et d'informations ou à l'obligation de donner accès aux informations économiques, financières et sociales, le régulateur met l'intéressé en demeure de s'y conformer.

Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti ou fournit des renseignements incomplets ou erronés, le régulateur peut prononcer à son encontre les sanctions prévues au paragraphe 1^{er}, alinéa 2.

(3) Les sanctions sont prononcées par le régulateur après que l'intéressé a reçu notification des griefs et a été mis à même de consulter le dossier et de présenter ses observations écrites.

(4) Le régulateur ne peut se saisir ou être saisi de faits remontant à plus de trois ans s'il n'a été fait aucun acte tendant à leur recherche, à leur constatation ou à leur sanction.

(5) Le régulateur peut assortir ses décisions d'une astreinte dont le montant journalier se situe entre 200 et 2 000 euros. Le montant de l'astreinte tient compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.

(6) En cas d'enquête lancée de sa propre initiative sur des questions d'accès ou de tarification relatives à un sillon international, ainsi que dans le cadre de la surveillance de la concurrence sur le marché concernant des services de transport ferroviaire international, le régulateur consulte les organismes de contrôle de tous les autres Etats membres par lesquels passe le sillon international en cause et, en cas de besoin, la Commission européenne, et leur demande toutes les informations nécessaires avant de prendre sa décision.

Les organismes de contrôle consultés au titre de l'alinéa 1^{er} fournissent toutes les informations qu'ils ont eux-mêmes le droit de demander en vertu de leur droit national. Ces informations ne peuvent être utilisées qu'aux fins du traitement de l'enquête.

Le régulateur qui mène une enquête de sa propre initiative transmet toute information pertinente à l'organisme de contrôle responsable afin que celui-ci puisse prendre des mesures à l'égard des parties concernées.

(7) Les décisions prises par le régulateur sont contraignantes pour toutes les parties concernées et ne sont soumises au contrôle d'aucune autre instance administrative.

(8) L'instruction et la procédure devant le régulateur sont contradictoires.

(9) La décision du régulateur, assortie ou non d'une astreinte, est susceptible d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

(10) La perception des amendes d'ordre et des astreintes prononcées par le régulateur est confiée à l'Administration de l'enregistrement et des domaines procédant comme en matière de recouvrement des droits d'enregistrement.

Chapitre IV – Financement du régulateur

Art. 87. Le régulateur exerce ses fonctions de manière impartiale, transparente et à un coût économiquement proportionné. Il se dote du personnel, des moyens et de l'organisation interne nécessaires à l'accomplissement de ses missions.

Sans préjudice des dispositions de l'article 86, paragraphe 10, les frais de fonctionnement du régulateur en vertu de la présente loi sont rémunérés sur base des redevances d'infrastructures encaissées pour compte de l'Etat.

TITRE VI

Dispositions finales, modificatives et abrogatoires

Chapitre I^{er} – Dispositions finales

Art. 88. L'accès aux infrastructures ferroviaires nationales de matériel patrimonial muséologique et touristique est soumis au respect des dispositions des articles 28 et 29 de la présente loi. La circulation de matériel roulant patrimonial, muséologique et touristique sur le réseau n'est acceptée que sous la responsabilité d'une entreprise ferroviaire titulaire d'un certificat de sécurité valable sur le réseau pour les services demandés ou d'un gestionnaire de l'infrastructure titulaire d'un agrément de sécurité.

Art. 89. Les infractions aux dispositions des articles 28, 29, 49, 50 et 62 à 64 ou aux règlements pris en leur exécution commises par les personnes qui dirigent une entreprise effectuant des transports par chemin de fer ou qui sont au service d'une telle entreprise sont punies des peines prévues à l'article 46, paragraphe 1^{er}.

Chapitre II – Dispositions modificatives et abrogatoires

Art. 90. Sont abrogés l'article 49 et l'article 50, à l'exception de son dernier alinéa, de la loi du 23 décembre 1994 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1995.

Art. 91. Sont abrogées :

1. la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;
2. la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ;
3. la loi modifiée du 3 août 2010 relative à la régulation du marché ferroviaire.

Art. 92. Les références faites aux dispositions des lois abrogées à l'article 91 sont entendues comme faites à la présente loi.

Art. 93. La référence à la présente loi se fait sous la forme suivante : « Loi relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire ».

*

ANNEXE I

Liste de projets d'infrastructure ferroviaire à charge du Fonds du rail

Les dépenses d'investissement concernant ces projets ne peuvent pas dépasser les montants ci-après indiqués, sans préjudice des hausses légales de prix pouvant intervenir jusqu'à l'achèvement des travaux :

1a°	Ligne de Zoufftgen à Luxembourg (renouvellement complet des voies existantes entre Bettembourg/frontière et Luxembourg)	12.518.623 €
1b°	Ligne Zoufftgen - Luxembourg (aménagement d'une 3e voie dans le triangle de Fentange, augmentation de la capacité de ligne par l'optimisation des blocks de section, intégration du poste de Berchem dans le Poste Directeur de Luxembourg)	27.500.000 €
2°	Mise à double voie intégrale de la ligne de Pétange à Luxembourg et renouvellement et modernisation des installations fixes de ces lignes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et de Rodange	319.920.000 €
3°	Renouvellement complet de voie et des infrastructures de la ligne de Luxembourg à Gouvy, dite « Ligne du Nord », en particulier de la section de voie Walferdange – Lorentzweiler et augmentation de la capacité de ligne	14.497.656 €
4°	Renouvellement de voie, d'appareils de voie et du poste directeur en gare de Wasserbillig	23.867.189 €
5°	Renouvellement et modernisation des installations fixes des lignes de Noertzange à Rumelange et de Tétange à Langengrund, en particulier dans les secteurs des gares	9.441.223 €
6°	Gare Esch-sur-Alzette (modernisation et renouvellement des installations fixes, situation définitive)	25.161.193 €
7°	Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg	102.570.000 €
8°	Remise en état du viaduc « Pulvermuehle » en gare de Luxembourg	15.917.755 €
9°	Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau	37.269.864,25 €
10°	Aménagement de nouveaux quais pour voyageurs	9.915.741 €
11°	Alimentation du réseau en énergie électrique de traction dans l'optique du trafic au début du 21e siècle	35.101.996 €
12°	Renouvellement et suppression de passages à niveau sur l'ensemble du réseau	12.345.098 €
13°	Modernisation et renouvellement de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen	
14°	Renouvellement de voie et d'appareils de voie, aménagement de nouvelles voies et de nouveaux appareils de voie tertiaires et aménagement de supports spéciaux antigraissage dans les aiguilles des appareils de voie	8.676.273 €
15°	Modernisation et sécurisation de l'infrastructure ferroviaire de l'antenne de Kautenbach à Wiltz	31.463.086 €
16°	Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermühle) et Sandweiler	215 000 000 €
17°	Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Modernisation des installations de signalisation et de télécommunication des postes de Wecker, Roodt, Oetrange et Sandweiler-Contern	25.606.000 €

18°	Réseau. Aménagement d'un réseau numérique intégré ERTMS/GSM-R (partie infrastructure)	51.100.000 €
19°	Ligne du Nord. Renouvellement d'installations de voie sur plusieurs tronçons de ligne	40.016.000 €
20°	Tronçon de ligne Berchem/Nord-Oetrange et courbe de raccordement d'Alzingen. Renouvellement complet d'installations de voie	12.752.000 €
21°	Raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel, d'une part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg-Gouvy, dite Ligne du Nord, et, d'autre part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg-Wasserbillig	389.680.000 €
22°	Construction d'une antenne ferroviaire Belval-Usines – Belvaux-Mairie	95.450.000 €
23°	Construction d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie Nord de la Gare de Luxembourg et réaménagement général de la tête Nord de la Gare de Luxembourg	334.000.000 €
24°	Gare de Luxembourg. Reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 0,858 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen (Rue d'Alsace)	19.250.000 €
25°	Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 1	42.878.500 €
26°	Ligne du Nord. Renouvellement complet de différents tronçons de voie avec amélioration de la plate-forme en vue de la mise en œuvre de traverses en béton	96.200.000 €
27°	Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase 1 : Renouvellement des Postes Directeurs sur la situation actuelle	42.000.000 €
28°	Gare de Differdange. Modernisation et renouvellement des installations fixes	51.000.000 €
29°	Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg ; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase I : travaux préparatoires	182.000.000 €
30°	Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II : Réélectrification de la ligne	60.800.000 €
31°	Construction d'une nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg	292.013.570 €
32°	Ligne de Luxembourg à Troisvierges/frontière. Aménagement d'un point d'arrêt « Pfaffenthal-Kirchberg » à Luxembourg	96.297.629 €
33°	Pôle d'échange multimodal de la gare d'Ettelbruck	98.000.000 €
34°	Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg ; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase II : bâtiment administratif	39.000.000 €
35°	Ligne de Pétange à Athus / Longwy ; aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Rodange	43.470.000 €
36°	Gare de Luxembourg ; aménagement des quais V et VI et restructuration du plan des voies	171.000.000 €
37°	<i>(projet de loi en cours de procédure)</i> Ligne de Pétange à Athus / Longwy ; mise en conformité des installations voyageurs en gare de Rodange	107.500.000 €
38°	<i>(projet de loi en cours de procédure)</i> Ligne de Luxembourg à Troisvierges/frontière ; mise en conformité des installations voyageurs en gare de Mersch	51.750.000 €

39°	(<i>projet de loi en cours de procédure</i>) Ligne de Luxembourg à Wasserbillig ; modernisation des installations ferroviaires avec aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Wasserbillig	105.000.000 €
-----	--	---------------

Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 17°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1^{er} octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1^{er} avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1^{er} octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1^{er} avril 2008. Ceux repris sous 16°, 18°, 26°, 27° et 28° correspondent à la valeur 685,44 de cet indice au 1^{er} octobre 2010. Ceux sous 29° et 34° correspondent à la valeur 725,05 de cet indice au 1^{er} octobre 2012. Celui de 30° correspond à la valeur 761,20 de cet indice au 1^{er} avril 2016. Celui sous 31° correspond à la valeur 730,85 de cet indice au 1^{er} avril 2013. Ceux sous 23°, 32° et 33° correspondent à la valeur 738,97 de cet indice au 1^{er} octobre 2013. Celui sous 35° correspond à la valeur 764,68 de cet indice au 1^{er} octobre 2016. Celui sous 36° correspond à la valeur 775,93 de cet indice au 1^{er} avril 2017. Ceux sous 37°, 38° et 39° correspondent à la valeur 779,82 de cet indice au 1^{er} octobre 2017. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.

*

ANNEXE II

Liste des éléments de l'infrastructure ferroviaire

L'infrastructure ferroviaire se compose des éléments suivants, pour autant qu'ils fassent partie des voies principales et des voies de service, à l'exception de celles situées à l'intérieur des ateliers de réparation du matériel et des dépôts ou garages d'engins de traction, ainsi que des embranchements particuliers :

- a) terrains ;
- b) corps et plate-forme de la voie, notamment remblais, tranchées, drains, rigoles, fossés maçonnés, aqueducs, murs de revêtement, plantations de protection des talus, etc. ; quais à voyageurs et à marchandises, y compris dans les gares de voyageurs et les terminaux de marchandises ; accotements et pistes ; murs de clôture, haies vives, palissades; bandes protectrices contre le feu, dispositifs pour le réchauffage des appareils de voie ; croisements, écrans pare-neige ;
- c) ouvrages d'art : ponts, ponceaux et autres passages supérieurs, tunnels, tranchées couvertes et autres passages inférieurs ; murs de soutènement et ouvrages de protection contre les avalanches, les chutes de pierres ;
- d) passages à niveau, y compris les installations destinées à assurer la sécurité de la circulation routière ;
- e) superstructure, notamment : rails, rails à gorge et contre-rails ; traverses et longrines, petit matériel d'assemblage, ballast, y compris gravillon et sable ; appareils de voie, etc. ; plaques tournantes et chariots transbordeurs (à l'exception de ceux exclusivement réservés aux engins de traction) ;
- f) chaussées des cours de voyageurs et de marchandises, y compris les accès par route et les accès pour piétons ;
- g) installations de sécurité, de signalisation et de télécommunication de pleine voie, de gare et de triage, y compris installations de production, de transformation et de distribution de courant électrique pour le service de la signalisation et des télécommunications ; bâtiments affectés auxdites installations ; freins de voie ;
- h) installations d'éclairage destinées à assurer la circulation des véhicules et la sécurité de cette circulation ;

- i) installations de transformation et de transport de courant électrique pour la traction des trains : sous-stations, lignes d'alimentation entre les sous-stations et les fils de contact, caténaires et supports ; troisième rail avec supports ;
- j) bâtiments affectés au service des infrastructures, y compris une partie des installations destinées au recouvrement des frais de transport.

Luxembourg, le 2 mai 2019

Le Président-Rapporteur,
Carlo BACK

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7254

Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 08/05/2019 16:20:54

Scrutin: 2

Vote: PL 7254 (UE) 2016 2370

Description: Projet de loi 7254

Président: M. Etgen Fernand

Secrétaire A: M. Frieseisen Claude

Secrétaire B: Mme Barra Isabelle

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	55	0	3	58
Procuration:	1	0	1	2
Total:	56	0	4	60

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
CSV					
Mme Adehm Diane	Oui		Mme Arendt Nancy	Oui	(M. Mosar Laurent)
M. Eicher Emile	Oui		M. Eischen Félix	Oui	
M. Galles Paul	Oui		M. Gloden Léon	Oui	
M. Halsdorf Jean-Marie	Oui		Mme Hansen Martine	Oui	
Mme Hetto-Gaasch Françoise	Oui		M. Kaes Aly	Oui	
M. Lies Marc	Oui		M. Mischo Georges	Oui	
Mme Modert Octavie	Oui		M. Mosar Laurent	Oui	
Mme Reding Viviane	Oui		M. Roth Gilles	Oui	
M. Schank Marco	Oui		M. Spautz Marc	Oui	
M. Wilmes Serge	Oui		M. Wiseler Claude	Oui	
M. Wolter Michel	Oui				

LSAP

M. Angel Marc	Oui		M. Biancalana Dan	Oui	
M. Bodry Alex	Oui		Mme Burton Tess	Oui	
M. Cruchten Yves	Oui		M. Di Bartolomeo Mars	Oui	
M. Engel Georges	Oui		M. Fayot Franz	Oui	
M. Haagen Claude	Oui		Mme Mutsch Lydia	Oui	

DP

M. Arendt Guy	Oui		M. Bauler André	Oui	
M. Baum Gilles	Oui		Mme Beissel Simone	Oui	
M. Berger Eugène	Oui		M. Colabianchi Frank	Oui	
Mme Elvinger Joëlle	Oui		M. Etgen Fernand	Oui	
M. Graas Gusty	Oui		M. Hahn Max	Oui	
Mme Hartmann Carole	Oui		Mme Polfer Lydie	Oui	

déi gréng

M. Back Carlo	Oui		M. Benoy François	Oui	
Mme Bernard Djuna	Oui		Mme Empain Stéphanie	Oui	
M. Hansen- Marc	Oui		M. Kox Henri	Oui	
Mme Lorsché Josée	Oui		M. Margue Charles	Oui	
M. Traversini Roberto	Oui				

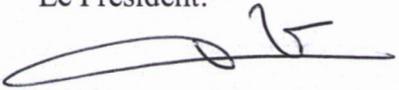
déi Lénk

M. Baum Marc	Non		M. Wagner David	Non	
--------------	-----	--	-----------------	-----	--

groupe technique

M. Clement Sven-Piraten	Non	(M. Goergen Marc-Piraten)	M. Engelen Jeff-ADR	Oui	
M. Gibéryen Gast-ADR	Oui		M. Goergen Marc-Piraten	Non	
M. Kartheiser Fernand-ADR	Oui		M. Reding Roy-ADR	Oui	

Le Président:



Le Secrétaire général:

7254 - Dossier consolidé : 400

7254/08

N° 7254⁸**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2018-2019

PROJET DE LOI

portant transposition de la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire

* * *

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

(21.5.2019)

Le Conseil d'État,

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés, du 8 mai 2019 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

portant transposition de la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 8 mai 2019 et dispensé du second vote constitutionnel ;

Vu ledit projet de loi et les avis émis par le Conseil d'État en ses séances des 24 juillet 2018 et 26 mars 2019 ;

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 à l'unanimité des 20 votants, le 21 mai 2019.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

La Présidente du Conseil d'État,
Agné DURDU

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

12



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 02 mai 2019

Ordre du jour :

1. 7254 Projet de loi portant transposition de la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
2. 7371 Projet de loi modifiant la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux et la loi du 21 décembre 2009 sur les permissions de voirie et modifiant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes

- Désignation d'un Rapporteur
- Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'État
3. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Gilles Baum, M. François Benoy, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Yves Cruchten, M. Jeff Engelen, M. Marc Goergen, M. Marc Hansen, M. Marc Lies, M. Marco Schank

M. Gusty Graas remplaçant M. Max Hahn
M. Gilles Roth remplaçant M. Félix Eischen

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

M. Romain Spaus, M. Christophe Reuter, Mme Anouk Ensch, Mme Lynn Blaise, Mme Irena Medakovic, M. Jeannot Poeker, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Paul Mangan, M. Thierry Schwartz, de l'Administration des Ponts & Chaussées

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Félix Eischen, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Serge Wilmes
M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. 7254 **Projet de loi portant transposition de la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire**

Suite à une brève présentation du projet de rapport par Monsieur le Président-Rapporteur, le projet est adopté à l'unanimité des membres présents.

La commission suggère de proposer le modèle de base comme temps de parole à la Conférence des Présidents.

2. 7371 **Projet de loi modifiant la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux et la loi du 21 décembre 2009 sur les permissions de voirie et modifiant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes**

Le texte a été déposé par Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures le 12 octobre 2018.

Le projet de loi a pour objet de modifier la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux ainsi que la loi du 21 décembre 2009 sur les permissions de voirie et modifiant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes.

Pour le détail, il est renvoyé à l'exposé des motifs (doc. parl. 7371⁰⁰).

Il est encore précisé que le projet de loi ne contient pas de liste exhaustive de nouvelles pistes cyclables. Il contient uniquement les grandes lignes et axes.

L'avis du Conseil d'État contient une opposition formelle.

Il est ensuite procédé à une présentation PowerPoint du projet de loi ainsi que des propositions d'amendements proposées à la commission parlementaire.

Pour le détail il est renvoyé à la présentation PowerPoint distribuée séance tenante et envoyée par courrier électronique.

Les principales nouveautés sont les suivantes :

- Nouvelles liaisons à créer : +/- 495 km
- Obligation de desservir des points d'intérêt national (p.ex. : gares ferroviaires, pôles d'emploi)
- Nécessité d'une permission de voirie pour travaux sur les itinéraires
- Prescriptions techniques pour l'aménagement
- Subventions étatiques pour des projets de raccords au réseau national (jusqu'à 30% du coût de l'investissement)

Pourquoi est-il nécessaire de modifier la loi ?

Il s'agit de développer le réseau et d'étendre le réseau par rapport à celui de 2015 et de créer des itinéraires cyclables express. En outre, il s'agit de mettre en pratique les dispositions de la loi en instaurant une base cartographique des itinéraires en service. Par ailleurs, il est prévu d'assurer une meilleure application pratique des dispositions sur les permissions de voirie. Finalement il est visé de clarifier certaines dispositions concernant les compétences pour le réseau national et les conditions d'octroi de subventions.

Il est encore précisé que plus de projets seront dans l'avenir éligibles pour des subsides et des modalités simplifiées, notamment pour les raccordements de localités ou partie de localités au réseau cyclable national, ainsi qu'entre le réseau cyclable national et un réseau cyclable étranger (partie se trouvant sur le territoire luxembourgeois). Il sera également possible de cumuler différentes aides financières de l'État à condition que l'aide financière totale allouée pour le projet ne dépasse pas 100 % du coût de l'investissement.

Il sera possible d'intégrer des tronçons de la voirie communale dans le réseau cyclable national.

Le réseau existant sera adapté pour desservir les points d'intérêt et supprimer les points dangereux. Le réseau cyclable sera étendu de +/- 585 km par rapport à la situation actuelle (+ 196 km par rapport à la loi de 2015). Par ailleurs 113 km seront à déclasser en vue la création de raccourcis ou de tracés alternatifs.

Des liaisons cyclables express (« Vëlosexpresswee » ou « Radschnellweg ») seront introduites. Il s'agit de liaisons structurantes de haute qualité entre les agglomérations principales, d'une largeur de 3,5 à 4,5 mètres et d'une pente maximale de 6 %.

Il s'agit de promouvoir prioritairement la mobilité active quotidienne dans les centres de développement et d'attraction et de réaliser des itinéraires « touristiques » d'importance nationale ou internationale (par exemple : raccord du réseau « RAVEL » et la « Vennbahn » à Clervaux et Nordstad, réalisation de l'« Eurorouten°5 » (Londres–Brindisi) sur le territoire luxembourgeois, raccord des zones de récréation au réseau existant (Stauséi, Haff Réimech), promenade le long de la Moselle, desserte de la Vallée de l'Ernz et du Parc naturel « Öwersauer », etc.)

Seront modifiées par le présent projet de loi : la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux

cyclables communaux et la loi du 21 décembre 2009 relative au régime des permissions de voirie.

En procédant, dans un second temps, à l'examen du texte du projet de loi ainsi que de l'avis du Conseil d'État, les amendements parlementaires suivants sont proposés :

Article 1^{er}

L'article 1^{er} modifie l'article 1^{er} de la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux.

Le 1^{er} alinéa est modifié de façon à ce que plusieurs plans fassent par après partie de l'annexe de cette loi. Cette modification est nécessaire afin de compléter l'annexe de la loi du 28 avril 2015 par des plans illustrant les itinéraires des différentes régions du pays à une échelle appropriée.

En outre, le 1^{er} alinéa est complété par une disposition indiquant que les annexes énumérées font partie intégrante de cette loi (point 2).

Dans son avis du 22 janvier 2019, le Conseil d'État ne fait pas d'observations quant au fond.

Au niveau des observations d'ordre légistique, la Haute Corporation estime qu'il est superfétatoire d'écrire que « Les annexes font partie intégrante du présent règlement grand-ducal », étant donné qu'une annexe fait, de par sa nature, partie intégrante de l'acte auquel elle est rattachée. Le point 2° visant à préciser que les plans en annexe sont partie intégrante de la loi à modifier est dès lors superflu selon le Conseil d'État et, partant, serait à supprimer.

Le Conseil d'État propose par conséquent de conférer à l'article 1^{er} la teneur suivante :

« **Art. 1^{er}.** À l'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux, les termes « le plan » sont remplacés par ceux de « les plans ». »

La commission décide de reprendre la suggestion de texte du Conseil d'État.

Article 2 (Amendement 1)

L'article 2 modifie l'article 2 de la loi du 28 avril 2015 qui réunit l'ensemble des définitions arrêtées par cette loi.

Dans son avis du 22 janvier 2019, le Conseil d'État note quant au fond que le point 3 définit le terme « assise » comme étant « la partie de la chaussée destinée à la circulation des cyclistes, y inclus le cas échéant les accotements et les équipements techniques en relation avec l'infrastructure ». Or, le Conseil d'État se demande si le terme « assise », qui vise généralement les couches de fondation d'une chaussée, est bien choisi dans ce contexte. Le Conseil d'État croit comprendre que les auteurs ont plutôt visé la plate-forme de la chaussée, à savoir la surface de la route qui comprend la ou les chaussées, les accotements et éventuellement les terre-pleins.

Les autres points n'appellent pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Au niveau des observations d'ordre légistique, la Haute Corporation estime qu'au point 1, dans un souci de cohérence avec le texte qu'il s'agit de modifier, le terme « raccordement » est à faire figurer entre guillemets. Il convient par ailleurs d'écrire le terme « itinéraire » avec une lettre initiale minuscule.

Dans la mesure où le point 2 supprime une disposition qui se trouve remplacée au point 3, le Conseil d'État est d'avis qu'il convient de fusionner les deux points et de conférer au point 2 la teneur suivante :

« 2. Le point 4 est remplacé par le libellé suivant :
« 4° « Assise » : [...] » ».

En raison du regroupement des points 2 et 3, le point 4 de l'article sous examen est à renuméroter en point 3. Par ailleurs, dans un souci de cohérence avec le texte qu'il s'agit de modifier, les termes « Liaison cyclable express » sont à faire figurer entre guillemets. En outre, le terme « itinéraire » est à écrire au singulier.

Suite à l'observation du Conseil d'État concernant le terme « assise », il est proposé au sein de la commission parlementaire de le remplacer par les termes « infrastructure pour cyclistes ». En effet, il est estimé que ces termes permettent de décrire de manière explicite et compréhensible la surface de la chaussée destinée à la circulation des cyclistes et, le cas échéant, les accotements et les équipements techniques en relation avec cette infrastructure.

En outre, il est proposé de remplacer le terme « chaussée » par les termes « voie publique » pour s'aligner sur la terminologie employée par l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques - communément appelé Code de la route - qui définit la voie publique comme étant toute l'emprise d'une route ou d'un chemin ouverts à la circulation publique comprenant la chaussée, les trottoirs, les accotements et les dépendances, y inclus les talus, les buttes antibruit et les chemins d'exploitation nécessaires à l'entretien de ces dépendances ; les places publiques, les pistes cyclables et les chemins pour piétons font également partie de la voie publique.

Par conséquent, il est proposé de modifier l'article 2 du projet de loi comme suit :

« **Art. 2.** À l'article 2 de la même loi du 28 avril 2015 sont apportées les modifications suivantes :

1. Le point 3 est remplacé comme suit :
« « Raccordement » : itinéraire cyclable du réseau communal raccordant les agglomérations de la commune ou une partie des agglomérations de la commune à un itinéraire cyclable du réseau national ».
2. Le point 4 relatif au grand axe routier est supprimé. est remplacé par le libellé suivant :
3. Est ajouté un nouveau point, devenu point 4, rédigé comme suit :

« 4° « **Assise Infrastructure pour cyclistes** » : la partie de la **chaussée voie publique** destinée à la circulation des cyclistes, y inclus le cas échéant les accotements et les équipements techniques en relation avec **l'infrastructure celle-ci** ».

3. ~~4.~~ Est ajouté un nouveau point 5 rédigé comme suit :

« « Liaison cyclable express » : itinéraires cyclable du réseau national présentant une liaison structurante et rapide entre agglomérations ». »

Cet amendement est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission.

M. Gilles Roth (CSV) souhaite savoir si l'aménagement à contresens d'une voie cyclable dans une rue à sens unique doit obligatoirement être signalé par un marquage sur la chaussée. Il lui est répondu par la négative ; seulement le début et la fin d'une voie cyclable doivent être signalés¹. Un espace délimité par des marquages n'est pas explicitement prévu par le Code de la route, ce qui ne devrait pas empêcher les communes de le marquer de manière purement indicative.

Il est renvoyé dans ce contexte au site internet « <https://veloplengen.lu/> » sur lequel le Ministère du Développement durable et des Infrastructures publie, sous forme de « fact sheets », les nouvelles recommandations pour aménagements cyclables au Luxembourg en vue de faciliter la planification d'infrastructures cyclables de qualité.

Article 3

L'article 3 modifie l'article 3 de la loi du 28 avril 2015 qui fait référence à des dispositions techniques.

Dans son avis du 22 janvier 2019, le Conseil d'État n'a pas d'observations quant au fond.

Au niveau des observations d'ordre légistique, la Haute Corporation estime que les points 1 et 2 remplacent des termes au sein d'une même phrase et peuvent dès lors être regroupés en un seul point, auquel il convient de conférer la teneur suivante :

« 1° À l'alinéa 1^{er}, les termes « réseau national » sont remplacés par ceux de « réseau cyclable national » et les termes « voirie nationale » sont remplacés par ceux de « voirie de l'État ». »

Au point 4 (3° selon le Conseil d'État), il convient de préciser à la phrase liminaire qu'est visé l'« ancien » alinéa 4. Cette observation vaut également pour le point 5 (4° selon le Conseil d'État).

La commission décide de reprendre les suggestions d'ordre légistique du Conseil d'État.

Article 4 (Amendement 2)

¹ <https://travaux.public.lu/fr/reseau-cyclable/signalisation-pistes-cyclables.html>

L'article 4 modifie l'article 4 de la loi du 28 avril 2015 qui décrit les itinéraires faisant partie du réseau cyclable national.

Alors que la structure de l'article 4 de la loi du 28 avril 2015 (à savoir la définition de chaque itinéraire cyclable) reste inchangée, la description de ces itinéraires est modifiée. La définition de chaque itinéraire énumère les points d'intérêt à desservir, les accès à assurer vers d'autres itinéraires cyclables du réseau national et, pour chaque itinéraire cyclable, les antennes lui appartenant, mais ne faisant pas partie du tronçon principal.

Le Conseil d'État note qu'au dernier alinéa, l'article sous revue dispose qu'un règlement grand-ducal détermine les tronçons des itinéraires cyclables « en service sur lesquels s'appliquent les dispositions des articles 5, 7, 8 et 9 ainsi que leur localisation géographique exacte par le biais de cartes topographiques à l'échelle 1 : 20 000 ».

Le Conseil d'État estime que l'emplacement de cet alinéa est mal choisi, puisque l'article en projet se réfère au réseau cyclable national incluant tant les itinéraires en service que les itinéraires projetés, tandis que le dernier alinéa ne se réfère qu'aux itinéraires cyclables « en service ».

La commission décide de suivre la proposition du Conseil d'État de créer un nouveau paragraphe 2. Elle tient encore à préciser qu'il s'agit des itinéraires cyclables du réseau national qui sont en service.

Cependant la commission décide de ne pas suivre la proposition du Conseil d'État de prévoir une échelle de 1 : 2 500 pour les raisons suivantes :

La loi du 17 avril 2018 concernant l'aménagement du territoire prévoit une échelle de 1 : 2 500 parce que la précision du contenu des plans directeurs sectoriels est essentielle pour la constitution du cadrage normatif suffisant. Les plans directeurs sectoriels doivent être conçus avec un haut degré de précision en vue de répondre aux exigences découlant tant des plans d'aménagement communaux généraux que des plans d'aménagement communaux particuliers.

Ceci n'est cependant pas nécessaire pour le présent projet de loi. L'idée est simplement d'identifier les tronçons existants de la voie publique qui accueillent les itinéraires cyclables nationaux.

L'identification de l'infrastructure pour cyclistes sur ces tronçons, c'est-à-dire de la partie de la voie publique destinée à la circulation des cyclistes et dont les dispositions de la présente loi s'appliquent, se fait par la signalisation verticale et le marquage horizontal en place.

L'exécution du présent article par un règlement grand-ducal définissant la localisation géographique exacte à l'aide de cartes topographiques à l'échelle de 1 : 20 000 est donc suffisante.

De ce fait, ledit règlement grand-ducal figure comme base cartographique officielle renseignant en détail sur les itinéraires cyclables nationaux en service. Cela permet d'appliquer les dispositions des articles précédents pour la phase d'exploitation des différents itinéraires et de mettre à jour les cartes du règlement grand-ducal au fur et à mesure de la réalisation des itinéraires prévus par l'article 4 de la loi du 28 avril 2015.

Par conséquent, la commission propose de modifier l'article 4 du projet de loi comme suit :

« **Art. 4.** L'article 4 de la même loi du 28 avril 2015 est remplacé comme suit :

« (...)

~~(2) Un règlement grand-ducal détermine les tronçons des itinéraires cyclables en service sur lesquels s'appliquent les dispositions des articles 5, 7, 8 et 9 de la présente loi, ainsi que leur localisation géographique exacte et ceci sur des cartes topographiques à l'échelle de 1/20.000.~~

Pour les tronçons des itinéraires cyclables du réseau national qui sont en service, un règlement grand-ducal détermine leur localisation géographique exacte à l'aide de cartes topographiques à l'échelle de 1 :20 000. »

Article 5 (Amendement 3)

L'article 5 remplace l'article 5 de la loi du 28 avril 2015 au sujet de la nécessité d'introduire de permission de voirie.

Le Conseil d'État, dans son avis du 22 janvier 2019, estime qu'en raison de l'application autonome des dispositions de la loi précitée du 21 décembre 2009, l'article sous rubrique est superfétatoire.

En effet, le projet de loi avait proposé de reformuler l'ancien article 5 de la loi de 2015 en prévoyant que les travaux ou aménagements à réaliser sur les itinéraires cyclables en service du réseau national, tels que définis à l'article 4, sont soumis à l'obtention d'une permission de voirie conformément aux dispositions de la loi modifiée du 21 décembre 2009. La commission se rallie à l'avis de la Haute Corporation que la nouvelle reformulation est superfétatoire et propose dès lors de supprimer l'ancien article 5, vu qu'il est incompatible avec les modifications apportées à la loi sur le régime des permissions de voirie.

En ordre subsidiaire, le Conseil d'État demande de reformuler l'article sous examen, étant donné que ce ne sont pas les itinéraires cyclables en service qui sont soumis à l'obtention d'une permission de voirie, mais les travaux ou aménagements à réaliser.

La commission décide de faire suite à la remarque du Conseil d'État et propose de modifier l'article 5 du projet de loi comme suit :

« **Art. 5.** L'article 5 de la loi du 28 avril 2015 est **remplacé comme suit** : « ~~Les itinéraires cyclables en service du réseau national tels que définis à l'article 4, sont soumis à l'obtention d'une permission de voirie conformément aux dispositions de la loi modifiée du 21 décembre 2009 sur les permissions de voirie et modifiant la loi modifiée du 16 août 1967~~

~~ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes abrogé. »~~

Article 6 (Amendement 4)

L'article 6 modifie l'article 6 de la loi du 28 avril 2015 qui décrit les compétences en matière de réalisation, d'exploitation et d'entretien des infrastructures formant le réseau cyclable national.

Le paragraphe 1^{er} traite des compétences en matière d'aménagement et de réaménagement des infrastructures pour cyclistes formant le réseau national.

Le Conseil d'État note que l'aménagement et le réaménagement des itinéraires cyclables du réseau national sont désormais entièrement à charge de l'État et non pas des communes, tandis que les investissements des communes dans les itinéraires cyclables du réseau communal raccordant les agglomérations ou une partie des agglomérations d'une commune à un itinéraire du réseau national peuvent bénéficier d'une aide financière de l'État en vertu de l'article 10 de la loi précitée du 28 avril 2015 dans sa teneur résultant des modifications introduites par la loi en projet.

Après examen de l'article en question à la lumière de l'avis du Conseil d'État du 22 janvier 2019, la commission propose de reformuler l'article en question comme suit :

*« L'aménagement **respectivement et** le réaménagement des infrastructures pour cyclistes formant les itinéraires cyclables du réseau national sont à charge de l'État, à l'exception des tronçons empruntant la voirie communale à l'intérieur d'une agglomération ».*

Cette reformulation s'est avérée indispensable pour les raisons suivantes :

Premièrement, à l'intérieur de l'agglomération, lorsque l'infrastructure formant le réseau national emprunte la voirie communale, les communes restent en charge de l'aménagement.

L'article 6 (2) de la loi du 28 avril 2015 disposait que « *les dépenses d'aménagement et d'entretien constructif des itinéraires cyclables et des autres infrastructures routières formant le réseau cyclable national sont à charge de l'État, à l'exception des tronçons empruntant la voirie communale à l'intérieur d'une agglomération* ».

Le principe demeure alors inchangé par rapport à la loi de 2015. De plus, il est précisé que ces dispositions s'appliquent aussi pour le réaménagement de l'assise (p.ex. en cas de renouvellement partiel de la voirie qui a atteint la fin de sa durée de vie). Cette modification est importante afin de clarifier le périmètre d'intervention en question ainsi que les compétences pour ce périmètre.

Cependant, les dépenses relatives aux travaux d'aménagement et de réaménagement des infrastructures pour cyclistes du réseau national empruntant la voirie communale à l'intérieur d'une agglomération peuvent bénéficier d'une aide financière de l'État couvrant le montant de

l'investissement sous condition de conformité avec les modalités et les caractéristiques techniques déterminées au règlement grand-ducal afférent.

En outre, ces aides doivent être sollicitées et accordées avant le début des travaux d'aménagement et de réaménagement.

Les aides sont accordées par le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions. Un groupe de travail sera institué regroupant les représentants du département des travaux publics du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, les représentants de la direction de la planification de la mobilité du Département de la mobilité et des transports ainsi que les représentants de la Division de la mobilité durable de l'Administration des ponts et chaussées.

Le groupe de travail est chargé de vérifier les demandes d'aides financières et surtout la compatibilité des travaux d'aménagement et de réaménagement avec les modalités et les caractéristiques techniques déterminées au règlement grand-ducal afférent.

Les investissements des communes relatifs aux itinéraires cyclables du réseau communal raccordant les agglomérations ou partie des agglomérations d'une commune à un itinéraire du réseau national peuvent toujours bénéficier d'une aide financière de l'État en vertu de l'article 7 de la loi précitée du 28 avril 2015.

Il convient d'ajouter que les ouvrages d'art à aménager ou à réaménager se situant sur un itinéraire cyclable font aussi partie des infrastructures pour cyclistes formant le réseau national.

En ce qui concerne les frais d'études d'infrastructures pour cyclistes du réseau national, l'État sera en charge. Pour le cas donc qu'un itinéraire cyclable du réseau national emprunte la voirie communale, il est fait référence à l'article 1^{er} de la loi modifiée du 3 août 2010 portant réorganisation de l'Administration des ponts et chaussées stipulant entre autres que l'Administration des ponts et chaussées peut être chargée pour compte des communes de la réalisation des projets de la voirie communale et de ses dépendances, ainsi que de la surveillance des travaux.

M. Marc Lies (CSV) souhaite savoir dans ce contexte si cet itinéraire doit être raccordé au réseau national des deux côtés pour être entièrement financé par l'État. En outre, il souhaite recevoir plus de renseignements pour ce qui est de la subside concernant des emprises déjà réalisées, respectivement pour la réalisation d'itinéraires raccordant deux communes. Il est renvoyé aux articles subséquents du projet de loi permettant de répondre aux différents cas de figure abordés. Il est encore expliqué que le principe sera maintenu qu'il revient aux communes d'assurer la réalisation de l'aménagement/réaménagement des pistes cyclables sur leurs territoires, tandis que le financement est entièrement assuré par l'État pour ce qui est de l'itinéraire cyclable du réseau national empruntant la voirie communale. En cas de planification et de construction d'infrastructures, l'infrastructure pour cyclistes passant par une voie publique existante est réalisée par le propriétaire de l'infrastructure (si la commune est en charge, subside jusqu'à 100 %). En cas d'acquisition d'emprises, l'infrastructure pour cyclistes passant par une voie publique existante est réalisée par le propriétaire de l'emprise (si la commune est en charge, financement 50/50 État/commune).

Monsieur le Ministre assure encore que la rétroactivité va jouer pour les emprises déjà réalisées.

M. Marco Schank (CSV) énonce encore la problématique des emprises pour des terrains appartenant à un syndicat de copropriétaires. Le ministère est conscient du problème de la quasi impossibilité d'identifier tous les copropriétaires respectivement de recevoir l'accord de chacun dans le cas de figure illustré. La seule solution dans ce cas de figure reste souvent l'expropriation.

À une question afférente de M. Gilles Roth (CSV) concernant l'intégration de la voirie communale dans le réseau cyclable national, il est expliqué que la voirie communale existante peut être intégrée dans le réseau cyclable national tout en nécessitant néanmoins un accord commun. La conformité avec le réseau projeté est réglée dans l'article 4, et la conformité avec les aspects techniques est réglée dans l'article 3. La commune reste propriétaire de l'infrastructure et de l'emprise. L'État est en charge de l'entretien constructif. Le réaménagement/renouvellement complet de l'assise correspond à une nouvelle construction.

Il est encore renvoyé dans ce contexte aux tableaux de la présentation PowerPoint, reproduits ci-dessous :

Projet loi n°7371	En agglomération, sur ...				
	Voirie communale	Voirie étatique Chemin repris	Voirie étatique Route nationale	Voirie étatique Infra. cyclable avec ouverture à neuf	Voirie privée (droit de passage)
Planification	ETAT suivant Art. 1er loi 3 août 2010	ETAT	ETAT	ETAT	ETAT
Construction infrastructure	Propriétaire infra. AC	Propriétaire infra. ETAT	Propriétaire infra. ETAT	Propriétaire infra. ETAT	Pas nécessaire -
	(≤ 100 % subsides projet de loi n° 7371 si conforme aux dispositions techniques)				
Acquisition emprises	Propriétaire terrain AC	Propriétaire terrain AC	Propriétaire terrain ETAT	Propriétaire terrain ETAT	Pas nécessaire
	-	(financement 50/50 AC/ETAT Art. 4 loi 22 décembre 1995)			
Entretien constructif	Propriétaire infra. AC	Propriétaire chaussée ETAT	Propriétaire chaussée ETAT	Propriétaire infra. ETAT	≠ Propriétaire infra. ETAT
Entretien courant	Propriétaire infra. AC	≠ Propriétaire infra. AC	≠ Propriétaire infra. AC	≠ Propriétaire infra. AC	≠ Propriétaire infra. AC
Entretien courant liaison express	ETAT	ETAT	ETAT	ETAT	ETAT
Pdv pour autorisations travaux tiers	ETAT	ETAT	ETAT	ETAT	à régler dans cadre convention sur droit de passage

Projet loi n°7371	Hors agglomération, sur ...				
	Voirie communale (p.ex. Chemin agricole)	Voirie étatique Chemin repris	Voirie étatique Route nationale	Voirie étatique Infra. cyclable avec ouverture à neuf	Voirie privée (droit de passage)
Planification	ETAT suivant Art. 1er loi 3 août 2010	ETAT	ETAT	ETAT	ETAT
Construction infrastructure	≠ Propriétaire infra.	Propriétaire infra.	Propriétaire infra.	Propriétaire infra.	Pas nécessaire
	ETAT	ETAT	ETAT	ETAT	-
Acquisition emprises	Propriétaire terrain	Propriétaire terrain	Propriétaire terrain	Propriétaire terrain	Pas nécessaire
	AC (financement 50/50 AC/ETAT projet de loi n° 7371)	AC (financement 50/50 AC/ETAT Art. 4 loi 22 décembre 1995)	ETAT	ETAT	
Entretien constructif	≠ Propriétaire infra.	Propriétaire infra.	Propriétaire infra.	Propriétaire infra.	≠ Propriétaire infra.
	ETAT	ETAT	ETAT	ETAT	ETAT
Entretien courant	Propriétaire infra.	≠ Propriétaire infra.	≠ Propriétaire infra.	≠ Propriétaire infra.	≠ Propriétaire infra.
	AC	AC	AC	AC	AC
Entretien courant liaison express	ETAT	ETAT	ETAT	ETAT	ETAT
Pdv pour autorisations travaux tiers	ETAT	ETAT	ETAT	ETAT	à régler dans cadre convention sur droit de passage

Le nouveau paragraphe 2 (ancien alinéa 2 du paragraphe 1^{er}) traite du financement des emprises lorsqu'un itinéraire cyclable national passe par un chemin repris et aussi du financement des emprises lorsqu'un itinéraire cyclable passe par un chemin vicinal à l'extérieur de l'agglomération.

L'article 4 de la loi du 22 décembre 1995 concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'État d'une série de chemins vicinaux stipule que « *le prix des emprises nécessaires pour les redressements de tous les chemins repris, comportant élargissement ou déplacement de l'assise sera supporté moitié par l'Etat et moitié par les communes intéressées* ». Pour des raisons d'égalité de traitement, ce principe est également appliqué pour l'acquisition des terrains formant l'infrastructure pour cyclistes lorsque l'itinéraire cyclable national passe par un chemin repris.

Par analogie, le prix des emprises nécessaires à l'aménagement et au réaménagement d'un itinéraire cyclable national qui passe par un chemin vicinal à l'extérieur de l'agglomération sera supporté pour moitié par l'État et pour moitié par les communes intéressées. Cette disposition représente une modification par rapport aux dispositions de l'article 6 de la loi du 28 avril 2015, qui excluaient l'acquisition des terrains formant l'assise des chemins forestiers et ruraux communaux par l'État.

L'ancien paragraphe 2 du présent projet de loi, devenu le paragraphe 4, disposait qu'« *une voie publique ou partie d'une voie publique faisant partie de la voirie communale peut recevoir le statut d'un itinéraire cyclable du réseau national sous condition de conformité avec l'article 4 et de l'accord de la commune concernée par le biais d'une délibération* ».

Or, le Conseil d'État, dans son avis du 22 janvier 2019, s'est opposé formellement quant à la formulation dudit paragraphe.

La commission propose dès lors de libeller le paragraphe en question comme suit :

« (4) Afin de garantir la cohérence du réseau cyclable national, une voie publique ou partie d'une voie publique faisant partie de la voirie communale est

intégrée dans le réseau cyclable national sur demande du ministre ayant les travaux publics dans ses attributions et sous condition de conformité avec les articles 3 et 4 ainsi que de l'accord de la commune concernée.

Afin de garantir la cohérence du réseau cyclable national, une voie publique ou partie d'une voie publique faisant partie du réseau cyclable national en est supprimée par modification du règlement grand-ducal prévu à l'article 4 (2). »

La commission parlementaire est d'avis que l'ajout de ce paragraphe est nécessaire pour préciser la démarche à suivre et les conséquences lorsque la voirie communale existante est intégrée dans le réseau cyclable national.

La demande pour intégrer une voie publique ou partie d'une voie publique faisant partie de la voirie communale dans le réseau cyclable national émane du ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions et non pas de la commune. La commune concernée doit cependant donner son accord.

L'ajout du critère « *sous condition de conformité avec les articles 3 et 4* » est nécessaire afin que seuls les tronçons existants de voirie communale en conformité avec le réseau projeté défini dans l'article 4 et avec les dispositions techniques définies dans l'article 3 et le règlement grand-ducal l'exécutant puissent être intégrés dans le réseau cyclable national.

Vu que les travaux sur les tronçons de voirie communale intégrés dans le réseau cyclable national sont soumis à une permission de voirie suivant l'article 15 de la loi du 21 décembre 2009, les communes doivent dans ce cas accepter une tutelle étatique sur leur propre voirie. De ce fait, un tronçon de voirie communale peut seulement être intégré dans le réseau cyclable national avec l'accord de la commune.

Cet accord doit entre autres stipuler que la commune accepte l'application des articles 6*bis*, 6*ter* et 6*quater* de la loi modifiée du 28 avril 2015 sur ce tronçon de leur voirie.

Le fait que l'État ne devient pas propriétaire de l'infrastructure et de l'emprise est clarifié dans le nouveau paragraphe qui dispose que la voirie communale est intégrée dans le réseau cyclable national et fait désormais partie du réseau cyclable national. La commune reste donc propriétaire de l'infrastructure respectivement de l'emprise et en est responsable.

Par contre, les compétences en matière d'entretien constructif sont réglées suivant l'article 6*bis*. Si l'infrastructure doit être renouvelée en grande partie ou en totalité (p.ex. amélioration ou renouvellement du corps de chaussée de la voirie), il s'agit alors d'un réaménagement de l'infrastructure et les dispositions du paragraphe (1) de l'article 6 s'appliquent.

En outre, la procédure selon laquelle une voie publique ou partie d'une voie publique faisant partie du réseau cyclable national peut en être supprimée est précisée.

Cette initiative émane également du ministre ayant dans ses attributions les Travaux publics et se concrétise par une modification du règlement grand-ducal prévu à l'article 4 (2).

Cette suppression ne change en rien la propriété de l'infrastructure et de l'emprise. La commune respectivement l'État reste toujours propriétaire de l'infrastructure respectivement de l'emprise et en est responsable. La seule conséquence est que les dispositions du présent projet de loi ne s'appliquent plus à cette voie publique ou partie de cette voie publique.

Suite à la question du Conseil d'État de savoir quelles seront les conséquences pour un tronçon de la voirie communale d'avoir le « statut d'un itinéraire cyclable national », il est proposé de ne plus employer le terme « statut » mais de parler plutôt de l'intégration d'un tronçon de la voirie communale dans le réseau cyclable national. La commune reste toujours propriétaire de l'infrastructure et de l'emprise mais doit cependant accepter une tutelle étatique et accepter l'application des articles 6bis, 6ter et 6quater de la loi modifiée du 28 avril 2015 sur ce tronçon de sa voirie.

Au niveau de ses remarques d'ordre légistique, le Conseil d'État estime qu'au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, à remplacer, le terme « respectivement » est à remplacer par la conjonction « et ».

Au paragraphe 1^{er}, alinéa 3, à remplacer, les termes « par lequel » sont à remplacer par ceux de « par laquelle ».

Au paragraphe 2, à remplacer, il convient d'écrire correctement « les articles 3 et 4 » au pluriel.

La commission propose de modifier l'article 6 du projet de loi comme suit :

« **Art. 6.** L'article 6 de la même loi du 28 avril 2015 est remplacé comme suit :

« (1) L'aménagement respectivement et le réaménagement des infrastructures **pour cyclistes** formant ~~l'assise des les~~ itinéraires cyclables du réseau national **est sont** à charge de l'État, à l'**exception des tronçons empruntant la voirie communale à l'intérieur d'une agglomération.**

Les dépenses relatives aux travaux d'aménagement et de réaménagement des infrastructures pour cyclistes du réseau national empruntant la voirie communale à l'intérieur d'une agglomération bénéficient d'une aide financière de l'État couvrant le montant de l'investissement sous condition de conformité avec les modalités et les caractéristiques techniques déterminées dans le règlement grand-ducal auquel il est fait référence à l'article 3.

Les aides financières doivent être sollicitées et accordées avant le début des travaux d'aménagement et de réaménagement et sont allouées par le ministre ayant les travaux publics dans ses attributions à charge du budget de l'État.

(2) Les terrains formant ainsi l'assise l'infrastructure pour cyclistes des itinéraires cyclables du réseau national, qu'ils soient privés ou publics, sont acquis par l'État, à l'exception des terrains sur lesquels l'État acquiert un droit de passage ou une servitude conventionnelle.

~~Les terrains formant ainsi l'assise à aménager par les communes,~~
Cependant, si l'itinéraire cyclable du réseau national passe par un chemin repris ou une voirie communale, les terrains, qu'ils soient privés ou publics, nécessaires à l'aménagement et au réaménagement des infrastructures pour cyclistes formant les itinéraires cyclables du réseau national, sont acquis par la commune par lequel-laquelle passe le tronçon de l'itinéraire cyclable du réseau national, à l'exception des terrains sur lesquels la commune acquiert un droit de passage ou une servitude conventionnelle.

(3) Le prix des emprises nécessaires à l'aménagement et au réaménagement des infrastructures pour cyclistes formant les itinéraires cyclables du réseau national qui passent par un chemin repris sera supporté moitié par l'État et moitié par les communes intéressées, conformément à l'article 4 de la loi du 22 décembre 1995 concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'État d'une série de chemins vicinaux.

Le prix des emprises nécessaires à l'aménagement et au réaménagement des infrastructures pour cyclistes formant les itinéraires cyclables du réseau national qui passent par la voirie communale à l'extérieur d'une agglomération sera supporté moitié par l'État et moitié par les communes intéressées.

(2 4) Afin de garantir la cohérence du réseau cyclable national, une voie publique ou partie d'une voie publique faisant partie de la voirie communale ~~peut recevoir le statut d'un itinéraire cyclable du réseau national~~ est intégrée dans le réseau cyclable national sur demande du ministre ayant les travaux publics dans ses attributions et sous condition de conformité avec les articles 3 et 4 ainsi que de l'accord de la commune concernée ~~par le biais d'une délibération.~~

Afin de garantir la cohérence du réseau cyclable national, une voie publique ou partie d'une voie publique faisant partie du réseau cyclable national en est supprimée par modification du règlement grand-ducal prévu à l'article 4 (2). » »

Articles 7, 8 et 9 du projet de loi - nouveaux articles 6bis, 6ter et 6quater (Amendement 5)

L'article 7 crée un nouvel article 7 dans la loi du 28 avril 2015 ; cet article reprend et modifie l'alinéa au sujet de l'entretien constructif de l'article 6 de cette même loi.

L'article 8 crée un nouvel article 8 dans la loi du 28 avril 2015 ; cet article reprend et modifie l'alinéa au sujet de la signalisation verticale de l'article 6 de cette même loi.

L'article 9 crée un nouvel article 9 dans la loi du 28 avril 2015 ; cet article reprend et modifie l'alinéa au sujet de l'entretien courant de l'article 6 de cette même loi.

Dans son avis du 22 janvier 2019, le Conseil d'Etat n'a pas d'observations quant au fond.

Au niveau des observations d'ordre légistique, la Haute Corporation constate que le projet de loi entend insérer trois nouveaux articles entre l'article 6 et l'article 7 de la loi précitée du 28 avril 2015 et de renuméroter ainsi l'article 10, ce qui constitue un procédé de « dénumérotation ». Le Conseil d'État renvoie, par conséquent, aux observations générales et demande de regrouper à l'article sous examen les dispositions modificatives résultant des articles 8 et 9 de la loi en projet. Par ailleurs, à l'article sous examen le terme « sont » est à remplacer par le terme « est ». Il résulte de ce qui précède qu'il convient de conférer à l'article sous examen la teneur suivante :

« **Art. 7.** Sont insérés après l'article 6 de la même loi les articles *6bis*, *6ter* et *6quater* qui prennent la teneur suivante :

« Art. 6bis. L'entretien constructif de l'assise des itinéraires cyclables en service du réseau national est à charge de l'État.

Art. 6ter. La mise en place, la pose et l'entretien [...].

Art. 6quater. L'entretien courant [...]. »

Par conséquent, les articles 8 et 9 seraient à supprimer.

Après examen des articles en question ainsi que de l'avis du Conseil d'État du 22 janvier 2019, la commission propose de reformuler l'article en question comme suit :

« L'entretien constructif des infrastructures pour cyclistes formant le réseau national est à charge de l'État à l'exception des tronçons empruntant la voirie communale à l'intérieur d'une agglomération ».

Il s'ensuit que les communes sont chargées de l'entretien constructif des tronçons du réseau national empruntant la voirie communale à l'intérieur de l'agglomération, vu qu'elles sont responsables de cette voirie. Cette disposition concerne la phase d'exploitation du réseau cyclable national et se réfère donc aux itinéraires en service tels que définis par le règlement grand-ducal exécutant l'article 4 de la loi du 28 avril 2015.

L'entretien constructif comprend les travaux constructifs de petite envergure qui garantissent la viabilité d'un itinéraire national (p. ex. la réparation de fissures, nids de poule, joints, accotements ou le remplacement complet du revêtement). Cette modification est importante afin de clarifier le périmètre d'intervention en question ainsi que les compétences pour ce périmètre.

Il convient de noter que les frais en relation avec cette obligation sont de moindre importance de sorte que les communes ne souffriront aucunement par une charge financière excessive. La nouvelle formulation de l'article en question indiquant que les communes sont en charge de l'entretien constructif des tronçons des infrastructures pour cyclistes du réseau national empruntant la voirie communale à l'intérieur d'une agglomération demeure inchangée par rapport à la loi de 2015. En effet, l'article 6 (2) de la loi du 28 avril 2015 disposait

que « les dépenses d'aménagement et d'entretien constructif des itinéraires cyclables et des autres infrastructures routières formant le réseau cyclable national sont à charge de l'Etat, à l'exception des tronçons empruntant la voirie communale à l'intérieur d'une agglomération »

Si l'infrastructure doit être renouvelée en grande partie ou en totalité (p. ex. amélioration ou renouvellement du corps de chaussée de la voirie), il s'agit alors d'un réaménagement de l'infrastructure et les dispositions du paragraphe (1) de l'article 6 s'appliquent. Les ouvrages d'art (y inclus les équipements) se situant sur un itinéraire cyclable constituent une dépendance de l'infrastructure pour cyclistes formant le réseau national, c'est-à-dire :

1. un pont sous condition que l'itinéraire cyclable passe via son tablier au-dessus de celui-ci ;
2. un mur de soutènement sous condition que celui-ci soit dû à l'aménagement de l'infrastructure pour cyclistes (p. ex. supporte le corps de chaussée de l'infrastructure respectivement le remblais de l'infrastructure) ;
3. une buse (ouvrage hydraulique) sous condition que celle-ci se trouve dans le remblai de l'infrastructure et soit due à l'aménagement de l'infrastructure ;
4. un souterrain et tunnel (y inclus les murs de la trémie) sous condition que l'itinéraire cyclable traverse ceux-ci.

Lorsqu'il y a des ouvrages d'art et que l'infrastructure de l'itinéraire cyclable correspond seulement à une partie de la voie publique clairement délimitée pour la circulation des cyclistes (voir ad article 14 – ad point 1 – 5^e tiret), il y a alors plusieurs gestionnaires pour cette voie publique ; l'entretien constructif est en principe effectué par le gestionnaire ayant sous sa responsabilité la plus grande partie de la voie publique et les frais sont répartis entre les différents gestionnaires au prorata de la partie de la voie publique occupée.

La commission propose de reformuler l'article 7 du projet de loi comme suit :

« Art. 7. L'article 7 de la loi du 28 avril 2015 est remplacé comme suit : Sont insérés après l'article 6 de la même loi les articles 6bis, 6ter et 6quater qui prennent la teneur suivante :

« Art.6bis. L'entretien constructif des **infrastructures pour cyclistes l'assise formant les des** itinéraires cyclables en service du réseau national **sont est** à charge de l'État à l'**exception des tronçons empruntant la voirie communale à l'intérieur d'une agglomération.**

Art.8. Est ajouté un nouvel article 8 libellé comme suit :

Art. 6ter. La mise en place, la pose et l'entretien de la signalisation directionnelle des itinéraires cyclables en service du réseau national sont à charge de l'État.

À l'extérieur des agglomérations, les autres signaux routiers requis pour la circulation sur le réseau cyclable national seront mis en place, posés et

entretenus par l'État conformément à la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. »

Art.9. Est ajouté un nouvel article 9 libellé comme suit :

Art. 6^{quater}. L'entretien courant des **l'assise infrastructures pour cyclistes formant les itinéraires cyclables nationaux en service** du réseau national incombe aux communes sur le territoire desquelles se trouvent les différents itinéraires ou parties des itinéraires, à l'exception des liaisons cyclables express dont l'entretien courant incombe à l'État. » »

Partant les articles subséquents sont à renuméroter.

À une question afférente de M. Marc Lies (CSV) concernant le fauchage sur l'accotement, il est renvoyé aux recommandations pour l'aménagement écologique et l'entretien extensif des espaces verts le long des routes et en milieu urbain élaborées par l'Administration de la nature et des forêts ensemble avec l'Administration des ponts et chaussées.²

Article 10 du projet de loi – nouveau article 8

L'article 10 du projet de loi modifie l'ancien article 7 de la loi du 28 avril 2015 regroupant les dispositions relatives à l'aide financière.

Dans son avis du 22 janvier 2019, le Conseil d'Etat n'a pas d'observations quant au fond.

Au niveau des observations d'ordre légistique, la Haute Corporation remarque que la phrase liminaire est à libeller comme suit :

« **Art. 8.** À l'article 7 de la même loi, sont apportées les modifications suivantes : [...]. »

Dans le cadre de renvois, l'emploi de la tournure « qui précède » est à écarter. Partant, au point 2, les termes « avec les dispositions de l'alinéa précédent » sont à remplacer par les termes « avec les dispositions de l'alinéa 1^{er} ».

Au point 4, il convient d'écrire :

« L'alinéa 3 ancien, devenu l'alinéa 4, [...]. »

Les observations d'ordre légistique sont reprises par la Commission parlementaire.

Article 11 du projet de loi -supprimé

L'article sous examen entend abroger l'article 8 de la loi précitée du 28 avril 2015 qui prévoit l'abrogation de la loi du 6 juillet 1999 portant création d'un réseau national de pistes cyclables.

² https://environnement.public.lu/fr/publications/conserv_nature/nature_et_construction.html

Le Conseil d'État, dans son avis du 22 janvier 2019, ne comprend pas pourquoi le projet de loi entend abroger cet article. Cette abrogation reviendrait à remettre en vigueur la loi précitée du 6 juillet 1999. L'article sous revue est, partant, à supprimer.

Quant à la forme, le Conseil d'État signale que, lorsqu'il s'agit de faire disparaître un alinéa, une phrase, une partie de phrase, y compris les énumérations figurant dans les alinéas, ou des mots, on utilise le verbe « supprimer ». Le verbe « abroger » est à réserver aux articles, paragraphes ou annexes.

La commission décide de faire droit à la remarque du Conseil d'État quant au fond et décide d'abroger l'article 11.

Article 12 du projet de loi - nouvel article 9

Dans son avis du 22 janvier 2019, le Conseil d'État n'a pas d'observations quant au fond.

Au niveau des observations d'ordre légistique, la Haute Corporation note que l'article relatif à l'intitulé de citation doit porter le numéro 9.

La commission n'émet pas non plus d'observations quant au fond.

Article 13 du projet de loi - nouvel article 10

Dans son avis du 22 janvier 2019, le Conseil d'État n'a pas d'observations quant au fond.

Au niveau des observations d'ordre légistique, la Haute Corporation constate que le projet de loi entend introduire une disposition modificative dans la loi qu'il s'agit de modifier. Cette manière de procéder est à proscrire et le Conseil d'État demande de reformuler l'article sous examen comme suit :

« Art. 10. L'annexe de la même loi est remplacée par les annexes à la présente loi. »

La commission décide de reprendre la suggestion de texte du Conseil d'État.

Article 14 du projet de loi déposé - nouvel article 11 (amendement 6)

L'article 14 modifie l'article 2 de la loi du 21 décembre 2009 sur les permissions de voirie et modifiant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes, désignée ci-après « la loi du 21 décembre 2009 ».

Dans son avis du 22 janvier 2019 le Conseil d'État renvoie à son observation formulée à l'endroit de l'article 4 et concernant plus particulièrement la définition de la notion de « réseau cyclable national ». Le Conseil d'État n'a pas d'autre observation à formuler.

Le Conseil d'État signale, dans ses observations d'ordre légistique, qu'il n'est pas indiqué de prévoir, dans un premier liminaire, l'acte à modifier et d'en préciser, dans un deuxième, la disposition visée. Mieux vaut regrouper dans un

seul liminaire la disposition de l'acte à modifier et l'intitulé de celui-ci. Par ailleurs, le point 1 n'étant pas suivi d'un point 2, une telle subdivision ne se justifie pas. En outre, les tirets sont à remplacer par des numérotations simples (1°, 2°, 3°, etc.). L'article 2 de la loi du 21 décembre 2009 précitée est subdivisé en tirets et non pas en points, de sorte qu'il convient de faire référence pour cet article à des tirets. De plus, il n'est pas nécessaire d'introduire des modifications à un même tiret par des subdivisions distinctes. Enfin, la formule « est complété par » signifie que l'on se place à la fin d'une subdivision pour insérer une disposition.

Au vu de ce qui précède, il convient selon le Conseil d'État de conférer à l'article sous examen la teneur suivante :

« Art. 11. L'article 2 de la loi du 21 décembre 2009 relative au régime des permissions de voirie est modifié comme suit :

1° Au premier tiret, les mots « alignement d'une route » sont remplacés par ceux de « alignement d'une voie publique » et le premier tiret est complété par une nouvelle phrase ayant la teneur suivante :

« Au sens de la présente définition, [...] ».

2° Au dixième tiret, [...].

3° L'article est complété par un treizième et quatorzième tirets, ayant la teneur suivante :

« – « Réseau cyclable national » : l'ensemble [...].

– « Assise d'un itinéraire cyclable » : la partie [...] ». »

Tout en s'inspirant de la proposition de texte émise par le Conseil d'État dans son avis du 22 janvier 2019, la commission propose de donner à l'article sous examen le libellé proposé ci-dessous qui tient en outre compte des modifications au niveau de la terminologie de l'amendement n°1 relatif à l'article 2. Le texte retenu par la commission précise en outre qu'il s'agit des itinéraires cyclables nationaux en service.

La commission propose ainsi de libeller le nouvel article 11 du projet de loi (ancien article 14 du projet de loi déposé) comme suit :

~~« Art. 11. Art. 14. L'article 2 de la loi du 21 décembre 2009 relative au régime des permissions de voirie et modifiant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes désignée ci-après est modifiée »~~ comme suit :

~~1. À l'article 2 de la loi du 21 décembre 2009 sont apportées les modifications suivantes :~~

1° au ~~point 1^{er} premier tiret~~, les mots « alignement d'une route » sont remplacés par ceux de « alignement d'une voie publique » ~~et le premier tiret est complété par une nouvelle phrase ayant la teneur suivante : au point 1^{er}, est ajoutée une nouvelle phrase finale~~ « Au sens de la présente définition, les pistes cyclables et les chemins pour piétons et cyclistes sont assimilés au trottoir ».

2° ~~au point 10~~ Au dixième tiret, les mots « ainsi que les pistes cyclables qui longent ces types de voies publiques » sont supprimés.

3° est ajouté un nouveau point 13, libellé comme suit L'article est complété par un treizième et quatorzième tirets, ayant la teneur suivante :

~~« Réseau cyclable national : L'ensemble des itinéraires cyclables en service tel que défini par la loi modifiée du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national »~~

« « Itinéraires cyclables nationaux en service » : les tronçons du réseau cyclable national qui sont en service et qui sont visés par l'article 4, paragraphe 2, de la loi modifiée du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national.

~~Assise d'un itinéraire cyclable~~ « Infrastructure pour cyclistes »: La partie de la voie publique délimitée pour la circulation des cyclistes et le cas échéant les accotements afférents. »»

Article 15 du projet de loi déposé - nouvel article 12 (Amendement 7)

L'article 15 modifie l'article 3 de la loi du 21 décembre 2009 qui définit les travaux soumis à une permission de voirie.

Dans son avis du 22 janvier 2019, le Conseil d'État n'a pas d'observations quant au fond.

Au niveau des observations d'ordre légistique, la Haute Corporation note qu'il est peu approprié de remplacer une disposition en son intégralité lorsqu'il ne s'agit que d'un changement textuel mineur. Ce n'est que si plusieurs mots dans une phrase, voire plusieurs passages de texte à travers un article ou un paragraphe sont à remplacer ou à ajouter qu'il est indiqué de remplacer cette phrase, cet article ou ce paragraphe dans son ensemble.

Suite à l'observation du Conseil d'État relative à la notion de « réseau cyclable national », la commission décide de reformuler la dernière partie de l'alinéa 1^{er}.

La commission propose de modifier l'article 15 du projet de loi déposé (nouvel article 12) comme suit :

~~« Art. 12. Art. 15.~~ À l'article 3 de la même loi du 21 décembre 2009 sont apportées les modifications suivantes :

~~1. L'alinéa 1^{er} est remplacé comme suit :~~

~~« Quiconque voudra construire, reconstruire, réparer, transformer ou améliorer des édifices, murs ou ponts, poser ou renouveler des câbles, conduites, tuyaux ou autres aménagements souterrains, réaliser des conduites aériennes, mettre en place des panneaux ou enseignes publicitaires ou entreprendre des aménagements constructifs ou de signalisation dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains, faire des plantations ou d'autres travaux quelconques dans, au-dessus ou le long des tronçons de voie publique faisant partie de la voirie normale de l'État ou du réseau cyclable national, soit dans les traversées des agglomérations, soit ailleurs, dans la~~

~~distance ci-après, ne pourra le faire que sous le couvert d'une permission de voirie.»~~

1° À l'alinéa 1^{er}, les termes « le long des tronçons de routes faisant partie de la voirie normale de l'Etat » sont remplacés par ceux de « le long des tronçons de voie publique faisant partie de la voirie normale de l'Etat ou des itinéraires cyclables nationaux en service. »

Article 16 du projet de loi déposé - nouvel article 13 (Amendement 8)

L'article 16 modifie l'article 5 de la loi du 21 décembre 2009 qui définit le périmètre dans lequel des travaux sont soumis à une permission de voirie.

Dans son avis du 22 janvier 2019, le Conseil d'État note quant au fond que l'article 16 modifie l'article 5 de la loi précitée du 21 décembre 2009. À l'alinéa 1^{er}, les termes « les constructions, plantations ou travaux » sont remplacés par un renvoi aux « travaux définis à l'article 3 ». Dans ce même ordre d'idées, il y a lieu de modifier le début de phrase de l'alinéa 2 et d'écrire :

« Elle est également requise lorsque les travaux définis à l'article 3 ont lieu à une distance [...] ».

La dernière partie de l'alinéa 1^{er} est reformulée suite aux observations du Conseil d'État relatives au terme « assise » et à la notion de « réseau cyclable national ».

Concernant les observations d'ordre légistique, la Haute Corporation note que l'observation formulée à l'endroit de l'article 15 (12 selon le Conseil d'État) vaut également pour le point 1 de l'article sous examen.

En ce qui concerne l'alinéa 2, la commission reprend la proposition de texte émise par la Haute Corporation dans son avis du 22 janvier 2019.

La commission propose de modifier l'article 16 du projet de loi déposé (nouvel article 13) comme suit :

« ~~Art. 13. Art. 16.~~ A l'article 5 de la même loi du 21 décembre 2009 sont apportées les modifications suivantes :

1. L'alinéa 1^{er} est remplacé comme suit :

« La permission de voirie est requise lorsque les travaux définis à l'article 3, que ceux-ci aient un caractère définitif ou provisoire, et qu'ils soient faits sur la voie publique, au-dessus ou en dessous, ont lieu sur la voirie normale de l'État ainsi que sur ~~l'assise d'un itinéraire cyclable national~~ **l'infrastructure pour cyclistes des itinéraires cyclables nationaux en service.** »

2. L'alinéa 2 est remplacé comme suit :

« Elle est également requise lorsque ~~lesdits constructions, plantations ou travaux~~ les travaux définis à l'article 3 ont lieu à une distance n'excédant pas

10 mètres à compter de l'alignement de la voie publique de la voirie normale de l'État. » »

M. Carlo Back est désigné Rapporteur du projet de loi.

3. Divers

Aucun point divers n'est abordé.

La Secrétaire-administrateur,
Tania Sonnetti

Le Président de la Commission de la Mobilité et des
Travaux publics,
Carlo Back

<p style="text-align: center;">Texte initial</p> <p style="text-align: center;">présenté au Conseil de Gouvernement dans sa séance du 14 septembre 2018</p>	<p style="text-align: center;">Avis du Conseil d'État (CE)</p> <p style="text-align: center;">22 janvier 2019</p>	<p style="text-align: center;">Amendements parlementaires suite à l'avis du CE</p> <p style="text-align: center;">présentés à la Commission parlementaire du 2 mai 2019</p>
		<p>L'auteur du projet de loi tient à préciser qu'un avis quant au présent projet de loi a été demandé auprès de la chambre des métiers ainsi qu'auprès de la chambre de l'agriculture. Aucun avis n'est parvenu à l'instant.</p>
<p>Intitulé</p> <p>Projet de loi modifiant la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux et la loi du 21 décembre 2009 sur les permissions de voirie et modifiant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes</p>	<p>Lorsqu'un acte vise à modifier plusieurs actes, ceux-ci sont énoncés à l'intitulé dans l'ordre dans lequel ils figurent au dispositif. Chaque acte, auquel il est fait référence, est à faire précéder d'un chiffre arabe suivi du symbole « ° ».</p> <p>Observations d'ordre légistique - avis CE p.7</p>	<p>Projet de loi modifiant :</p> <p><u>1°</u> la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux et la loi du 21 décembre 2009 sur les permissions de voirie ; et modifiant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes</p> <p><u>2°</u> la loi du 21 décembre 2009 relative au régime des permissions de voirie.</p>

	Observations d'ordre légistique - avis CE p.6	Chapitre 1^{er} – Modification de la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux
<p>Art. 1^{er}. La loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux, désignée ci-après « la loi du 28 avril 2015 » est modifiée comme suit :</p>	<p>Pas d'observations concernant le contenu</p> <p>Observations d'ordre légistique - avis CE p.7</p>	<p>Art. 1^{er}. La loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux, désignée ci-après « la loi du 28 avril 2015 » est modifiée comme suit :</p>
<p>1. À l'article 1^{er}, à l'alinéa 1^{er} les mots « le plan » sont remplacés par ceux de « les plans ».</p>		<p>1. À l'article 1^{er}, à l'alinéa 1^{er}, de la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux, les mots termes « le plan » sont remplacés par ceux de « les plans ».</p>
<p>2. À l'article 1^{er}, l'alinéa 1^{er} est complété comme suit :</p> <p>« à la présente loi dont ils font partie intégrante ».</p>	<p>Le point 2 est superflu et partant à supprimer</p>	<p>2. À l'article 1^{er}, l'alinéa 1^{er} est complété comme suit :</p> <p>« à la présente loi dont ils font partie intégrante ».</p>

<p>Art. 2. À l'article 2 de la loi du 28 avril 2015 sont apportées les modifications suivantes :</p>	<p>Observations concernant le contenu – avis CE p.2</p>	<p>Art. 2. À l'article 2 de la <u>même</u> loi du 28 avril 2015 sont apportées les modifications suivantes :</p>
<p>1. Le point 3 est remplacé comme suit « Raccordement : Itinéraire cyclable du réseau communal raccordant les agglomérations de la commune ou une partie des agglomérations de la commune à un itinéraire cyclable du réseau national ».</p>	<p>Observations d'ordre légistique - avis CE p.7</p>	<p>1. Le point 3 est remplacé comme suit : « <u>« Raccordement »</u> : Itinéraire cyclable du réseau communal raccordant les agglomérations de la commune ou une partie des agglomérations de la commune à un itinéraire cyclable du réseau national ».</p>
<p>2. Le point 4 relatif au grand axe routier est supprimé.</p>	<p>Le point 3 définit le terme « assise » comme étant « la partie de la chaussée destinée à la circulation des cyclistes, y inclus le cas échéant les accotements et les équipements techniques en relation avec l'infrastructure ».</p> <p><u>Or, le Conseil d'État se demande si le terme « assise » qui vise généralement les couches de fondation d'une chaussée est bien choisi dans ce contexte.</u> Le Conseil d'État croit comprendre que les auteurs ont plutôt visé la plate-forme de la chaussée, à savoir la surface de la route qui comprend la ou les chaussées, les accotements et éventuellement les terre-pleins. → avis CE p.2</p>	<p>2. Le point 4 est remplacé par le libellé suivant : relatif au grand axe routier est supprimé.</p> <p>«^{4°} « Assise — Infrastructure pour cyclistes¹ » : la partie de la <u>voie publique² chaussée</u> destinée à la circulation des cyclistes, y inclus le cas échéant les accotements et les équipements techniques en relation avec <u>l'infrastructure celle-ci</u> ».</p> <p>¹Suite à l'observation du Conseil d'État concernant le terme « assise », l'auteur du projet l'a remplacé par les termes « infrastructure pour cyclistes ». En effet, ce terme permet de décrire de manière compréhensible la surface de la chaussée destinée à la circulation des cyclistes et, le</p>

		<p>cas échéant, les accotements et les équipements techniques en relation avec cette infrastructure.</p> <p>²En outre, l'auteur du projet de loi propose de remplacer le terme « chaussée » par les termes « voie publique » pour être en harmonie avec la définition du code de la route et notamment avec l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 tel que modifié qui définit la voie publique comme étant toute l'emprise d'une route ou d'un chemin ouverts à la circulation publique comprenant la chaussée, les trottoirs, les accotements et les dépendances, y inclus les talus, les buttes antibruit et les chemins d'exploitation nécessaires à l'entretien de ces dépendances; les places publiques, les pistes cyclables et les chemins pour piétons font également partie de la voie publique.</p> <p><i>n.b. Dans la mesure où la proposition de correction ne suit pas la proposition du Conseil d'État, elle doit être considérée comme un amendement parlementaire.</i></p>
--	--	---

<p>3. Est ajouté un nouveau point, devenu point 4, rédigé comme suit :</p> <p>« Assise : la partie de la chaussée destinée à la circulation des cyclistes, y inclus le cas échéant les accotements et les équipements techniques en relation avec l'infrastructure ».</p>		<p>3. Est ajouté un nouveau point, devenu point 4, rédigé comme suit :</p>
<p>4. Est ajouté un nouveau point 5 rédigé comme suit :</p> <p>« Liaison cyclable express : itinéraires cyclable du réseau national présentant une liaison structurante et rapide entre agglomérations ».</p>		<p>3. 4. Est ajouté un nouveau point 5 rédigé comme suit :</p> <p>« <u>« Liaison cyclable express »</u> : itinéraires cyclable du réseau national présentant une liaison structurante et rapide entre agglomérations ».</p>
<p>Art. 3. À l'article 3 de la loi du 28 avril 2015 sont apportées les modifications suivantes :</p>	<p>Pas d'observations concernant le contenu</p> <p>Observations d'ordre légistique - avis CE p.8</p>	<p>Art. 3. À l'article 3 de la <u>même</u> loi du 28 avril 2015 sont apportées les modifications suivantes :</p>
<p>1. À l'alinéa 1^{er} les mots « réseau national » en début de phrase sont remplacés par ceux de « réseau cyclable national ».</p>		<p>1. À l'alinéa 1^{er} les mots « réseau national » en début de phrase sont remplacés par ceux de « réseau cyclable national ».</p>

		<u>1°</u> À l'alinéa 1 ^{er} , les termes « réseau national » sont remplacés par ceux de « réseau cyclable national » et les termes « voirie nationale » sont remplacés par ceux de « voirie de l'État ».
2.	À l'alinéa 1 ^{er} le mot « nationale » est remplacé par les mots de « de l'État ».	2. À l'alinéa 1 ^{er} le mot « nationale » est remplacé par les mots de « de l'État ».
3.	Les alinéas 2 et 3 sont supprimés.	3. 2° Les alinéas 2 et 3 sont supprimés.
4.	L'alinéa 4, devenu l'alinéa 2, est remplacé comme suit : « Les itinéraires cyclables du réseau national et ses raccordements peuvent comporter des tronçons ouverts à la circulation d'autres usagers de la route que des cyclistes ».	4. 3° L' <u>ancien</u> alinéa 4, devenu l'alinéa 2, est remplacé comme suit : « Les itinéraires cyclables du réseau national et ses raccordements peuvent comporter des tronçons ouverts à la circulation d'autres usagers de la route que des cyclistes ».
5.	L'alinéa 5 devient le nouvel alinéa 3.	5. 4° L' <u>ancien</u> alinéa 5 devient le nouvel alinéa 3.

<p>Art. 4. L'article 4 de la loi du 28 avril 2015 est remplacé comme suit :</p>	<p>Observations concernant le contenu – avis CE p.2 et 3</p> <p>Observations d'ordre légistique - avis CE p.8</p>	<p>Art. 4. L'article 4 de la <u>même</u> loi du 28 avril 2015 est remplacé comme suit :</p>
<p>« Le réseau national comprend les itinéraires cyclables suivants :</p> <p>[...]</p> <p>Un règlement grand-ducal détermine les tronçons des itinéraires cyclables en service sur lesquels s'appliquent les dispositions des articles 5, 7, 8 et 9 de la présente loi, ainsi que leur localisation géographique exacte et ceci sur des cartes topographiques à l'échelle de 1/20.000. »</p>	<p>Subdivision en 2 paragraphes</p> <p>L'article en projet décrit les itinéraires faisant partie du réseau cyclable national. La définition de chaque itinéraire énumère les points d'intérêt à desservir, les accès à assurer vers d'autres itinéraires cyclables du réseau national et, pour chaque itinéraire cyclable, les antennes lui appartenant, mais ne faisant pas partie du tronçon principal.</p> <p>Au dernier alinéa, l'article sous revue dispose qu'un règlement grand-ducal détermine les tronçons des itinéraires cyclables « en service sur lesquels s'appliquent les dispositions des articles 5, 7, 8 et 9 ainsi que leur localisation géographique exacte par le biais de cartes topographiques à l'échelle 1/20 000 ».</p>	<p>(1) « Le réseau national comprend les itinéraires cyclables suivants :</p> <p>[...]</p> <p>PC10 : itinéraire cyclable desservant Z.A.E. Am Bann, Z.A.E. Poudrerie, Abweiler, Fennage,</p> <p>assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC6, PC9 et PC104₇;</p> <p>PC16 : itinéraire cyclable desservant le Centre hospitalier du Nord, les lycées d'Ettelbruck, Ettelbruck - Gare, Diekirch - Gare, Diekirch-Campus scolaire,</p> <p>et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC7, PC7a, PC15 et PC15e7₁;</p>

	<p>Le Conseil d'État estime que l'emplacement de cet alinéa est mal choisi, puisque l'article en projet se réfère au réseau cyclable national incluant tant les itinéraires en service que les itinéraires projetés, tandis que le dernier alinéa ne se réfère qu'aux itinéraires cyclables « en service ».</p> <p>En outre, à l'article 14, quatrième tiret, de la loi en projet, les auteurs ont prévu de modifier l'article 2 de la loi précitée du 21 décembre 2009 en y ajoutant une définition du « réseau cyclable national », entendu comme « [l]'ensemble des itinéraires cyclables en service, tel que défini par la loi modifiée du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national ». <u>Afin d'éviter que les deux lois précitées, que le projet de loi sous revue entend modifier, emploient deux définitions différentes pour la même notion, le Conseil d'État recommande de supprimer le dernier alinéa de l'article en projet et de créer un nouveau paragraphe 2 en écrivant :</u></p> <p><u>« (2) Pour les tronçons des itinéraires cyclables qui sont en service, un règlement grand-ducal détermine leur localisation géographique exacte à l'aide de cartes topographiques à l'échelle de 1/20 000. »</u></p>	<p>Un règlement grand-ducal détermine les tronçons des itinéraires cyclables en service sur lesquels s'appliquent les dispositions des articles 5, 7, 8 et 9 de la présente loi, ainsi que leur localisation géographique exacte et ceci sur des cartes topographiques à l'échelle de 1/20.000. »</p> <p><u>(2) Pour les tronçons des itinéraires cyclables du réseau national qui sont en service, un règlement grand-ducal détermine leur localisation géographique exacte à l'aide de cartes topographiques à l'échelle de 1 :20 000. ³ »</u></p>
--	---	---

	<p>Dans ce même ordre d'idées, l'article 14, quatrième tiret, de la loi en projet devrait faire abstraction d'une définition de la notion « réseau cyclable national » et plutôt définir la notion d'« itinéraires cyclables en service ».</p> <p>Ainsi, l'article 2 de la loi précitée du 21 décembre 2009 devrait être adapté de la manière suivante :</p> <p>« « Itinéraire cyclable en service » : les tronçons du réseau cyclable national qui sont en service et qui sont visés par l'article 4, paragraphe 2, de la loi modifiée du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national. »</p> <p>Si le Conseil d'État est suivi dans ses suggestions, les articles subséquents de la loi en projet devront être adaptés en fonction de cette nouvelle définition.</p> <p>En ce qui concerne plus particulièrement les cartes topographiques et l'échelle de 1/20 000 qui, selon le libellé de l'article sous revue, devrait permettre une « localisation géographique exacte » des itinéraires cyclables en service, le Conseil d'État émet des doutes quant au degré de précision possible avec une telle échelle.</p>	<p>³L'auteur du projet de loi a suivi la proposition du Conseil d'État de créer un nouveau paragraphe 2. L'auteur du projet de loi tient seulement à préciser qu'il s'agit des itinéraires cyclables du réseau national qui sont en service.</p> <p>Cependant, l'auteur du projet de loi préfère ne pas suivre la proposition du Conseil d'État de prévoir une échelle de 1 : 2 500 pour les raisons suivantes :</p> <p>La loi du 17 avril 2018 concernant l'aménagement du territoire prévoit une échelle 1 : 2 500 parce que la précision du contenu des plans directeurs sectoriels est essentielle pour la constitution du cadrage normatif suffisant. Les plans directeurs sectoriels doivent être conçus à une échelle de précision telle qu'ils remplacent les exigences découlant tant des plans d'aménagement communaux généraux que des plans d'aménagement communaux particuliers.</p> <p>Ceci n'est cependant pas nécessaire pour le présent projet de loi. L'idée est simplement d'identifier les tronçons existants de la voie publique qui accueillent les itinéraires cyclables nationaux.</p>
--	--	--

	<p>Il suggère de s'inspirer de la loi du 17 avril 2018 concernant l'aménagement du territoire qui prévoit une échelle de « 1 : 2 500 » pour les plans directeurs sectoriels et les plans d'occupation du sol. → avis CE p.3</p>	<p>L'identification de l'infrastructure pour cyclistes sur ces tronçons, c'est-à-dire de la partie de la voie publique destinée à la circulation des cyclistes et dont les dispositions de la présente loi s'appliquent, se fait par la signalisation verticale et le marquage horizontal en place.</p> <p>L'exécution du présent article par un règlement grand-ducal définissant la localisation géographique exacte à l'aide de cartes topographiques à l'échelle de 1 : 20 000 est donc suffisante.</p> <p>De ce fait, ledit règlement grand-ducal figure comme base cartographique officielle renseignant en détail sur les itinéraires cyclables nationaux en service. Cela permet d'appliquer les dispositions des articles ci-avant pour la phase d'exploitation des différents itinéraires et de mettre à jour les cartes du règlement grand-ducal au fur et à mesure de la réalisation des itinéraires prévus par l'article 4 de la loi du 28 avril 2015.</p> <p><i>n.b.</i> Dans la mesure où la proposition de correction ne suit pas la proposition du Conseil d'État, elle doit être considérée comme un amendement parlementaire.</p>
--	---	---

<p>Art. 5. L'article 5 de la loi du 28 avril 2015 est remplacé comme suit : « Les itinéraires cyclables en service du réseau national tels que définis à l'article 4, sont soumis à l'obtention d'une permission de voirie conformément aux dispositions de la loi modifiée du 21 décembre 2009 sur les permissions de voirie et modifiant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes. »</p>	<p>Observations concernant le contenu – avis CE p.3</p> <p>En raison de l'application autonome des dispositions de la loi précitée du 21 décembre 2009, <u>l'article sous rubrique est superfétatoire.</u> En ordre subsidiaire, le Conseil d'État demande de reformuler l'article sous examen, étant donné que ce ne sont pas les itinéraires cyclables en service qui sont soumis à l'obtention d'une permission de voirie, mais les travaux ou aménagements à réaliser.</p>	<p>Art. 5. L'article 5 de la loi du 28 avril 2015 est remplacé comme suit : « Les itinéraires cyclables en service du réseau national tels que définis à l'article 4, sont soumis à l'obtention d'une permission de voirie conformément aux dispositions de la loi modifiée du 21 décembre 2009 sur les permissions de voirie et modifiant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes. » abrogé.</p> <p>L'auteur du projet de loi avait proposé de reformuler l'ancien article de la loi de 2015 en écrivant que les travaux ou aménagements à réaliser sur les itinéraires cyclables en service du réseau national tels que définis à l'article 4, sont soumis à l'obtention d'une permission de voirie conformément aux dispositions de la loi modifiée du 21 décembre 2009. Or, vu l'application autonome de cette loi, la nouvelle reformulation est superfétatoire.</p> <p>L'ancien article 5 est également supprimé suite à l'avis du Conseil d'État vu qu'il est incompatible avec les modifications apportées à la loi sur le régime des permissions de voirie.</p>
---	---	--

	<p>Observations concernant le contenu – avis CE p.3 et 4</p> <p>Observation du C.E. concernant le terme « assise »</p> <p>Observations d’ordre légistique – avis CE p.8</p>	<p>L’article 6 a été regroupé en 4 paragraphes différents.</p> <p>Le premier paragraphe traite des compétences en matière d’aménagement et de réaménagement des infrastructures pour cyclistes formant les itinéraires cyclables du réseau national.</p> <p>Le deuxième paragraphe traite des acquisitions des terrains nécessaires à l’aménagement et au réaménagement des infrastructures pour cyclistes formant les itinéraires cyclables du réseau national.</p> <p>Le troisième paragraphe traite du financement des emprises lorsqu’un itinéraire cyclable du réseau national passe par un chemin repris et aussi du financement des emprises lorsqu’un itinéraire cyclable du réseau national passe par un chemin vicinal à l’extérieur de l’agglomération.</p> <p>Le quatrième paragraphe traite de la procédure selon laquelle une voie publique ou partie d’une voie publique faisant partie de la voirie communale peut être intégrée au réseau cyclable national.</p>
--	--	--

<p>Art. 6. L'article 6 de la loi du 28 avril 2015 est remplacé comme suit :</p>	<p>Observations concernant le contenu – avis CE p.3 et 4</p>	<p>Art. 6. L'article 6 de la <u>même</u> loi du 28 avril 2015 est remplacé comme suit :</p>
<p>« (1) L'aménagement respectivement le réaménagement des infrastructures formant l'assise des itinéraires cyclables du réseau national est à charge de l'État.</p>	<p>En ce qui concerne l'article 6, paragraphe 1^{er}, de la loi précitée du 28 avril 2015 que l'article sous revue entend remplacer, le Conseil d'État constate quelques imprécisions de texte qu'il s'agit de redresser. D'abord le Conseil d'État renvoie à son observation formulée à l'endroit de l'article 2, point 3, concernant l'emploi du terme « assise ». Ensuite, le Conseil d'État note que les alinéas 2 et 3 de l'article, qu'il s'agit de remplacer, renvoient aux assises « à aménager » par l'État ou les communes, alors que le Conseil d'État comprend qu'il n'existe pas deux catégories d'assises, l'une que seul l'État et l'autre que seules les communes seraient obligés d'aménager.</p> <p>Ensuite, à l'article 6, paragraphe 1^{er}, de la loi précitée du 28 avril 2015, que l'article sous revue entend remplacer, le Conseil d'État suggère d'ériger l'alinéa 1^{er} relatif à l'aménagement et au réaménagement des infrastructures formant l'assise en un nouveau paragraphe 2.</p>	<p>« (1) L'aménagement respectivement et le réaménagement des infrastructures pour cyclistes formant l'assise des les itinéraires cyclables du réseau national est sont à charge de l'État, à l'exception des tronçons empruntant la voirie communale à l'intérieur d'une agglomération.</p> <p><u>Les dépenses relatives aux travaux d'aménagement et de réaménagement des infrastructures pour cyclistes du réseau national empruntant la voirie communale à l'intérieur d'une agglomération bénéficient d'une aide financière de l'État couvrant le montant de l'investissement sous condition de conformité avec les modalités et les caractéristiques techniques déterminées dans le règlement grand-ducal auquel il est fait référence à l'article 3.</u></p> <p><u>Les aides financières doivent être sollicitées et accordées avant le début des travaux d'aménagement et de réaménagement et sont allouées par le ministre ayant les travaux publics dans ses attributions à charge du budget de l'État.</u>⁴</p>

	<p>Le Conseil d'État note que l'aménagement et le réaménagement des itinéraires cyclables du réseau national sont désormais entièrement à charge de l'État et non pas des communes, tandis que les investissements des communes dans les itinéraires cyclables du réseau communal raccordant les agglomérations ou une partie des agglomérations d'une commune à un itinéraire du réseau national peuvent bénéficier d'une aide financière de l'État en vertu de l'article 10 de la loi précitée du 28 avril 2015 dans sa teneur résultant des modifications introduites par la loi en projet.</p>	<p>⁴Le paragraphe 1 traite des compétences en matière d'aménagement et de réaménagement des infrastructures pour cyclistes formant le réseau national.</p> <p>Tel que déposé au Secrétariat du Conseil d'État, le texte en question était formulé comme suit « <i>L'aménagement respectivement le réaménagement des infrastructures pour cyclistes formant le réseau national sont à charge de l'État</i> ».</p> <p>Après relecture de l'article en question ainsi que de l'avis du Conseil d'État du 22 janvier 2019, l'auteur du projet de loi propose de reformuler l'article en question comme suit : « <i>L'aménagement respectivement et le réaménagement des infrastructures pour cyclistes formant les itinéraires cyclables du réseau national sont à charge de l'État, <u>à l'exception des tronçons empruntant la voirie communale à l'intérieur d'une agglomération</u> ».</i></p> <p>Cette reformulation s'est jugée importante pour les raisons suivantes : Premièrement, à l'intérieur de l'agglomération, lorsque l'infrastructure formant le réseau national emprunte la voirie communale, les communes restent chargées de l'aménagement.</p>
--	--	--

		<p>L'article 6 (2) de la loi du 28 avril 2015 disposait que « <i>les dépenses d'aménagement et d'entretien constructif des itinéraires cyclables et des autres infrastructures routières formant le réseau cyclable national sont à charge de l'Etat, à l'exception des tronçons empruntant la voirie communale à l'intérieur d'une agglomération</i> »</p> <p>Le principe demeure alors inchangé par rapport à la loi de 2015. De plus, il est précisé que ces dispositions s'appliquent aussi pour le réaménagement de l'assise (p.ex. en cas de renouvellement partiel de la voirie qui a atteint la fin de sa durée de vie). Cette modification est importante afin de clarifier le périmètre d'intervention en question ainsi que les compétences pour ce périmètre.</p> <p>Cependant, les dépenses relatives aux travaux d'aménagement et de réaménagement des infrastructures pour cyclistes du réseau national empruntant la voirie communale à l'intérieur d'une agglomération peuvent bénéficier d'une aide financière de l'État couvrant le montant de l'investissement sous condition de conformité avec les modalités et les caractéristiques techniques déterminées au règlement grand-ducal afférent.</p>
--	--	--

		<p>En outre, ces aides doivent être sollicitées et accordées avant le début des travaux d'aménagement et de réaménagement.</p> <p>Les aides sont accordées par le ministre ayant les travaux publics dans ses attributions. Un groupe de travail sera institué regroupant les représentants du département des travaux publics du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, les représentants de la direction de la planification de la mobilité du Département de la mobilité et des transports ainsi que les représentants de la Division de la mobilité durable de l'Administration des ponts et chaussées.</p> <p>Le groupe de travail est chargé de vérifier les demandes d'aides financières et surtout la compatibilité des travaux d'aménagements et de réaménagement avec les modalités et les caractéristiques techniques déterminées au règlement grand-ducal afférent.</p>
--	--	---

		<p>Les investissements des communes des itinéraires cyclables du réseau communal raccordant les agglomération ou partie des agglomérations d'une commune à un itinéraire du réseau national peuvent toujours bénéficier d'une aide financière de l'État en vertu de l'article 7 de la loi précitée du 28 avril 2015.</p> <p>Il convient d'ajouter que les ouvrages d'art à aménager ou à réaménager se situant sur un itinéraire cyclable font aussi partie des infrastructures pour cyclistes formant le réseau national.</p> <p>En ce qui concerne les frais d'études d'infrastructures pour cyclistes du réseau national, l'Etat sera en charge. Pour le cas donc qu'un itinéraire cyclable du réseau national emprunte la voirie communale, il est fait référence à l'article 1^{er} de la loi modifiée du 3 août 2010 portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées stipulant entre autres que l'Administration des ponts et chaussées peut être chargée pour compte des communes de la réalisation des projets de la voirie communale et de ses dépendances, ainsi que de la surveillance des travaux.</p>
--	--	--

<p>Les terrains formant ainsi l'assise à aménager par l'État, qu'ils soient privés ou publics, sont acquis par l'État, à l'exception des terrains sur lesquels l'État acquiert un droit de passage ou une servitude conventionnelle.</p> <p>Les terrains formant ainsi l'assise à aménager par les communes, qu'ils soient privés ou publics, sont acquis par la commune par lequel passe le tronçon de l'itinéraire cyclable du réseau national, à l'exception des terrains sur lesquels la commune acquiert un droit de passage ou une servitude conventionnelle</p>		<p>(2) Les terrains formant ainsi l'assise <u>l'infrastructure pour cyclistes des itinéraires cyclables du réseau national à aménager par l'État</u>, qu'ils soient privés ou publics, sont acquis par l'État, à l'exception des terrains sur lesquels l'État acquiert un droit de passage ou une servitude conventionnelle.</p> <p>Les terrains formant ainsi l'assise à aménager par les communes, <u>Cependant, si l'itinéraire cyclable du réseau national passe par un chemin repris ou une voirie communale, les terrains,</u> qu'ils soient privés ou publics, <u>nécessaires à l'aménagement et au réaménagement des infrastructures pour cyclistes formant les itinéraires cyclables du réseau national,</u> sont acquis par la commune par lequel <u>laquelle</u> passe le tronçon de l'itinéraire cyclable du réseau national, à l'exception des terrains sur lesquels la commune acquiert un droit de passage ou une servitude conventionnelle.⁵</p> <p>⁵L'alinéa au sujet des emprises est modifié, ceci dans le but que dans le cadre du réaménagement d'une voirie pour intégrer un itinéraire cyclable du réseau national, le propriétaire de l'emprise occupée par cette voirie sera en charge de l'acquisition des emprises nécessaires.</p>
--	--	--

		<p><u>(3) Le prix des emprises nécessaires à l'aménagement et au réaménagement des infrastructures pour cyclistes formant les itinéraires cyclables du réseau national qui passent par un chemin repris sera supporté moitié par l'État et moitié par les communes intéressées, conformément à l'article 4 de la loi du 22 décembre 1995 concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'État d'une série de chemins vicinaux.</u></p> <p><u>Le prix des emprises nécessaires à l'aménagement et au réaménagement des infrastructures pour cyclistes formant les itinéraires cyclables du réseau national qui passent par la voirie communale à l'extérieur d'une agglomération sera supporté moitié par l'État et moitié par les communes intéressées.⁶</u></p> <p>⁶Ce paragraphe traite du financement des emprises lorsqu'un itinéraire cyclable national passe par un chemin repris et aussi du financement des emprises lorsqu'un itinéraire cyclable passe par un chemin vicinal à l'extérieur de l'agglomération.</p>
--	--	--

		<p>L'article 4 de la loi du 22 décembre 1995 concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'État d'une série de chemins vicinaux stipule que « <i>le prix des emprises nécessaires pour les redressements de tous les chemins repris, comportant élargissement ou déplacement de l'assise sera supporté moitié par l'Etat et moitié par les communes intéressées</i> ». Pour des raisons d'égalité de traitement, ce principe est également appliqué pour l'acquisition des terrains formant l'infrastructure pour cyclistes lorsque l'itinéraire cyclable national passe par un chemin repris.</p> <p>En analogie, le prix des emprises nécessaires à l'aménagement et au réaménagement d'un itinéraire cyclable national qui passe par un chemin vicinal à l'extérieur de l'agglomération seront supportés moitié par l'État et moitié par les communes intéressées. Cette disposition représente une modification par rapport aux dispositions de l'article 6 de la loi du 28 avril 2015, qui excluaient l'acquisition des terrains formant l'assise des chemins forestiers et ruraux communaux par l'État.</p>
--	--	---

<p>(2) Une voie publique ou partie d'une voie publique faisant partie de la voirie communale peut recevoir le statut d'un itinéraire cyclable du réseau national sous condition de conformité avec les articles 3 et 4 ainsi de l'accord de la commune concernée par le biais d'une délibération. »</p>	<p><u>Opposition formelle</u></p> <p>L'article 6, paragraphe 2, de la loi précitée du 28 avril 2015, que l'article sous revue entend remplacer, dispose qu'une voie publique ou partie de voie publique faisant partie de la voirie communale « peut recevoir le statut d'un itinéraire cyclable du réseau national ». Au commentaire des articles, les auteurs expliquent que les communes doivent « accepter une tutelle étatique sur leur propre voirie », étant donné qu'en vertu du nouvel article 5 de la loi précitée du 28 avril 2015 « les travaux sur les tronçons de la voirie communale intégrés dans le réseau cyclable national sont soumis à une permission de voirie ». Les auteurs exposent que « [d]e ce fait, un tronçon de voirie communale peut seulement être intégré dans le réseau cyclable national avec l'accord de la commune » devant, entre autres, « stipuler que la commune accepte l'application des articles 5, 7, 8 et 9 de la loi précitée du 28 avril 2015 sur ce tronçon de leur voirie ». Toutefois, l'État ne devient pas propriétaire de l'infrastructure ni de l'emprise.</p>	<p><u>(2-4) Afin de garantir la cohérence du réseau cyclable national,</u> une voie publique ou partie d'une voie publique faisant partie de la voirie communale peut recevoir le statut d'un itinéraire cyclable du réseau national <u>est intégrée dans le réseau cyclable national sur demande du ministre ayant les travaux publics dans ses attributions et</u> sous condition de conformité avec les articles 3 et 4 ainsi que de l'accord de la commune concernée par le biais d'une délibération.</p> <p><u>Afin de garantir la cohérence du réseau cyclable national, une voie publique ou partie d'une voie publique faisant partie du réseau cyclable national en est supprimée par modification du règlement grand-ducal prévu à l'article 4 (2).⁷</u></p> <p>⁷L'ancien paragraphe 2 du présent projet de loi, devenu paragraphe 4, tel que présenté lors de la séance du Conseil de Gouvernement du 18 septembre 2018, disposait qu'« <i>une voie publique ou partie d'une voie publique faisant partie de la voirie communale peut recevoir le statut d'un itinéraire cyclable du réseau national sous condition de conformité avec l'article 4 et de l'accord de la commune concernée par le biais d'une délibération</i> ».</p>
---	---	--

	<p>Le Conseil d'État se pose plusieurs questions dans ce contexte. Les tronçons de la voirie communale faisant partie du réseau cyclable national tel que défini dans le cadre de l'article de la loi en projet ont-ils déjà tous « l'accord » des communes concernées ou le « statut d'un itinéraire cyclable du réseau national » ? Quelle est la nature de ce « statut » et quelle serait la procédure à appliquer après « l'accord de la commune concernée par le biais d'une délibération » pour obtenir ce statut ? Sachant qu'une voirie communale « peut » recevoir le statut d'un itinéraire cyclable si une commune le demande et sous condition de conformité avec les dispositions des articles 3 et 4, quelles seraient les autres conditions à respecter ? Quelle est l'autorité qui prend la décision d'octroyer ce statut à un tronçon de voirie communale ? Le texte restant muet sur ces points, le paragraphe 2 sous revue est source d'insécurité juridique et, partant, le Conseil d'État doit s'y opposer formellement.</p> <p>Pour le surplus, le Conseil d'État estime que, dans sa teneur actuelle, l'article 4 définissant les itinéraires du réseau cyclable national ne constitue pas une base légale suffisante pour conférer à une piste cyclable communale le statut de tronçon du réseau cyclable national.</p>	<p>Or, le Conseil d'État, dans son avis du 22 janvier 2019, s'est opposé formellement quant à la formulation dudit paragraphe.</p> <p>Le paragraphe en question est désormais libellé comme suit :</p> <p><i>« (4) Afin de garantir la cohérence du réseau cyclable national, une voie publique ou partie d'une voie publique faisant partie de la voirie communale est intégrée dans le réseau cyclable national sur demande du ministre ayant les travaux publics dans ses attributions et sous condition de conformité avec les articles 3 et 4 ainsi que de l'accord de la commune concernée.</i></p> <p><i>Afin de garantir la cohérence du réseau cyclable national, une voie publique ou partie d'une voie publique faisant partie du réseau cyclable national en est supprimée par modification du règlement grand-ducal prévu à l'article 4 (2). »</i></p> <p>L'ajout de ce paragraphe est nécessaire pour préciser la démarche à suivre et les conséquences lorsque la voirie communale existante est intégrée dans le réseau cyclable national.</p>
--	---	--

	<p>L'article 4 devrait d'abord être précisé en ce sens. Ensuite, afin de pouvoir y ajouter une voie publique ou une partie d'une voie publique de la voirie communale, il y aurait lieu soit de procéder à une modification de cet article de la loi sous revue, soit d'annexer à la loi une liste de ces tronçons de voirie communale faisant partie du réseau cyclable national. Dans ce cas, le Conseil d'État propose aux auteurs de s'inspirer de la loi du 22 décembre 1995 concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'État d'une série de chemins vicinaux.</p> <p>Enfin, le Conseil d'État demande également de faire abstraction de la formulation « accord de la commune concernée par le biais d'une délibération », étant donné que, selon la compréhension du Conseil d'État, la commune doit prendre l'initiative afin d'obtenir le statut d'un itinéraire cyclable du réseau national. L'emploi du terme « accord » est dès lors incorrect. En outre, la précision « par le biais d'une délibération » est superflue, étant donné que la loi communale modifiée du 13 décembre 1988 détermine à suffisance la procédure de prise de décision des communes. → avis CE p.3</p>	<p>La demande pour intégrer une voie publique ou partie d'une voie publique faisant partie de la voirie communale dans le réseau cyclable national émane du ministre ayant les travaux publics dans ses attributions et non pas de la commune. La commune concernée doit cependant donner son accord.</p> <p>L'expression « <i>sous condition de conformité avec les articles 3 et 4</i> » est nécessaire afin que seuls les tronçons existants de voirie communale en conformité avec le réseau projeté défini dans l'article 4 et avec les dispositions techniques définies dans l'article 3 et le règlement grand-ducal l'exécutant puissent être intégrés dans le réseau cyclable national.</p> <p>Vu que les travaux sur les tronçons de voirie communale intégrés dans le réseau cyclable national sont soumis à une permission de voirie suivant l'article 15 de la loi du 21 décembre 2009, les communes doivent dans ce cas accepter une tutelle étatique sur leur propre voirie. De ce fait, un tronçon de voirie communale peut seulement être intégré dans le réseau cyclable national avec l'accord de la commune.</p>
--	--	---

		<p>Cet accord doit entre autre stipuler que la commune accepte l'application des articles <i>6bis</i>, <i>6ter</i> et <i>6quater</i> de la loi modifiée du 28 avril 2015 sur ce tronçon de leur voirie.</p> <p>Le fait que l'État ne devient pas propriétaire de l'infrastructure et de l'emprise est clarifié dans le nouveau paragraphe qui dispose que la voirie communale est intégrée dans le réseau cyclable national et fait désormais partie du réseau cyclable national. La commune reste donc propriétaire de l'infrastructure respectivement de l'emprise et en est responsable.</p> <p>Par contre, les compétences en matière d'entretien constructif sont réglées suivant l'article 6bis. Si l'infrastructure doit être renouvelée en grande partie ou en totalité (p. ex. amélioration ou renouvellement du corps de chaussée de la voirie), il s'agit alors d'un réaménagement de l'infrastructure et les dispositions du paragraphe (1) de l'article 6 s'appliquent.</p> <p>En outre, la procédure selon laquelle une voie publique ou partie d'une voie publique faisant partie du réseau cyclable national puisse en être supprimée est précisée.</p>
--	--	---

		<p>Cette initiative émane également du ministre ayant dans ses attribution les travaux publics et se concrétise par une modification du règlement grand – ducal prévu à l'article 4 (2).</p> <p>Cette suppression ne change en rien la propriété de l'infrastructure et de l'emprise. La commune respectivement l'Etat reste toujours propriétaire de l'infrastructure respectivement de l'emprise et en est responsable. La seule conséquence est que les dispositions du présent projet de loi ne s'appliquent plus à cette voie publique ou partie de cette voie publique.</p> <p>Quant à la question du Conseil d'État, quelle seront les conséquences pour un tronçon de la voirie communale d'avoir le « statut » d'un itinéraire cyclable national », il y a lieu de noter que :</p> <p>L'auteur du projet de propose de ne plus employer le terme « statut » mais plutôt parler de l'intégration d'un tronçon de la voirie communale dans le réseau cyclable national. La commune reste toujours propriétaire de l'infrastructure et de l'emprise mais doit seulement accepter une tutelle étatique sur leur voirie et accepter l'application des articles 6<i>bis</i>, 6<i>ter</i> et 6<i>quater</i></p>
--	--	---

		<p>de la loi modifiée du 28 avril 2015 sur ce tronçon de leur voirie.</p> <p>Le fait que l'État ne devient pas propriétaire de l'infrastructure et de l'emprise est clarifié dans le nouveau paragraphe qui dispose que la voirie communale est intégrée dans le réseau cyclable national et fait désormais partie du réseau cyclable national. La commune reste donc propriétaire de l'infrastructure respectivement de l'emprise et en est responsable.</p> <p><i>n.b. la reformulation de l'article 6 doit être considérée comme un amendement parlementaire.</i></p>
<p>Art. 7. L'article 7 de la loi du 28 avril 2015 est remplacé comme suit :</p> <p>« L'entretien constructif de l'assise des itinéraires cyclables en service du réseau national sont à charge de l'État.</p>	<p>Pas d'observations concernant le contenu</p> <p>Observation du C.E. concernant le terme « assise »</p> <p>Observations d'ordre légistique - avis CE p.8</p>	<p>Art. 7. L'article 7 de la loi du 28 avril 2015 est remplacé comme suit : <u>Sont insérés après l'article 6 de la même loi les articles 6bis, 6ter et 6quater qui prennent la teneur suivante :</u></p> <p><u>« Art.6bis. « L'entretien constructif des infrastructures pour cyclistes l'assise formant les des itinéraires cyclables en service du réseau national est sont à charge de l'État à l'exception des tronçons empruntant la voirie communale à l'intérieur d'une agglomération.»</u>⁸</p>

		<p>⁸Tel que déposé au secrétariat du Conseil d'État, l'article en question était alors libellé comme suit : « <i>L'entretien constructif de l'assise des itinéraires cyclables du réseau national sont à charge de l'État</i> ».</p> <p>Après relecture des articles en question ainsi que de l'avis du Conseil d'État du 22 janvier 2019, l'auteur du projet de loi propose de reformuler l'article en question comme suit :</p> <p><i>« L'entretien constructif des infrastructures pour cyclistes formant le réseau national est à charge de l'État <u>à l'exception des tronçons empruntant la voirie communale à l'intérieur d'une agglomération</u> ».</i></p> <p>Il s'ensuit que les communes sont à charge de l'entretien constructif des tronçons du réseau national empruntant la voirie communale à l'intérieur de l'agglomération, vu qu'ils sont gardien de cette voirie. Cette disposition concerne la phase d'exploitation du réseau cyclable national et se réfère donc aux itinéraires en service définies par le règlement grand-ducal exécutant l'article 4 de cette loi.</p>
--	--	---

		<p>L'entretien constructif comprend les travaux constructifs de petite envergure qui garantissent la viabilité d'un itinéraire national (p.ex. la réparation de fissures, nids de poule, joints, accotements ou le remplacement complet du revêtement). Cette modification est importante afin de clarifier le périmètre d'intervention en question ainsi que les compétences pour ce périmètre.</p> <p>Il convient de noter que les frais en relation avec cette obligation sont de moindre importance de sorte que les communes ne souffriront aucunement par une charge financière excessive. La nouvelle formulation de l'article en question indiquant que les communes sont en charge de l'entretien constructif des tronçons des infrastructures pour cyclistes du réseau national empruntant la voirie communale à l'intérieur d'une agglomération demeure inchangée par rapport à la loi de 2015. En effet, l'article 6 (2) de la loi du 28 avril 2015 disposait que « <i>les dépenses d'aménagement et d'entretien constructif des itinéraires cyclables et des autres infrastructures routières formant le réseau cyclable national sont à charge de l'Etat, à l'exception des tronçons empruntant la voirie communale à l'intérieur d'une agglomération</i> »</p>
--	--	---

		<p>Si l'infrastructure doit être renouvelée en grande partie ou en totalité (p. ex. amélioration ou renouvellement du corps de chaussée de la voirie), il s'agit alors d'un réaménagement de l'infrastructure et les dispositions du paragraphe (1) de l'article 6 s'appliquent. Les ouvrages d'art (y inclus les équipements) se situant sur un itinéraire cyclable constituent une dépendance de l'infrastructure pour cyclistes formant le réseau national, c.-à-d. :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un pont sous condition que l'itinéraire cyclable passe via son tablier au-dessus de celui-ci ; - un mur de soutènement sous condition que celui-ci soit due à l'aménagement de l'infrastructure pour cyclistes (p.ex. supporte le corps de chaussée de l'infrastructure respectivement le remblais de l'infrastructure) ; - une buse (ouvrage hydraulique) sous condition que celle-ci se trouve dans le remblai de l'infrastructure et soit due à l'aménagement de l'infrastructure ; - un souterrain et tunnel (y inclus les murs de la trémie) sous condition que l'itinéraire cyclable traverse ceux-ci.
--	--	--

		<p>Lorsqu'il y a des ouvrages d'art et que l'infrastructure de l'itinéraire cyclable correspond seulement à une partie de la voie publique clairement délimitée pour la circulation des cyclistes (voir ad article 14 – ad point 1 – 5^e tiret), il y a alors plusieurs gestionnaires pour cette voie publique ; l'entretien constructif est en principe effectué par le gestionnaire ayant sous sa responsabilité la plus grande partie de la voie publique et les frais sont répartis entre les différents gestionnaires au prorata de la partie de la voie publique occupée.</p> <p><i>n.b. La reformulation de l'article 7, nouvel article 6bis doit être considérée comme un amendement parlementaire.</i></p>
<p>Art.8. Est ajouté un nouvel article 8 libellé comme suit :</p> <p>« La mise en place, la pose et l'entretien de la signalisation directionnelle des itinéraires cyclables en service du réseau national sont à charge de l'État.</p> <p>À l'extérieur des agglomérations, les autres signaux routiers requis pour la circulation sur le réseau cyclable national seront mis en</p>	<p>Pas d'observations concernant le contenu</p> <p>Observations d'ordre légistique - avis CE p.8</p>	<p>Art.8. Est ajouté un nouvel article 8 libellé comme suit :</p> <p>Art. 6ter. « La mise en place, la pose et l'entretien de la signalisation directionnelle des itinéraires cyclables en service du réseau national sont à charge de l'État.</p>

<p>place, posés et entretenus par l'État conformément à la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. »</p>		<p>À l'extérieur des agglomérations, les autres signaux routiers requis pour la circulation sur le réseau cyclable national seront mis en place, posés et entretenus par l'État conformément à la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. »</p>
<p>Art.9. Est ajouté un nouvel article 9 libellé comme suit :</p> <p>« L'entretien courant de l'assise des itinéraires cyclables en service du réseau national incombe aux communes sur le territoire desquelles se trouvent les différents itinéraires ou parties des itinéraires, à l'exception des liaisons cyclables express dont l'entretien courant incombe à l'État.</p>	<p>Pas d'observations concernant le contenu</p> <p>Observation du C.E. concernant le terme « assise »</p> <p>Observations d'ordre légistique - avis CE p.8</p>	<p>Art.9. Est ajouté un nouvel article 9 libellé comme suit :</p> <p>Art. 6quater. «L'entretien courant des <u>l'assise infrastructures pour cyclistes formant les itinéraires cyclables nationaux en service</u> du réseau national incombe aux communes sur le territoire desquelles se trouvent les différents itinéraires ou parties des itinéraires, à l'exception des liaisons cyclables express dont l'entretien courant incombe à l'État. »</p>
<p>Art.10. À l'article 7, devenu l'article 10, sont apportés les modifications suivantes :</p>	<p>Pas d'observations concernant le contenu</p> <p>Observations d'ordre légistique - avis CE p.9</p>	<p>Art. 8. Art.10. À l'article 7 <u>de la même loi, devenu l'article 10,</u> sont apportées les modifications suivantes :</p>
<p>1. À l'alinéa 1^{er} les mots « réseau national » en début de phrase sont remplacés par ceux de « réseau cyclable national ».</p>		<p>1. À l'alinéa 1^{er} les mots « réseau national » en début de phrase sont remplacés par ceux de « réseau cyclable national ».</p>
<p>2. Est ajouté un nouvel alinéa 2 libellé comme suit :</p>		<p>2. Est ajouté un nouvel alinéa 2 libellé comme suit :</p>

<p>« Des raccordements créés par les communes pour connecter le réseau cyclable national à un réseau cyclable étranger peuvent également bénéficier d'une aide financière par l'État, et ceci pour la partie du tronçon sur le territoire luxembourgeois sous condition de conformité avec les dispositions de l'alinéa précédent ».</p>		<p>« Des raccordements créés par les communes pour connecter le réseau cyclable national à un réseau cyclable étranger peuvent également bénéficier d'une aide financière par l'État, et ceci pour la partie du tronçon sur le territoire luxembourgeois sous condition de conformité avec les dispositions de l'alinéa 1^{er} précédent ».</p>
<p>3. L'ancien alinéa 2 est devenu l'alinéa 3.</p>		<p>3. L'ancien alinéa 2 est devenu l'alinéa 3.</p>
<p>4. L'alinéa 3, devenu l'alinéa 4, est remplacé par le texte suivant : « Une aide allouée au sens de la présente loi ne peut en aucun cas dépasser 30 pour cent du coût de l'investissement effectué par la commune ».</p>		<p>4. L'alinéa 3 ancien, devenu l'alinéa 4, est remplacé par le texte suivant : « Une aide allouée au sens de la présente loi ne peut en aucun cas dépasser 30 pour cent du coût de l'investissement effectué par la commune ».</p>
<p>5. L'ancien alinéa 4 est supprimé.</p>		<p>5. L'ancien alinéa 4 est supprimé.</p>
<p>6. Est ajouté un alinéa 5, libellé comme suit : « un raccordement peut cumuler les différentes aides financières de l'État en fonction de sa configuration à condition que l'aide financière totale allouée pour celui-ci ne dépasse pas 100 % du coût de l'investissement ».</p>		<p>6. Est ajouté un alinéa 5, libellé comme suit : « un raccordement peut cumuler les différentes aides financières de l'État en fonction de sa configuration à condition que l'aide financière totale allouée pour celui-ci ne dépasse pas 100 % du coût de l'investissement ».</p>

<p>Art. 11. L'ancien article 8 est supprimé.</p>	<p>Observations concernant le contenu – avis CE p.5</p> <p>L'article sous examen entend abroger l'article 8 de la loi précitée du 28 avril 2015 qui prévoit l'abrogation de la loi du 6 juillet 1999 portant création d'un réseau national de pistes cyclables. Le Conseil d'État ne comprend pas pourquoi les auteurs entendent abroger cet article. Cette abrogation reviendrait à remettre en vigueur la loi précitée du 6 juillet 1999. <u>L'article sous revue est, partant, à supprimer.</u> – avis C.E p.5</p>	<p>L'article 11 est abrogé suite à l'avis CE</p>
<p>Art. 12. Est ajouté un article 11 libellé comme suit : « La référence à la présente loi peut se faire sous forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant : « loi modifiée du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national » ».</p>	<p>Pas d'observations concernant le contenu</p> <p>Observations d'ordre légistique - avis C.E p.9</p> <p>Re-numérotation suite à l'avis du CE</p>	<p>Art. 9.-Art. 12. Est ajouté un article 11 libellé comme suit : « La référence à la présente loi peut se faire sous forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant : « loi modifiée du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national » ».</p>
<p>Art. 13. Est ajouté un article 12 libellé comme suit : « L'annexe est remplacée par les cartes annexées à la présente loi ».</p>	<p>Pas d'observations concernant le contenu</p> <p>Observations d'ordre légistique - avis CE p.9</p> <p>Re-numérotation suite à l'avis du CE</p>	<p>Art. 10.-Art. 13. Est ajouté un article 12 libellé comme suit : « L'annexe est remplacée par les cartes annexées à la présente loi ».</p> <p><u>L'annexe de la même loi est remplacée par les annexes à la présente loi.</u></p>

	Observations d'ordre légistique - avis CE p.6	Chapitre 2 – Modification de la loi du 21 décembre 2009 relative au régime des permissions de voirie
<p>Art.14. La loi du 21 décembre 2009 sur les permissions de voirie et modifiant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes désignée ci-après « <u>la loi du 21 décembre 2009</u> » est modifiée comme suit :</p>	<p>Observations concernant le contenu – avis CE p.5</p> <p>Le Conseil d'État renvoie à son observation formulée à l'endroit de l'article 4 et concernant plus particulièrement la définition de la notion de « réseau cyclable national ». Le Conseil d'État n'a pas d'autre observation à formuler. - avis CE p.5</p> <p>Observations d'ordre légistique - avis CE p. 9 et 10</p> <p>Re-numérotation suite à l'avis du CE</p>	<p>Art.14. Art. 11. <u>L'article 2 de la loi du 21 décembre 2009 relative au régime des permissions de voirie</u> et modifiant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes désignée ci-après est modifiée comme suit :</p>
<p>1. À l'article 2 de la loi du 21 décembre 2009 sont apportées les modifications suivantes :</p>		<p>1.À l'article 2 de la loi du 21 décembre 2009 sont apportées les modifications suivantes :</p>

<p>– au point 1^{er}, les mots « alignement d'une route » sont remplacés par ceux de « alignement d'une voie publique »</p>		<p>1° au point 1^{er} premier tiret, les mots « alignement d'une route » sont remplacés par ceux de « alignement d'une voie publique » <u>et le premier tiret est complété par une nouvelle phrase ayant la teneur suivante :</u></p>
<p>– au point 1^{er}, est ajouté une nouvelle phrase finale « Au sens de la présente définition, les pistes cyclables et les chemins pour piétons et cyclistes sont assimilés au trottoir ».</p>		<p>au point 1^{er}, est ajouté une nouvelle phrase finale <u>Au sens de la présente définition</u>, les pistes cyclables et les chemins pour piétons et cyclistes sont assimilés au trottoir ».</p>
<p>– au point 10, les mots « ainsi que les pistes cyclables qui longent ces types de voies publiques » sont supprimés.</p>		<p>2°Au point 10 dixième tiret, les mots « ainsi que les pistes cyclables qui longent ces types de voies publiques » sont supprimés.</p>
<p>– est ajouté un nouveau point 13, libellé comme suit : « Réseau cyclable national : L'ensemble des itinéraires cyclables en service tel que défini par la loi modifiée du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national »</p>		<p>3° est ajouté un nouveau point 13, libellé comme suit : <u>L'article est complété par un treizième et quatorzième tirets, ayant la teneur suivante :</u></p> <p style="padding-left: 40px;">« Réseau cyclable national » : <u>L'ensemble des itinéraires cyclables en service tel que défini par la loi modifiée du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national »</u></p>

		<p>« « Itinéraires cyclables nationaux* en service » : les tronçons du réseau cyclable national qui sont en service et qui sont visés par l'article 4, paragraphe 2, de la loi modifiée du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national.</p> <p>*L'auteur du projet de loi propose de préciser qu'il s'agit des itinéraires cyclables nationaux en service</p> <p><i>n.b.</i> Dans la mesure où la proposition de correction ne suit pas la proposition du Conseil d'État, elle doit être considérée comme un amendement parlementaire.</p>
<p>– est ajouté un nouveau point 14, libellé comme suit « Assise d'un itinéraire cyclable » : La partie de la voie publique délimitée pour la circulation des cyclistes et le cas échéant les accotements afférents »</p>	<p>Observation du C.E. concernant le terme « assise »</p>	<p>« Infrastructure pour cyclistes » Assise d'un itinéraire cyclable : La partie de la voie publique délimitée pour la circulation des cyclistes et le cas échéant les accotements afférents. »</p> <p><i>n.b.</i> Dans la mesure où la proposition de correction ne suit pas la proposition du Conseil d'État, elle doit être considérée comme un amendement parlementaire.</p>

<p>Art. 15. À l'article 3 de la loi du 21 décembre 2009 sont apportées les modifications suivantes :</p>	<p>Pas d'observations concernant le contenu</p> <p>Observations d'ordre légistique - avis CE p.10</p> <p>Re-numérotation suite à l'avis du CE</p>	<p>Art. 15,12. À l'article 3 de la <u>même</u> loi du 21 décembre 2009 sont apportées les modifications suivantes :</p>
<p>1. L'alinéa 1^{er} est remplacé comme suit :</p> <p>« Quiconque voudra construire, reconstruire, réparer, transformer ou améliorer des édifices, murs ou ponts, poser ou renouveler des câbles, conduites, tuyaux ou autres aménagements souterrains, réaliser des conduites aériennes, mettre en place des panneaux ou enseignes publicitaires ou entreprendre des aménagements constructifs ou de signalisation dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains, faire des plantations ou d'autres travaux quelconques dans, au-dessus ou le long des tronçons de voie publique faisant partie de la voirie normale de l'État ou du réseau cyclable national, soit dans les traversées des agglomérations, soit ailleurs, dans la distance ci-après, ne pourra le faire</p>		<p>1. — L'alinéa 1^{er} est remplacé comme suit :</p> <p>« Quiconque voudra construire, reconstruire, réparer, transformer ou améliorer des édifices, murs ou ponts, poser ou renouveler des câbles, conduites, tuyaux ou autres aménagements souterrains, réaliser des conduites aériennes, mettre en place des panneaux ou enseignes publicitaires ou entreprendre des aménagements constructifs ou de signalisation dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains, faire des plantations ou d'autres travaux quelconques dans, au-dessus ou le long des tronçons de voie publique faisant partie de la voirie normale de l'État ou du réseau cyclable national, soit dans les traversées des agglomérations, soit ailleurs, dans la distance</p>

<p>que sous le couvert d'une permission de voirie. »</p>		<p>ci-après, ne pourra le faire que sous le couvert d'une permission de voirie. »</p> <p><u>1° À l'alinéa 1^{er}, les termes « le long des tronçons de routes faisant partie de la voirie normale de l'Etat » sont remplacés par ceux de « le long des tronçons de voie publique faisant partie de la voirie normale de l'Etat ou du réseau cyclable national des itinéraires cyclables nationaux en service.</u></p> <p>La dernière partie de l'alinéa 1^{er} a été reformulée suite à l'observation du Conseil d'État quant à la notion de « réseau cyclable national ».</p> <p><i>n.b. Dans la mesure où la proposition de correction ne suit pas la proposition du Conseil d'État, elle doit être considérée comme un amendement parlementaire.</i></p>
<p>Art.16. A l'article 5 de la loi du 21 décembre 2009 sont apportées les modifications suivantes :</p>	<p>Observations concernant le contenu – avis CE p.3 et 5</p> <p>L'article 16 modifie l'article 5 de la loi précitée du 21 décembre 2009.</p>	<p>Art.16. Art. 13. A l'article 5 de la <u>même</u> loi du 21 décembre 2009 sont apportées les modifications suivantes :</p>

	<p>À l'alinéa 1^{er}, les termes « les constructions, plantations ou travaux » sont remplacés par un renvoi aux « travaux définis à l'article 3 ».</p> <p>Dans ce même ordre d'idées, il y a lieu de modifier le début de phrase de l'alinéa 2 et d'écrire :</p> <p>« Elle est également requise lorsque les travaux définis à l'article 3 ont lieu à une distance [...] ».</p> <p>Observations d'ordre légistique - avis CE p.10</p> <p>Renumérotation suite à l'avis du CE</p>	
<p>1. L'alinéa 1^{er} est remplacé comme suit :</p> <p>« La permission de voirie est requise lorsque les travaux définis à l'article 3, que ceux-ci aient un caractère définitif ou provisoire, et qu'ils soient faits sur la voie publique, au-dessus ou en dessous, ont lieu sur la voirie normale de l'État ainsi que sur l'assise d'un itinéraire cyclable du réseau cyclable national. »</p>		<p>1. L'alinéa 1^{er} est remplacé comme suit :</p> <p>« La permission de voirie est requise lorsque les travaux définis à l'article 3, que ceux-ci aient un caractère définitif ou provisoire, et qu'ils soient faits sur la voie publique, au-dessus ou en dessous, ont lieu sur la voirie normale de l'État ainsi que sur l'assise d'un itinéraire cyclable national <u>l'infrastructure pour cyclistes des itinéraires cyclables nationaux en service.</u> »</p>

		La dernière partie de l'alinéa 1 ^{er} a été reformulée suite à l'observation du Conseil d'État quant au terme « assise » et quant à la notion de « réseau cyclable national.
2. L'alinéa 2 est remplacé comme suit : « Elle est également requise lorsque lesdits constructions, plantations ou travaux ont lieu à une distance n'excédant pas 10 mètres à compter de l'alignement de la voie publique de la voirie normale de l'État. »	L'article 16 modifie l'article 5 de la loi précitée du 21 décembre 2009. À l'alinéa 1 ^{er} , les termes « les constructions, plantations ou travaux » sont remplacés par un renvoi aux « travaux définis à l'article 3 ». Dans ce même ordre d'idées, il y a lieu de modifier le début de phrase de l'alinéa 2 et d'écrire : « Elle est également requise lorsque les travaux définis à l'article 3 ont lieu à une distance [...] ». – avis CE p.5	2. L'alinéa 2 est remplacé comme suit : « Elle est également requise lorsque lesdits constructions, plantations ou travaux <u>les travaux définis à l'article 3</u> ont lieu à une distance n'excédant pas 10 mètres à compter de l'alignement de la voie publique de la voirie normale de l'État. »



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 04 avril 2019

Ordre du jour :

1. 7254 Projet de loi portant transposition de la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État
2. Élaboration d'une prise de position de la Chambre des Députés au sujet de l'avant-projet de plan national pour un développement durable

« Assurer une mobilité durable » (suite à la demande du 28 mars 2019 de la Commission de l'Environnement, du Climat, de l'Energie et de l'Aménagement du territoire et de la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Coopération, de l'Immigration et de l'Asile)
3. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Gilles Baum, M. François Benoy, M. Frank Colabianchi, M. Yves Cruchten, M. Jeff Engelen, M. Marc Goergen, M. Marc Hansen, M. Marco Schank

M. Georges Engel remplaçant M. Dan Biancalana

M. Gilles Roth remplaçant M. Marc Lies

Mme Anouk Ensch, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Marguy Kohnen, du Ministère de l'Environnement, du Climat, de l'Energie et de l'Aménagement du territoire

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Dan Biancalana, M. Félix Eischen, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Marc Lies, M. Serge Wilmes

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. 7254 Projet de loi portant transposition de la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire

La commission procède à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État du 27 mars 2018.

Amendement 1 concernant l'article 2

Dans son avis du 24 juillet 2018, le Conseil d'État avait émis une opposition formelle à l'encontre de l'article 2, points 9, 10 et 13 de la loi en projet portant définition des notions de « conseil d'administration », de « conseil de surveillance » et de « directoire ». Le texte de l'amendement reprend littéralement les définitions de « conseil d'administration » et de « conseil de surveillance » de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, et supprime la définition de « directoire ». Le texte de l'amendement proposé répondant aux observations formulées par le Conseil d'État dans son avis du 24 juillet 2018, celui-ci lève son opposition formelle formulée à l'égard du texte dans sa version initiale.

La commission en prend note.

Amendements 2 et 3

Les amendements parlementaires 2 et 3 n'appellent pas d'observations de la part du Conseil d'État.

La commission en prend note.

Amendement 4 concernant l'article 23

Dans son avis du 24 juillet 2018, le Conseil d'État n'avait pas formulé de critique à l'égard de l'article 23 de la loi en projet. Les auteurs l'ont cependant reformulé en raison de l'opposition formelle formulée à l'égard de l'article 2, point 13, de la loi en projet. L'amendement ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis complémentaire.

La commission en prend note.

Amendements 5 à 9

Les amendements parlementaires 5 et 9 n'appellent pas d'observations de la part du Conseil d'État.

La commission en prend note.

Le Conseil d'État constate que la Commission de la Mobilité et des Travaux publics de la Chambre des Députés a fait siennes les observations particulières d'ordre légistique formulées dans son avis du 24 juillet 2018 et les a directement intégrées au texte coordonné joint aux amendements parlementaires. Or, il constate qu'il n'a pas été suivi dans l'intégralité de ses observations générales d'ordre légistique, ce qui entraîne quelques incohérences lors des renvois et références. Ainsi, le Conseil d'État n'a pas été suivi dans son observation générale d'ordre légistique relative à la subdivision en points et plus particulièrement à la numérotation suivie d'un exposant « ° ». Par conséquent, et dans un souci de cohérence, à l'article 13, alinéa 2 nouveau, il convient de faire référence aux « points 2, 3 et 4 » et non pas aux « points 2°, 3°, et 4° ». Cette observation vaut également pour l'article 59, alinéa 2, où il convient de faire référence au « point 2 », et non pas au « point 2° ». Finalement, à l'article 91 nouveau, la numérotation en points n'est pas à faire suivre d'un exposant. Le Conseil d'État n'a également pas été suivi dans son observation générale d'ordre légistique de recourir au terme « précité », lorsqu'il est fait référence à un acte dont l'intitulé a été reproduit une première fois intégralement au dispositif, ceci à l'article 2, point 7. Partant, à l'article 28, paragraphe 3, il convient d'omettre le terme « précité » et de faire référence au « règlement (CE) n°1370/ 2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n°1191/69 et (CEE) n°1107/70 du Conseil », en en reproduisant finalement l'intitulé tel que publié officiellement. Il y a lieu de procéder de la même manière pour ce qui concerne l'article 28, paragraphe 2.

La commission décide de suivre toutes les observations d'ordre légistique.

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer pour la prochaine réunion de la commission.

2. Élaboration d'une prise de position de la Chambre des Députés au sujet de l'avant-projet de plan national pour un développement durable

« Assurer une mobilité durable » (suite à la demande du 28 mars 2019 de la Commission de l'Environnement, du Climat, de l'Energie et de l'Aménagement du territoire et de la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Coopération, de l'Immigration et de l'Asile)

Il est rappelé que la Commission de l'Environnement, du Climat, de l'Energie et de l'Aménagement du territoire et la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Coopération, de l'Immigration et de l'Asile ont été chargées de rédiger un projet d'avis relatif à l'avant-projet de plan national pour un développement durable, en collaboration étroite avec les commissions parlementaires directement concernées par les sujets y développés.

Dans le cadre de l'élaboration de ce projet d'avis, la Commission de l'Environnement, du Climat, de l'Energie et de l'Aménagement du territoire et la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Coopération,

de l'immigration et de l'Asile souhaitent recevoir de la part de la présente commission parlementaire une prise de position sur le champ d'action « Assurer une mobilité durable ».

Il est suggéré que ladite prise de position n'excède pas deux à trois pages et qu'elle parvienne au Secrétariat des deux Commissions au plus tard le vendredi 24 mai 2019.

La représentante du Ministère de l'Environnement, du Climat, de l'Energie et de l'Aménagement du territoire, qui coordonne les travaux pour le projet de plan national sous examen, procède à une brève présentation du processus d'élaboration dudit avant-projet, présentation pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à la présentation PowerPoint annexée au procès-verbal.

M. Back annonce qu'il établira un document de travail suite à la présente réunion servant de base à l'élaboration d'un avis au cours des prochaines réunions de la commission.

Il est procédé à un échange de vues duquel il y a lieu de retenir ce qui suit :

Suite à une question afférente de Monsieur Back, la représentante du Ministère de l'Environnement, du Climat, de l'Energie et de l'Aménagement du territoire précise que le plan d'action sera mis en place pour une durée de 5 ans.

Monsieur Schank souhaite recevoir des détails supplémentaires concernant l'échéancier pour le projet de plan national. L'orateur attire encore l'attention sur le fait que l'avant-projet de plan national date de juillet 2018 et nécessiterait par conséquent quelques mises à jour (par exemple concernant les abattements fiscaux pour les véhicules particuliers à faibles ou à zéro émissions).

M. François Benoy précise que l'un des objectifs de l'avis à préparer consiste à suggérer notamment des adaptations voire des mises à jour du texte. Le projet du plan national sera actualisé dans une seconde phase.

L'élaboration d'un avis permettra à la Chambre des Députés de fournir de nouveaux éléments et d'apporter ainsi une plus-value au processus d'élaboration du plan national. Plus précisément, cette façon de procéder lui permet d'exprimer son point de vue concernant l'évolution à long terme et d'y apporter ses contributions et idées.

Pour ce qui est de l'échéancier, M. François Benoy rappelle que la Commission de l'Environnement, du Climat, de l'Energie et de l'Aménagement du territoire et la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Coopération, de l'Immigration et de l'Asile sont chargées de rédiger un projet d'avis relatif à l'avant-projet de plan national pour un développement durable, en collaboration étroite avec les commissions parlementaires directement concernées par les sujets y développés. En effet, l'article 11, paragraphe (3), de la loi du 25 juin 2004 sur la coordination de la politique nationale de développement durable dispose que « L'avant-projet de plan approuvé par le Gouvernement est soumis pour avis à la Chambre des Députés et au Conseil Supérieur ». La Commission de la Mobilité et des Travaux publics est censée remettre sa prise de position sur le volet « Assurer une mobilité durable » au plus tard pour vendredi, le 24 mai 2019.

Pour ce qui est de la question de Monsieur Marco Schank relative aux tendances négatives identifiées dans le second plan, la représentante du Ministère de l'Environnement, du Climat, de l'Energie et de l'Aménagement du territoire explique que le Luxembourg a rédigé son premier Plan national pour un développement durable en 1999. Il a été mis en œuvre par la loi du 25 juin 2004 relative à la coordination de la politique nationale de développement durable. Cette loi a fixé le cadre dans lequel la politique de développement durable doit prendre forme et se concrétiser au Luxembourg, en coordonnant l'action de tous les ministères et en fixant des indicateurs précis. C'est sur la base de ces principes que le 2^e Plan national pour un développement durable a identifié en 2010 des tendances s'opposant à la durabilité et représentant de véritables défis pour le Luxembourg au début du 21^e siècle. Des objectifs de qualité à atteindre à long terme ont été définis dans le même cadre. Certaines des tendances négatives identifiées à l'époque subsistent effectivement encore, d'autres sont venues s'y ajouter que le 3^e PNDD, en 2018, met effectivement en lumière. Le 3^e PNDD fait le lien entre la politique nationale en matière de développement durable et les engagements pris par le Grand-Duché lorsqu'il a adopté l'Agenda 2030 des Nations Unies. Il met en relation directe les 10 champs d'action prioritaires que le Luxembourg a identifiés au regard des défis auxquels il est confronté aujourd'hui avec les objectifs de l'Agenda 2030.

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics s'exprime en faveur d'un débat à la Chambre sur le projet d'avis relatif à l'avant-projet de plan national pour un développement durable.

En ce qui concerne l'un des objectifs visés dans le volet « Assurer une mobilité durable » - d'ici 2050, 100 % des véhicules seront électriques (800 stations de recharge publiques à deux prises sont déjà prévues d'ici 2020 sur le territoire) - M. Marc Goergen estime que ce dernier est relativement « soft », notamment par rapport aux objectifs fixés dans ce domaine dans d'autres pays comme la Suède, la Norvège ou encore le Danemark. L'orateur souhaite savoir quelles mesures précises sont prévues pour inciter les constructeurs automobiles à diminuer encore davantage les émissions des moteurs diesel. Qu'en est-il du système de freinage forcé en cas d'excès de vitesse, non abordé dans le présent projet ? Il se demande encore si le Gouvernement ne devrait pas se fixer des objectifs plus ambitieux.

M. François Benoy explique que l'un des objectifs du présent exercice consiste précisément dans l'élaboration de nouvelles pistes et de réflexions plus poussées sur les orientations futures dans ce domaine.

M. Marc Goergen propose de remplacer les termes « voitures électriques » par les termes « voitures neutres/sans émissions CO₂/zéro émissions », notion plus générique qui permettrait en outre de tenir compte des évolutions futures.

M. Yves Cruchten dit pouvoir se rallier à cette proposition de modification de la terminologie.

M. François Benoy estime qu'il ne faut pas perdre de vue l'objectif du présent exercice. L'orateur donne à considérer qu'il ne s'agit pas de modifier le projet existant, mais plutôt de l'aviser et de permettre ainsi au Gouvernement d'intégrer de nouvelles réflexions. Dans la présente phase, il s'agit d'élaborer

et d'apporter des idées nouvelles : une piste pourrait consister dans une décentralisation dans le contexte de l'aménagement du territoire ou encore dans un changement de la forme d'organisation et/ou de réalisation du travail (télétravail ou travail à domicile). Il rappelle dans ce contexte que la stratégie MoDu 2.0 comporte une cinquantaine de mesures et que tous les acteurs de la mobilité (État, communes, employeurs, citoyens) doivent contribuer à leur mise en œuvre. Tout un chacun est tenu d'y participer afin d'atteindre les objectifs.

M. Gilles Roth estime qu'il ne suffit pas de se fixer des objectifs pour atteindre le but visé, mais qu'il est nécessaire voire indispensable d'élaborer et de mettre en place des actions et mesures concrètes. L'orateur suggère de supprimer tous les abattements fiscaux dans le domaine de la mobilité et de les remplacer par des subsides versés directement, ce qui constituerait en outre une mesure plus équitable sur le plan social. De même, pour ce qui est de l'objectif que d'ici 2050, 100 % des véhicules seront électriques, il soutient le point de vue de M. Marc Goergen, tout en donnant l'exemple du diesel, un type de motorisation promu pendant de longues années avant d'être tombé en disgrâce. Selon l'orateur il faut encore davantage promouvoir l'extension du réseau des transports publics et ceci notamment dans le milieu rural.

Monsieur Carlo Back estime qu'il pourrait certes être envisagé de tenir davantage compte des nouvelles technologies et évolutions, mais que des événements imprévisibles comme le scandale du diesel peuvent toujours survenir.

M. Gilles Roth est d'avis qu'au lieu de punir par exemple les gens qui roulent au diesel, il serait préférable de mettre davantage l'accent sur la promotion d'autres formes de mobilité.

M. François Benoy et M. Gilles Roth estiment par ailleurs qu'il existe encore des déficits à combler au niveau des infrastructures (notamment en ce qui concerne l'aménagement voire l'extension du réseau des pistes cyclables).

M. Georges Engel se prononce également en faveur d'un changement de la forme d'organisation et/ou de réalisation du travail (télétravail ou travail à domicile). Dans ce contexte l'orateur estime qu'il faudrait plutôt mettre l'accent sur une réduction du trafic (notamment vers la capitale du pays) et non pas sur une réduction de la mobilité.

M. Yves Cruchten dit pouvoir se rallier à cette position. L'orateur est en outre d'avis que cette réflexion pourrait utilement être étendue au secteur des services (« Dienstleistungen »). D'ailleurs, il pense qu'il ne suffit pas de prévoir que 100 % des véhicules seront électriques d'ici 2020, mais qu'il faut aussi promouvoir davantage les sources d'énergie renouvelables.

M. Gilles Roth estime encore que pour les travaux d'extension du réseau du tram il faudrait prévoir un calendrier plus ambitieux.

En vue de la continuation des travaux de la commission, Monsieur Carlo Back annonce qu'il va préparer un document de travail pour la prochaine réunion.

3. Divers

Aucun point divers n'est abordé.

La Secrétaire-administrateur,
Tania Sonnetti

Le Président de la Commission de la Mobilité et des
Travaux publics,
Carlo Back

04



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 04 février 2019

Ordre du jour :

1. 7397 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État

- Suite de la présentation des projets
2. 7254 Projet de loi portant transposition de la directive 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire ; et abrogeant
 1. la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;
 2. la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ; et
 3. la loi du 3 août 2010 relative à la régulation du marché ferroviaire
- Désignation d'un Rapporteur
- Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'État
3. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. François Benoy, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Yves Cruchten, M. Jeff Engelen, M. Marc Goergen, M. Marc Hansen, M. Aly Kaes

M. André Bauler remplaçant M. Max Hahn
M. Eugène Berger remplaçant M. Gilles Baum
Mme Octavie Modert remplaçant M. Marco Schank

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

M. Tom Weisgerber, M. Jeannot Poeker, Mme Anouk Enschedé, Mme Irena Medakovic, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Jean Leyder, directeur de l'Administration des bâtiments publics, M. Louis Reuter, directeur adjoint de l'Administration des bâtiments publics

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Gilles Baum, M. Félix Eischen, M. Max Hahn, M. Marc Lies, M. Marco Schank, M. Serge Wilmes

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. 7397 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État

Les responsables de l'Administration des bâtiments publics présentent leurs projets :

Administration des contributions directes, Luxembourg

Il est confirmé que pour la rénovation du bâtiment historique une priorité sera donnée aux matériaux durables, naturels et recyclables. Vu qu'il s'agit d'un bâtiment historique, ce dernier sera isolé de l'intérieur et non de l'extérieur.. L'Université de Luxembourg apportera son concours quant à la thématique de l'isolation intérieure qui fait actuellement objet d'une étude menée en étroite collaboration avec l'Administration des bâtiments publics

Construction d'une nouvelle Tour de contrôle au Findel

Pourquoi la planification d'une nouvelle tour de contrôle au Findel ? Il est précisé que la technologie de l'actuelle seule tour de contrôle pour le trafic aérien devra être renouvelée et mise à jour. Il est en outre nécessaire d'assurer une redondance. Par conséquent, un téléguidage des opérations de décollage, d'atterrissage et de mouvements au sol par vidéosurveillance par distance, comme tel est par exemple le cas pour l'aéroport de Sarrebruck-Ensheim, n'est pas envisagé au Luxembourg.

Projets du Fonds d'investissements publics scolaires

Extension du Lycée Technique d'Esch-sur-Alzette

La présentation du présent projet ne soulève aucune question.

Extension de l'École européenne, Luxembourg-Kirchberg

La présentation du présent projet ne soulève aucune question.

Projets du Fonds d'investissements publics sanitaires et sociaux

Unité de psychiatrie spéciale judiciaire, Schrassig

Le programme étant établi par le Ministère de la Santé, le présent projet est basé sur une collaboration entre le Ministère de la Santé et le Ministère de la Justice. Le programme détaillé sera encore une fois retravaillé et réexaminé par la direction du CHNP. Actuellement sont prévues une quinzaine de chambres ; ce chiffre pourra néanmoins encore une fois être revu. Plusieurs membres de la commission s'interrogent sur l'emplacement stratégique de cette unité de psychiatrie : Ne serait-il pas recommandé dans l'intérêt de ces personnes, déclarées pénalement irresponsables, de ne pas intégrer l'unité de psychiatrie spéciale judiciaire dans l'enceinte même du Centre pénitentiaire. Ne faudrait-il pas séparer les soins, qui relèvent de la psychiatrie et de la médecine, et l'enfermement et le contrôle, qui relèvent du domaine de la justice ? Monsieur le Ministre, tout en estimant qu'il n'y a pas lieu de perdre de vue que ces personnes ont commis une infraction, estime que les questions soulevées ne relèvent pas de son champ de compétence. Il est proposé d'organiser une réunion jointe avec la Commission de la Justice et la Commission de la Santé afin de clarifier ces points.

Centre socio-éducatif de l'État, Schrassig

Même si le présent projet ainsi que le projet « centre socio-éducatif Dreibern » sont placés sous l'autorité du Ministère de l'Education et de la Jeunesse, ils seront mis en œuvre en étroite collaboration avec le Ministère de la Justice.

Centre socio-éducatif de l'État, Dreibern

Il est précisé qu'une erreur matérielle s'est glissée dans le document de travail : en effet, le projet de Dreibern prévoit à la fois la rénovation des bâtiments actuels et la construction d'un nouveau bâtiment avec 7 unités d'accueil sur l'ancien terrain de football de la Commune de Wormeldange. Il s'agira de 2 unités à 6 jeunes en « accueil - clearing » et de 5 unités à 6 jeunes en « accueil - intensif ». Pour le site existant, la surface est d'environ 4.400 m² et le volume d'environ 15.250 m³. L'extension vise un volume brut d'environ 18.350 m³ et une surface brute d'environ 4.600 m².

Article budgétaire 51.4.72.023 (pavillons modulaires préfabriqués)

Luxembourg Institute of Health (LIH), Luxembourg

La présentation du présent projet ne soulève aucune question.

*

Il est encore retenu que le projet du papier de discussion est à préparer pour la réunion du 7 février 2019.

2. 7254 **Projet de loi portant transposition de la directive 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire ; et abrogeant**
1. la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;
 2. la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ; et
 3. la loi du 3 août 2010 relative à la régulation du marché ferroviaire

Monsieur Carlo Back est désigné comme Rapporteur du projet de loi.

Monsieur le Ministre procède à une brève présentation du projet de loi pour le détail de laquelle il est prié de se référer au document parlementaire 7254⁰.

Ces dix dernières années ont vu l'adoption de trois paquets législatifs sur les chemins de fer qui ont ouvert les marchés nationaux, rendant les chemins de fer, aux yeux de la Commission européenne, plus concurrentiels et interopérables au niveau de l'Union européenne. Or, malgré le développement considérable de l'acquis de l'Union européenne, la part modale du rail dans le transport intra-UE est restée modeste. La directive 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire vise à éliminer les obstacles qui limitent encore l'efficacité des marchés ferroviaires.

Les obstacles qui subsistent, selon la vue de la Commission européenne, sont liés en premier lieu à la difficulté d'accéder au marché des services nationaux de transport de voyageurs. Dans de nombreux États membres, ces marchés sont fermés à la concurrence, ce qui non seulement en limite le développement, mais crée aussi des disparités entre les États membres qui ont ouvert leur marché et les autres.

La plupart des services nationaux de transport de voyageurs, qui ne peuvent pas être fournis uniquement sur des bases commerciales et ont besoin du soutien de l'État, font l'objet de contrats de service public. C'est pourquoi le présent paquet législatif porte aussi sur la mise en concurrence des contrats de service public et d'autres points, tels que la mise à disposition de matériel roulant pour les soumissionnaires potentiels à de tels contrats et les systèmes d'horaire et de billetterie intégrés, lorsqu'ils sont dans l'intérêt des voyageurs.

L'objectif global du quatrième paquet ferroviaire consiste à améliorer la qualité et l'efficacité des services ferroviaires en supprimant les derniers obstacles juridiques, institutionnels et techniques éventuels et en renforçant les performances du secteur ferroviaire et sa compétitivité afin de poursuivre le développement de l'espace ferroviaire unique européen.

À partir de décembre 2019, les entreprises ferroviaires auront le droit d'exploiter des services sur l'ensemble du réseau de l'Union. Par ailleurs, à partir de 2023, les États membres devront procéder à des appels d'offres ouverts à toutes les sociétés européennes du secteur pour les contrats de service publics, excepté les cas dans lesquels l'attribution directe du contrat

de service public est admise.

La commission procède ensuite à l'examen de l'avis du Conseil d'État du 24 juillet 2018. Elle décide de se focaliser sur l'examen des articles ayant soulevés une opposition formelle de la Haute Corporation, à savoir les articles 15, 29, 83 et 2.

Pour garantir la survie économique des entreprises ferroviaires historiques dans les États membres de petite taille, y compris le Grand-Duché de Luxembourg, le Ministère du Développement durable et des Infrastructures, lors de la Présidence luxembourgeoise, a ardemment insisté sur l'insertion de la notion d'« entreprise verticalement intégrée » dans le texte de la directive en question.

Article 15

Le Conseil d'État exprime le souhait d'insérer le bout de phrase « y compris le service de ses emprunts » au paragraphe 1^{er} de l'article 15 du projet de loi sous objet, afin de se conformer complètement à l'article 7^{quinqüies} de la directive (UE) 2016/2370. Dans le même ordre d'idées, le Conseil d'État, sous peine d'opposition formelle, demande aux auteurs du projet de loi de reprendre littéralement la formulation du paragraphe 7 du même article « Le service de ces dettes est assuré séparément ».

La commission propose de reprendre les formulations de la directive (UE) 2016/2370 précitée et de donner à l'article sous examen la teneur suivante :

« **Art. 15.** (1) Les recettes provenant des activités de gestion du réseau de l'infrastructure ne peuvent être utilisées par le gestionnaire de l'infrastructure que pour financer ses propres activités, **y compris le service de ses emprunts**. Le gestionnaire de l'infrastructure peut également utiliser ces recettes pour verser des dividendes aux propriétaires de l'entreprise, à l'exception des entreprises faisant partie d'une entreprise verticalement intégrée et exerçant un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur le gestionnaire de l'infrastructure.

(2) Le gestionnaire de l'infrastructure n'accorde pas de prêt aux entreprises ferroviaires, que ce soit directement ou indirectement.

(3) Les entreprises ferroviaires n'accordent pas de prêt au gestionnaire de l'infrastructure, que ce soit directement ou indirectement.

(4) Dans le cas d'une entreprise verticalement intégrée, des prêts entre des entités juridiques ne peuvent être accordés et décaissés, et le service des intérêts ne peut être assuré, qu'aux taux du marché et à des conditions représentatives du profil de risque spécifique de l'entité concernée.

(5) Les prêts entre des entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée qui ont été accordés avant le 24 décembre 2016 subsistent jusqu'à leur échéance, pour autant qu'ils aient été contractés aux taux du marché et qu'ils soient effectivement décaissés et que le service des intérêts soit assuré.

(6) Les services éventuels offerts par d'autres entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée au gestionnaire de l'infrastructure sont fournis sur la base de contrats et rémunérés soit aux prix du marché, soit à des prix qui reflètent le coût de production, majorés d'une marge bénéficiaire raisonnable.

(7) Les dettes attribuées au gestionnaire de l'infrastructure sont clairement séparées des dettes attribuées à d'autres entités juridiques au sein

des entreprises verticalement intégrées. ~~Le remboursement~~ Le service de ces dettes est assuré séparément. Cela n'empêche pas que le paiement final des dettes soit effectué par l'intermédiaire de l'entreprise qui fait partie d'une entreprise verticalement intégrée et exerce un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur le gestionnaire de l'infrastructure, ou par l'intermédiaire d'une autre entité au sein de l'entreprise.

(8) Les comptes du gestionnaire de l'infrastructure et des autres entités juridiques au sein d'une entreprise verticalement intégrée sont tenus de façon à garantir le respect du présent article et à permettre la séparation des comptes et la transparence des circuits financiers au sein de l'entreprise.

(9) Au sein des entreprises verticalement intégrées, le gestionnaire de l'infrastructure tient des registres détaillés de toutes les relations commerciales et financières avec les autres entités juridiques au sein de cette entreprise.

(10) Lorsque des fonctions essentielles de la gestion de l'infrastructure ferroviaire sont exercées par un organisme de tarification et de répartition des capacités indépendant conformément à l'article 52, paragraphe 1^{er}, les dispositions du présent article s'appliquent mutatis mutandis. Les références faites dans le présent article à un gestionnaire de l'infrastructure, à une entreprise ferroviaire et à d'autres entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée s'entendent comme faites aux divisions respectives de l'entreprise. Le respect des exigences énoncées au présent article est démontré dans les comptes séparés des divisions respectives de l'entreprise. »

Article 29

Concernant le paragraphe 2, le Conseil d'État se demande quels « autres droits d'accès non prévus par le droit de l'Union européenne » pourraient être accordés à des entreprises ferroviaires établies dans un autre État membre de l'Union européenne sur base de la réciprocité.

Concernant le paragraphe 4, le Conseil d'État s'oppose formellement au recours à un règlement grand-ducal fixant les modalités d'exécution et les pénalités des infractions adopté sur base de la loi 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, pour adopter les modalités et pénalités des infractions, étant donné que ces dernières doivent être prévues dans la loi, conformément à l'article 14 de la Constitution.

Concernant le libellé du paragraphe 6, le Conseil d'État estime qu'il est superfétatoire dans la mesure où toute entreprise ferroviaire établie au Luxembourg peut soumettre à la Commission européenne la question de la comptabilité des exigences de la législation luxembourgeoise avec le droit de l'Union européenne.

La commission est informée par les représentants du ministère que, suite à des recherches très approfondies, il s'est avéré que l'article 29 sous avis est en effet un vestige de la transposition de la directive 91/440/CE, telle que modifiée par la suite, remplacé par l'article 10 de la directive (UE) 2012/34, transposée, à son tour, à l'article 20 de la loi modifiée du 11 juin 1999, et repris à l'article 28 du projet de loi sous objet. Par conséquent, l'article 29 est à supprimer, vu qu'il constitue une version totalement obsolète de l'article 28 du projet de loi sous objet. La numérotation des articles suivants est donc à

adapter.

Ancien article 83 – nouvel article 82

Le Conseil d'État constate que les points 12 et 13 de l'article 1^{er} de la directive (UE) 2016/2370 ont seulement été intégrés dans le document de Référence du Réseau. La Haute Corporation estime que ces deux paragraphes de l'article 1^{er} de la directive sont à transposer dans le projet de loi sous avis et s'oppose dès lors formellement au texte sous avis pour transposition non-conforme de la directive.

Afin d'y remédier la commission propose d'insérer l'article 1^{er}, point 12, de la directive (UE) 2016/2370 au paragraphe 14 de l'article 83 du projet de loi sous objet et le point 13 de la directive (UE) 2016/2370 à l'article 23 du même projet de loi.

L'article sous examen prend dès lors la teneur suivante :

« **Art. 82.** (...) »

(14) Le régulateur est habilité à demander les informations utiles au gestionnaire de l'infrastructure, à l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition, aux candidats et à toute autre partie intéressée. Ces informations sont fournies dans un délai fixé par le régulateur, ne dépassant pas un mois. Dans des circonstances exceptionnelles, le régulateur peut accepter et autoriser une prorogation n'excédant pas deux semaines.

Le régulateur est habilité à demander au gestionnaire de l'infrastructure de mettre à sa disposition, les informations de l'indisponibilité des capacités de l'infrastructure ferroviaire en raison des travaux d'entretien non programmés.

(...) »

Article 2

Dans son avis du 24 juillet 2018, le Conseil d'État a émis une opposition formelle concernant les définitions sous les points 9, 10 et 13 qui sont, selon la Haute Corporation, en contradiction avec la définition sous le point 16.

Or, la commission tient à rendre le Conseil d'État attentif au fait que l'opposition formelle formulée à l'endroit de l'article 2 du projet de loi sous rubrique n'a été prise en compte que partiellement.

En effet, dans l'avis du 24 juillet 2018, une opposition formelle a été émise concernant les définitions sous les points 9, 10 et 13 avec l'argument qu'ils seraient en contradiction avec la définition sous le point 16.

Etant donné que la directive (UE) 2016/2370 cherche à achever l'espace ferroviaire unique européen en étendant le principe du libre accès aux marchés ferroviaires nationaux et en réformant la gouvernance des gestionnaires de l'infrastructure, son objectif consiste avant tout à garantir l'égalité d'accès à l'infrastructure.

Cette ouverture du marché devrait avoir une incidence positive sur le

fonctionnement de l'espace ferroviaire unique européen et entraîner une amélioration des services proposés aux usagers.

Afin d'éviter pour autant que faire se peut de s'exposer au reproche de vouloir créer un sur-mesure pour la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (SNCF) et d'empêcher ainsi le libre accès au marché national de toute autre société ferroviaire, le marché ferroviaire national devra offrir dorénavant la possibilité aux entreprises ferroviaires étrangères, sous condition d'être établies au Luxembourg, d'obtenir une licence.

Comme déjà expliqué dans le commentaire des articles, le projet de loi en question a littéralement repris la formulation des définitions des termes « conseil d'administration » et « conseil de surveillance », issues de la directive (UE) 2016/2370 et a supprimé le terme « directoire » afin de s'aligner sur la terminologie de la directive en question. Au vu des différentes formes de sociétés existant dans les États membres de l'Union européenne, l'ouverture du marché ferroviaire inclut tant les entreprises sous forme de société commerciale que celles sous forme d'entreprise verticalement intégrée définie au point 16 de l'article 2 du projet de loi en question.

Une lettre est à préparer au Conseil d'État justifiant le choix de ne pas donner droit à son opposition formelle à l'endroit de l'article sous examen.

3. Divers

Un membre du groupe politique CSV souhaite savoir s'il existe déjà un retour d'expérience suite à la mise en place des feux de circulation au rond-point Robert Schaffner dit « 'Irrgärtchen ». Monsieur le Ministre informe la commission que ce chantier est sous observation permanente de l'Administration des ponts et chaussées et que de nettes améliorations ont pu être constatées suite à l'installation des feux tricolores. Il est planifié que le chantier se terminera en automne, respectivement au plus tard fin d'année.

Pour ce qui est de la perturbation de l'activité de l'aéroport du Findel le vendredi, 1^{er} février 2019, il est confirmé qu'il s'agissait d'une défaillance de deux instruments au sol qui a été résolue en milieu d'après-midi.

La Secrétaire-administrateur,
Tania Sonnetti

Le Président de la Commission de la Mobilité et des
Travaux publics,
Carlo Back

Document écrit de dépôt



Lëtzebuerg, de 8. Mee 2019

Sensibilité politique PIRATEN
 Dépôt: M. Marc Goergen
 Pl 7254

1

Motioun

D'Députéiertechamber invitéiert,

virum Hannergrond vum Gesetzesprojet **7254** portant transposition de la directive 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire,

besuergt, dass d'sozial Standarden um Marché vun den nationale Schinnentransportserviceser souwéi hirem Ausbau an Entretien fale kéinten an dass d'Aarbechtskonditiounen sech esou verschlechtere kéinten,

d'Regierung,

esou séier wéi Méiglech déi néideg Dispositiounen ze treffen, fir héich sozial Standarden an allen Gesellschaften, an deenen de Staat d'Majoritéit vum Kapital hält, ze garantéieren, andeems d'Modalitéite vun den Arbechtskonditiounen an de Sécherheetsstandarde vun der CFL an Zukunft och fir d'Mataarbechter vu LuxTram oder aneren Transportserviceser mat staatlecher Bedeelegung gëlle wäerten.

Marc Goergen

Deputéierten

7254



Loi du 6 juin 2019 portant transposition de la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire.

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

Notre Conseil d'État entendu ;

De l'assentiment de la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 8 mai 2019 et celle du Conseil d'État du 21 mai 2019 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

Titre I^{er} - Généralités

Chapitre I^{er} - Objet et définitions

Art. 1^{er}. Objet

La présente loi détermine :

1. les critères d'obtention et de validité des licences des entreprises ferroviaires ;
2. les règles de gestion de l'infrastructure ferroviaire ;
3. les modalités d'accès à l'infrastructure et leur tarification ; et
4. la régulation du marché.

Art. 2. Définitions

Pour l'application de la présente loi, on entend par :

1. « accord-cadre » : un accord général juridiquement contraignant de droit public ou privé définissant les droits et obligations d'un candidat et de l'Administration des chemins de fer en ce qui concerne les capacités de l'infrastructure à répartir et la tarification à appliquer sur une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service ;
2. « accord transfrontalier » : tout accord entre deux ou plusieurs États membres ou entre des États membres et des pays tiers destiné à faciliter la fourniture de services ferroviaires transfrontaliers ;
3. « Administration des chemins de fer » : Autorité nationale de sécurité ferroviaire instituée par la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire, dénommée ci-après « l'Administration » ;
4. « alternative viable » : l'accès à une autre installation de service économiquement acceptable pour l'entreprise ferroviaire et lui permettant d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné ;
5. « autorité responsable des licences » : autorité compétente pour délivrer les licences ;
6. « bénéfice raisonnable » : un taux de rémunération du capital propre qui prend en compte le risque, y compris celui pesant sur les recettes, ou l'absence de risque, encouru par l'exploitant de l'installation de service et qui est conforme au taux moyen constaté dans le secteur concerné au cours des dernières années ;
7. « candidat » : toute entreprise ferroviaire, tout regroupement international d'entreprises ferroviaires ou d'autres personnes physiques ou morales ou entités, par exemple les autorités compétentes visées dans

le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil et les chargeurs, les transitaires et les opérateurs de transports combinés ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquérir des capacités de l'infrastructure ;

8. « capacité(s) de l'infrastructure » : la possibilité de programmer des sillons sollicités pour un élément de l'infrastructure pendant une certaine période ;
9. « conseil d'administration » : l'organe supérieur d'une entreprise exerçant des fonctions exécutives et administratives, qui est responsable de la gestion quotidienne de l'entreprise et rend des comptes en ce qui concerne cette gestion ;
10. « conseil de surveillance » : l'organe le plus élevé d'une entreprise qui accomplit des tâches de surveillance, y compris le contrôle du conseil d'administration et des décisions stratégiques générales concernant l'entreprise ;
11. « coordination » : la procédure mise en œuvre par l'Administration et les candidats afin de rechercher une solution en cas de demandes concurrentes de capacités de l'infrastructure ;
12. « développement de l'infrastructure ferroviaire » : la planification du réseau, la planification financière et la programmation des investissements, ainsi que la construction et la modernisation de l'infrastructure ;
13. « dirigeant » : la personne physique qui, seule ou de concert avec un ou plusieurs autres dirigeants, assume une responsabilité effective et permanente dans la direction d'une entreprise ferroviaire ;
14. « document de référence du réseau » : en abrégé « DRR », document précisant, de manière détaillée, les règles générales, les délais, les procédures et les critères relatifs aux systèmes de tarification et de répartition des capacités et contenant toutes les autres informations nécessaires pour permettre l'introduction de demandes de capacités de l'infrastructure ;
15. « entreprise ferroviaire » : toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la présente loi, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; toute entreprise qui assure uniquement la traction ;
16. « entreprise verticalement intégrée » : une entreprise dans laquelle, au sens du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil :
 - a) un gestionnaire de l'infrastructure est contrôlé par une entreprise qui contrôle en même temps une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure,
 - b) un gestionnaire de l'infrastructure est contrôlé par une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure, ou
 - c) une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure sont contrôlées par un gestionnaire de l'infrastructure.Par « entreprise verticalement intégrée », on entend également une entreprise composée de divisions distinctes, y compris un gestionnaire de l'infrastructure et une ou plusieurs divisions fournissant des services de transport qui n'ont pas une personnalité juridique distincte.

Lorsqu'un gestionnaire de l'infrastructure et une entreprise ferroviaire sont totalement indépendants l'un de l'autre, mais qu'ils sont tous deux directement contrôlés par un État membre sans entité intermédiaire, ils ne sont pas considérés comme constituant une entreprise verticalement intégrée aux fins de la présente directive ;
17. « entretien de l'infrastructure ferroviaire » : les travaux destinés à entretenir l'état et les capacités de l'infrastructure existante ;
18. « exploitant d'installation de service » : toute entité publique ou privée chargée de gérer une ou plusieurs installations de service ou de fournir à des entreprises ferroviaires un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;
19. « exploitation de l'infrastructure ferroviaire » : la répartition des sillons, la gestion du trafic et la tarification de l'infrastructure ;
20. « fonctions essentielles de la gestion de l'infrastructure » : la prise de décision concernant la répartition des sillons, la définition et l'évaluation de la disponibilité et l'attribution des sillons individuels, et la prise de décision concernant la tarification de l'infrastructure, la détermination et la perception des redevances, conformément au cadre de tarification et au cadre de répartition des capacités ;

21. « gestionnaire de l'infrastructure » : toute entité ou entreprise chargée de l'exploitation, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure ferroviaire sur un réseau et responsable de la participation à son développement, conformément aux règles établies par l'État membre dans le cadre de sa politique générale en matière de développement et de financement de l'infrastructure ;
22. « horaire de service » : les données définissant tous les mouvements programmés des trains et du matériel roulant, sur l'infrastructure concernée, pendant la période de validité de cet horaire ;
23. « infrastructure saturée » : la section de l'infrastructure pour laquelle les demandes de capacités de l'infrastructure ne peuvent être totalement satisfaites pendant certaines périodes, même après coordination des différentes demandes de réservation de capacités ;
24. « installation de service » : l'installation, y compris les terrains, bâtiments et équipements qui sont spécialement aménagés, en totalité ou en partie, pour permettre la fourniture d'un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;
25. « itinéraire de substitution » : un autre itinéraire entre la même origine et la même destination, l'entreprise ferroviaire pouvant substituer un itinéraire à l'autre pour exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné ;
26. « licence » : une autorisation accordée par l'autorité responsable des licences à une entreprise à laquelle la qualité de fournisseur de services de transport ferroviaire en tant qu'entreprise ferroviaire est reconnue, qualité qui peut être limitée à l'exploitation de certains types de services ;
27. « locomotive haut-le-pied » : train formé exclusivement de locomotives ;
28. « longueur d'un sillon » : distance parcourue par le train entre la gare de départ ou le point d'entrée au réseau et la gare d'arrivée ou le point de sortie du réseau ;
29. « marche de base » ou « marche type » : temps minimal techniquement possible pour les caractéristiques de l'infrastructure et du matériel roulant que met un train pour parcourir un itinéraire donné ;
30. « marche du train » : temps réellement pris par un train pour parcourir un itinéraire donné ;
31. « matériel roulant » : le matériel roulant qui est admis à la circulation sur le réseau et qui fait l'objet d'une classification répondant aux définitions prévues à cet effet dans l'annexe I de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté telle que modifiée par la suite ou aux normes internationales en tenant lieu ;
32. « modernisation de l'infrastructure ferroviaire » : les grands travaux de modification de l'infrastructure qui améliorent sa performance globale ;
33. « nombre de caisses » : nombre d'éléments que comporte un train voyageurs, locomotives comprises ;
34. « partenariat public-privé » : un accord contraignant conclu entre des organismes publics et une ou plusieurs entreprises autres que le principal gestionnaire de l'infrastructure d'un État membre, en vertu duquel les entreprises construisent en tout ou en partie ou financent l'infrastructure ferroviaire ou acquièrent le droit d'exercer l'une ou l'autre des fonctions énumérées au point 22 pour une durée prédéfinie. L'accord peut revêtir toute forme appropriée juridiquement contraignante prévue dans la législation nationale ;
35. « plan de renforcement des capacités » : une mesure ou une série de mesures, assorties d'un calendrier de mise en œuvre et visant à réduire les contraintes en matière de capacités qui entraînent la déclaration d'une section de l'infrastructure comme « infrastructure saturée » ;
36. « regroupement international » : toute association d'au moins deux entreprises ferroviaires établies dans des États membres différents de l'Union européenne en vue de fournir des prestations de transports internationaux entre États membres ;
37. « renouvellement de l'infrastructure ferroviaire » : les grands travaux de remplacement réalisés sur l'infrastructure existante qui ne modifient pas sa performance globale ;
38. « répartition » : l'affectation des capacités de l'infrastructure ferroviaire par l'Administration, en sa qualité d'organisme de répartition ;
39. « réseau » : l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire gérée par un gestionnaire de l'infrastructure ;
40. « service de fret international » : un service de transport dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un État membre ; le train est assemblé ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière ;

41. « service de maintenance lourde » : les travaux qui ne sont pas effectués de manière régulière et dans le cadre des activités quotidiennes, et qui impliquent que le véhicule soit retiré du service ;
42. « services de transport de voyageurs à grande vitesse » : les services ferroviaires de transport de voyageurs opérés sans arrêts intermédiaires entre deux lieux séparés par une distance de plus de 200 kilomètres sur des lignes spécialement conçues et équipées pour des vitesses généralement supérieures ou égales à 250 kilomètres par heure et fonctionnant en moyenne à ces vitesses ;
43. « service international de transport de voyageurs » : un service de transport de voyageurs dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un État membre et dont l'objet principal est le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents ; le train est assemblé ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et des destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière ;
44. « sillon » : la capacité de l'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre au cours d'une période donnée ;
45. « sillon extraordinaire » : tout sillon établi sur mesure ou à partir d'un sillon préétabli à la demande d'un candidat et qui ne répond pas aux critères du sillon régulier ;
46. « sillon préétabli » : tout sillon créé d'office par l'Administration lors de la procédure annuelle d'établissement de l'horaire de service et proposé dans le catalogue des capacités disponibles ;
47. « sillon régulier » : tout sillon alloué dans le cadre de la procédure annuelle d'établissement de l'horaire de service ou dans le cadre de la procédure de mise à jour mensuelle, telles que définies au DRR ;
48. « train de fret » : tout train, même vide, comportant des véhicules destinés au transport de marchandises, sauf les cas mentionnés sous le point 50 ;
49. « train voyageurs » : tout train, même vide, ne comportant outre les locomotives que des véhicules destinés au transport de personnes, éventuellement accompagnés de fourgons, de wagons de transport de véhicules automobiles ou d'autres wagons destinés à ce type de trafic ;
50. « train-kilomètre » : distance de 1 kilomètre parcourue par un train donné ;
51. « transit » : la traversée du territoire de l'Union sans chargement ni déchargement de marchandises ou sans prise en charge ni dépose de voyageurs sur ce territoire ;
52. « voies de garage » : les voies spécifiquement réservées au stationnement temporaire des véhicules ferroviaires entre deux missions.

Titre II - La gestion de l'infrastructure ferroviaire

Chapitre I^{er} - Les principes de gestion du réseau

Art. 3.

Le réseau répond aux besoins globaux de l'aménagement du territoire, du développement de l'économie et de la mobilité de la population.

Ses raccordements avec les chemins de fer des pays voisins contribuent à son insertion appropriée dans les réseaux de transport transeuropéens et à une desserte ferroviaire adéquate de la région transfrontalière.

Art. 4.

L'État a la pleine propriété du réseau.

Les écritures cadastrales afférentes sont reprises dans un règlement grand-ducal énumérant les propriétés domaniales concernées.

Art. 5.

L'État pourvoit à la remise en état, à la modernisation et à l'entretien du réseau ainsi qu'aux raccordements ferroviaires internationaux.

Il décide de la construction de lignes nouvelles ainsi que de l'extension et de la suppression de lignes existantes.

Il a la charge de la police du réseau. Cette mission comporte l'obligation d'assurer les conditions de sécurité de l'exploitation ferroviaire, de sûreté des personnes et des biens et de conservation et de viabilité du réseau.

Les prescriptions y relatives sont fixées par règlement grand-ducal.

Art. 6.

La remise en état, la modernisation et l'extension du réseau, la suppression de lignes ainsi que l'adaptation et le développement des raccordements ferroviaires internationaux sont réalisés sous l'autorité du membre du Gouvernement ayant les Transports dans ses attributions, ci-après désigné par le terme « le ministre », avec le concours du gestionnaire de l'infrastructure.

Le ministre peut s'assurer, avec l'accord du Conseil de Gouvernement, tous autres concours nécessaires à la réalisation du programme d'investissement ferroviaire et des raccordements ferroviaires transfrontaliers.

Art. 7.

(1) La gestion du réseau est confiée à la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, dénommée ci-après « CFL ».

Cette gestion comprend les missions suivantes :

1. la maintenance, le renouvellement, la modernisation et l'extension des installations fixes du réseau, y compris la stratégie du développement du réseau et des corridors internationaux ;
2. le bon déroulement des projets d'infrastructure ;
3. la gestion du trafic sur le réseau dans une optique de sécurité, de performance, de qualité et de service au client.

Tout en respectant le cadre de tarification et de répartition et les règles spécifiques établies par l'État, le gestionnaire de l'infrastructure est responsable de son organisation, de sa gestion et de son contrôle interne.

(2) Les missions du gestionnaire de l'infrastructure et les modalités de mise en œuvre de celles-ci sont réglées par voie de contrat, d'une durée minimale de cinq ans, entre l'État et les CFL. Ledit contrat est approuvé par règlement grand-ducal. Le contrat précise les dispositions du chapitre IV du présent titre et comporte les éléments suivants :

1. le champ d'application du contrat en ce qui concerne l'infrastructure et les installations de service, en conformité avec la structure indiquée à l'annexe II de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite, englobant tous les aspects de la gestion de l'infrastructure, y compris l'entretien, le renouvellement des éléments de l'infrastructure déjà en service et la construction de nouvelles infrastructures ;
2. la structure des versements ou des fonds alloués :
 - a) aux différents services d'infrastructure énumérés à l'annexe II de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;
 - b) à l'entretien et au renouvellement ;
 - c) à une nouvelle infrastructure ;
 - d) à la résorption des arriérés d'entretien et de renouvellement existants ;
3. les objectifs de performance orientés vers l'utilisateur, sous la forme d'indicateurs et de critères de qualité portant sur les éléments suivants :
 - a) les performances des trains et la satisfaction de la clientèle ;
 - b) la capacité du réseau ;
 - c) la gestion des actifs ;
 - d) les volumes d'activité ;
 - e) les niveaux de sécurité ; et
 - f) la protection de l'environnement ;
4. le volume de l'arriéré d'entretien éventuel et les actifs qui seront retirés du service et, partant, généreront des flux financiers différents ;
5. les mesures d'incitation visées à l'article 14, paragraphe 1^{er} ;
6. les obligations d'information minimales incombant au gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne le contenu et la fréquence de présentation des rapports, y compris les informations à publier chaque année ;

7. la durée convenue du contrat, qui est synchronisée et compatible avec la durée du plan d'entreprise ou de la licence du gestionnaire de l'infrastructure et le cadre et les règles de tarification fixés par l'État ;
8. les règles applicables en cas de perturbation importante des activités ou dans les situations d'urgence, y compris des plans d'urgence et de résiliation anticipée du contrat, ainsi que les règles en matière d'information en temps et en heure des utilisateurs ;
9. les mesures de réparation à prendre si l'une des parties manque à ses obligations contractuelles ou lorsque des circonstances exceptionnelles ont une incidence sur la disponibilité des financements publics ;
10. les conditions et procédures de renégociation et de résiliation anticipée.

(3) Les modalités du contrat et la structure des versements destinés à procurer des moyens financiers au gestionnaire de l'infrastructure sont convenues à l'avance et couvrent toute la durée du contrat.

(4) Les candidats et, sur demande, les candidats potentiels, sont informés par l'État et le gestionnaire de l'infrastructure sur le contenu du contrat. Ils peuvent exprimer leur avis sur le contrat avant sa signature.

Chapitre II - L'institution d'un Fonds du rail

Art. 8.

Le ministre développe l'infrastructure ferroviaire nationale en tenant compte des besoins généraux de l'Union européenne, y compris celui de coopérer avec les pays tiers voisins. Après consultation des parties intéressées, une stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire est publiée. Cette stratégie couvre une période d'au moins cinq ans et est reconductible.

Les projets de remise en état, de modernisation et d'extension du réseau ou de suppression de lignes sont repris dans un programme d'investissement quinquennal établi par le ministre avec le concours du gestionnaire de l'infrastructure et soumis préalablement à son exécution à l'approbation du Gouvernement en conseil.

Sur proposition du ministre une mise à jour du programme sera faite tous les ans par le Gouvernement.

Art. 9.

(1) Il est institué un fonds spécial, dénommé « Fonds du rail ».

Sont imputés sur le Fonds du rail :

1. les dépenses occasionnées par la réalisation du programme d'investissement ;
2. les dépenses relatives aux acquisitions immobilières requises dans l'intérêt de la réalisation du programme d'investissement ;
3. les dépenses relatives à la gestion courante de l'infrastructure comprenant les frais d'entretien du réseau ainsi que les dépenses relatives à la régulation du trafic ferroviaire sur ledit réseau ;
4. les frais d'experts et d'études relatifs à la réalisation du programme d'investissement ainsi que les frais d'études et de surveillance de la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;
5. les dépenses relatives aux acquisitions d'infrastructures et d'installations ferroviaires existantes qui ne font pas partie du réseau ;
6. les frais de fonctionnement du régulateur du marché ferroviaire.

Le ministre ordonnance les dépenses à charge du Fonds du rail.

(2) Le Gouvernement est autorisé à réaliser les projets d'infrastructure ferroviaire énoncés au programme des investissements repris au paragraphe 2 et concernant la remise en état, la modernisation et l'extension du réseau ainsi que la suppression de lignes. Les projets en question comprennent les études préparatoires et définitives, l'acquisition des terrains et des immeubles bâtis, la construction, le parachèvement et l'équipement des voies, installations de voies et ouvrages d'art, les raccordements à l'infrastructure existante ainsi que le rétablissement des communications interrompues.

(3) Le Gouvernement est autorisé à imputer à charge des crédits de ce fonds spécial les dépenses concernant la réalisation des projets énumérés ci-après.

(4) Les comptes de profits et pertes du gestionnaire de l'infrastructure présentent, dans des conditions normales d'activité et par rapport à une période raisonnable qui ne dépasse pas cinq ans, au moins

un équilibre entre, d'une part, les recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure, les excédents dégagés d'autres activités commerciales, les revenus non remboursables de sources privées et le financement par l'État, y compris, le cas échéant, les avances de l'État, et, d'autre part, les dépenses d'infrastructure.

Art. 10.

Le Fonds du rail est alimenté :

1. par des dotations budgétaires ;
2. par des emprunts ;
3. par le produit de la vente d'immeubles appartenant au domaine foncier et bâti du réseau et rendus disponibles après la réalisation du programme d'investissement ;
4. par des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales provenant des comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés à l'article 9 et, qui sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées ;
5. par les revenus provenant de la location d'immeubles faisant partie du domaine foncier et bâti du réseau ;
6. par les subventions de l'Union européenne allouées à des projets inscrits au programme d'investissement.

Les sommes dont question aux points deux à six sont portées directement en recette au Fonds.

Chapitre III - Les raccordements ferroviaires internationaux**Art. 11.**

La participation à la réalisation de projets ferroviaires situés en dehors du territoire national, lorsque ces projets contribuent au maintien et au développement des raccordements ferroviaires du Grand-Duché de Luxembourg avec ses pays voisins et à l'insertion du réseau dans les réseaux de transport transeuropéens doit être autorisée par une loi spéciale.

Art. 12.

Les dépenses engendrées par ces participations sont à charge d'un fonds spécial, dénommé Fonds des raccordements ferroviaires internationaux. Le ministre ordonnance les dépenses à charge du Fonds des raccordements ferroviaires internationaux.

Art. 13.

Le Fonds des raccordements ferroviaires internationaux est alimenté :

1. par des dotations budgétaires ;
2. par les subventions de l'Union européenne allouées au Grand-Duché de Luxembourg en vue de promouvoir la réalisation des raccordements visés à l'article 11 ;
3. par les rémunérations des participations de l'État dans des entités étrangères ou internationales qui sont, le cas échéant, chargées de la réalisation des projets prévus à l'article 11 ;
4. par des emprunts.

Les sommes mentionnées aux points 2, 3 et 4 sont portées directement en recette au Fonds des raccordements ferroviaires internationaux.

Chapitre IV - Coût de l'infrastructure et comptabilité**Art. 14.**

(1) Des mesures d'incitation encouragent le gestionnaire de l'infrastructure à réduire les coûts de fourniture de l'infrastructure tout en respectant les exigences en matière de sécurité et en maintenant et améliorant la qualité de service de l'infrastructure.

(2) Le gestionnaire de l'infrastructure dresse et tient à jour le registre de ses actifs et des actifs qu'il est chargé de gérer. Ce registre est accompagné du détail des dépenses consacrées au renouvellement et à la mise à niveau de l'infrastructure.

(3) Le gestionnaire de l'infrastructure établit une méthode d'imputation des coûts aux différentes catégories de services offerts aux entreprises ferroviaires.

Art. 15.

(1) Les recettes provenant des activités de gestion du réseau de l'infrastructure ne peuvent être utilisées par le gestionnaire de l'infrastructure que pour financer ses propres activités, y compris le service de ses emprunts. Le gestionnaire de l'infrastructure peut également utiliser ces recettes pour verser des dividendes aux propriétaires de l'entreprise, à l'exception des entreprises faisant partie d'une entreprise verticalement intégrée et exerçant un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur le gestionnaire de l'infrastructure.

(2) Le gestionnaire de l'infrastructure n'accorde pas de prêt aux entreprises ferroviaires, que ce soit directement ou indirectement.

(3) Les entreprises ferroviaires n'accordent pas de prêt au gestionnaire de l'infrastructure, que ce soit directement ou indirectement.

(4) Dans le cas d'une entreprise verticalement intégrée, des prêts entre des entités juridiques ne peuvent être accordés et décaissés, et le service des intérêts ne peut être assuré, qu'aux taux du marché et à des conditions représentatives du profil de risque spécifique de l'entité concernée.

(5) Les prêts entre des entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée qui ont été accordés avant le 24 décembre 2016 subsistent jusqu'à leur échéance, pour autant qu'ils aient été contractés aux taux du marché et qu'ils soient effectivement décaissés et que le service des intérêts soit assuré.

(6) Les services éventuels offerts par d'autres entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée au gestionnaire de l'infrastructure sont fournis sur la base de contrats et rémunérés soit aux prix du marché, soit à des prix qui reflètent le coût de production, majorés d'une marge bénéficiaire raisonnable.

(7) Les dettes attribuées au gestionnaire de l'infrastructure sont clairement séparées des dettes attribuées à d'autres entités juridiques au sein des entreprises verticalement intégrées. Le service de ces dettes est assuré séparément. Cela n'empêche pas que le paiement final des dettes soit effectué par l'intermédiaire de l'entreprise qui fait partie d'une entreprise verticalement intégrée et exerce un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur le gestionnaire de l'infrastructure, ou par l'intermédiaire d'une autre entité au sein de l'entreprise.

(8) Les comptes du gestionnaire de l'infrastructure et des autres entités juridiques au sein d'une entreprise verticalement intégrée sont tenus de façon à garantir le respect du présent article et à permettre la séparation des comptes et la transparence des circuits financiers au sein de l'entreprise.

(9) Au sein des entreprises verticalement intégrées, le gestionnaire de l'infrastructure tient des registres détaillés de toutes les relations commerciales et financières avec les autres entités juridiques au sein de cette entreprise.

(10) Lorsque des fonctions essentielles de la gestion de l'infrastructure ferroviaire sont exercées par un organisme de tarification et de répartition des capacités indépendant conformément à l'article 52, paragraphe 1^{er}, les dispositions du présent article s'appliquent mutatis mutandis. Les références faites dans le présent article à un gestionnaire de l'infrastructure, à une entreprise ferroviaire et à d'autres entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée s'entendent comme faites aux divisions respectives de l'entreprise. Le respect des exigences énoncées au présent article est démontré dans les comptes séparés des divisions respectives de l'entreprise.

Art. 16.

(1) Le gestionnaire de l'infrastructure adopte un plan d'entreprise incluant des plans d'investissements et de financement. Il veille à ce que les candidats connus et, sur demande, les candidats potentiels ont accès aux informations pertinentes et ont la possibilité d'exprimer leur avis sur le contenu du plan d'entreprise pour ce qui est des conditions d'accès et d'utilisation, de la nature, de la mise à disposition et du développement de l'infrastructure avant son approbation par le gestionnaire de l'infrastructure.

(2) D'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale des comptes de profits et pertes et des bilans distincts sont tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport par des entreprises ferroviaires. Les aides publiques versées à l'une de ces deux activités ne sont pas transférées à l'autre.

Le gestionnaire de l'infrastructure veille, en ce qui concerne la gestion du réseau, à séparer les produits et les charges se rapportant aux investissements, à l'entretien et à la régulation du trafic.

D'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale des comptes de profits et pertes et des bilans distincts sont tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la fourniture des services de transport ferroviaire de fret et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs. Les fonds publics versés pour des activités relatives à la fourniture de services de transport au titre des missions de service public figurent séparément dans les comptes correspondants et ne sont pas transférés aux activités relatives à la fourniture d'autres services de transport ou à toute autre activité.

Les comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés aux alinéas 1^{er} et 3 sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales.

(3) Dans le respect d'une gestion financière saine, le gestionnaire de l'infrastructure effectue les paiements correspondant aux engagements financiers et recouvre les recettes relevant des missions lui confiées sur base de la présente loi.

Conformément aux modalités fixées par le contrat de gestion prévu à l'article 7, l'État rémunère les prestations effectuées par le gestionnaire de l'infrastructure à charge des crédits du Fonds du rail et le gestionnaire de l'infrastructure verse au profit du Fonds du rail les recettes dont le recouvrement lui a été confié.

Chapitre V - Les missions du gestionnaire de l'infrastructure

Art. 17.

(1) La gestion du réseau comporte la charge de la conception, de la planification technique et financière, de l'adjudication et de la réalisation des travaux de renouvellement, de la maintenance de la totalité des voies et installations fixes du réseau, dans la mesure où celles-ci sont nécessaires pour assurer la circulation des trains et la sécurité de cette circulation. Cette gestion inclut l'administration centrale et locale de la circulation des trains qui comprend le suivi, l'expédition et la réception, le dispatching et les systèmes de communication et d'information.

(2) Les mêmes modalités que celles prévues au paragraphe 1^{er} valent dans le cadre de projets d'extension du réseau ou de suppression des lignes dont la réalisation technique est confiée au gestionnaire de l'infrastructure.

(3) Lorsque, à l'issue de la coordination des sillons demandés et de la consultation des candidats, il s'avère impossible de répondre favorablement à toutes les demandes de capacités de l'infrastructure, l'Administration déclare immédiatement la section de l'infrastructure concernée « infrastructure saturée » et elle en informe le gestionnaire de l'infrastructure. Il en va de même des infrastructures susceptibles de souffrir d'une même pénurie dans un proche avenir.

(4) Lorsqu'une infrastructure est déclarée saturée, le gestionnaire de l'infrastructure procède à une analyse des capacités, sauf si un plan de renforcement des capacités a déjà été mis en œuvre.

L'analyse des capacités détermine les contraintes des capacités de l'infrastructure qui empêchent de répondre de manière appropriée aux demandes de capacités et propose des méthodes permettant de satisfaire aux demandes supplémentaires. L'analyse des capacités détermine les raisons de cette saturation et les mesures à prendre à court et moyen terme pour y remédier.

L'analyse des capacités porte sur l'infrastructure, les procédures d'exploitation, la nature des différents services exploités et l'incidence de ces facteurs sur les capacités de l'infrastructure. Les mesures à envisager comprennent la modification de l'itinéraire, la reprogrammation des services, la modification des vitesses et l'amélioration de l'infrastructure.

L'analyse des capacités est accomplie dans un délai de six mois après que l'infrastructure a été déclarée saturée.

(5) Dans un délai de six mois suivant l'achèvement de l'analyse des capacités, le gestionnaire de l'infrastructure présente un plan de renforcement des capacités. Le plan de renforcement des capacités est établi après consultation des utilisateurs de l'infrastructure saturée concernée. Il indique :

1. les raisons de la saturation ;
2. l'évolution probable du trafic ;
3. les contraintes qui pèsent sur le développement de l'infrastructure ;
4. les solutions envisageables concernant le renforcement des capacités et leur coût.

(6) Sur la base d'une analyse coût-avantage des éventuelles mesures envisagées, il définit également les actions à mener pour renforcer les capacités de l'infrastructure et comporte un calendrier pour leur mise en œuvre. Ce plan est soumis à l'approbation préalable du ministre.

(7) Aucune redevance de rareté n'est due sur l'infrastructure concernée dans les cas où :

1. le gestionnaire de l'infrastructure ne présente pas de plan de renforcement des capacités ; ou
2. le gestionnaire de l'infrastructure tarde à mettre en œuvre les actions définies dans le cadre du plan de renforcement des capacités.

(8) Nonobstant le paragraphe 7, et sous réserve de l'accord de l'organisme visé à l'article 82, les redevances sont dues si :

1. le plan de renforcement des capacités ne peut pas être mis en œuvre pour des raisons échappant au contrôle du gestionnaire de l'infrastructure ; ou
2. les options qui s'offrent au gestionnaire de l'infrastructure ne sont pas viables économiquement ou financièrement.

(9) Pour l'exécution des travaux lui incombant, le gestionnaire de l'infrastructure est investi de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'État en matière de travaux publics. Toutefois, il demeure soumis à toutes les obligations qui dérivent, pour l'État, de ces lois et règlements.

Art. 18.

Les opérations immobilières qui sont réalisées dans l'intérêt de la mise en œuvre du programme dont question à l'article 9, paragraphes 2 et 3, sont reconnues d'utilité publique.

Le plan des parcelles à exproprier et la liste des propriétaires concernés sont approuvés par règlement grand-ducal, le Conseil d'État entendu en son avis. Les dispositions de la loi du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique sont d'application ; lorsque la réalisation d'un projet reconnu d'utilité publique relève du programme des investissements prévu à l'article 9 et à l'annexe, les mesures préparatoires relatives à l'expropriation sont diligentées par le ministre qui assume les attributions dont question aux articles 11, 12, 13, 15, 19 et 22 de la loi du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Art. 19.

Le gestionnaire de l'infrastructure a l'obligation d'entretenir constamment le réseau et toutes ses dépendances dans un état tel que les besoins du trafic et la circulation des trains sont assurés dans des conditions de sécurité et de commodité appropriées.

Toutefois, cette obligation est limitée, en cas de réduction du trafic, aux exigences du service réduit maintenu et en cas de suspension ou de suppression du trafic ferroviaire sur une ligne ou une section de ligne en ce qui concerne le gros œuvre de l'infrastructure, aux mesures nécessaires pour assurer la sécurité publique et le respect des droits des tiers. Dans ce cas, le gestionnaire de l'infrastructure peut être autorisé par le ministre à supprimer les installations ferroviaires rendues inutiles par les transformations ainsi apportées à l'exploitation.

Art. 20.

Dans les limites de la mission lui dévolue en vertu de l'article 7, le gestionnaire de l'infrastructure est responsable, tant envers l'État qu'envers les particuliers et envers les entreprises ferroviaires qui empruntent

le réseau, du dommage causé soit par son propre fait, sa faute, sa négligence ou son imprudence, soit par le fait des personnes dont il doit répondre ou des choses qu'il a sous sa garde.

Art. 21.

Le gestionnaire de l'infrastructure réalise et entretient les embranchements particuliers conformément aux modalités fixées dans le contrat de gestion à conclure selon l'article 7.

Les conditions de la réalisation, de l'entretien et de l'usage de ces embranchements particuliers sont convenues entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'embranché.

Art. 22.

(1) Afin de garantir l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure et dans le cas d'une entreprise verticalement intégrée, aucune des autres entités juridiques n'a une influence décisive sur les décisions prises en matière de fonctions essentielles suivantes :

1. l'adoption des décisions concernant la répartition des sillons, y compris la définition et l'évaluation de la disponibilité, ainsi que l'attribution de sillons individuels ; et
2. l'adoption des décisions concernant la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et le recouvrement des redevances.

Les membres du conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure, ainsi que les dirigeants qui leur rendent directement compte, agissent de manière non discriminatoire et à ce que leur impartialité ne soit affectée par aucun conflit d'intérêts.

(2) Une même personne ne peut pas être concomitamment désignée ou employée :

1. en tant que membre du directoire ou du conseil d'administration d'un gestionnaire de l'infrastructure et en tant que membre du directoire ou du conseil d'administration d'une entreprise ferroviaire ;
2. en tant que personne chargée de prendre des décisions sur les fonctions essentielles et en tant que membre du directoire ou du conseil d'administration d'une entreprise ferroviaire ;
3. lorsqu'il existe un conseil de surveillance, en tant que membre du conseil de surveillance d'un gestionnaire de l'infrastructure et en tant que membre du conseil de surveillance d'une entreprise ferroviaire ;
4. en tant que membre du conseil de surveillance d'une entreprise faisant partie d'une entreprise verticalement intégrée et exerçant un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur un gestionnaire de l'infrastructure, et en tant que membre du conseil d'administration ou du directoire de ce gestionnaire de l'infrastructure.

(3) Dans les entreprises verticalement intégrées, les membres du conseil d'administration ou du directoire du gestionnaire de l'infrastructure et les personnes chargées de prendre des décisions sur les fonctions essentielles ne reçoivent, de toute autre entité juridique au sein de l'entreprise verticalement intégrée, aucune rémunération fondée sur la performance, ni de primes principalement liées aux résultats financiers d'entreprises ferroviaires particulières.

(4) Lorsque des systèmes d'information sont communs à différentes entités au sein d'une entreprise verticalement intégrée, l'accès aux informations sensibles concernant les fonctions essentielles est limité au personnel habilité du gestionnaire de l'infrastructure. Les informations sensibles ne sont pas transmises à d'autres entités au sein d'une entreprise verticalement intégrée.

(5) Les dispositions du paragraphe 1^{er} sont sans préjudice des droits décisionnels de l'État en ce qui concerne le développement et le financement de l'infrastructure ferroviaire et des compétences en ce qui concerne le financement et la tarification de l'infrastructure, ainsi que la répartition des capacités, tels qu'ils sont définis aux articles 7, 16, au chapitre IV du Titre III et au Titre IV.

Le point 1^{er} du paragraphe 2 et le paragraphe 3 s'appliquent mutatis mutandis aux chefs de division chargés de la gestion de l'infrastructure et de la fourniture de services ferroviaires.

Art. 23.

(1) Les fonctions de gestion du trafic et de planification de l'entretien sont exercées de manière transparente et non discriminatoire. Le gestionnaire de l'infrastructure prend les mesures nécessaires et appropriées pour

que les personnes chargées de prendre des décisions sur ces fonctions ne soient affectées par aucun conflit d'intérêt.

(2) Les entreprises ferroviaires ont un accès total et en temps utile aux informations pertinentes en cas de perturbation du trafic les concernant. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure accorde un accès plus large au processus de gestion du trafic, il y procède pour les entreprises ferroviaires concernées de manière transparente et non discriminatoire.

En cas de perturbation de la circulation des trains du fait d'une défaillance technique ou d'un accident, le gestionnaire de l'infrastructure prend toutes les dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale. À cette fin, il établit un plan d'intervention comportant une liste des divers organismes à alerter en cas d'accidents graves ou de perturbations sérieuses de la circulation. En cas de perturbation affectant potentiellement la circulation transfrontalière, le gestionnaire de l'infrastructure partage toute information pertinente avec les autres gestionnaires de l'infrastructure dont le réseau et la circulation sont susceptibles d'être affectés par la perturbation en question. Les gestionnaires de l'infrastructure concernés coopèrent pour assurer le rétablissement d'une situation normale dans la circulation transfrontalière.

(3) Aux fins de la planification à long terme des grands travaux d'entretien ou de renouvellement de l'infrastructure ferroviaire, l'Administration consulte les candidats et, dans toute la mesure possible, tient compte des préoccupations exprimées. La programmation des travaux d'entretien est effectuée par le gestionnaire de l'infrastructure de manière non discriminatoire.

Art. 24.

(1) À condition qu'aucun conflit d'intérêts ne survienne et que la confidentialité des informations sensibles sur le plan commercial soit garantie, le gestionnaire de l'infrastructure peut :

1. déléguer des fonctions en les confiant à une entité différente, à condition que celle-ci ne soit pas une entreprise ferroviaire, qu'elle ne contrôle pas une entreprise ferroviaire ou qu'elle ne soit pas contrôlée par une entreprise ferroviaire. Au sein d'une entreprise verticalement intégrée, les fonctions essentielles ne peuvent être déléguées auprès d'une autre entité de l'entreprise verticalement intégrée, sauf si cette entité exerce exclusivement des fonctions essentielles ;
2. déléguer l'exécution de travaux et de tâches connexes concernant le développement, l'entretien et le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire en les confiant à des entreprises ferroviaires ou à des sociétés qui contrôlent l'entreprise ferroviaire ou qui sont contrôlées par l'entreprise ferroviaire.

Le gestionnaire de l'infrastructure conserve le pouvoir de supervision sur l'exercice des fonctions décrites à l'article 2, point 22, et assume la responsabilité à cet égard. Toute entité exerçant des fonctions essentielles se conforme aux articles 15, 22, 23 et 52.

(2) Par dérogation aux articles 7 et 22, paragraphe 1^{er}, les fonctions du gestionnaire de l'infrastructure peuvent être exercées par différents gestionnaires de l'infrastructure, y compris les parties à des accords de partenariat public-privé, à condition qu'ils respectent tous les exigences de l'article 22, paragraphes 2 à 6, ainsi que des articles 15, 23 et 52, et qu'ils assument la pleine responsabilité de l'exercice des fonctions concernées.

(3) Lorsque des fonctions essentielles de la gestion de l'infrastructure ferroviaire ne sont pas confiées à un fournisseur d'énergie conformément à la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité, celui-ci est exempté des règles applicables aux gestionnaires de l'infrastructure, à condition que le respect des dispositions pertinentes concernant le développement du réseau, en particulier les articles 8, 9, 16 et l'annexe, soit garanti.

(4) Sous réserve du contrôle effectué par le régulateur ou tout autre organisme compétent indépendant, le gestionnaire de l'infrastructure peut conclure des accords de coopération avec une ou plusieurs entreprises ferroviaires de manière non discriminatoire en vue de procurer des avantages aux clients. Le régulateur contrôle l'exécution de tels accords et peut, lorsque cela est justifié, conseiller d'y mettre fin.

Art. 25.

Des mécanismes de coordination appropriés sont mis en place pour assurer la coordination entre le gestionnaire de l'infrastructure ou l'Administration d'une part et l'ensemble des entreprises ferroviaires d'autre part ainsi que les candidats visés à l'article 16, paragraphe 1^{er}. Lorsque cela est pertinent, les représentants

des usagers des services ferroviaires de transport de fret et de voyageurs ainsi que les autorités nationales, locales ou régionales sont invités à participer. Le régulateur concerné peut participer en qualité d'observateur. La coordination porte entre autres sur :

1. les besoins des candidats quant à l'entretien et au développement des capacités de l'infrastructure ;
2. la teneur des objectifs de performance orientés vers l'utilisateur contenus dans les contrats visés à l'article 7 et des mesures d'incitation visées à l'article 14, ainsi que leur mise en œuvre ;
3. la teneur et la mise en œuvre du DRR sous régie de l'Administration ;
4. les questions d'intermodalité et d'interopérabilité ;
5. toute autre question en rapport avec les conditions d'accès, l'utilisation de l'infrastructure et la qualité des services assurés par le gestionnaire de l'infrastructure.

Le gestionnaire de l'infrastructure et l'Administration élaborent et publient des lignes directrices relatives à la coordination, en concertation avec les parties intéressées. La coordination a lieu au moins une fois par an et le gestionnaire de l'infrastructure publie sur son site internet un aperçu des activités menées en vertu du présent article.

La coordination prévue par le présent article s'entend sans préjudice du droit des candidats à saisir le régulateur et des compétences de celui-ci.

Art. 26.

En vue de faciliter la fourniture de services ferroviaires efficaces et efficients au sein de l'Union, le gestionnaire de l'infrastructure et l'Administration participent et coopèrent au réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure prévu à l'article 7^{septies} de la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen modifiée par la directive 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire.

Titre III - L'accès à l'infrastructure ferroviaire et son utilisation

Chapitre I^{er} - Conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire

Art. 27.

Toute entreprise ferroviaire effectuant des transports sur le réseau est titulaire d'une licence répondant aux critères du présent titre.

Art. 28.

(1) Les entreprises ferroviaires se voient accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes, à l'infrastructure ferroviaire nationale aux fins de l'exploitation de tout type de services de fret ferroviaire. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les ports de navigation intérieure et les autres installations de service visées à l'article 31, paragraphe 2, et à l'infrastructure desservant ou pouvant desservir plus d'un client final.

(2) Sans préjudice du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil, les entreprises ferroviaires se voient accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes, à l'infrastructure ferroviaire aux fins de l'exploitation de services de transport ferroviaire de voyageurs. Les entreprises ferroviaires ont le droit de prendre des voyageurs dans toute gare et de les déposer dans une autre. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service visées à l'article 31, paragraphe 2. Les dispositions d'un accord transfrontalier ne font pas de discriminations entre des entreprises ferroviaires et ne restreignent pas la liberté des entreprises ferroviaires d'exploiter des services transfrontaliers.

(3) Le droit d'accès visé au paragraphe 2, aux services de transport de voyageurs entre un lieu de départ donné et une destination donnée, peut être limité par l'autorité compétente en vertu du règlement (CE) n°1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et

abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route lorsqu'un ou plusieurs contrats de service public couvrent le même trajet ou un trajet alternatif si l'exercice de ce droit est susceptible de compromettre l'équilibre économique du ou des contrats de service public en question.

(4) Le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire peut être limité aux fins de l'exploitation de services nationaux de transport de voyageurs entre un lieu de départ donné et une destination donnée au sein du réseau :

1. soit lorsque des droits exclusifs de transport de voyageurs entre ces gares ont été accordés dans le cadre d'un contrat de service public attribué avant le 16 juin 2015 ;
2. soit lorsqu'un droit ou une autorisation supplémentaire autorisant l'exploitation de services de transport de voyageurs entre ces gares, en concurrence avec une autre entreprise ferroviaire, ont été accordés au plus tard le 25 décembre 2018, sur la base d'une procédure de mise en concurrence équitable ; et lorsque ces entreprises ferroviaires ne reçoivent aucune compensation pour exploiter ces services.

Cette limitation est maintenue pour la durée initiale du contrat ou de l'autorisation, ou jusqu'au 25 décembre 2026, la période la plus courte étant retenue.

Art. 29.

L'allocation et l'utilisation d'un sillon exigent de la part de l'entreprise ferroviaire bénéficiaire la détention d'un certificat de sécurité délivré conformément aux dispositions de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative la sécurité ferroviaire.

Art. 30.

Les entreprises ferroviaires se voient accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes, à l'infrastructure ferroviaire aux fins de l'exploitation de tout type de services de fret ferroviaire. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les ports de navigation maritime et intérieure et les autres installations de service visées à l'article 31, paragraphe 2, et à l'infrastructure desservant ou pouvant desservir plus d'un client final.

Art. 31.

(1) Les prestations minimales auxquelles a droit tout candidat sont :

1. le traitement des demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire ;
2. le droit d'utiliser les capacités accordées ;
3. l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, y compris les branchements et aiguilles du réseau ;
4. le contrôle de la circulation des trains, y compris la signalisation, la régulation, le dispatching, la communication et la fourniture d'informations concernant la circulation des trains ;
5. l'utilisation du système d'alimentation électrique pour le courant de traction ;
6. toute autre information nécessaire à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service pour lequel les capacités ont été accordées.

L'Administration et le gestionnaire de l'infrastructure fournissent, chacun en ce qui le concerne, à toutes les entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, les prestations énumérées au présent paragraphe.

(2) L'accès, y compris l'accès aux voies, est ouvert aux éventuelles installations de service et aux services offerts dans ces installations :

1. les gares de voyageurs comprenant leurs bâtiments et les autres infrastructures, y compris l'affichage d'informations sur les voyages et les emplacements convenables prévus pour les services de billetterie ;
2. les terminaux de marchandises ;
3. les gares de triage et les gares de formation, y compris les gares de manœuvre ;
4. les voies de garage ;
5. les installations d'entretien, à l'exception de celles affectées à des services de maintenance lourde et qui sont réservées aux trains à grande vitesse ou à d'autres types de matériel roulant nécessitant des installations spécifiques ;
6. les autres infrastructures techniques y compris les installations de nettoyage et de lavage ;
7. les infrastructures portuaires intérieures liées à des activités ferroviaires ;

8. les infrastructures d'assistance ;
9. les infrastructures de ravitaillement en combustible et la fourniture du combustible dans ces infrastructures, dont les redevances sont indiquées séparément sur les factures.

(3) Les prestations complémentaires peuvent comprendre :

1. le courant de traction, dont les redevances sont séparées, sur les factures, des redevances d'utilisation du système d'alimentation électrique ;
2. le préchauffage des voitures ;
3. des contrats sur mesure pour le contrôle du transport de marchandises dangereuses ou pour l'assistance à la circulation de convois spéciaux.

(4) Les prestations connexes peuvent comprendre :

1. l'accès au réseau de télécommunications ;
2. la fourniture d'informations complémentaires ;
3. le contrôle technique du matériel roulant ;
4. les services de billetterie dans les gares de voyageurs ;
5. les services de maintenance lourde fournis dans des installations d'entretien réservées aux trains à grande vitesse ou à d'autres types de matériel roulant nécessitant des installations spécifiques.

(5) Si une installation de service visée au paragraphe 2 n'a pas été utilisée pendant au moins deux années consécutives et si des entreprises ferroviaires se sont déclarées intéressées par un accès à cette installation auprès de l'exploitant de cette installation, sur la base de besoins avérés, son propriétaire annonce publiquement que son exploitation est disponible à la location ou au crédit-bail en tant qu'installation de service ferroviaire, en totalité ou en partie, à moins que l'exploitant de cette installation de service ne démontre qu'un processus de reconversion en cours empêche son utilisation par une entreprise ferroviaire.

Les entreprises ferroviaires peuvent demander en sus, en tant que prestation connexe, au gestionnaire de l'infrastructure ou à d'autres exploitants d'installations de service, une prestation visée au paragraphe 4.

Art. 32.

(1) Le droit d'accès au réseau comprend pour tout candidat le droit aux prestations minimales prévues à l'article 31, paragraphe 1^{er}.

(2) Le gestionnaire de l'infrastructure et l'exploitant de l'installation de service fournissent, chacun en ce qui le concerne à toutes les entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire les prestations énumérées à l'article 31, paragraphe 2.

(3) Au cas où l'exploitant d'une installation de service fournit une prestation complémentaire prévue à l'article 31, paragraphe 3, il la fournit sans discrimination à toute entreprise ferroviaire qui en fait la demande.

(4) L'exploitant d'une installation de service n'est pas tenu de fournir aux entreprises ferroviaires les prestations connexes. Lorsque l'exploitant de l'installation de service décide de proposer à d'autres l'une de ces prestations, il les fournit sur demande aux entreprises ferroviaires de manière non discriminatoire.

(5) Afin d'assurer la totale transparence et le caractère non discriminatoire de l'accès aux installations de service visées à l'article 31, paragraphe 2, points 1, 2, 3, 4, 7 et 9, et de la fourniture de services dans ces installations lorsque l'exploitant d'une telle installation de service est sous le contrôle direct ou indirect d'une entité ou entreprise qui est également active et occupe une position dominante sur des marchés nationaux de services de transport ferroviaire pour lesquels l'installation est utilisée, il est organisé de manière à assurer son indépendance organisationnelle et décisionnelle vis-à-vis de cette entité ou entreprise. Cette indépendance n'implique pas obligatoirement l'établissement d'une entité juridique distincte pour ces installations de service et peut être réalisée par la mise en place de divisions distinctes au sein d'une même entité juridique.

Pour toutes les installations de service visées à l'article 31, paragraphe 2, l'exploitant et l'entité ou l'entreprise disposent de comptes séparés, y compris des bilans séparés et des comptes séparés de profits et pertes.

Lorsque l'exploitation de l'installation de service est assurée par un gestionnaire de l'infrastructure ou que l'exploitant de l'installation de service est sous le contrôle direct ou indirect d'un gestionnaire de

l'infrastructure, le respect des exigences visées dans le présent paragraphe est réputé être démontré par le respect des exigences visées à l'article 22.

Art. 33.

(1) Les demandes visant à obtenir des capacités de l'infrastructure peuvent être introduites par les candidats. Afin d'utiliser ces capacités de l'infrastructure, les candidats désignent une entreprise ferroviaire pour conclure un accord avec l'Administration conformément à l'article 58. Les conditions régissant ces accords doivent être non discriminatoires et transparentes. Ceci s'entend sans préjudice du droit des candidats à conclure des accords avec l'Administration en vue de l'obtention de capacités de l'infrastructure.

(2) L'Administration peut imposer aux candidats des règles afin d'assurer la sauvegarde de ses aspirations légitimes en ce qui concerne les recettes et l'utilisation futures de l'infrastructure. Ces règles sont appropriées, transparentes et non discriminatoires. Elles figurent dans le DRR. Elles ne peuvent porter que sur la fourniture d'une garantie financière ne dépassant pas un niveau approprié, proportionnel au niveau d'activité envisagé du candidat, et sur la capacité à présenter des offres conformes en vue de l'obtention de capacités de l'infrastructure.

Chapitre II - Les conditions d'obtention et de validité des licences

Art. 34.

(1) En vue d'obtenir une licence délivrée en conformité avec les dispositions de la présente loi, les entreprises établies au Luxembourg exercent les activités de transporteur de marchandises ou de voyageurs par chemin de fer à titre principal et assurent elles-mêmes la traction des trains.

(2) Les changements apportés à l'objet social ou affectant autrement la situation juridique de l'entreprise, les modifications et extensions significatives des activités ainsi que les changements de dirigeants obligent l'entreprise ferroviaire, titulaire d'une licence, à demander à l'autorité compétente le réexamen de cette licence.

(3) Exception faite de la situation où une licence est limitée à un ou plusieurs types déterminés de service, celle-ci permet d'effectuer l'ensemble des services de transport de voyageurs et de fret sur l'intégralité du réseau, sous réserve du respect des règles de police y applicables et dans les limites des sillons alloués à l'entreprise ferroviaire, titulaire de la licence.

Art. 35.

(1) Les dispositions du présent chapitre ne sont pas applicables aux entreprises ferroviaires qui sont établies en dehors du Luxembourg et qui effectuent des transports internationaux au Luxembourg sans y disposer d'un établissement.

(2) La licence visée à l'article 34, peut être refusée aux nationaux de pays non membres de l'Union européenne, lorsqu'un régime de réciprocité accordant les mêmes droits aux nationaux luxembourgeois n'a pas été convenu entre ces pays et les autorités luxembourgeoises.

Art. 36.

(1) Le ministre est l'autorité compétente pour accorder les licences, leur changement ou leur extension. Il est de même compétent pour retirer ou suspendre une licence pour les motifs et dans les formes prévues par la présente loi. Le ministre statue sur la demande de délivrance le plus rapidement possible et au plus tard trois mois après la date à laquelle les informations visées à l'article 39, paragraphe 2, lui ont été présentées. Il prend en compte toutes les informations disponibles. Il communique, sans délai, sa décision à l'entreprise ferroviaire qui a demandé la licence.

Les demandes en obtention d'une licence ferroviaire sont adressées au ministre.

Elles indiquent notamment les types de services visés à l'article 34.

Elles sont accompagnées de tous les pièces et documents mentionnés aux articles 37, 41 et l'article 43, paragraphe 3. L'entreprise ferroviaire doit en outre produire les pièces et documents utiles permettant d'établir qu'elle s'est conformée aux exigences de l'article 34, paragraphe 1^{er}. Si l'entreprise est une personne morale,

elle doit en plus joindre une copie certifiée conforme de l'acte constitutif et de toutes les modifications de celui-ci.

La demande complète rédigée en langue française ou allemande est à introduire en triple exemplaire.

(2) Les demandes en obtention d'une licence nouvelle et les demandes de changement ou d'extension d'une licence existante sont instruites par le ministre qui statue sur ces demandes endéans les trois mois à compter du jour où le dossier complet de la demande, comportant toutes les pièces utiles au bon déroulement de la procédure, lui a été remis.

Les décisions de refus sont motivées. Elles sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

Art. 37.

L'entreprise ferroviaire qui demande ou détient une licence, doit pouvoir prouver, à tout moment, qu'elle satisfait aux exigences :

1. d'honorabilité,
2. de capacité financière appropriée et
3. de capacité professionnelle,

spécifiées aux articles 38 à 40.

Art. 38.

(1) L'honorabilité s'apprécie sur base des antécédents judiciaires du ou des dirigeants de l'entreprise qui résultent de l'extrait récent de leur casier judiciaire ou d'une attestation officielle en tenant lieu, à produire avec la demande prévue à l'article 37, et de tous les éléments fournis par l'enquête administrative diligentée par le ministre en vue de l'octroi éventuel de la licence.

(2) Les exigences en matière d'honorabilité sont satisfaites, si le ou les dirigeants :

1. n'ont pas fait l'objet d'une condamnation pénale grave ;
2. n'ont pas fait l'objet d'une procédure de faillite ;
3. n'ont pas été condamnés pour des infractions graves dans le domaine de la législation spécifique applicable au transport ;
4. n'ont pas été condamnés pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant du droit social ou du droit du travail ou de conventions collectives contraignantes ;
5. n'ont pas été condamnés pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant de la réglementation douanière dans le cas d'une société désirant se livrer à des activités transfrontalières de fret soumises à des procédures douanières ;

Le demandeur ou le titulaire d'une licence qui ne remplit pas ou qui ne remplit plus la condition d'honorabilité peut la recouvrer par une réhabilitation ou une mesure ayant un caractère équivalent.

Sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, le ministre est autorisé, dans le cadre de la gestion des licences ferroviaires, à traiter des données judiciaires concernant tant l'entreprise que ses dirigeants.

(3) En vue de prouver la condition d'honorabilité, l'entreprise doit fournir :

1. les coordonnées de ses dirigeants ainsi qu'un organigramme duquel il ressort que les dirigeants assument des missions de direction effectives au sein de l'entreprise, et
2. un extrait du casier judiciaire ou un document en tenant lieu pour chacun de ses dirigeants.

(4) Lorsque le dirigeant a sa résidence normale en dehors des frontières du Grand-Duché de Luxembourg ou qu'il a établi sa résidence normale depuis moins d'un an au Grand-Duché de Luxembourg, la preuve de son honorabilité est rapportée moyennant la production soit d'un extrait du casier judiciaire émis par les autorités compétentes du pays de la dernière résidence soit, dans l'impossibilité d'obtenir un tel extrait, d'une attestation officielle ou déclaration devant une autorité administrative ou un notaire reconnue équivalente, dont il résulte que le dirigeant satisfait à chacune des exigences du paragraphe 2.

(5) L'établissement des documents servant à prouver l'honorabilité ne doit pas remonter à plus de trois mois à compter du jour de l'introduction de la demande en obtention de la licence.

(6) En vue d'apprécier la condition d'honorabilité, le ministre ordonne une enquête administrative à effectuer par les fonctionnaires de la police grand-ducale et destinée à établir l'existence des exigences du paragraphe 2. Le résultat de l'enquête est consigné dans un rapport écrit.

Art. 39.

(1) La capacité financière consiste pour l'entreprise à disposer des ressources financières requises pour faire face, à tout moment, pendant une période d'au moins douze mois à compter du début de l'exploitation, à ses obligations actuelles et potentielles évaluées sur base d'hypothèses réalistes.

(2) L'examen de la capacité financière s'effectue sur la base des comptes annuels de l'entreprise et, pour les entreprises qui demandent une licence et ne sont pas en mesure de présenter ces comptes, sur la base du bilan annuel.

Pour cet examen, des informations détaillées sont fournies sur les éléments suivants :

1. ressources financières disponibles ;
2. fonds et éléments d'actifs mobilisables à titre de garantie ;
3. capital d'exploitation ;
4. coûts pertinents ;
5. charges pesant sur le patrimoine de l'entreprise ;
6. impôts et cotisations sociales.

L'entreprise ne présente pas la capacité financière requise lorsque des arriérés considérables d'impôts ou de cotisations sociales sont dus pour son activité.

Dans le cadre de l'appréciation de la capacité financière, l'entreprise présente un rapport d'un réviseur d'entreprises. Ce rapport comporte toutes les informations utiles relatives aux éléments visés au à l'alinéa 1^{er} et est accompagné de tous les documents appropriés à établir par les établissements bancaires et les instances administratives concernés.

(3) Le rapport d'un réviseur d'entreprises doit comporter :

1. la production de certificats d'imposition établis par l'autorité compétente au pays d'établissement de l'entreprise ferroviaire, et d'éventuels arriérés ne devant en aucun cas dépasser de plus de dix pour cent le montant annuel dû ;
2. la production de la ou des attestations officielles certifiant que l'entreprise ferroviaire est en règle avec ses obligations relatives au paiement des cotisations de sécurité sociales au pays d'établissement, d'éventuels arriérés ne devant en aucun cas dépasser de plus de dix pour cent le montant annuel dû.

Le rapport du réviseur d'entreprises énonce en outre pour chacun des éléments les renseignements et les chiffres pertinents et comporte en conclusion une évaluation comptable appréciant la viabilité de l'entreprise. Le rapport indique l'existence des garanties et des moyens financiers requis en vertu de l'article 41 pour assumer en tout moment les conséquences financières de la responsabilité civile de son activité de transporteur ferroviaire et comporte une appréciation financière du caractère suffisant de ceux-ci pour répondre à cette obligation en tenant, le cas échéant, compte des dispositions internationales susceptibles de limiter la responsabilité civile.

Art. 40.

L'entreprise apporte la preuve de sa capacité professionnelle en montrant que :

1. elle a, à tout moment, une organisation de gestion et qu'elle possède les connaissances et l'expérience nécessaires pour exercer un contrôle opérationnel et une surveillance sûrs et efficaces quant aux transports pour lesquels la licence sera valable ;
2. son ou ses dirigeants possèdent une formation ou une expérience professionnelle dirigeante effective d'au moins trois ans permettant la gestion technique, opérationnelle, commerciale et financière d'une entreprise ferroviaire ;
3. la législation luxembourgeoise et européenne concernant la santé, la sécurité et les conditions de travail est observée.

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

Art. 41.

Sans préjudice des règles de l'Union en matière d'aides d'État et conformément aux articles 93, 107 et 108 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, une entreprise ferroviaire est suffisamment assurée ou dispose de garanties suffisantes dans des conditions de marché pour couvrir, en application des législations nationales et internationales, sa responsabilité civile en cas d'accident, en ce qui concerne les passagers, les bagages, le fret, le courrier et les tiers.

L'entreprise ferroviaire rapporte la preuve qu'elle dispose de moyens financiers suffisants pour assumer les conséquences financières de sa responsabilité civile.

Il est satisfait à cette obligation :

1. soit par la conclusion d'un contrat d'assurance couvrant la responsabilité civile de l'entreprise avec une entreprise d'assurance autorisée ;
2. soit par le cantonnement de moyens propres à cette fin ;
3. soit par la présentation d'une garantie financière jugée suffisante établie par une banque dûment autorisée ou par toute autre entreprise solvable.

L'entreprise ferroviaire établit la conformité de sa situation aux dispositions du présent article par le rapport d'un réviseur d'entreprises certifiant que l'entreprise répond aux exigences légales en question. Ce rapport est présenté au moment de la demande et ensuite au moins tous les cinq ans.

Art. 42.

Sont valables au Luxembourg les licences émises par l'autorité compétente et par les autres Etats membres de l'Union européenne conformément à la directive 2012/34/UE précitée et à leur législation nationale respective.

Tous les cinq ans ces licences sont sujettes à un réexamen par le ministre. Ce réexamen qui porte sur les exigences des articles 37 et 41, a lieu dans les conditions prévues par les articles 43 à 45.

Les changements et extensions des licences interviennent à la demande des entreprises intéressées.

Art. 43.

(1) Les demandes en obtention d'une licence nouvelle et les demandes de changement ou d'extension d'une licence existante doivent comprendre tous les renseignements nécessaires à leur appréciation et notamment ceux prescrits par la présente loi et les règlements pris en son exécution.

Le ministre est en droit de demander la production de tout document ou information pertinent supplémentaire en vue de l'instruction du dossier. En vue de l'établissement, du changement ou l'extension d'une licence, le ministre peut agréer des organismes et experts indépendants pour surveiller ou effectuer, en tout ou en partie, les travaux relatifs à l'instruction des demandes présentées.

(2) Les frais relatifs à l'instruction des demandes en vue de l'obtention, du changement ou de l'extension d'une licence sont à charge du requérant.

(3) Toute demande en obtention ainsi que toute demande de changement ou d'extension d'une licence sont assujetties à une taxe administrative.

Le montant de la taxe administrative est fixé à quatre mille euros.

Le paiement de la taxe doit être établi au moment de l'introduction de la demande en obtention, en renouvellement ou en réexamen d'une licence.

L'entreprise est tenue de s'en acquitter auprès du receveur de l'Administration de l'enregistrement et des domaines.

Art. 44.

Lorsqu'il existe un doute quant au respect des exigences relatives à la délivrance et à la validité d'une licence qu'il a accordée, le ministre peut procéder ou faire procéder à tout moment à la vérification du respect de ces exigences.

Lorsque ce doute concerne une entreprise dont la licence a été accordée par l'autorité compétente d'un autre État membre de l'Union européenne, le ministre en informe cette autorité ainsi que la Commission européenne.

Art. 45.

(1) Le ministre peut retirer la licence, sans autre forme de procédure, si elle n'est pas utilisée endéans les deux ans après sa délivrance, ou que l'entreprise a cessé son activité depuis deux ans.

Le ministre peut suspendre ou retirer la licence lorsque :

1. l'entreprise ferroviaire viole gravement ou de façon répétée :
 - a) les conditions de la licence ; ou
 - b) les prescriptions de l'Union européenne ; ou
 - c) les prescriptions nationales ; ou
2. en cas de difficulté financière, il n'existe pas de possibilité concrète de restructuration satisfaisante de l'entreprise dans un délai raisonnable ; ou
3. l'entreprise ferroviaire ne satisfait plus aux exigences des articles 37 et 41.

(2) À condition que la sécurité ne soit pas compromise, une licence provisoire valable pour six mois peut être délivrée pour permettre à une entreprise ferroviaire de poursuivre son activité parallèlement à sa réorganisation interne, lorsque les conditions d'octroi de la licence ne sont plus données.

(3) Le ministre informe l'Agence des licences qu'il a délivrées, suspendues ou retirées ainsi que des changements, extensions et renouvellements de licences qu'il a accordées.

Art. 46.

(1) Les infractions aux dispositions des articles 34, 41 et 45 sont punies d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de deux cent cinquante à dix mille euros ou de l'une de ces peines seulement.

(2) En cas d'exploitation non autorisée d'une entreprise ou de poursuite de ses activités au-delà du terme de la validité de la licence, la juridiction saisie du fond de l'affaire doit prononcer la fermeture de l'entreprise concernée jusqu'à la délivrance de la licence.

En cas de changement ou d'extension illégaux d'une entreprise la juridiction saisie du fond de l'affaire prononce uniquement la fermeture de la partie non autorisée ou prohibée de l'entreprise concernée jusqu'à la délivrance de la licence.

(3) La juridiction saisie du fond de l'affaire peut sans préjudice des peines prévues aux paragraphes 1^{er} et 2 ordonner la fermeture de l'entreprise pour une durée de deux mois à cinq ans, même si la licence a été délivrée.

(4) La fermeture d'entreprise prononcée par une décision judiciaire ayant acquis force de chose jugée produit ses effets à partir du jour à fixer par le procureur général d'État. L'exécution de toute décision ordonnant la fermeture d'une entreprise doit être commencée dans l'année à partir du jour où la décision judiciaire a acquis force de chose jugée.

Art. 47.

(1) En cas d'exploitation non autorisée d'une entreprise ou de poursuite de ses activités au-delà du terme de la validité de la licence ainsi qu'en cas de changement ou d'extension illégale d'une entreprise déjà autorisée, le procureur d'État ou une partie lésée peuvent demander auprès de la chambre du conseil du tribunal d'arrondissement du lieu où l'entreprise est située la fermeture provisoire de l'entreprise concernée.

(2) La requête en fermeture, notifiée aux dirigeants de l'entreprise au moins vingt-quatre heures à l'avance, par lettre recommandée avec accusé de réception, est déposée au greffe de la juridiction appelée à statuer. Cette requête indique le jour, l'heure et le lieu de la comparution devant la chambre du conseil.

(3) Il est statué d'urgence et au plus tard dans les trois jours du dépôt, le ministère public ainsi que les parties entendues en leurs explications orales.

(4) Si la chambre du conseil constate l'existence d'indices suffisants indiquant que l'exploitation de l'entreprise est faite en contravention de la présente loi, elle prononce la fermeture provisoire de l'entreprise.

(5) La décision de fermeture provisoire de l'entreprise produit ses effets aussi longtemps que les conditions légales régissant le droit d'établissement ne sont pas remplies, à moins que la fermeture ne soit levée par un jugement du tribunal compétent ayant acquis force de chose jugée.

(6) L'ordonnance de la chambre du conseil est susceptible d'appel devant la chambre du conseil de la Cour d'appel.

(7) L'appel est consigné sur un registre tenu à cet effet au greffe du tribunal dont relève la chambre du conseil. Il doit être formé dans un délai de trois jours, qui court contre le procureur d'État à compter du jour de l'ordonnance et contre les autres parties en cause à compter du jour de la notification par lettre recommandée avec accusé de réception qui doit être faite dans les vingt-quatre heures de la date de l'ordonnance.

(8) Le greffier avertit les autres parties de la déclaration d'appel dans les vingt-quatre heures de la consignation sur le registre.

(9) L'audience de la chambre du conseil de la Cour d'appel n'est pas publique.

Le ou les dirigeants de l'entreprise, la partie civile et toute autre partie en cause ou leurs conseils que le greffier avertit au plus tard trois jours avant les jours et heures de l'audience, ont seuls le droit d'y assister et de fournir tels mémoires et faire telles réquisitions, verbales ou écrites qu'ils jugent convenables.

Les formalités du présent paragraphe sont à observer à peine de nullité, sauf si le ou les dirigeants de l'entreprise ou la partie civile y ont renoncé.

Le ou les dirigeants de l'entreprise ou leur conseil ont toujours la parole les derniers.

(10) Les notifications et avertissements visés au présent article se font par lettre recommandée avec accusé de réception.

Les pièces sont transmises par le procureur d'État au procureur général d'État, à l'exception des pièces à conviction qui restent au greffe du tribunal d'arrondissement.

(11) Le droit d'appel appartient également au procureur général d'État qui dispose à cet effet d'un délai de cinq jours à partir de la date de l'ordonnance.

Cet appel peut être formé par déclaration ou notification au greffe du tribunal dont relève la chambre du conseil. Le greffier en avertit immédiatement les parties.

(12) La décision de fermeture provisoire émanant d'une chambre du conseil est exécutoire nonobstant tout recours exercé contre elle.

(13) Tout manquement aux fermetures d'entreprise prononcées par une chambre du conseil ou par une juridiction du fond est puni des peines prévues à l'article 46.

Chapitre III - Gestion des entreprises ferroviaires selon des principes commerciaux

Art. 48.

(1) Les entreprises ferroviaires sont gérées selon les principes qui s'appliquent aux sociétés commerciales, quel que soit leur propriétaire. Cette règle s'applique également aux obligations de service public qui leur sont imposées par l'État et aux contrats de service public qu'elles concluent avec les autorités compétentes de l'État.

En matière d'organisation, de gestion et de contrôle administratif, économique et comptable interne, les entreprises ferroviaires directement ou indirectement détenues ou contrôlées par l'État sont dotées d'un statut d'indépendance selon lequel elles disposent d'un patrimoine, d'un budget et d'une comptabilité séparés de ceux de l'État.

(2) Les entreprises ferroviaires ajustent au marché leurs activités et les gèrent sous la responsabilité de leurs organes de direction.

(3) Les entreprises ferroviaires arrêtent leurs plans d'entreprise, y compris les plans d'investissement et de financement. Ces plans sont conçus en vue d'atteindre l'équilibre financier des entreprises et de réaliser les autres objectifs de gestion technique, commerciale et financière. Ils mentionnent en outre les moyens permettant d'atteindre ces objectifs.

(4) Compte tenu des lignes directrices de politique générale arrêtées par l'État les entreprises ferroviaires sont libres :

1. de définir leur organisation interne, sans préjudice des dispositions des articles 49 et 50 ;
2. de contrôler la fourniture et la commercialisation des services et d'en fixer la tarification ;
3. de prendre les décisions concernant le personnel, les actifs et les achats propres ;
4. de développer leur part de marché, de créer de nouvelles technologies et de nouveaux services et d'adopter toute technique innovatrice de gestion ;
5. de lancer de nouvelles activités dans des domaines associés à l'activité ferroviaire.

(5) Des comptes de profits et pertes et des bilans distincts sont tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la fourniture des services de transport ferroviaire de fret et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs. Les fonds publics versés pour des activités relatives à la fourniture de services de transport au titre des missions de service public figurent séparément, conformément à l'article 7 du règlement (CE) n° 1370/2007, dans les comptes correspondants et ne sont pas transférés aux activités relatives à la fourniture d'autres services de transport ou à toute autre activité.

Les comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés à l'alinéa 1^{er}, sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre.

Chapitre IV - La répartition des capacités

Art. 49.

La répartition des sillons se fait dans le respect du droit de l'Union européenne par référence à l'horaire de service établi selon les modalités fixées au présent chapitre.

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

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

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

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

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

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

Art. 50.

(1) La mission de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire est confiée à un organisme de répartition indépendant dont la fonction est assumée par l'Administration.

(2) L'Administration arrête l'horaire de service après avoir demandé l'avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, tout en veillant à une utilisation optimale des capacités du réseau, à la continuité du service

au-delà des frontières nationales ainsi qu'à une insertion appropriée du service ferroviaire dans le trafic empruntant les réseaux transeuropéens de transports. Il concourt à l'organisation des sillons internationaux selon les modalités de l'article 54.

Dans le cadre de son programme de répartition des sillons, l'Administration doit tenir compte des demandes de capacités de l'infrastructure en vue d'effectuer des travaux d'entretien sur le réseau.

L'Administration vérifie si l'entreprise ferroviaire qui demande un ou plusieurs sillons, ou a été désignée par un candidat prévu à l'article 33, peut se prévaloir du certificat de sécurité prescrit par l'article 29. L'Administration conclut avec cette entreprise l'accord prévu à l'article 58.

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

L'attribution des sillons intervient selon les modalités et les critères d'attribution étant déterminés au présent chapitre.

(3) L'Administration respecte la confidentialité des informations qui lui sont communiquées par un candidat dans l'exercice de ses fonctions.

Art. 51.

(1) L'Administration établit et publie, après consultation des parties intéressées et au plus tard quatre mois avant la date limite pour l'introduction des demandes de capacités de l'infrastructure, le DRR. Le DRR est publié en français et en anglais, le français faisant foi. Il peut être obtenu au coût de publication de ce document. Toutefois, son contenu est mis gratuitement à disposition sous forme électronique sur le portail internet de l'Administration et accessible par un portail internet commun. Ce portail internet est mis en place par l'Administration dans le cadre de sa coopération conformément à l'article 54.

(2) Le DRR contient les informations suivantes :

1. un chapitre exposant la nature de l'infrastructure et les conditions d'accès à cette infrastructure. Ces informations concordent, sur une base annuelle, avec les registres d'infrastructures ferroviaires à publier selon la procédure prévue par l'article 33 du règlement grand-ducal du 1^{er} juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire ou y font référence ;
2. un chapitre relatif aux principes de tarification et aux tarifs qui précise le système de tarification et informe sur les redevances et sur l'accès aux services énumérés à l'article 31, qui sont offerts par un seul fournisseur. Ce chapitre décrit la méthode, les règles et les barèmes utilisés pour appliquer les coûts et les redevances. Il contient, lorsqu'elles sont disponibles, des informations concernant les modifications de redevances déjà décidées ou prévues au cours des cinq prochaines années ;
3. un chapitre sur les principes et les critères de répartition des capacités. Ce chapitre expose les grandes caractéristiques des capacités de l'infrastructure et précise les restrictions éventuelles qui en limitent l'utilisation et les contraintes probables imposées par l'entretien du réseau. Il précise les procédures et délais relatifs à la répartition des capacités. Sont visés par les critères spécifiques applicables à cette répartition :
 - a) les procédures d'introduction des demandes de capacités auprès de l'Administration par les candidats ;
 - b) les exigences auxquelles les candidats doivent satisfaire ;
 - c) les délais applicables aux procédures de demande et de répartition, les procédures à suivre pour demander des informations sur la programmation et les procédures de programmation des travaux d'entretien prévus et imprévus ;
 - d) les principes régissant le processus de coordination et le système de règlement des litiges mis à disposition dans le cadre de ce processus ;
 - e) les procédures à suivre et les critères à appliquer lorsque l'infrastructure est saturée ;
 - f) des détails sur les restrictions imposées à l'utilisation des infrastructures ;
 - g) les règles concernant la prise en compte des niveaux antérieurs d'utilisation des capacités pour déterminer les priorités lors du processus de répartition ;
 - h) les mesures de traitement adéquat des services de fret, des services internationaux et des demandes soumises à la procédure ad hoc ;
 - i) les procédures d'allocation des sillons internationaux.
4. un chapitre contenant des informations sur la demande de licence visée au chapitre II du présent titre et sur les certificats de sécurité ferroviaire délivrés conformément au chapitre 4 de la loi précitée du 22

- juillet 2009 ou indiquant un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique ;
5. un chapitre contenant des informations sur les procédures de règlement des litiges et de recours concernant des questions d'accès à l'infrastructure et aux services ferroviaires et le système d'amélioration des performances visé à l'article 78 ;
 6. un chapitre contenant des informations sur l'accès aux installations de service visées à l'article 31 et la tarification de leur utilisation. Les exploitants d'installations de service fournissent des informations sur les tarifs pratiqués pour l'accès à l'installation et pour la prestation de services ainsi que des informations sur les conditions techniques d'accès, à inclure dans le DRR, ou indiquent un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique ;
 7. un modèle d'accord pour la conclusion d'accords-cadres entre l'Administration et un candidat selon la procédure prévue par l'article 55 ;
 8. un modèle de formulaire pour les demandes de capacité.

(3) Le document de référence du réseau expose les caractéristiques de l'infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires et contient des informations précisant les conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire concernée. Le document de référence du réseau contient également des informations précisant les conditions d'accès aux installations de service reliées au réseau du gestionnaire de l'infrastructure et la fourniture de services dans ces installations, ou indique un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique. Le contenu du document de référence du réseau est défini au paragraphe 1^{er}.

Le gestionnaire de l'infrastructure fournit à l'Administration toutes les informations dont il dispose et qui sont nécessaires à l'élaboration du DRR.

(4) Si l'Administration compte modifier les éléments essentiels du système de tarification prévu par l'article 62, elle en informe le public au moins trois mois avant la date limite de publication du DRR, conformément au paragraphe 1^{er}.

(5) L'Administration soumet le projet de DRR à l'avis des parties intéressées. Les avis sont réputés favorables s'ils ne sont pas intervenus dans le mois suivant la transmission du projet.

L'Administration soumet le DRR pour approbation au ministre.

Le DRR est tenu à jour et, le cas échéant, modifié.

(6) Les références aux publications relatives au DRR sont insérées au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, Recueil administratif et économique, au moins sept jours avant la mise en vigueur.

(7) L'Administration établit, dans son DRR, les critères de détermination du défaut d'utilisation pour la facturation de la redevance appropriée pour les capacités attribuées mais non utilisées. L'organisme de contrôle visé à l'article 80, contrôle ces critères conformément à l'article 87.

Art. 52.

(1) L'Administration est chargée de la tarification et de la répartition des capacités d'infrastructure du réseau, indépendamment de toute entreprise ferroviaire.

Elle dispose de l'indépendance organisationnelle et décisionnelle, dans les limites définies au présent titre et au Titre IV, en ce qui concerne les fonctions essentielles.

(2) Aux fins de l'application du paragraphe 1^{er} :

1. une entreprise ferroviaire ou toute autre entité juridique n'exerce aucune influence décisive sur l'Administration en ce qui concerne les fonctions essentielles ;
2. une entreprise ferroviaire, ou toute autre entité juridique au sein de l'entreprise verticalement intégrée, n'a aucune influence décisive sur les nominations et les révocations des personnes chargées de prendre des décisions sur les fonctions essentielles ;
3. la mobilité des personnes chargées des fonctions essentielles ne crée pas de conflits d'intérêts.

(3) Elle veille à assurer une utilisation efficace et optimale des infrastructures. À cet effet, l'Administration :

1. définit et évalue les capacités disponibles, le cas échéant en coopération avec d'autres organismes de répartition des capacités européens en vue d'une répartition efficace de capacités impliquant plusieurs réseaux ;

2. prévoit la prise en compte des capacités d'infrastructure nécessaires aux besoins de travaux de maintenance et de renouvellement de l'infrastructure et, le cas échéant, les règles de priorité spécifiques pour des lignes spécialement affectées à un type de trafic ;
3. attribue aux candidats, selon les modalités définies aux articles suivants, chaque sillon correspondant à la capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné entre deux points du réseau pendant une période de temps donnée ;
4. détermine les graphiques de circulation qui décrivent l'ensemble des sillons sur l'infrastructure du réseau, ainsi que les capacités réservées pour l'exécution des grands travaux d'investissement sur chaque section du réseau ;
5. arrête, selon les modalités prévues à l'article 56, l'horaire de service qui retrace l'ensemble des mouvements des trains et du matériel roulant programmés sur une période de douze mois à compter du deuxième samedi de décembre à minuit. Des adaptations de l'horaire peuvent intervenir à d'autres dates si les nécessités du trafic le justifient. Ces dates sont coordonnées avec les autres organismes de répartition des capacités européens et publiées au DRR ;
6. met en place un cadre pour la répartition des capacités de l'infrastructure, sous réserve que soit satisfaite la condition relative à l'indépendance de gestion prévue au paragraphe 1^{er} de l'article 48. Des règles spécifiques de répartition des capacités sont établies. L'Administration accomplit les procédures de répartition de ces capacités. Elle veille à ce que les capacités de l'infrastructure soient réparties sur une base équitable et de manière non discriminatoire et dans le respect du droit de l'Union européenne ;
7. respecte la confidentialité, sous l'angle commercial, des informations qui lui sont communiquées.

Art. 53.

(1) Le gestionnaire de l'infrastructure présente à l'Administration au plus tard vingt-cinq mois avant la mise en vigueur de l'horaire de service un projet des grands travaux qu'il compte effectuer durant l'horaire de service en question et qui ont des répercussions importantes sur les capacités disponibles.

Après concertation avec l'Administration et au plus tard treize mois avant la mise en vigueur de l'horaire de service, le gestionnaire de l'infrastructure présente à celle-ci le planning définitif de ces travaux.

(2) Le gestionnaire de l'infrastructure peut programmer à court terme des travaux de moindre importance ayant des répercussions sur les capacités allouées. Dans ce cas il demande les capacités requises à l'Administration au plus tard un mois avant le début envisagé des travaux. Après concertation avec les candidats, l'Administration définit les modifications et annulations de sillons à prévoir. Ces mesures ne donnent pas lieu à d'autre indemnisation que le remboursement de l'acompte prévu à l'article 76.

(3) Il en est de même lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ne peut pas mettre à disposition les capacités allouées en raison de travaux urgents non prévus.

Art. 54.

Peuvent introduire des demandes d'attribution de sillons les candidats, l'organisme de répartition des capacités d'infrastructure d'un autre État membre de l'Union européenne coopérant avec l'Administration et dûment mandaté ainsi qu'un groupement de plusieurs organismes de répartition des capacités d'infrastructure d'autres États membres de l'Union européenne constitué à cet effet.

Les capacités de l'infrastructure disponibles sont réparties par l'Administration et ne peuvent, une fois affectées à un candidat, être transférées par le bénéficiaire à une autre entreprise ou un autre service.

Toute transaction relative aux capacités de l'infrastructure est interdite et entraîne l'exclusion de l'attribution ultérieure de capacités.

L'utilisation de capacités par une entreprise ferroviaire pour exercer les activités d'un candidat qui n'est pas une entreprise ferroviaire n'est pas considérée comme un transfert.

Art. 55.

L'Administration peut conclure avec tout candidat un accord-cadre. Cet accord-cadre précise les caractéristiques des capacités de l'infrastructure ferroviaire requises par un candidat ainsi que de celles qui lui sont offertes pour toute durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service.

L'accord-cadre est conclu en principe pour une durée de cinq ans, renouvelable par périodes égales à sa durée initiale. L'Administration peut, dans des cas spécifiques, accepter des périodes plus courtes ou plus longues. Toute période d'une durée supérieure à cinq ans est motivée par l'existence de contrats commerciaux, d'investissements particuliers ou de risques.

Lorsque des itinéraires de substitution adéquats existent, l'Administration peut, après consultation des parties intéressées, désigner des infrastructures spécialisées à utiliser par des types déterminés de trafic. Lorsque cette désignation a eu lieu, l'Administration peut accorder la priorité à ce type de trafic lors de la répartition des capacités de l'infrastructure. Cette désignation ne fait pas obstacle à l'utilisation de ces infrastructures par d'autres types de trafic, dès lors que des capacités sont disponibles. Lorsque l'infrastructure a été désignée conformément au présent alinéa, il en est fait état dans le DRR. Pour les services utilisant une telle infrastructure spécialisée et qui nécessitent des investissements importants et à long terme, dûment justifiés par le candidat, l'accord-cadre peut être conclu pour une durée de quinze ans. Une durée supérieure à quinze ans n'est admissible que dans des cas exceptionnels, lorsqu'il s'agit d'investissements importants et à long terme et spécialement lorsque ceux-ci font l'objet d'engagements contractuels comprenant un plan pluriannuel d'amortissement.

Dans de tels cas exceptionnels, l'accord-cadre peut indiquer les caractéristiques détaillées des capacités qui sont mises à la disposition du candidat pour la durée de l'accord-cadre. Ces caractéristiques peuvent comprendre la fréquence, le volume et la qualité des sillons. L'Administration peut réduire les capacités réservées dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure au seuil fixé par le DRR.

Des indemnités peuvent être prévues en cas de non-respect des engagements.

L'accord-cadre peut être modifié ou limité afin de permettre une meilleure utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Les dispositions générales de chaque accord-cadre sont communiquées à toute partie intéressée.

La conclusion d'un accord-cadre ne dispense pas l'intéressé de présenter ses demandes de sillons selon les modalités prévues à l'article 27. Elle ne fait pas obstacle à l'utilisation par d'autres demandeurs de sillons de l'infrastructure qui fait l'objet de l'accord-cadre.

Art. 56.

(1) Les demandes de sillons sont adressées à l'Administration dans les conditions et selon les modalités prévues par le DRR ou, en cas d'accord-cadre, par les stipulations de cet accord.

Le droit d'utiliser des capacités déterminées de l'infrastructure sous forme de sillons peut être accordé aux candidats pour une durée maximale correspondant à une seule période de l'horaire de service. Lorsque la demande est présentée au titre d'un accord-cadre, l'Administration prend en compte les engagements contractuels lors de la répartition des capacités de l'infrastructure.

Dans le cas de sillons traversant plus d'un réseau, les gestionnaires de l'infrastructure veillent à ce que les candidats puissent introduire leur demande auprès d'un guichet unique, qui est soit une entité commune instituée par les gestionnaires de l'infrastructure, soit un seul gestionnaire de l'infrastructure participant au sillon. Ce gestionnaire de l'infrastructure est habilité à agir pour le compte du candidat dans sa recherche de capacités auprès d'autres gestionnaires de l'infrastructure concernés. Cette exigence est sans préjudice 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.

(2) L'Administration instruit les demandes. Dans le cadre de cette instruction elle peut confier des études techniques au gestionnaire de l'infrastructure.

(3) Après l'instruction des demandes de sillons, l'Administration établit un projet d'horaire de service, le cas échéant en coopération avec les autres organismes de répartition concernés, et ce au plus tard quatre mois après la date limite pour la présentation des demandes par les candidats. Ce projet tient compte des demandes formulées, des priorités dans l'utilisation du réseau, des périodes nécessaires pour l'entretien programmé du réseau et les grands travaux sur l'infrastructure ferroviaire et, le cas échéant, de la nécessité de réserver des capacités suffisantes pour répondre aux demandes ponctuelles de sillons.

(4) Lorsque certaines demandes sont incompatibles entre elles, l'Administration entame une procédure de coordination, telle que définie au DRR. Elle peut proposer des sillons différents de ceux qui ont été demandés.

L'Administration s'efforce, en consultant les candidats concernés, de résoudre les conflits éventuels. Cette consultation est fondée sur la communication, dans un délai raisonnable, gratuitement et par écrit ou par voie électronique, des informations suivantes :

1. les sillons demandés par tous les autres candidats sur les mêmes lignes ;
2. les sillons alloués dans un premier temps à tous les autres candidats sur les mêmes lignes ;
3. les autres sillons proposés sur les lignes concernées, conformément au paragraphe 2 ;
4. des informations complètes et détaillées sur les critères de répartition des capacités.

Conformément à l'article 52, paragraphe 3, point 7, ces informations sont fournies sans révéler l'identité des autres candidats, à moins que les candidats concernés n'aient accepté qu'elles le soient.

L'Administration consulte les parties intéressées au sujet du projet d'horaire de service et leur laisse la faculté de présenter leurs observations durant une période d'au moins un mois. Les parties intéressées comprennent toutes celles qui ont introduit une demande de capacités de l'infrastructure, ainsi que les autres parties qui souhaitent formuler des commentaires au sujet de l'incidence que l'horaire de service peut, le cas échéant, avoir sur leur aptitude à fournir des services ferroviaires durant la période de validité de l'horaire de service. L'Administration adopte les mesures appropriées, prend en compte les observations exprimées et communique la proposition définitive de sillons aux parties intéressées.

(5) Les parties intéressées peuvent saisir le régulateur dans un délai de dix jours ouvrables à partir de la réception de la proposition définitive de sillons.

(6) À l'issue de ce processus, l'Administration arrête l'horaire de service provisoire et le rend public.

Art. 57.

(1) Les demandes de sillons présentées après la date limite pour l'introduction des demandes ne sont traitées qu'après l'offre définitive de l'horaire de service provisoire sur base des capacités d'infrastructure disponibles suite à l'attribution de sillons effectuée en application de l'article 56. Si ces demandes sont introduites avant une date limite publiée au DRR, elles sont prises en compte lors de l'établissement de l'horaire de service définitif. Les demandes de sillons réguliers présentées après cette date limite sont prises en compte lors des adaptations de l'horaire de service selon les modalités et le calendrier publiés au DRR.

(2) Les demandes de sillons extraordinaires ou préétablis peuvent être présentées à tout moment sans préjudice des délais prévus au DRR. L'Administration répond à ces demandes dans un délai de cinq jours ouvrables, si possible en présentant une offre ou, le cas échéant, en indiquant un nouveau délai pour la remise de l'offre.

(3) La régulation opérationnelle se fait sous le contrôle de l'Administration.

Art. 58.

Toute entreprise ferroviaire assurant des services de transport ferroviaire conclut un contrat avec l'Administration sous des conditions non discriminatoires et transparentes.

Ce contrat porte sur les conditions administratives, techniques et financières de l'utilisation de l'infrastructure et spécifie les conditions dans lesquelles sont appliquées les règles de sécurité.

Sans préjudice des stipulations contractuelles, le contrat d'utilisation de l'infrastructure du réseau peut être résilié sans indemnité pour le bénéficiaire d'un sillon dans les cas suivants :

1. retrait de la licence ferroviaire ou du certificat de sécurité ;
2. situation de cessation de paiements ou de mise en liquidation judiciaire ;
3. défaut de paiement des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour six échéances successives ;
4. violation des obligations en matière d'assurance.

Art. 59.

L'Administration peut, par décision motivée, supprimer ou modifier les sillons alloués :

1. lorsque l'exécution sur l'infrastructure ferroviaire de travaux autres que ceux qui sont programmés lors de l'élaboration de l'horaire de service mentionné à l'article 75 l'exige ;

2. lorsque l'utilisation du sillon a été inférieure au seuil défini dans le DRR.

Dans le cas mentionné au point 2, l'Administration peut conférer un caractère définitif à la modification ou à la suppression.

La décision de modification ou de suppression de sillon est précédée d'un préavis de quinze jours et d'une concertation avec les bénéficiaires des sillons en cause. Elle indique la durée de la modification ou de la suppression.

Toutefois, en cas d'urgence et de nécessité absolue, de défaillance rendant l'infrastructure momentanément inutilisable ou pour tout autre fait empêchant l'utilisation de l'infrastructure dans des conditions normales de sécurité, l'Administration supprime, sans préavis, les sillons attribués pendant le temps nécessaire à la remise en état des installations ou à la disparition du fait générateur de l'arrêt des circulations. L'Administration en informe le régulateur, parallèlement à tout autre contractant, dans les meilleurs délais.

Les modalités d'indemnisation éventuelle sont précisées dans le DRR.

Art. 60.

(1) Lorsque l'Administration constate l'impossibilité de répondre favorablement à toutes les demandes de capacités sur une ligne ou une section de ligne de l'infrastructure, elle déclare cette fraction de l'infrastructure saturée et en informe le ministre.

(2) Lorsqu'une section de ligne du réseau a été déclarée saturée, l'Administration affecte les sillons en fonction des priorités suivantes :

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

Art. 61.

(1) L'Administration en sa qualité d'organisme de répartition précise, dans le DRR, les conditions de prise en compte des niveaux d'utilisation antérieurs des sillons lors de la détermination des priorités dans le cadre de la procédure de répartition.

(2) Pour l'infrastructure saturée en particulier, l'Administration impose la renonciation à un sillon dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure au seuil fixé dans le DRR, à moins que cette sous-utilisation ne soit due à des raisons autres qu'économiques échappant au contrôle du candidat.

Titre IV - La tarification

Chapitre I^{er} - Les redevances d'utilisation de l'infrastructure

Art. 62.

L'établissement des règles de tarification spécifiques ainsi que la détermination de la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure sont confiés à un organisme de tarification dont la fonction est assumée par l'Administration.

L'Administration s'assure que le système de tarification est appliqué de telle manière que les candidats organisant des prestations de service de nature équivalente sur une partie similaire du marché soient soumises à des redevances équivalentes et non discriminatoires et que les redevances effectivement appliquées soient conformes au système de redevance pour l'utilisation de l'infrastructure instauré au présent titre et aux règles définies dans le DRR.

Art. 63.

L'utilisation du réseau est soumise au paiement d'une redevance d'utilisation dont les modalités d'application sont déterminées ci-après, l'avis de l'Administration demandé.

Les redevances d'utilisation sont calculées pour chaque candidat dans le respect du principe de l'application non discriminatoire de ces redevances dans le cadre d'un même marché et par rapport à un barème tarifaire de référence établi par l'Administration selon les modalités prévues ci-après.

Les redevances d'utilisation de l'infrastructure sont facturées par l'Administration et prélevées pour compte de l'État par l'Administration de l'enregistrement et des domaines sur toute entreprise ferroviaire qui emprunte le réseau. Elles sont imputées au Fonds du rail.

Les redevances d'utilisation des installations de service sont versées à l'exploitant d'installation de service.

L'Administration et l'exploitant d'installation de service doivent pouvoir prouver que les redevances à payer par un candidat ont été calculées conformément aux modalités de tarification de la redevance prévue.

Ils tiennent à la disposition de tout candidat demandant l'allocation de sillons, ainsi que du régulateur, toute information utile sur les redevances imposées.

Art. 64.

Les frais de dossier et d'expertise nécessaires à l'étude d'une demande d'utilisation du réseau ou d'une demande d'allocation de sillon sont à la charge du demandeur. Ils sont déterminés suivant un barème fixé par règlement grand-ducal.

L'Administration est autorisée à se faire remettre par les candidats demandant l'allocation d'un sillon un acompte dont le montant est repris dans les tarifs ci-avant. En cas de non-utilisation du sillon, cet acompte reste acquis à l'Administration. Il est déduit de la redevance d'utilisation dans le cas contraire.

Art. 65.

Sans préjudice de l'article 66, les redevances perçues pour l'ensemble des prestations minimales et pour l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire.

Art. 66.

(1) Les redevances d'utilisation de l'infrastructure visées à l'article 65, peuvent inclure une redevance au titre de la rareté des capacités de la section identifiable de l'infrastructure pendant les périodes de saturation.

(2) Les redevances d'utilisation de l'infrastructure visées à l'article 65, peuvent être modifiées pour tenir compte du coût des effets sur l'environnement de l'exploitation des trains. Toute modification de ce type est différenciée en fonction de l'ampleur de l'effet engendré.

Art. 67.

La redevance perçue pour l'ensemble des prestations minimales est composée de quatre éléments cumulatifs :

1. un élément associé au traitement administratif de la requête de sillon ;

Pour les sillons réguliers, la redevance couvre le traitement administratif associé à la requête d'un sillon réservé pour une période horaire. Pour les sillons préétablis et extraordinaires, la redevance couvre le traitement administratif associé à la requête du sillon considéré.

Les redevances associées au traitement administratif des requêtes sont précisées dans le DRR.

2. un élément associé à l'exploitation du sillon ;

La redevance associée à l'exploitation d'un sillon est calculée sur base du produit d'un tarif unitaire, de la longueur du sillon, d'un facteur associé au poids du train et d'un facteur associé au type de train considéré.

Le tarif unitaire d'exploitation du sillon, les catégories de poids, les facteurs associés aux catégories de poids, les types de trains et les facteurs associés aux types de trains sont précisés dans le DRR.

3. un élément associé à la rareté des capacités sur les sections déclarées saturées et traversées par le sillon pendant les périodes de saturation. Cette redevance est calculée sur base du produit d'un facteur de congestion, de la longueur de la section déclarée saturée et d'un coefficient de rigidité.

La liste des sections déclarées saturées conformément à l'article 17, paragraphe 3, les facteurs de congestion associés et les périodes associées sont précisés dans le DRR.

Le coefficient de rigidité est fonction de la différence entre la marche de base train et de la marche du train telle qu'elle est estimée sur base de l'application de l'horaire de service. Les catégories considérées et les coefficients applicables sont précisés dans le DRR.

4. un élément associé à l'utilisation du système d'alimentation électrique pour le courant de traction déterminé comme le produit d'un tarif unitaire et de la distance d'utilisation du système d'alimentation électrique.

La valeur du tarif unitaire d'utilisation du système d'alimentation électrique est précisée dans le DRR.

Chapitre II - Les redevances relatives aux installations de service et aux services

Art. 68.

(1) La redevance imposée pour l'accès aux voies dans le cadre des installations de service visées à l'article 31, paragraphe 2, et la fourniture de services dans ces installations, ne dépasse pas le coût de leur prestation majoré d'un bénéfice raisonnable.

(2) Si les services énumérés à l'article 31, paragraphes 3 et 4, comme prestations complémentaires et connexes ne sont proposés que par un seul fournisseur, la redevance imposée pour un tel service ne dépasse pas le coût de la prestation majoré d'un bénéfice raisonnable.

Art. 69.

La redevance associée à l'accès aux infrastructures de ravitaillement en combustible exploitées par le gestionnaire de l'infrastructure est fixée comme un tarif forfaitaire par opération.

Cette redevance couvre également les services de fourniture de combustible, à l'exception du prix de revient du combustible et d'une marge commerciale appliquée à ce prix de revient.

La valeur du tarif d'accès aux infrastructures de ravitaillement en combustible est précisée dans le DRR.

Art. 70.

Les redevances associées à l'accès aux gares de voyageurs, à leurs bâtiments et aux autres infrastructures associées, aux terminaux de marchandises et aux voies de garage sont fixées comme étant le produit d'un tarif unitaire et d'une durée d'accès.

La durée d'accès est calculée en jours complets.

Les valeurs des tarifs unitaires applicables sont précisées dans le DRR.

Art. 71.

La redevance associée à l'accès aux installations d'entretien et autres infrastructures exploitées par le gestionnaire de l'infrastructure est fixée comme étant le produit d'un tarif horaire et d'une durée d'accès.

La durée d'accès est calculée sur base d'un devis préalable. Le tarif horaire applicable est précisé dans le DRR.

Art. 72.

La redevance associée à l'utilisation du courant de traction fourni par le gestionnaire de l'infrastructure est fixée comme le produit d'un tarif unitaire, d'un facteur lié au poids du train, d'un facteur lié à la vitesse moyenne hors arrêts du train, d'un facteur lié au nombre d'arrêts prévus et d'un coefficient de pointe.

Les catégories de poids et les facteurs associés sont précisés dans le DRR.

La vitesse moyenne hors arrêts est définie comme la vitesse moyenne prévue à l'horaire de service après déduction des temps d'arrêts prévus à l'horaire de service.

Les catégories de vitesse et les facteurs associés sont précisés dans le DRR.

Le nombre d'arrêts à considérer est le nombre d'arrêts prévu à l'horaire.

Le coefficient de pointe est appliqué en fonction du moment où le train considéré a passé, sur base de l'horaire de service, la moitié du temps total de parcours sur le réseau. Les périodes applicables et les coefficients de pointe associés sont précisés dans le DRR.

Art. 73.

La redevance associée à l'énergie électrique fournie par le gestionnaire de l'infrastructure pour le préchauffage ou le chauffage ainsi que la pré-climatisation ou la climatisation des voitures et automotrices est fixée comme le produit d'un tarif unitaire et du nombre de voitures ou d'éléments d'automotrices préchauffés ou chauffés.

Le tarif unitaire de préchauffage ou de pré-climatisation et de chauffage ou de climatisation est précisé dans le DRR.

Art. 74.

La redevance associée à la mise à disposition de contrats sur mesure pour le contrôle du transport de marchandises dangereuses et l'assistance à la circulation de convois spéciaux est fixée sur base d'un devis préalable.

L'éventuel coût du devis est fixé comme le produit d'un tarif horaire et de la durée nécessaire à l'établissement du contrat.

Le tarif horaire applicable est précisé dans le DRR.

Art. 75.

Toute redevance associée aux prestations et services visés à l'article 31 et dont les modalités de tarification ne sont pas prévues aux articles précédents est fixée sur base d'un devis préalable. Par défaut, un tarif horaire est d'application.

Le tarif horaire applicable par défaut est précisé dans le DRR.

Art. 76.

Sans préjudice de l'article 63, les conditions de paiements applicables aux redevances définies sont les suivantes :

1. Toutes les redevances, sauf les redevances visées à l'article 67, sont facturées après prestations des services. Le délai de paiement applicable est précisé dans le DRR.
2. Pour les redevances visées à l'article 67, un système d'acompte est prévu. L'acompte est perçu par l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition de sillons et versée au Fonds du rail en cas de non-utilisation de la capacité réservée. Les conditions de paiement et de restitution de l'acompte sont précisées dans le DRR.
3. Les études de sillons donnent lieu au paiement par le demandeur d'une redevance équivalente aux frais administratifs prévus au DRR.

Chapitre III - Exceptions aux principes de tarification

Art. 77.

(1) Afin de procéder au recouvrement total des coûts encourus par le gestionnaire de l'infrastructure et si le marché s'y prête, des majorations sont perçues sur la base de principes efficaces, transparents et non discriminatoires, tout en garantissant une compétitivité optimale des segments du marché ferroviaire. Le système de tarification respecte les gains de productivité réalisés par les entreprises ferroviaires.

Le niveau des redevances n'exclut cependant pas l'utilisation des infrastructures par des segments de marché qui peuvent au moins acquitter le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire, plus un taux de rentabilité si le marché s'y prête.

Avant d'approuver la perception de telles majorations, l'Administration évalue sa pertinence pour des segments de marché spécifiques, en considérant au moins les paires d'éléments énumérées à l'annexe VI, point 1, de la directive 2012/34/UE précitée et en retenant les plus pertinentes.

La liste des segments de marché définis par l'Administration contient au moins les trois segments suivants :

1. services de fret ;
2. services de transport de passagers dans le cadre d'un contrat de service public ; et
3. autres services de transport de passagers.

L'Administration peut procéder à une différenciation plus poussée des segments de marché en fonction des marchandises ou des passagers transportés.

Les segments de marché sur lesquels les entreprises ferroviaires n'interviennent pas actuellement mais peuvent fournir des services durant la période de validité du système de tarification sont également définis. Pour ces segments de marché, l'Administration n'introduit pas de majoration dans le système de tarification.

La liste des segments de marché est publiée dans le DRR et fait l'objet d'une révision au moins tous les cinq ans. Le régulateur contrôle cette liste conformément à l'article 56 de la directive 2012/34/UE précitée.

(2) Pour des projets futurs d'investissement spécifiques ou des projets d'investissement spécifiques qui ont été achevés après 1988, l'Administration fixe ou maintient des redevances plus élevées fondées sur le coût à long terme de tels projets, pour autant qu'il s'agisse de projets améliorant le rendement et la rentabilité et qui, dans le cas contraire, ne pouvaient pas être mis en œuvre. De tels arrangements en matière de tarification peuvent également comporter des accords sur le partage des risques liés à de nouveaux investissements.

(3) Afin d'empêcher la discrimination, les redevances moyenne et marginale de l'Administration donné sont comparables pour une utilisation équivalente de son infrastructure et des services comparables fournis dans le même segment de marché sont soumis aux mêmes redevances. Dans le DRR, l'Administration montre que le système de tarification répond à ces exigences dans la mesure où elle peut le faire sans révéler d'informations commerciales confidentielles.

(4) Si l'Administration compte modifier les éléments essentiels du système de tarification visé au paragraphe 1^{er}, elle en informe le public au moins trois mois avant la date limite de publication du DRR conformément à l'article 51.

Chapitre IV - Système d'amélioration des performances

Art. 78.

Les trains des entreprises ferroviaires circulant sur le réseau sont soumis à un système d'amélioration des performances reposant sur les principes de base déterminés par l'annexe VI, point 2, de la directive 2012/34/UE précitée telle que modifiée par la suite. Le système d'amélioration des performances comporte des pénalités et des compensations en cas de retards importants ou de suppressions imprévues.

Les pénalités et compensations associées aux retards importants de trains sont fixées comme le produit d'un taux unitaire et des minutes de retard causées respectivement par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure.

La valeur du taux unitaire est précisée dans le DRR.

Les pénalités et compensations associées aux suppressions imprévues de trains sont précisées dans le DRR.

Les pénalités et compensations prévues dans cet article ne peuvent être supérieures à l'acompte prévu à l'article 76.

Les seuils de retard à partir desquels les pénalités et compensations sont applicables, les limites maximales de ces pénalités et compensations ainsi que les modalités d'application du système d'amélioration des performances sont précisés dans le DRR.

Art. 79.

L'Administration peut remplacer, pour des trains internationaux, le système d'amélioration des performances prévu à l'article 78 par un système d'amélioration des performances européen, établi dans le cadre de sa

coopération avec les organismes de tarification et les autorités compétentes des autres États membres de l'Union européenne.

Titre V - La régulation du marché ferroviaire

Chapitre I^{er} - Organisme de contrôle du marché ferroviaire : définition et missions

Art. 80.

La fonction d'organisme de contrôle du marché ferroviaire est confiée à l'Institut luxembourgeois de régulation, en abrégé « ILR ».

Art. 81.

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

Art. 82.

(1) Le régulateur assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau et peut, après avoir procédé à toute consultation qu'il estime utile des acteurs du secteur ferroviaire, formuler et publier toute recommandation. Tout en respectant le secret professionnel, le régulateur procède à l'établissement de statistiques et collecte les données nécessaires auprès des personnes physiques ou morales tombant sous sa surveillance. Lorsque les données transmises par les organismes sous sa surveillance sont commercialement sensibles, elles sont considérées comme confidentielles. Des données permettant d'identifier des entreprises ferroviaires ou se rapportant à des entreprises ferroviaires déterminées sont également à considérer comme confidentielles.

(2) Le ministre et le régulateur sont chacun autorisés à procéder à la publication de données statistiques sur le secteur ferroviaire, à condition que cette publication ne permette pas d'en déduire des données commercialement sensibles relatives à une entreprise déterminée. Nonobstant cette limitation, des données statistiques nationales peuvent être publiées.

(3) La confidentialité des informations ne fait pas obstacle à la communication par le ministre et le régulateur des informations ou des documents qu'ils détiennent ou qu'ils recueillent à la Commission européenne ou aux autorités des autres États membres de l'Union européenne exerçant des compétences analogues, sous réserve de réciprocité, et à condition que l'autorité de l'autre État membre de l'Union européenne concerné soit soumis au secret professionnel avec les garanties équivalentes qu'au Grand-Duché de Luxembourg.

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

(5) Les membres qui font partie des organes du régulateur sont indépendants du secteur ferroviaire et n'ont pas d'intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire.

(6) Le régulateur peut échanger avec les autres organismes de contrôle des informations sur leur travail et leurs principes et pratiques décisionnels sur les principaux aspects des procédures et sur les problèmes d'interprétation de la législation ferroviaire transposée de l'Union européenne. Ils coordonnent leurs processus décisionnels dans l'ensemble de l'Union européenne en participant et en collaborant au sein d'un réseau dont la Commission est membre. Celle-ci coordonne et soutient les travaux de ce réseau et lui adresse des recommandations.

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

Le régulateur coopère étroitement avec l'Administration et avec l'autorité responsable des licences en élaborant ensemble un cadre de coopération et d'échange d'informations visant à prévenir les effets préjudiciables à la concurrence ou à la sécurité sur le marché ferroviaire.

Ce cadre contient un mécanisme permettant au régulateur d'adresser les recommandations à l'Administration et à l'autorité responsable des licences sur des aspects susceptibles de nuire à la concurrence sur le marché ferroviaire.

Sans préjudice de l'indépendance de chacune de ces autorités dans son domaine de compétences propres, l'autorité concernée examine chaque recommandation qui lui est adressée avant d'adopter sa décision. Si l'autorité concernée décide de s'écarter de ces recommandations, elle en donne les raisons dans ses décisions.

(8) L'exploitant traite dans un délai raisonnable fixé par le régulateur les demandes d'accès à l'installation de service et de fourniture de services dans l'installation visée à l'annexe II, point 2, de la directive 2012/34/UE précitée telle que modifiée par la suite, introduites par les entreprises ferroviaires. De telles demandes ne peuvent être refusées que s'il existe des alternatives viables permettant aux entreprises ferroviaires d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné sur le même trajet ou sur un itinéraire de substitution dans des conditions économiquement acceptables. Cela n'oblige pas l'exploitant de l'installation de service à investir dans les ressources ou les installations pour répondre à toutes les demandes introduites par les entreprises ferroviaires.

Lorsque les demandes introduites par les entreprises ferroviaires concernent l'accès à une installation de service et la fourniture de services dans une installation de service gérée par un exploitant d'installation de service visé, cet exploitant justifie par écrit toute décision de refus et indique les alternatives viables dans d'autres installations.

En cas de conflit entre différentes demandes, un exploitant d'installation de service visé à l'annexe II, point 2, de la directive 2012/34/UE précitée telle que modifiée par la suite, tente de répondre à toutes les demandes. Si aucune alternative viable n'existe et qu'il est impossible de répondre à toutes les demandes de capacités pour l'installation concernée sur la base des besoins avérés, le candidat peut introduire une plainte auprès du régulateur qui examine le dossier et prend des mesures, le cas échéant, pour qu'une partie adéquate de la capacité soit dévolue à ce candidat.

(9) L'Administration et l'exploitant d'installation de service fournissent au régulateur, à la demande de celui-ci, toute information nécessaire sur les redevances imposées. L'Administration et l'exploitant d'installation de service prouvent aux entreprises ferroviaires que les redevances d'utilisation de l'infrastructure et des services réellement facturés à l'entreprise ferroviaire sont conformes à la méthodologie, aux règles et, le cas échéant, aux barèmes définis dans le DRR.

(10) Le régulateur veille à la conformité des redevances fixées par l'Administration aux dispositions déterminées par le titre IV et à leur caractère non discriminatoire. Les négociations éventuelles entre les candidats et l'Administration concernant le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure ne sont autorisées que si elles ont lieu sous l'égide du régulateur. Le régulateur émet un avis sur la fixation des redevances de l'infrastructure ferroviaire telles qu'elles résultent du titre IV.

(11) Le régulateur contrôle les critères de détermination du défaut d'utilisation par l'Administration d'une redevance appropriée pour les capacités attribuées, mais non utilisées, conformément à la procédure prévue à l'article 85. Cette redevance encourage une utilisation efficace des capacités et est obligatoirement perçue, lorsque des candidats qui se sont vu attribuer un sillon s'abstiennent, de façon régulière, de l'utiliser en tout ou partie. L'Administration établit dans le DRR les critères de détermination du défaut d'utilisation pour la facturation de cette redevance. Le paiement de cette redevance est effectué soit par le candidat, soit par l'entreprise ferroviaire désignée, conformément aux règles fixées au présent titre. L'Administration est en mesure d'indiquer à toute partie intéressée les capacités d'infrastructure qui ont déjà été attribuées aux entreprises ferroviaires utilisatrices.

(12) Le régulateur et l'Administration sont informés par les candidats sur leurs demandes de capacités de l'infrastructure en vue de l'exploitation de services de transport de voyageurs dans un État membre où le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire est limité conformément à l'article 28, au moins dix-huit mois avant l'entrée en vigueur de l'horaire de service auquel la demande de capacité se rapporte. Afin d'évaluer l'incidence économique potentielle sur les contrats de service public existants, le régulateur informe sans retard indu et au plus tard dans un délai de dix jours :

1. toute autorité compétente ayant attribué un service ferroviaire de transport de voyageurs sur le trajet défini dans un contrat de service public ;
2. toute autre autorité compétente concernée ayant le droit de limiter l'accès en vertu de l'article 28, paragraphe 4 ; et
3. toute entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public sur le trajet de ce service de transport de voyageurs.

(13) Tous les deux ans au moins, le régulateur consulte les représentants des usagers des services ferroviaires de transport de fret et de voyageurs pour tenir compte de leurs opinions quant au marché ferroviaire.

(14) Le régulateur est habilité à demander les informations utiles au gestionnaire de l'infrastructure, à l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition, aux candidats et à toute autre partie intéressée. Ces informations sont fournies dans un délai fixé par le régulateur, ne dépassant pas un mois. Dans des circonstances exceptionnelles, le régulateur peut accepter et autoriser une prorogation n'excédant pas deux semaines.

Le régulateur est habilité à demander au gestionnaire de l'infrastructure de mettre à sa disposition, les informations de l'indisponibilité des capacités de l'infrastructure ferroviaire en raison des travaux d'entretien non programmés.

(15) Afin de vérifier le respect des dispositions relatives à la séparation comptable établies à l'article 16 et des dispositions relatives à la transparence financière établies à l'article 15, le régulateur est habilité à effectuer des audits ou à commander des audits externes auprès du gestionnaire de l'infrastructure, des exploitants d'installations de service et auprès des entreprises ferroviaires. Dans le cas des entreprises verticalement intégrées, ces pouvoirs s'étendent à l'ensemble des entités juridiques. Le régulateur est habilité à demander toute information utile. Il est habilité à demander au gestionnaire de l'infrastructure, aux exploitants d'installations de service et à toutes les entreprises ou autres entités qui assurent ou intègrent différents types de services de transport ferroviaire ou de gestion de l'infrastructure, tels que visés à l'article 16, paragraphe 2, et tels que fixés par voie de règlement grand-ducal de communiquer la totalité ou une partie des informations comptables mentionnées à l'annexe VIII de la directive 2012/34/UE précitée telle que modifiée par la suite, avec un degré de détail suffisant au regard de ce qui est jugé nécessaire et proportionné par le régulateur.

Sans préjudice des pouvoirs des autorités nationales chargées des questions en matière d'aides d'État, le régulateur peut en outre tirer des comptes des conclusions au sujet de problèmes en matière d'aides d'État, conclusions qu'il transmet auxdites autorités.

Les flux financiers, les prêts et les dettes visées à l'article 15, sont soumis à la surveillance du régulateur.

Le régulateur évalue les accords de coopération visés à l'article 24, paragraphe 4.

(16) Le régulateur réexamine les décisions et pratiques de répartition de l'infrastructure de représentants d'organismes nationaux chargés des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer, visées au point 15 de l'article 4 de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire.

Art. 83.

(1) Lorsqu'une entreprise ferroviaire assure des dessertes intérieures à l'occasion d'un service international de voyageurs, le régulateur vérifie, à la demande du ministre ou des entreprises ferroviaires concernées, que le transport de voyageurs entre les gares situées dans des États membres différents constitue l'objet principal du service ainsi assuré.

Le droit d'accès visé à l'article 28, paragraphe 2, peut être limité aux services de transport de voyageurs entre un lieu de départ donné et une destination donnée lorsqu'un ou plusieurs contrats de service public couvrent le même trajet ou un trajet alternatif si l'exercice de ce droit est susceptible de compromettre l'équilibre économique du ou des contrats de service public en question.

(2) Pour déterminer si l'équilibre économique d'un contrat de service public est susceptible d'être compromis, le régulateur procède à une analyse économique objective et fonde sa décision sur des critères préétablis. Il statue à la demande de l'une des entités suivantes, présentée dans un délai d'un mois à compter de la réception de l'information relative à l'intention d'assurer un service de transport de voyageurs tel qu'il est mentionné à l'article 82, paragraphe 12 :

1. l'autorité compétente qui attribue le contrat de service public ;
2. toute autre autorité compétente concernée qui a le droit de limiter l'accès en vertu du présent article ;
3. le gestionnaire de l'infrastructure ;
4. l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public.

Les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires assurant les services publics fournissent au régulateur les informations nécessaires à la prise d'une décision. Dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande, le régulateur examine les informations fournies, sollicite toute information utile et lance des consultations. Il informe les parties concernées de sa décision motivée dans un délai de six semaines à compter de la réception de toutes les informations pertinentes.

Le régulateur motive sa décision et précise les conditions dans lesquelles une des entités suivantes peut demander le réexamen de la décision dans un délai d'un mois à compter de sa notification :

1. l'autorité ou les autorités compétentes concernées ;
2. le gestionnaire de l'infrastructure ;
3. l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public ;
4. l'entreprise ferroviaire demandant l'accès.

Lorsque le régulateur décide que le service de transport de voyageurs envisagé au sens de l'article 82, paragraphe 12, compromet l'équilibre économique d'un contrat de service public, il indique les changements qui pourraient être apportés à ce service afin que les conditions d'octroi du droit d'accès prévu à l'article 28, soient remplies.

Art. 84.

(1) En vue de développer le marché des services de transport de voyageurs à grande vitesse, de favoriser une utilisation optimale de l'infrastructure disponible et d'encourager la compétitivité des services de transport de voyageurs à grande vitesse, l'exercice du droit d'accès prévu à l'article 28 en ce qui concerne les services de transport de voyageurs à grande vitesse ne sont soumis qu'aux exigences établies par le régulateur.

(2) Lorsque, à la suite de l'analyse prévue à l'article 83, paragraphe 2, le régulateur détermine que le service de transport de voyageurs à grande vitesse envisagé entre un lieu de départ donné et une destination donnée compromet l'équilibre économique d'un contrat de service public couvrant le même trajet ou un trajet alternatif, il indique les changements qui sont apportés à ce service afin que les conditions d'octroi du droit d'accès prévu à l'article 28, soient remplies. Ces changements comprennent une modification du service envisagé.

Chapitre II - Litiges et recours

Art. 85.

(1) Dès lors que le candidat estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice lié à l'accès au réseau, il peut saisir le régulateur en particulier pour introduire un recours contre les décisions prises par le gestionnaire de l'infrastructure, par l'entreprise ferroviaire, par l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition ou l'exploitant d'une installation de service en ce qui concerne :

1. le DRR dans ses versions provisoire et définitive ;
2. les critères contenus dans ce document ;
3. la procédure de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et les décisions afférentes ;
4. le système de tarification ;
5. le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire qu'il est ou pourrait être tenu d'acquitter ;
6. les dispositions en matière d'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux services ;
7. l'accès aux services et leur tarification ;
8. la gestion du trafic ;
9. la planification du renouvellement et l'entretien programmé ou non programmé ;
10. le respect des exigences énoncées aux articles 15, 22 à 24 et 52, et celles relatives aux conflits d'intérêts.

(2) Le requérant adresse sa requête sous pli recommandé au régulateur. La requête est rédigée en langue française, allemande ou anglaise.

(3) Le régulateur est habilité à assurer le suivi de la situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires et sur le marché des services de transport de voyageurs à grande vitesse, ainsi que les activités du gestionnaire de l'infrastructure visées au paragraphe 1^{er}, points 1 à 10. En particulier, le régulateur vérifie le respect du paragraphe 1^{er}, points 1 à 10, de sa propre initiative en vue de prévenir toute discrimination à l'égard des candidats. Il vérifie si le DRR contient des clauses discriminatoires ou octroie au gestionnaire de l'infrastructure des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats.

Le régulateur prend de sa propre initiative les mesures appropriées pour corriger toute discrimination à l'égard des candidats, toute distorsion du marché et toute autre évolution indésirable sur ces marchés, eu égard au paragraphe 1^{er}, points 1 à 10.

En outre, le régulateur coopère étroitement avec l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition et avec le ministre.

(4) Le régulateur examine chaque plainte, et, en cas de besoin, sollicite des informations utiles et engage des consultations avec toutes les parties concernées dans un délai d'un mois à compter de la réception de la plainte. Il se prononce sur toutes les plaintes, adopte les mesures nécessaires afin de remédier à la situation et communique sa décision motivée aux parties concernées dans les six semaines suivant la réception de toutes les informations utiles.

Les décisions prises par le régulateur sont contraignantes pour toutes les parties concernées et ne sont soumises au contrôle d'aucune autre instance administrative.

La décision, qui peut être assortie des astreintes prévues à l'article 86, précise les conditions d'ordre technique et financières de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, le régulateur fixe de manière objective, transparente, retraceable, non-discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès au réseau et ses conditions d'utilisation.

Au cas où un recours est introduit contre un refus d'octroyer des capacités de l'infrastructure ou contre les modalités d'une proposition de capacités, le régulateur soit confirme qu'il n'y a pas lieu de modifier la décision prise par le gestionnaire de l'infrastructure, soit exige la modification de la décision incriminée conformément aux lignes directrices fixées par le régulateur.

(5) Les décisions prises par le régulateur sont publiées sur le site Internet de ce dernier.

(6) En cas de plainte, ou d'enquête lancée de sa propre initiative, sur des questions d'accès ou de tarification relatives à un sillon international, ainsi que dans le cadre de la surveillance de la concurrence sur le marché concernant des services de transport ferroviaire international, le régulateur consulte les organismes de contrôle de tous les autres États membres par lesquels passe le sillon international en cause et, en cas de besoin, la Commission européenne, et leur demande toutes les informations nécessaires avant de prendre sa décision.

(7) Lorsque des questions concernant un service international nécessitent des décisions de la part de deux ou de plusieurs organismes de contrôle, les organismes de contrôle concernés coopèrent lors de la préparation de leurs décisions respectives dans le but de régler ces questions. À cette fin, les organismes de contrôle concernés exercent leurs fonctions conformément à l'article 56 de la directive 2012/34/UE précitée telle que modifiée par la directive 2016/2370/UE précitée.

Les organismes de contrôle consultés au titre de l'alinéa 1^{er} et du paragraphe 6 fournissent toutes les informations qu'ils ont eux-mêmes le droit de demander en vertu de leur droit national. Ces informations ne peuvent être utilisées qu'aux fins du traitement de la plainte.

Le régulateur qui reçoit la plainte transmet toute information pertinente à l'organisme de contrôle responsable afin que celui-ci puisse prendre des mesures à l'égard des parties concernées.

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

Chapitre III - Sanctions administratives

Art. 86.

(1) Le régulateur peut soit d'office, soit à la demande de l'autorité administrative compétente, du gestionnaire de l'infrastructure, d'un candidat ou de toute autre entité professionnelle du secteur ferroviaire, sanctionner les manquements du gestionnaire de l'infrastructure ou d'un candidat aux obligations qui leur incombent au titre de l'accès au réseau ou de son utilisation. Le régulateur met en demeure l'organisme intéressé de se conformer à ses obligations dans un délai imparti.

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

1. un avertissement ;
2. un blâme ;
3. une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau pour une durée n'excédant pas un an ;
4. une amende d'ordre, dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à la situation de l'intéressé, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés sans pouvoir excéder 150 000 euros. Le maximum de la sanction peut être doublé en cas de récidive dans un délai de deux ans après un premier manquement.

L'amende ne peut être prononcée que pour autant que les manquements visés ne fassent pas l'objet d'une sanction pénale.

Les mêmes sanctions sont encourues lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ou le candidat ne s'est pas conformé dans les délais requis à une décision prise par le régulateur, après mise en demeure restée sans effet dans le contexte d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés à l'accès au réseau en application de l'article 85.

(2) En cas de manquement soit du gestionnaire de l'infrastructure, soit d'un candidat, soit d'une entité professionnelle du secteur ferroviaire aux obligations de communication de documents et d'informations ou à l'obligation de donner accès aux informations économiques, financières et sociales, le régulateur met l'intéressé en demeure de s'y conformer.

Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti ou fournit des renseignements incomplets ou erronés, le régulateur peut prononcer à son encontre les sanctions prévues au paragraphe 1^{er}, alinéa 2.

(3) Les sanctions sont prononcées par le régulateur après que l'intéressé a reçu notification des griefs et a été mis à même de consulter le dossier et de présenter ses observations écrites.

(4) Le régulateur ne peut se saisir ou être saisi de faits remontant à plus de trois ans s'il n'a été fait aucun acte tendant à leur recherche, à leur constatation ou à leur sanction.

(5) Le régulateur peut assortir ses décisions d'une astreinte dont le montant journalier se situe entre 200 et 2 000 euros. Le montant de l'astreinte tient compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.

(6) En cas d'enquête lancée de sa propre initiative sur des questions d'accès ou de tarification relatives à un sillon international, ainsi que dans le cadre de la surveillance de la concurrence sur le marché concernant des services de transport ferroviaire international, le régulateur consulte les organismes de contrôle de tous les autres États membres par lesquels passe le sillon international en cause et, en cas de besoin, la Commission européenne, et leur demande toutes les informations nécessaires avant de prendre sa décision.

Les organismes de contrôle consultés au titre de l'alinéa 1^{er} fournissent toutes les informations qu'ils ont eux-mêmes le droit de demander en vertu de leur droit national. Ces informations ne peuvent être utilisées qu'aux fins du traitement de l'enquête.

Le régulateur qui mène une enquête de sa propre initiative transmet toute information pertinente à l'organisme de contrôle responsable afin que celui-ci puisse prendre des mesures à l'égard des parties concernées.

(7) Les décisions prises par le régulateur sont contraignantes pour toutes les parties concernées et ne sont soumises au contrôle d'aucune autre instance administrative.

(8) L'instruction et la procédure devant le régulateur sont contradictoires.

(9) La décision du régulateur, assortie ou non d'une astreinte, est susceptible d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

(10) La perception des amendes d'ordre et des astreintes prononcées par le régulateur est confiée à l'Administration de l'enregistrement et des domaines procédant comme en matière de recouvrement des droits d'enregistrement.

Chapitre IV - Financement du régulateur

Art. 87.

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

Sans préjudice des dispositions de l'article 86, paragraphe 10, les frais de fonctionnement du régulateur en vertu de la présente loi sont rémunérés sur base des redevances d'infrastructures encaissées pour compte de l'État.

Titre VI - Dispositions finales, modificatives et abrogatoires

Chapitre I^{er} - Dispositions finales

Art. 88.

L'accès aux infrastructures ferroviaires nationales de matériel patrimonial muséologique et touristique est soumis au respect des dispositions des articles 28 et 29 de la présente loi. La circulation de matériel roulant patrimonial, muséologique et touristique sur le réseau n'est acceptée que sous la responsabilité d'une entreprise ferroviaire titulaire d'un certificat de sécurité valable sur le réseau pour les services demandés ou d'un gestionnaire de l'infrastructure titulaire d'un agrément de sécurité.

Art. 89.

Les infractions aux dispositions des articles 28, 29, 49, 50 et 62 à 64 ou aux règlements pris en leur exécution commises par les personnes qui dirigent une entreprise effectuant des transports par chemin de fer ou qui sont au service d'une telle entreprise sont punies des peines prévues à l'article 46, paragraphe 1^{er}.

Chapitre II - Dispositions modificatives et abrogatoires

Art. 90.

Sont abrogés l'article 49 et l'article 50, à l'exception de son dernier alinéa, de la loi du 23 décembre 1994 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'État pour l'exercice 1995.

Art. 91.

Sont abrogées :

1. la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;
2. la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ;
3. la loi modifiée du 3 août 2010 relative à la régulation du marché ferroviaire.

Art. 92.

Les références faites aux dispositions des lois abrogées à l'article 91 sont entendues comme faites à la présente loi.

Art. 93.

La référence à la présente loi se fait sous la forme suivante : « Loi relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire ».

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,*
François Bausch

Palais de Luxembourg, le 6 juin 2019.
Henri

Doc. parl. 7254 ; sess. ord. 2017-2018 et 2018-2019 ; Dir. (UE) 2016/2370.

ANNEXE I**Liste de projets d'infrastructure ferroviaire à charge du Fonds du rail**

Les dépenses d'investissement concernant ces projets ne peuvent pas dépasser les montants ci-après indiqués, sans préjudice des hausses légales de prix pouvant intervenir jusqu'à l'achèvement des travaux :

1a°	Ligne de Zoufftgen à Luxembourg (renouvellement complet des voies existantes entre Bettembourg/frontière et Luxembourg)	12.518.623 €
1b°	Ligne Zoufftgen - Luxembourg (aménagement d'une 3 ^e voie dans le triangle de Fentange, augmentation de la capacité de ligne par l'optimisation des blocks de section, intégration du poste de Berchem dans le Poste Directeur de Luxembourg)	27.500.000 €
2°	Mise à double voie intégrale de la ligne de Pétange à Luxembourg et renouvellement et modernisation des installations fixes de ces lignes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et de Rodange	319.920.000 €
3°	Renouvellement complet de voie et des infrastructures de la ligne de Luxembourg à Gouvy, dite « Ligne du Nord », en particulier de la section de voie Walferdange – Lorentzweiler et augmentation de la capacité de ligne	14.497.656 €
4°	Renouvellement de voie, d'appareils de voie et du poste directeur en gare de Wasserbillig	23.867.189 €
5°	Renouvellement et modernisation des installations fixes des lignes de Noertzange à Rumelange et de Tétange à Langengrund, en particulier dans les secteurs des gares	9.441.223 €
6°	Gare Esch-sur-Alzette (modernisation et renouvellement des installations fixes, situation définitive)	25.161.193 €
7°	Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg	102.570.000 €
8°	Remise en état du viaduc « Pulvermuehle » en gare de Luxembourg	15.917.755 €
9°	Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau	37.269.864,25 €
10°	Aménagement de nouveaux quais pour voyageurs	9.915.741 €
11°	Alimentation du réseau en énergie électrique de traction dans l'optique du trafic au début du 21 ^e siècle	35.101.996 €
12°	Renouvellement et suppression de passages à niveau sur l'ensemble du réseau	12.345.098 €
13°	Modernisation et renouvellement de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen	
14°	Renouvellement de voie et d'appareils de voie, aménagement de nouvelles voies et de nouveaux appareils de voie tertiaires et aménagement de supports spéciaux antigrassage dans les aiguilles des appareils de voie	8.676.273 €
15°	Modernisation et sécurisation de l'infrastructure ferroviaire de l'antenne de Kautenbach à Wiltz	31.463.086 €
16°	Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermühle) et Sandweiler	215 000 000 €

17°	Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Modernisation des installations de signalisation et de télécommunication des postes de Wecker, Roodt, Oetrange et Sandweiler-Contern	25.606.000 €
18°	Réseau. Aménagement d'un réseau numérique intégré ERTMS/GSM-R (partie infrastructure)	51.100.000 €
19°	Ligne du Nord. Renouvellement d'installations de voie sur plusieurs tronçons de ligne	40.016.000 €
20°	Tronçon de ligne Berchem/Nord-Oetrange et courbe de raccordement d'Alzingen. Renouvellement complet d'installations de voie	12.752.000 €
21°	Raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel, d'une part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg-Gouvy, dite Ligne du Nord, et, d'autre part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg-Wasserbillig	389.680.000 €
22°	Construction d'une antenne ferroviaire Belval-Usines – Belvaux-Mairie	95.450.000 €
23°	Construction d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie Nord de la Gare de Luxembourg et réaménagement général de la tête Nord de la Gare de Luxembourg	334.000.000 €
24°	Gare de Luxembourg. Reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 0,858 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen (Rue d'Alsace)	19.250.000 €
25°	Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 1	42.878.500 €
26°	Ligne du Nord. Renouvellement complet de différents tronçons de voie avec amélioration de la plate-forme en vue de la mise en œuvre de traverses en béton	96.200.000 €
27°	Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase 1 : Renouvellement des Postes Directeurs sur la situation actuelle	42.000.000 €
28°	Gare de Differdange. Modernisation et renouvellement des installations fixes	51.000.000 €
29°	Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg ; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase I : travaux préparatoires	182.000.000 €
30°	Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II : Réélectrification de la ligne	60.800.000 €
31°	Construction d'une nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg	292.013.570 €
32°	Ligne de Luxembourg à Troisvierges/frontière. Aménagement d'un point d'arrêt « Pfaffenthal-Kirchberg » à Luxembourg	96.297.629 €
33°	Pôle d'échange multimodal de la gare d'Ettelbruck	98.000.000 €
34°	Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg ; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase II : bâtiment administratif	39.000.000 €
35°	Ligne de Pétange à Athus / Longwy ; aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Rodange	43.470.000 €
36°	Gare de Luxembourg ; aménagement des quais V et VI et restructuration du plan des voies	171.000.000 €
37°	<i>(projet de loi en cours de procédure)</i> Ligne de Pétange à Athus / Longwy ; mise en conformité des installations voyageurs en gare de Rodange	107.500.000 €

38°	<i>(projet de loi en cours de procédure)</i> Ligne de Luxembourg à Troisvierges/frontière ; mise en conformité des installations voyageurs en gare de Mersch	51.750.000 €
39°	<i>(projet de loi en cours de procédure)</i> Ligne de Luxembourg à Wasserbillig ; modernisation des installations ferroviaires avec aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Wasserbillig	105.000.000 €

Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 17°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1^{er} octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1^{er} avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1^{er} octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1^{er} avril 2008. Ceux repris sous 16°, 18°, 26°, 27° et 28° correspondent à la valeur 685,44 de cet indice au 1^{er} octobre 2010. Ceux sous 29° et 34° correspondent à la valeur 725,05 de cet indice au 1^{er} octobre 2012. Celui de 30° correspond à la valeur 761,20 de cet indice au 1^{er} avril 2016. Celui sous 31° correspond à la valeur 730,85 de cet indice au 1^{er} avril 2013. Ceux sous 23°, 32° et 33° correspondent à la valeur 738,97 de cet indice au 1^{er} octobre 2013. Celui sous 35° correspond à la valeur 764,68 de cet indice au 1^{er} octobre 2016. Celui sous 36° correspond à la valeur 775,93 de cet indice au 1^{er} avril 2017. Ceux sous 37°, 38° et 39° correspondent à la valeur 779,82 de cet indice au 1^{er} octobre 2017. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.

ANNEXE II**LISTE DES ÉLÉMENTS DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE**

L'infrastructure ferroviaire se compose des éléments suivants, pour autant qu'ils fassent partie des voies principales et des voies de service, à l'exception de celles situées à l'intérieur des ateliers de réparation du matériel et des dépôts ou garages d'engins de traction, ainsi que des embranchements particuliers :

- a) terrains ;
- b) corps et plate-forme de la voie, notamment remblais, tranchées, drains, rigoles, fossés maçonnés, aqueducs, murs de revêtement, plantations de protection des talus, etc. ; quais à voyageurs et à marchandises, y compris dans les gares de voyageurs et les terminaux de marchandises ; accotements et pistes ; murs de clôture, haies vives, palissades ; bandes protectrices contre le feu, dispositifs pour le réchauffage des appareils de voie ; croisements, écrans pare-neige ;
- c) ouvrages d'art : ponts, ponceaux et autres passages supérieurs, tunnels, tranchées couvertes et autres passages inférieurs ; murs de soutènement et ouvrages de protection contre les avalanches, les chutes de pierres ;
- d) passages à niveau, y compris les installations destinées à assurer la sécurité de la circulation routière ;
- e) superstructure, notamment : rails, rails à gorge et contre-rails ; traverses et longrines, petit matériel d'assemblage, ballast, y compris gravillon et sable ; appareils de voie, etc. ; plaques tournantes et chariots transbordeurs (à l'exception de ceux exclusivement réservés aux engins de traction) ;
- f) chaussées des cours de voyageurs et de marchandises, y compris les accès par route et les accès pour piétons ;
- g) installations de sécurité, de signalisation et de télécommunication de pleine voie, de gare et de triage, y compris installations de production, de transformation et de distribution de courant électrique pour le service de la signalisation et des télécommunications ; bâtiments affectés auxdites installations ; freins de voie ;
- h) installations d'éclairage destinées à assurer la circulation des véhicules et la sécurité de cette circulation ;
- i) installations de transformation et de transport de courant électrique pour la traction des trains : sous-stations, lignes d'alimentation entre les sous-stations et les fils de contact, caténaires et supports ; troisième rail avec supports ;
- j) bâtiments affectés au service des infrastructures, y compris une partie des installations destinées au recouvrement des frais de transport.

