



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 10 novembre 2016

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 27 octobre 2016
2. 7057 Projet de loi relatif à la construction du bâtiment Jean Monnet 2 de la Commission européenne à Luxembourg-Kirchberg
 - Rapporteur : Madame Josée Lorsché
 - Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 6885 Projet de règlement grand-ducal portant modification du règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne
 - Elaboration d'un avis de la commission
4. 6931 Projet de loi 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 ; et 4. la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire
 - Rapporteur : Madame Josée Lorsché
 - Examen de l'avis du Conseil d'Etat
5. 7018 Projet de loi portant création d'un registre électronique national des entreprises de transport par route
 - Désignation d'un rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen de l'avis du Conseil d'Etat
6. Divers

*

Présents : M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, M. Georges Engel, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Henri Kox, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marco Schank, M. David Wagner

M. Marcel Oberweis, remplaçant Mme Sylvie Andrich-Duval

M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

Mme Anouck Ensch, M. Christian Ginter, Mme Irena Medakovic, M. Claude Pauly, M. Jeannot Poeker, M. Guy Staus, Mme Félicie Weycker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. Alain Reinert, de l'Administration des bâtiments publics

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. Serge Wilmes

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 27 octobre 2016

Le projet de procès-verbal de la réunion du 27 octobre 2016 est adopté.

2. 7057 Projet de loi relatif à la construction du bâtiment Jean Monnet 2 de la Commission européenne à Luxembourg-Kirchberg

Madame la Présidente-Rapportrice présente son projet de rapport, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent.

Cette présentation ne soulève ni commentaire, ni question.

Le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents, qui proposent le modèle de discussion de base pour les débats en séance publique.

3. 6885 Projet de règlement grand-ducal portant modification du règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne

Les membres de la Commission examinent et adoptent le projet d'avis repris en annexe du présent procès-verbal.

L'avis sera transmis pour compétence à la Conférence des Présidents.

4. 6931 Projet de loi 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 ; et 4. la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire

Les membres de la Commission procèdent à l'examen des articles du projet de loi sur base de l'avis du Conseil d'Etat datant du 27 octobre 2016, ainsi que du document de travail repris en annexe du présent procès-verbal. Ils adoptent les amendements suivants :

- amendement 1 portant sur l'article 7 (voir page 5 du document de travail),
- amendement 2 portant sur l'article 61 (voir page 13 du document de travail),
- amendement 3 portant sur l'article 63 (voir page 14 du document de travail),
- amendement 4 portant sur l'article 101 (voir page 23 du document de travail).

Ces amendements seront envoyés au Conseil d'Etat pour avis complémentaire dans les plus brefs délais.

5. 7018 Projet de loi portant création d'un registre électronique national des entreprises de transport par route

Madame Josée Lorsché est nommée Rapportrice du projet de loi.

Les représentants gouvernementaux présentent le projet de loi, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent. En bref, le projet de loi a pour objet la création d'un registre électronique des transporteurs qui couvre deux parties distinctes :

- la gestion des entreprises de transport routier et des autorisations de transport,
- le registre électronique national au sens de l'article 16 du règlement (CE) n°1071/2009 du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE qui dispose que les Etats membres doivent établir des registres électroniques interconnectés.

Ce registre électronique des transporteurs permettra en outre de répondre aux règlements européens suivants :

- règlement (CE) n°1072/2009 du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route,
- règlement (CE) n°1073/2009 du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus et modifiant le règlement (CE) n°561/2006,
- règlement (UE) n°1213/2010 du 16 décembre 2010 établissant des règles communes concernant l'interconnexion des registres électroniques nationaux relatifs aux entreprises de transport routier.

Dans ce contexte, la Commission européenne a mis en place une plateforme d'interconnexion entre les différents registres nationaux, le projet ERRU (*European Register of Road Transport Undertakings*).

Le registre national servira à vérifier l'honorabilité ainsi que les capacités financières et professionnelles des gestionnaires de transport tel que cela est requis par les dispositions des règlements européens précités. Le législateur européen a établi, au moyen des règlements précités, une liste uniformisée des catégories, types et niveaux de gravité des infractions aboutissant à une perte d'honorabilité des gestionnaires de transport. Les

autorités compétentes de chaque Etat membre sont obligées de procéder à divers contrôles afin de vérifier si les entreprises de transport satisfont effectivement aux exigences posées par les règlements précités et surtout à l'obligation d'honorabilité. Une interconnexion des différents registres nationaux au niveau européen permet un échange d'informations rapide et efficace entre Etats membres et permet ainsi une application uniforme des dispositions précitées.

Suite à cette présentation, il est procédé à l'examen des articles du projet de loi, sur base de l'avis du Conseil d'Etat.

Observations préliminaires d'ordre légistique

Le Conseil d'Etat suggère :

- d'écrire « ministre » avec une lettre « m » minuscule dans l'ensemble du projet de loi ;
- lorsqu'il est fait référence à des administrations et établissements publics, les adjectifs et les substantifs prennent la minuscule s'ils suivent le premier substantif. Il faut par conséquent écrire « Centre des technologies de l'information de l'État », « Centre commun de la sécurité sociale » et encore « Inspection du travail et des mines » ;
- l'emploi de tirets est à écarter. Les subdivisions complémentaires en points, caractérisés par un numéro suivi d'un point (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 se termine par un point. Finalement, il n'y a pas d'interligne entre les énumérations.
- de remplacer après les termes « entreprise » ou « entreprises », à travers tout le texte en projet, l'expression « de transports routiers » par « de transport routier ».

La commission parlementaire fait siennes ces suggestions.

Article 1^{er}

Cet article est un article de définitions et, dans sa version initiale, se lit comme suit :

Art. 1^{er}. *Au sens de la présente loi on entend par :*

- a) entreprise de transports routiers : une entreprise ayant le transport routier comme activité principale ou accessoire ;*
- b) gestionnaire de transport : la personne définie à l'article 4 du règlement (CE) n°1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil ;*
- c) licence communautaire: la licence communautaire au sens de l'article 4 du règlement (CE) n°1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route et de l'article 4 du règlement (CE) n°1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n°561/2006 ;*
- d) copie conforme : la copie conforme au sens de l'article 4 du règlement (CE) n°1072/2009 précité et de l'article 4 du règlement (CE) n°1073/2009 précité ;*
- e) attestation de conducteur : l'attestation de conducteur au sens de l'article 5 du règlement (CE) n°1072/2009 ;*
- f) autorisation de transports bilatérale : autorisation de transport délivrée en vertu d'un accord bilatéral conclu entre le Luxembourg et un autre Etat ;*

- g) autorisation de transports multilatérale : autorisation de transport délivrée en vertu d'un accord multilatéral dont le Luxembourg est partie signataire;
- h) ERRU (Registre européen des entreprises de transport routier) : le système d'interconnexion des registres électroniques nationaux.

D'un point de vue légistique, le Conseil d'Etat suggère :

- au point e), d'écrire : « e) attestation de conducteur : l'attestation de conducteur au sens de l'article 5 du règlement (CE) n° 1072/2009 précité ; » ;
- au point h), où il est fait référence au système d'interconnexion des registres électroniques nationaux par l'acronyme « ERRU », d'indiquer à l'occasion de la première citation la dénomination exacte, suivie de son sigle placé entre parenthèses.

La commission parlementaire fait siennes ces suggestions.

Article 2

L'article 2 énumère, au paragraphe 1^{er}, les deux parties que couvre la banque de données à mettre en place et, au paragraphe 2, les différentes finalités des données à traiter. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 2. (1) *Le ministre ayant les transports dans ses attributions, désigné ci-après le „Ministre“ tient un registre électronique des entreprises de transport par route aux fins de la gestion des entreprises de transports routiers et la délivrance et la gestion des autorisations de transports par route, ainsi que pour la mise en place et l'exploitation du registre électronique national des entreprises de transport par route prévu à l'article 16 du règlement (CE) n°1071/2009 précité.*

(2) *Dans ce registre figurent toutes les données nécessaires pour les finalités suivantes :*

1. *délivrance et gestion des licences communautaires et des copies conformes telle que prévue à l'article 4 du règlement (CE) n°1072/2009 précité et à l'article 4 du règlement (CE) n°1073/2009 précité ;*
2. *délivrance et gestion des attestations de conducteur telle que prévue à l'article 5 du règlement (CE) n°1072/2009 précité ;*
3. *inscriptions des infractions et des retraits de licence communautaire ou de copies conformes telles que prévues à l'article 14 du règlement (CE) n°1072/2009 et l'article 24 du règlement (CE) n°1073/2009 ;*
4. *délivrance et gestion d'autorisations de transports bilatérales ou multilatérales;*
5. *contrôles des entreprises de transports routiers ;*
6. *vérification de la capacité professionnelle et de l'honorabilité des gestionnaires de transport des entreprises de transports routiers ;*
7. *interconnexion avec les registres électroniques nationaux des autres Etats membres de l'Union européenne telle que prévue à l'article 16, paragraphe 5, du règlement (CE) n°1071/2009 précité ;*
8. *échange d'informations sur les infractions visées à l'article 6, paragraphe 1, point b), du règlement (CE) n°1071/2009 précité.*

Le Conseil d'Etat suggère ce qui suit :

- a) au paragraphe 2, point 3, il est indiqué d'ajouter le mot « précité » après référence aux règlements européens comme suit : « 3. inscriptions des infractions et des retraits de licence communautaire ou de copies conformes telles que prévues à l'article 14 du règlement (CE) n° 1072/2009 précité et l'article 24 du règlement (CE) n° 1073/2009 précité ; »
- b) au paragraphe 2, point 8, il faut écrire : « 8. échange d'informations sur les infractions visées à l'article 6, paragraphe 1^{er}, point b), du règlement (CE) n°1071/2009 précité. »

La commission parlementaire fait siennes ces suggestions.

Article 3

Cet article définit le Ministre ayant les transports dans ses attributions comme responsable du traitement. Le Centre des technologies de l'information de l'Etat (CTIE) est désigné comme sous-traitant en raison de ses attributions définies par la loi modifiée du 20 avril 2009 portant création du Centre des technologies de l'information de l'Etat. Cet article n'appelle aucune observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 3. *Le ministre a la qualité de responsable du traitement au sens de l'article 3, lettre (n) de la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel. Le Centre des technologies de l'information de l'État a la qualité de sous-traitant.*

Article 4

Cet article assure une base légale pour la publication des données accessibles au public en vertu de l'article 16, paragraphe 2, alinéa 3, du règlement n°1071/2009. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 4. *Les données suivantes sont accessibles au public en vertu de l'article 16, paragraphe 2, alinéa 3 du règlement (CE) n°1071/2009 :*

- a) nom et forme juridique de l'entreprise de transports routiers ;*
- b) adresse de son établissement ;*
- c) nom des gestionnaires de transport désignés pour remplir les conditions d'honorabilité et de capacité professionnelle ou, le cas échéant, nom d'un représentant légal ;*
- d) type d'autorisation, nombre de véhicules qu'elle couvre et, le cas échéant, numéro de série de la licence communautaire et des copies conformes.*

Le Conseil d'Etat estime que cette disposition ne doit pas être reprise dans le projet de loi. En effet, la reproduction, même partielle, d'une disposition d'un règlement européen dans un acte normatif national est contraire à la règle de l'applicabilité directe des règlements européens. Il demande dès lors, sous peine d'opposition formelle, la suppression de cet article. La Commission décide donc de supprimer cet article.

Article 5 initial (nouvel article 4)

Cet article crée la base légale pour que le gestionnaire du registre électronique national des entreprises de transport par route puisse soit accéder à ces autres fichiers afin de reprendre, soit recevoir les données nécessaires pour les différentes obligations prévues à l'article 2, paragraphe 2, sachant que la plupart des données que doit contenir le registre existent déjà dans ces fichiers. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 5. *Dans la poursuite des finalités décrites à l'article 2, paragraphe 2, le responsable du traitement peut accéder aux données issues des fichiers suivants :*

- 1. pour les finalités visées à l'article 2, paragraphe 2, points 1, 2 et 4, le registre national des personnes morales créé par la loi du 30 mars 1979 organisant l'identification numérique des personnes physiques et morales, afin d'obtenir les informations d'identification des entreprises de transports routiers :*
 - c) désignation commerciale, forme juridique, numéro d'identification national, adresse, date de dissolution ;*
- 2. pour les finalités visées à l'article 2, paragraphe 2, points 1, 2, 4 et 6, le registre national des personnes physiques créé par la loi du 19 juin 2013 relative à l'identification des*

personnes physiques, afin d'obtenir les informations d'identification des gestionnaires de transport, des conducteurs et du personnel de bureau indiquées sur les demandes ou constatées lors d'un contrôle :

d) noms et prénoms, numéro d'identification national, nationalité, pays de résidence ;

3. pour les finalités visées à l'article 2, paragraphe 2, points 1, 3, 4, 5, 7 et 8, le fichier exploité par le ministre ayant les transports dans ses attributions, renseignant sur les véhicules immatriculés au Luxembourg :

e) données nécessaires à l'identification des véhicules, propriétaire, détenteur, échéances contrôle technique et taxe sur les véhicules automoteurs ;

4. pour les finalités visées à l'article 2, paragraphe 2, points 1, 2, 4, 5 et 7, du registre des entreprises qui exercent une activité visée à la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales afin d'obtenir les informations des :

- entreprises de transports routiers : désignation commerciale, forme juridique, adresses, autorisations d'établissement, capacité financière ;

- gestionnaires de transport : noms, certificat d'aptitude professionnelle, statut de l'aptitude ;

5. pour les finalités visées à l'article 2, paragraphe 2, points 3, 5, 6 et 8, du casier judiciaire, du fichier des personnes ayant subi un avertissement taxé en matière de circulation routière exploité par la Police grand-ducale et des fichiers Douane Contrôle et Douane Recouvrement des Avertissements taxés exploités par l'Administration des Douanes et Accises :

- infractions énumérées à l'annexe IV du règlement (CE) n°1071/2009 précité, sanctions, données relatives aux entreprises de transports routiers, gestionnaires de transport et conducteurs en infraction, véhicules utilisés, licence communautaire ou copie conforme, attestation de conducteur, autorisation bilatérale ou multilatérale ;

La consultation respectivement la réception des données de ces banques de données peut se faire de façon automatique.

Si le Conseil d'Etat n'a pas d'observation à émettre quant au fond de cet article, il recommande, d'un point de vue légistique :

- de supprimer, au point 3, l'expression « ayant les transports dans ses attributions » ;
- d'écrire, au point 5, il faut « Douane contrôle », « Douane recouvrement des avertissements taxés » et « Administration des douanes et accises ».

La commission parlementaire fait siennes ces suggestions.

Article 6 initial (nouvel article 5)

L'article sous rubrique vise à donner une base légale afin que les données communiquées par les autres Etats membres puissent être incluses dans le registre luxembourgeois. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 6. Le responsable du traitement reçoit en outre communication des données relatives aux infractions commises par des entreprises de transport routier luxembourgeoises envoyées par les registres électroniques nationaux ou les points de contact nationaux des autres Etats membres de l'Union européenne, de l'Espace Economique Européen ou d'un Etat tiers participant au système ERRU en vertu d'un accord international entre cet Etat et l'Union européenne. Ces données sont enregistrées dans le registre dans le cadre des finalités décrites à l'article 5.

Article 7 initial (nouvel article 6)

Cet article a pour objet de donner une base légale à l'échange de données prévu par le système ERRU. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 7. *Le responsable du traitement peut communiquer les données contenues dans le registre aux registres électroniques nationaux des autres Etats participant au système ERRU. Cet échange se fait selon les dispositions du règlement (UE) n°1213/2010 de la commission du 16 décembre 2010 établissant des règles communes concernant l'interconnexion des registres électroniques nationaux relatifs aux entreprises de transport routier.*

Les données échangées sont celles fixées par le règlement (UE) n°1213/2010 précité.

Le Conseil d'Etat estime que, comme la référence au règlement (UE) n°1213/2010 figure déjà à l'alinéa 1^{er}, l'alinéa 2 peut être supprimé. La commission parlementaire fait sienne cette suggestion.

Article 8 initial (nouvel article 7)

Cet article énumère les données pouvant être recueillies directement auprès de l'entreprise de transport. Sauf à rappeler les règles relatives aux énumérations mentionnées dans ses observations préliminaires, le Conseil d'Etat n'a pas d'observation à l'endroit de cet article, qui se lit comme suit :

Art. 8. *Les données suivantes peuvent être recueillies directement auprès de l'entreprise de transport :*

1) *en vertu des demandes de licences communautaires, copies conformes et autorisations de transports bilatérales et multilatérales :*

a) *entreprise de transport routier : désignation commerciale, numéro d'identification national, numéro de registre de commerce, autorisation d'établissement, adresse, numéros de téléphone et de fax, e-mail, heures d'ouverture, autorisations sollicités ;*

b) *gestionnaire de transport : noms et prénoms, numéro d'identification national, date de naissance, nationalité, pays de résidence, pays d'affiliation, certificat d'affiliation ;*

c) *personnel de l'entreprise : noms et prénoms, numéros d'identification national, nationalité, pays de résidence, pays d'affiliation, emploi ;*

d) *véhicules loués : immatriculation, loueur, contrat de location*

2) *en vertu des demandes d'attestations de conducteur :*

a) *entreprise de transport routier : désignation commerciale, numéro d'identification national, numéro de licence communautaire, adresse ;*

b) *conducteur visé : noms et prénoms, numéro d'identification national, adresse, date, lieu et pays de naissance, nationalité, copies d'une pièce d'identité, du permis de conduire, du certificat de formation de conducteur professionnel, du certificat d'aptitude médical, du certificat d'affiliation et du contrat de travail.*

Article 9

Cet article règle le droit d'information et l'accès aux données par les personnes concernées. Le Conseil d'Etat n'a pas d'observation à émettre à l'endroit de cet article, qui se lit comme suit :

Art. 9. (1) *L'entreprise de transport routier, dont les données sont utilisées dans le registre, doit être informée de la nature des informations contenues dans le registre et de la finalité du traitement des données.*

L'entreprise de transport routier titulaire d'une attestation de conducteur doit informer son conducteur de la nature des informations contenues dans ce registre le concernant et de la finalité du traitement des données.

(2) Le gestionnaire de transport dont les données sont utilisées dans le registre doit être informé de la nature des informations contenues dans ce registre et de la finalité du traitement des données.

(3) Les entreprises de transport routier et les gestionnaires de transport peuvent demander au ministre une copie des données les concernant.

Ils peuvent demander la rectification ou l'effacement de données qui sont incomplètes ou inexactes.

Ils peuvent s'opposer, pour des raisons impérieuses et légitimes, au traitement des données les concernant. En cas d'opposition justifiée, le traitement ne peut plus porter sur ces données.

Article 10 initial (nouvel article 9)

Cet article stipule le principe de proportionnalité lors du traitement des données. Le Conseil d'Etat n'émet aucune observation à l'égard de cet article qui se lit comme suit :

Art. 10. *Les données à caractère personnel doivent être traitées selon le principe de proportionnalité. Pour les finalités prévues à l'article 2, paragraphe 2, points 1, 2 et 4, l'accès ne peut être exercé que dans le cadre d'une demande d'un intéressé et le suivi de celle-ci ainsi qu'en cas de contrôle.*

Article 11 initial (nouvel article 10)

Cet article prévoit les données à caractère personnel que le ministre est autorisé à communiquer au Centre commun de la sécurité sociale et à l'Inspection du travail et des mines. Il se lit comme suit :

Art. 11. *Dans le cadre de la finalité visée par l'article 2, paragraphe 2, point 1, le Ministre est autorisé à communiquer les données à caractère personnel suivantes au Centre Commun de la Sécurité Sociale afin de faire vérifier l'affiliation des gestionnaires de transport et du personnel à la sécurité sociale :*

- *nom, adresse, numéro d'identification national et numéro de licence communautaire de l'entreprise de transport,*
- *noms, numéro d'identification national, date de naissance, nationalité, pays de résidence et pays d'affiliation des gestionnaires de transport et du personnel de l'entreprise de transport.*

Dans le cadre de la finalité visée par l'article 2, paragraphe 2, point 2, le Ministre est autorisé à communiquer une copie de la demande d'une attestation de conducteur à l'Inspection du Travail et des Mines contenant les données à caractère personnel suivantes afin de faire vérifier l'emploi légal des conducteurs originaires de pays tiers conformément à l'article 5 du règlement (CE) n°1072/2009 :

- *nom, adresse, numéro d'identification national et numéro de licence communautaire de l'entreprise de transport,*
- *noms, numéro d'identification national, domicile, lieu et date de naissance, nationalité, pièce d'identité, permis de conduire, certificat de formation professionnelle, certificat d'aptitude médicale, certificat d'affiliation à la sécurité sociale et contrat de travail des conducteurs originaires de pays tiers.*

L'Inspection du Travail et des Mines informe le Ministre du résultat de son examen en vue de la délivrance ou non d'une attestation de conducteur.

Sauf à ajouter, à l'alinéa 2, le terme « précité » pour lire : « (...) conformément à l'article 5 du règlement (CE) n°1072/2009 précité », le Conseil d'Etat n'émet aucune observation à l'égard de cet article. La Commission fait sienne cette proposition.

Article 12 initial (nouvel article 11)

Cet article fixe la durée de conservation des données et se lit comme suit :

Art. 12. *Les données contenues dans le registre sont conservées pendant dix ans. Par dérogation à l'alinéa premier, les données d'une entreprise en relation avec la suspension ou le retrait de sa licence communautaire sont supprimées deux ans après l'expiration de la suspension ou du retrait de la licence communautaire. Les données concernant une personne déclarée inapte à exercer la profession de transporteur par route sont conservées aussi longtemps que son honorabilité n'a pas été rétablie. Elles sont supprimées au moment où la décision de réhabilitation prend effet.*

Sauf à écrire, à l'alinéa 2, « Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, les données (...) », le Conseil d'Etat n'émet aucune observation à l'égard de cet article. La Commission fait sienne cette proposition.

Articles 13 à 15 initiaux (nouveaux articles 12 à 14)

Ces articles concernent la sécurisation du registre et des données et se lisent comme suit :

Art. 13. *Les supports informatiques ou autres contenant des données à caractère personnel sont conservés dans un lieu sûr dont l'accès est sécurisé. Le ministre prend toutes les mesures pour assurer la confidentialité et la sécurité des données conformément aux articles 21 à 23 de la loi modifiée du 2 août 2002 précitée.*

Art. 14. *L'accès aux données et la possibilité de les traiter sont gérés par un système de gestion des identités et des droits d'accès. Ce système constitue la base de la gestion des droits d'accès, de leur attribution à leur suppression, à l'échelle de toutes les données, pour les personnes à intervenir sur des données en vertu de la présente loi ou à consulter le registre dans le cadre de l'exécution de leurs missions légales en relation avec les finalités visées par l'article 2, paragraphe 2, points 5 et 6.*

Art. 15. *Le système informatique par lequel l'accès ou le traitement des données à caractère personnel sont opérés doit être aménagé de la manière suivante :*

- *l'accès aux fichiers est sécurisé moyennant une authentification forte ;*
- *tout traitement des données reprises dans les fichiers de données à caractère personnel qui sont gérés par le ministre ayant les transports dans ses attributions ou auxquels le ministre a accès, ainsi que toute consultation de ces données, ne peut avoir lieu que pour un motif précis qui doit être indiqué avec l'identifiant numérique personnel de la personne qui y a procédé. Le motif, la date et l'heure de tout traitement ou consultation ainsi que l'identité de la personne qui y a procédé doivent pouvoir être retracées dans le système informatique mis en place ;*
- *les données de journalisation doivent être conservées pendant un délai de trois ans à partir de leur enregistrement, délai après lequel elles sont effacées, sauf lorsqu'elles font l'objet d'une procédure de contrôle.*

D'un point de vue légistique, le Conseil d'Etat suggère d'omettre l'expression « ayant les transports dans ses attributions » à l'article 15. La Commission fait sienne cette proposition.

*

Madame la Présidente-Rapporteuse est chargée de préparer son projet de rapport.

6. **Divers**

La prochaine réunion aura lieu le 17 novembre à 09h00.

Luxembourg, le 15 novembre 2016

La secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché

ANNEXE

N° 6885

Projet de règlement grand-ducal portant modification du règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne

AVIS DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE (10.11.2016)

Le projet de règlement grand-ducal a été déposé le 5 octobre 2015 à la Chambre des Députés par le Ministre aux Relations avec le Parlement à la demande du Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Au texte du projet de règlement grand-ducal étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche d'évaluation d'impact, une fiche financière, le texte de la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté et son annexe, le texte de la décision de la Commission du 6 octobre 2009 relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques (2009/750/CE), le règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne ainsi qu'une version consolidée de ce même règlement, reprenant les modifications du projet sous avis.

L'avis du Conseil d'Etat date du 19 janvier 2016.

L'avis de la Chambre de Commerce date également du 19 janvier 2016.

*

Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objet de modifier le règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne, transposant en droit national la directive 2004/52/CE concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne.

Cette directive a comme objectif d'assurer la convergence des systèmes de perception électronique de redevances dans les transports routiers mis en place par les différents Etats membres de l'Union européenne. Elle s'applique à la perception électronique de tous les types de redevances routières, sur l'ensemble du réseau routier européen. Elle prévoit la création d'un service européen de télépéage (SET), un service complémentaire aux services nationaux de télépéage des Etats membres, visant à garantir l'interopérabilité pour les usagers des systèmes de télépéage déjà mis en place dans certains Etats membres, ainsi que de ceux qui pourront être installés suite à ladite directive. La directive ne s'applique ni aux systèmes de péage dépourvus de dispositifs de perception électronique, ni aux systèmes de péage électronique qui ne requièrent pas l'installation d'un équipement embarqué à bord des véhicules. Par ailleurs, la directive n'affecte pas la décision d'un Etat de percevoir ou non un péage sur son réseau routier.

La modification du règlement grand-ducal du 4 juin 2007 devient nécessaire suite à la décision 2009/750/CE de la Commission européenne du 6 octobre 2009 relative à la définition du SET et à ses aspects techniques. Celle-ci prévoit, en son article 3, que les prestataires du SET doivent demander leur enregistrement dans un Etat membre où ils sont établis, et concerne donc les personnes morales qui donnent accès au SET à un utilisateur. Bien que le Luxembourg ne dispose pas de système de télépéage, il convient de garantir, par l'établissement de cette procédure d'enregistrement, le bon fonctionnement du marché intérieur et partant, la liberté d'établissement et la libre prestation de services dans l'Union européenne. Ainsi, la procédure d'un tel enregistrement doit également être mise en œuvre au Grand-Duché.

*

Dans son avis précité du 19 janvier 2016, le Conseil d'Etat émet plusieurs observations. La commission parlementaire constate que le nouveau texte coordonné lui soumis pour avis reprend toutes les observations formulées par la Haute Corporation, à l'exception de la demande de faire abstraction dans le texte des renvois à la directive 2004/52/CE, étant donné qu'il s'agit de dispositions qui n'ont pas été transposées en droit interne et qui sont pourtant indispensables à la compréhension du projet de règlement sous avis.

*

La Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de règlement grand-ducal sous avis, sous réserve de la prise en compte des observations suivantes :

- la chambre professionnelle s'interroge sur la pertinence pour le Grand-Duché de rester dans le système « Eurovignette », eu égard au fait que ce système est amené à disparaître et que pour un routier il n'est pas rentable d'acquérir une Eurovignette qui ne sera utilisée qu'au Luxembourg. La Chambre de Commerce invite donc le Gouvernement à envisager l'abandon de l'Eurovignette, sans pour autant instaurer à l'avenir de système de péage sur le réseau routier du Grand-Duché sans une concertation préalable avec les secteurs professionnels concernés par une telle mesure et sans avoir mené une analyse coût/avantage détaillée sur le sujet ;
- la Chambre de Commerce conseille en outre une concertation au niveau du Benelux et de la Grande Région dans un souci d'harmonisation des mesures à prendre en attendant la révision de la directive 2004/52/CE, notamment en matière d'affectation des sommes perçues à des projets allant dans le sens d'une amélioration de l'infrastructure et du développement durable dans la Grande Région.

*

Au vu de ce qui précède, la Commission du Développement durable donne son assentiment au texte du projet de règlement grand-ducal, tel qu'il a été amendé suite à l'avis du Conseil d'Etat.

**Projet de loi
portant transposition de la refonte du 1^{er} paquet ferroviaire**

**Dossier parlementaire N° 6931
N° CE : 51.435**

**Amendements parlementaires suite à l'avis du
Conseil d'Etat du 27 octobre 2016.**

I.

Commentaire introductif

Le Conseil d'Etat a formulé un certain nombre d'observations dans son avis du 27 octobre 2016. Les auteurs du projet de loi ont tenu compte de la quasi-totalité des recommandations faites par le Conseil d'Etat et remédié à tous les points de critique exprimés par la Haute Corporation dans son avis. Les corrections sont présentées dans le corps du texte en mode **gras et souligné** et les dispositions à supprimer sont présentées en mode ~~**gras et barré**~~.

Les amendements, respectivement les modifications à intégrer au texte coordonné se présentent donc comme suit :

II.

**Amendements au projet de loi
portant transposition de la refonte du 1^{er} 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 ; et**
- 4. la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire.**

TEXTE DES AMENDEMENTS PARLEMENTAIRES

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

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

1.1. Texte proposé

« **Art. 1^{er}**. Dans la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, ~~ci-après « la loi modifiée du 10 mai 1995 »~~, la division « *I. Les principes de gestion du réseau ferré* » est remplacée par celle de « Chapitre 1^{er} - Les principes de gestion du réseau ». »

1.2. Commentaire

Il est fait droit à la demande du Conseil d'Etat qui suggère de supprimer les termes « , ci-après « la loi modifiée du 10 mai 1995 » » et de recourir par la suite à la formule « loi précitée du 10 mai 1995 », lorsqu'il est fait mention de ladite loi dans le dispositif.

Il est également donné suite au souhait du Conseil d'Etat de ne pas souligner l'intitulé d'un groupement d'articles et de le terminer sans point final. Cette observation du Conseil d'Etat a été retenue pour l'ensemble des intitulés de groupements d'articles et ne sera plus mentionnée par la suite.

2. Amendement de l'article 2

2.1. Texte proposé

« **Art. 2**. A l'article 1^{er} de la loi ~~modifiée~~précitée du 10 mai 1995 sont apportées les modifications suivantes :

- 1.** A l'alinéa 1^{er}, le terme « réseau ferré luxembourgeois » est remplacé par celui de « réseau national ».
- 2.** A l'alinéa 1^{er}, l'expression « est conçu pour répondre » est remplacée par celle de « répond ».
- 3.** A l'alinéa 2, le mot « contribueront » est remplacé par celui de « contribuent ». »

2.2 Commentaire

Etant donné qu'il a été fait droit à la demande du Conseil d'Etat à l'article 1^{er} de supprimer les termes « , ci-après « la loi modifiée du 10 mai 1995 » », il est par conséquent fait droit à sa suggestion de recourir par la suite à la formule « loi précitée du 10 mai 1995 », lorsqu'il est fait mention de ladite loi dans le dispositif.

Le Conseil rend encore attentif au fait que le mode de numérotation communément employé pour caractériser les énumérations se distingue par une subdivision en points, caractérisés par un numéro suivi d'un point (1., 2., 3., ...). Cette observation est prise en compte.

3. Amendement de l'article 3

3.1. Texte proposé

« **Art. 3.** L'article 2 de la loi ~~modifiée~~précitée du 10 mai 1995 est remplacé par le libellé suivant :

« **Art. 2.** Pour l'application de la présente loi, l'on entend par :

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 ;
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 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 ;
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 ;**
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 :
 - 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, ~~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, ~~etc.~~ ; 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, ~~etc.~~ ;
 - 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, ~~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 ;
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 ;
 6. « réseau » : l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire gérée par un gestionnaire de l'infrastructure ;
 7. « voies de garage » : les voies spécifiquement réservées au stationnement temporaire des véhicules ferroviaires entre deux missions. »

3.2. Commentaire

Le Conseil d'Etat souhaite insérer un double-point entre les termes à définir et leurs définitions respectives au lieu d'une simple virgule.

Au point 4 de l'article 2 de la loi précitée du 10 mai 1995, il suggère d'omettre l'abréviation « etc. », car les définitions doivent être complètes et n'exclure aucun cas existant ou immédiatement prévisible.

Le Conseil d'Etat souhaite encore insérer dans la liste des définitions à l'article 2 de la loi précitée du 10 mai 1995, la définition du « gestionnaire de l'infrastructure » au lieu de l'insérer au paragraphe 1^{er} de l'article 6 de la loi précitée du 10 mai 1995.

4. Amendement de l'article 6

4.1. Texte proposé

« **Art. 6.** A l'article 5 de la loi ~~modifiée~~précitée du 10 mai 1995 sont apportées les modifications suivantes :

1. A l'alinéa 1^{er}, le terme « réseau ferré » est remplacé par celui de « réseau ».
2. A l'alinéa 1^{er}, la désignation du portefeuille ministériel « ayant dans ses attributions les Chemins de fer » est remplacée par « ayant les Transports dans ses attributions ~~les Transports~~ ».
3. A l'alinéa 2, le terme « Conseil de Gouvernement » est remplacé par celui de « Gouvernement en conseil ». »

4.2. Commentaire

Il est fait droit au souhait du Conseil d'Etat d'adapter correctement le renvoi au portefeuille ministériel.

5. Amendement et modification de l'article 7

5.1. Texte proposé

« **Art. 7.** L'article 6 de la loi ~~modifiée~~précitée du 10 mai 1995 est remplacé par le libellé suivant :

« **Art. 6.** (1) La gestion du réseau est confiée ~~aux~~à la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, dénommée ci-après « CFL », ~~ci-après dénommés~~« Le gestionnaire de l'infrastructure » est défini comme 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. Cette gestion comprend les missions suivantes
:

1. **la maintenance, le renouvellement, la modernisation et l'extension des installations fixes du réseau national, 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 national 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 ~~cette mission~~ **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 3*bis* 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, ~~Ce point englobe 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. (...).

(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. ~~Le contrat est publié au plus tard un mois après sa conclusion.~~

5.2. Commentaire

Le Conseil d'Etat estime qu'il faut faire une différence entre la définition et la détermination du gestionnaire de l'infrastructure. Pour ce faire, il estime qu'au paragraphe 1^{er} de la disposition sous avis il y a lieu de désigner les CFL comme gestionnaire en précisant la qualification juridique de cette entité. Ensuite, il y a lieu de préciser les « missions » du gestionnaire de l'infrastructure.

Les auteurs du projet de loi, afin de se conformer aux souhaits de la Haute Corporation, ont :

- désigné les CFL comme gestionnaire de l'infrastructure en précisant sa qualification juridique ;
- supprimé la définition du gestionnaire de l'infrastructure pour la réinsérer parmi les définitions de l'article 3 ;
- repris les missions du gestionnaire de l'infrastructure à partir du règlement grand-ducal du 6 novembre 2009 portant approbation du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire et de la convention relative à la gestion administrative des immeubles dépendant de l'infrastructure ferroviaire signés le 7 mai 2009 entre l'Etat et la Société Nationale des CFL.

Ensuite, afin de réaffirmer encore une fois la différence entre la définition et la détermination du gestionnaire de l'infrastructure et pour concorder avec la nouvelle rédaction du paragraphe 1^{er}, les auteurs du projet de loi proposent de modifier la rédaction du début du paragraphe 2.

Finalement, afin de donner droit à l'opposition formelle émise par le Conseil d'Etat à l'égard des deux instruments de publicité du contrat à conclure entre l'Etat et les CFL, les auteurs du projet de loi sont tout à fait disposés à supprimer la première publication, pour éviter toute insécurité juridique. Un règlement grand-ducal d'approbation du contrat assurera une entrée en vigueur et une publicité adéquate au contrat conclu.

6. Amendement de l'article 10

6.1. Texte proposé

« **Art. 10.** L'article 8 de la loi ~~modifiée~~précitée du 10 mai 1995 est rétabli dans la teneur suivante sous le chapitre 2 :

« Art. 8. 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. ».

6.2. Commentaire

Le Conseil d'Etat suggère de supprimer la partie de phrase « sont dotés d'un statut d'indépendance selon lequel », afin de se conformer à la directive demandant aux Etats membres de garantir que les entreprises ferroviaires à détention ou participation étatique disposent de l'indépendance nécessaire.

Les auteurs du projet de loi préfèrent cependant ne pas donner droit à cette suggestion du Conseil d'Etat et souhaitent retenir la formulation littérale de l'article 4.1. de la directive 2012/34/UE.

7. Amendement de l'article 13

7.1. Texte proposé

« **Art. 13.** A l'article 11 de la loi modifiée précitée du 10 mai 1995, sont apportées les modifications suivantes :

1. A l'alinéa 1^{er}, la dénomination « Fonds du Rail » est remplacé par « Fonds du rail ».
2. A l'alinéa 1^{er}, points 3 et 5, le terme « réseau ferré » est remplacé par celui de « réseau ».
3. A l'alinéa 1^{er}, point 4, est remplacé par la disposition suivante :

« 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 20, paragraphe 2, et à l'article 19**bis**, paragraphe 5, de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à 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 ; »

4. A l'alinéa 1^{er}, point 5, le mot « notamment » est supprimé.
5. A l'alinéa 2, le mot « tirets » est remplacé par celui de « points ». »

7.2. Commentaire

Il est fait droit au souhait du Conseil d'Etat de mettre les qualificatifs *bis*, *ter*, *quater*, *quinquies*, etc., en italique. Ce souhait est respecté tout au long du projet.

8. Amendement de l'article 20

8.1. Texte proposé

« **Art. 20.** L'article 15 de la loi modifiée précitée du 10 mai 1995 est remplacé par la disposition suivante :

« (1) (...)

(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.

(...) »

8.2. Commentaire

Le Conseil d'Etat suggère de préciser les modalités au paragraphe 2 de l'article 15 de la loi précitée du 10 mai 1995:« Les mêmes modalités que celles prévues au paragraphe 1er valent ... ».

La suggestion du Conseil d'Etat a été retenue par les auteurs du projet de loi.

9. Amendement de l'article 25

9.1. Texte proposé

« **Art. 25.** L'article 20 de la loi ~~modifiée~~précitée du 10 mai 1995 est remplacé par le texte suivant :

« Art. 20.(1) (...)

(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 ~~dans le cadre~~sur base de la présente loi.

(...) »

9.2. Commentaire

Au paragraphe 3, alinéa 1^{er}, de l'article 20 de la loi précitée du 10 mai 1995, le Conseil d'Etat veut remplacer les termes « dans le cadre de la présente loi » par « sur base de la présente loi ».

La suggestion du Conseil d'Etat a été retenue par les auteurs du projet de loi.

10. Amendement de l'article 26

10.1. Texte proposé

« **Art. 26.** Dans la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, ~~ci après dénommée « la loi modifiée du 11 juin 1999 »,~~ la division « Chapitre I - Objet et définitions » est remplacée par celle de « Chapitre 1^{er} - Objet et définitions ». »

10.2. Commentaire

Le Conseil d'Etat suggère de supprimer les termes « , ci-après dénommée « la loi modifiée du 11 juin 1999 » » et de recourir par la suite à la formule « loi précitée du 11 juin 1999 », lorsqu'il est fait mention de ladite loi dans le dispositif.

La suggestion du Conseil d'Etat a été retenue par les auteurs du projet de loi.

11. Amendement et modification de l'article 28

11.1. Texte proposé

« **Art. 28.** L'article 2 de la loi ~~modifiée~~précitée du 11 juin 1999 est modifié de la manière suivante :

« Art. 2. Au sens de la présente loi et de ses règlements d'exécution on entend par :

(...)

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 public d'acquérir des capacités de l'infrastructure ;

(...) »

11.2. Commentaire

Au point 4 de l'article 2 de la loi précitée du 11 juin 1999, l'intitulé complet ou, le cas échéant, abrégé de l'acte visé doit obligatoirement être mentionné au dispositif lors de la première citation dudit acte. Cette observation est respectée tout au long du projet.

Les auteurs du projet de loi ont d'ailleurs remplacé les virgules derrière les termes à définir par des double-points, tel que recommandé par le Conseil d'Etat à l'article 3 du projet de loi.

12. Amendement de l'article 34

12.1. Texte proposé

« **Art. 34.** A l'article 6 de la loi modifiée précitée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes :

1. Au paragraphe 1^{er}, la désignation du portefeuille ministériel « ayant dans ses attributions les Chemins de fer » est remplacée par « ayant les Transports dans ses attributions ~~les Transports~~ ».

(...) »

12.2. Commentaire

Il est fait droit au souhait du Conseil d'Etat d'adapter correctement le renvoi au portefeuille ministériel.

13. Amendement de l'article 36

13.1 Texte proposé

« **Art. 36.** A l'article 9 de la loi modifiée précitée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes :

(...)

6. Le paragraphe 2, alinéa 4, est corrigé de la façon suivante :

« Dans le cadre de l'appréciation de la capacité financière, l'entreprise ferroviaire présente un rapport d'un réviseur d'entreprises. Ce rapport comporte toutes les informations utiles relatives aux éléments visés ~~au premier alinéa~~ 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. »

13.2. Commentaire

La nouvelle teneur du texte correspond à la recommandation faite par le Conseil d'Etat.

14. Amendement de l'article 47

14.1. Texte proposé

« **Art. 47.** A l'article 20*bis* de la loi modifiée précitée du 11 juin 1999, la référence à la « loi du 22 juillet 2009 ~~sur~~relative à la sécurité ferroviaire » est corrigée par celle à la « loi modifiée du 22 juillet 2009 ~~sur~~relative à la sécurité ferroviaire. »

14.2. Commentaire

Il est fait droit au souhait du Conseil d'Etat d'écrire « loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire » et de recourir par la suite à la formule « loi précitée du 22 juillet 2009 » à chaque fois qu'une mention de ladite loi est faite dans le dispositif du projet.

15. Amendement de l'article 49

15.1. Texte proposé

« **Art. 49.** A l'article 22 de la loi ~~modifiée~~précitée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes :

1. Le terme « réseau ferré luxembourgeois » est remplacé par celui de « réseau national ».
2. Au paragraphe 1^{er}, le terme « Administration des Chemins de Fer » est remplacé par celui de « Administration des chemins de fer, ~~appelée~~dénommée ci-après « l'Administration ». »

(...) »

15.2. Commentaire

Au point 2, il a lieu d'écrire « dénommée ci-après « l'Administration » et non pas « appelée ci-après « l'Administration ». ».

16. Amendement de l'article 50

16.1. Texte proposé

« **Art. 50.** A l'article 23 de la loi ~~modifiée~~précitée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes :

1. A l'alinéa 1^{er}, le terme de « réseau luxembourgeois » est remplacé par celui de « réseau national ».
2. L'alinéa 2 est reformulé comme suit :
« L'Administration est autorisée à se faire remettre par les entreprises ferroviaires demandant l'allocation d'un sillon une caution dont le montant est repris dans les tarifs ci-avant. En cas de non-utilisation du sillon cette garantie reste acquise à l'Administration. Elle ~~sera~~est déduite de la redevance d'utilisation dans le cas contraire. »

16.2. Commentaire

Il est fait droit au rappel du Conseil d'Etat d'écrire les textes normatifs à l'indicatif présent.

17. Amendement de l'article 56

17.1. Texte proposé

« **Art. 56.** Dans la loi ~~modifiée précitée~~ du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire, ~~ci-après dénommée « la loi modifiée du 22 juillet 2009 »~~, la division « Chapitre I Champ d'application et définitions » est remplacée par celle de « Chapitre 1^{er} - Champ d'application et définitions ».

17.2. Commentaire

Il est fait droit au souhait du Conseil d'Etat de supprimer les termes « , ci-après dénommée « la loi modifiée du 22 juillet 2009 » » et de recourir par la suite à la formule « loi précitée du 22 juillet 2009 », lorsqu'il est fait mention de ladite loi dans le dispositif.

18. Amendement et modification de l'article 61

18.1. Texte proposé

« **Art. 61.** L'article 4 de la loi ~~modifiée précitée~~ du 22 juillet 2009 est remplacé par le libellé suivant :

« Art. 4. (1) L'Administration veille au maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité dans le domaine ferroviaire en conformité avec les dispositions nationales et internationales applicables. Dans le respect du cadre légal et réglementaire de l'Union européenne et national, elle accomplit ~~de manière ouverte, non discriminatoire et transparente~~ les missions suivantes :

(...)

19. ~~tenir, mettre à jour et adapter~~ établir, mettre à jour et publier le document de référence de réseau ;

20. présenter, pour le compte d'un candidat qui l'a dûment mandatée, des demandes d'attribution de sillons auprès d'autres organismes de répartition des capacités d'infrastructure avec lesquels elle coopère.

(...)

(3) L'Administration des chemins de fer accomplit ses missions de manière ouverte, non discriminatoire et transparente. En particulier, elle permet à toutes les parties concernées et intéressées, y compris le gestionnaire de l'infrastructure

ferroviaire, les entreprises ferroviaires, les fabricants et les fournisseurs de services d'entretien, les usagers et les représentants du personnel, d'être entendues. Elle répond rapidement aux requêtes et demandes, communique ses demandes d'informations sans délai et adopte toutes ses décisions dans un délai de quatre mois après que toutes les informations demandées ont été fournies. »

18.2. Commentaire

Afin de respecter l'avis du Conseil d'Etat N° CE : 51.463 relatif au projet de règlement grand-ducal sur les modalités d'accès à l'infrastructure ferroviaire et leur tarification, le Conseil d'Etat demande de libeller au paragraphe 1^{er} de l'article 4 de la loi précitée du 22 juillet 2009 le point 19 relatif aux missions décernées à l'Administration des chemins de fer en prévoyant que celle-ci « établit, met à jour et publie » le document de référence de réseau (DRR), ceci afin de mettre cette disposition en concordance avec l'article 22, paragraphe 1^{er}, du projet de règlement grand-ducal précité.

Par ailleurs, il y a lieu de compléter la liste des missions revenant à l'Administration des chemins de fer par un nouveau point 20 au paragraphe 1^{er} de l'article 4 de la loi précitée du 22 juillet 2009, reprenant le texte de l'article 25, paragraphe 2, du projet de règlement grand-ducal précité.

Les auteurs du projet de loi tiennent à profiter de l'occasion pour se conformer à l'infraction n° 2013/2162 pour défaut de transposition correcte de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire) au titre de l'article 258 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Selon la Commission européenne, le Luxembourg n'avait pas, à l'époque, transposé la disposition de l'article 17, paragraphe 1, deuxième et troisième phrases, de la directive 2004/49/CE prévoyant que l'autorité de sécurité, lorsqu'elle accomplit ses tâches, permet à toutes les parties d'être entendues et adopte toutes ses décisions dans un délai de quatre mois après que toutes les informations demandées ont été fournies.

Ainsi, l'article 4 de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire a été complété par un nouveau paragraphe 3 contenant la proposition de texte sur base de laquelle la Commission européenne a classé sans suite l'infraction n°2013/2162 précitée.

19. Modification de l'article 63

19.1. Texte proposé

« Art. 6.(...)

(3) Pour l'exécution de sa mission, l'Administration peut demander l'assistance du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires. Dans les limites de ce qui est nécessaire à l'exécution des ~~vérifications~~missions prévues à l'article 4, elle a le droit de demander rapport aux organes de direction et ~~de prendre connaissance sur place, des livres, comptes et autres documents de la société visée par l'inspection ou le contrôle, d'accéder à tous les documents appropriés, mais sans les déplacer, ainsi qu'aux locaux, installations et équipements du gestionnaire de l'infrastructure et de l'entreprise ferroviaire.~~

(...). »

19.2. Commentaire

Les auteurs du projet de loi tiennent à profiter de l'occasion pour se conformer à l'infraction n° 2013/2162 pour défaut de transposition correcte de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire) au titre de l'article 258 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Selon la Commission européenne, le Luxembourg n'avait pas, à l'époque, transposé la disposition de l'article 17, paragraphe 3, de la directive 2004/49/CE prévoyant que l'autorité de sécurité ait l'accès à tous les locaux, installations et équipements des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires, afin qu'elle puisse procéder à toutes les vérifications nécessaires à la bonne exécution de ses missions.

Ainsi, l'article 6, paragraphe 3, de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire a été modifié selon la proposition de texte sur base de laquelle la Commission européenne a classé sans suite l'infraction n°2013/2162 précitée contre l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg.

20. Amendement de l'article 80

20.1. Texte proposé

« **Art. 80.** Il est inséré un nouvel article 19^{ter} à la loi ~~modifiée~~précitée du 22 juillet 2009, libellé comme suit :

« Art. 19^{ter}. (1) (...)

Pour tout centre de formation nouvellement créé, l'accréditation comporte une période probatoire de **2deux** ans. La décision portant prorogation jusqu'à la fin de la première période de cinq ans, suspension ou retrait de l'accréditation est prise sur le vu des constatations arrêtées au plus tard six mois avant le terme de la susdite période probatoire à la suite des contrôles effectués en conformité à l'article 19^{quinquies}.

Le centre de formation accrédité peut à tout moment présenter une demande en vue d'une extension de l'accréditation de ses domaines de compétences. L'attestation d'accréditation modifiée ~~devra~~doit être délivrée sur la base des documents complémentaires appropriés fournis par le demandeur. Dans ce cas, la date d'expiration de l'attestation d'accréditation précédente reste inchangée.

(...).

(2) Tout centre de formation accrédité est tenu de :

- ~~1.~~ **1. respecter les exigences législatives en vigueur ;**
- ~~2.~~ **1.** s'assurer que les formateurs répondent aux exigences précisées à l'article 19, paragraphe 4 ;
- ~~3.~~ **2.** présenter chaque année au ministre :
 - a) un bilan annuel des formations réalisées précisant pour chacun les stages considérés, formation initiale, continue ou complémentaire, leur durée et le nombre de postulants inscrits ;
 - b) une liste des formateurs engagés ;
 - c) les résultats de l'évaluation annuelle de la qualité interne des formations réalisées et les conclusions des audits et des contrôles auxquels le centre a été soumis ;
 - d) un aperçu des mesures prévues et réalisées visant à améliorer la qualité des formations dispensées ;
- ~~4.~~ **3.** s'assurer que chaque formateur dispense annuellement au moins cent heures de services de formation ;
- ~~5.~~ **4.** s'assurer que les intervenants disposent des moyens adaptés à la formation à fournir ;
- ~~6.~~ **5.** s'assurer que les intervenants exercent leurs activités sous la responsabilité pédagogique du centre de formation accrédité. Les conditions d'exercice de

cette responsabilité font l'objet d'un document contractuel avec le centre de formation accrédité ; et

7. ~~6.~~ respecter les exigences relatives aux contrôles assurés régulièrement par l'Administration conformément à l'article 19ter, paragraphe 1^{er}, point 4. »

20.2. Commentaire

Selon le Conseil d'État, les nombres s'écrivent en toutes lettres et s'expriment uniquement en chiffres lorsqu'il s'agit de pour cent, de sommes d'argent, d'unités de mesure, d'indices de prix ou de dates (à l'exception des mois). Au paragraphe 1^{er} du texte proposé, il faut donc écrire « deux ans » au lieu de « 2 ans ».

Vu que les textes à caractère normatif sont rédigés à l'indicatif présent et non au futur, il y a lieu de remplacer le mot « devra » par « doit ».

Par ailleurs, le point 1 du paragraphe 2 du futur article 19ter de la loi précitée du 22 juillet 2009 est à supprimer, étant donné qu'il va de soi que les centres de formation doivent respecter les lois en vigueur. Cette disposition est donc superflue. Suite à la suppression du point 1, la numérotation a été adaptée.

21. Amendement de l'article 81

21.1. Texte proposé

« Art. 81. Il est inséré un nouvel article 19quater à la loi ~~modifiée~~précitée du 22 juillet 2009, libellé comme suit :

« Art. 19quater. (1)~~Le ministre veille à la publication et à la mise à jour~~L'Administration des chemins de fer publie et met à jour un registre national des centres de formation disposant de l'accréditation ministérielle.

Le registre contient pour chaque centre de formation :

1. le nom et les coordonnées de l'Administration des chemins de fer ;
2. le nom et les coordonnées du centre de formation et des personnes de contact ;
3. le numéro d'enregistrement individuel constitué par « LU-xx-aaaa-0000 » conformément au système de numérotation harmonisé européen, appelé « NIE » ;
4. les domaines de compétences pour lesquels le centre de formation est accrédité ; et
5. la date d'expiration de l'attestation d'accréditation.

(...) »

21.2. Commentaire

Etant donné que le Conseil d'État estime qu'il n'est pas suffisant de prévoir dans la loi que le ministre « veille » à la publication et à la mise à jour du registre national, les auteurs du projet de loi ont précisé que la publication et la mise à jour du registre incombent à l'organisme en charge de cette mission, à savoir l'Administration des chemins de fer.

Sous le point 1 du paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, du futur article 19^{quater} de la loi précitée du 22 juillet 2009 les auteurs du projet de loi ont précisé qu'il s'agit bien du nom et des coordonnées de l'Administration des chemins de fer.

La nouvelle teneur de l'article 81 devrait satisfaire le Conseil d'Etat.

22. Amendement de l'article 85

22.1. Texte proposé

« **Art. 85.** Il est inséré un nouvel article 19^{septies} à la loi ~~modifiée~~précitée du 22 juillet 2009, libellé comme suit :

« Art. 19^{septies}. (1) L'examineur chargé de l'évaluation du personnel affecté à des tâches de sécurité au sein d'une entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure évalue les compétences professionnelles des postulants en faisant preuve d'éviter tout conflit d'intérêts vis-à-vis de tous les postulants.

Avant d'être reconnu, le demandeur confirme qu'il dirige les examens de manière impartiale et non discriminatoire, libre de toute pression ou incitation qui pourrait influencer son jugement ou les résultats et le déroulement de l'examen. Il est réputé indépendant et impartial s'il satisfait aux conditions suivantes :

1. Absence d'influence d'autrui : l'examineur est indépendant à l'égard des postulants qu'il examine et réalise les examens sous le critère de « non soumis au contrôle » de la part d'autrui ;
2. Absence de conflit d'intérêts réel ou perçu : nul ne peut, en sa qualité d'examineur, prendre part aux examens, lorsqu'il est parent ou allié jusqu'au quatrième degré inclusivement avec le postulant ou lorsqu'il est son partenaire au sens de la loi modifiée du 9 juillet 2004 relative aux effets légaux de certains partenariats ou le partenaire jusqu'au ~~quatrième~~troisième degré inclusivement. Il en est de même lorsqu'il a dispensé la formation à sanctionner par l'examen. Il signe la déclaration d'indépendance et d'impartialité requise à l'annexe III.

(2) En vue de la délivrance de l'attestation de reconnaissance, le demandeur rapporte la preuve que :

1. il possède les compétences techniques et opérationnelles ainsi que les aptitudes requises à préparer, à faire passer et à noter des examens adaptés à l'objectif attendu ;
2. il est âgé de 26 ans au moins ;
3. ses compétences correspondent à un niveau élevé équivalent aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme EN ISO 17024 ;
4. il possède les qualifications et les aptitudes physiques et pédagogiques requises concernant l'objet des examens ;
5. il dispose d'une connaissance approfondie des méthodes d'examen et des documents d'examen ;
6. il a acquis une expérience professionnelle de quatre ans minimum au cours des cinq années précédant la date de la demande de reconnaissance. Cette expérience a été acquise soit dans l'exercice ou l'encadrement des fonctions de sécurité permettant une maîtrise complète des compétences professionnelles requises, soit par une pratique continue de la formation dispensée au personnel affecté à des tâches de sécurité avec actualisation régulière des connaissances ;
7. il a des compétences d'écoute et de conversation dans la langue de l'examen correspondant au moins au niveau B2 du Cadre européen de compétence linguistique (CECL) établi par le Conseil de l'Europe ;
8. il maintient à jour ses compétences professionnelles à l'égard des sujets des examens qu'il réalise ;
9. il établit une procédure de recours autorisant le postulant à voir les résultats de l'examen qu'il a passé et à demander qu'il soit revu en cas d'avis négatif motivé le concernant.

(3) En vue de la délivrance de l'attestation de reconnaissance pour le domaine de compétences « conducteurs de train » et sans préjudice du paragraphe 1^{er}, le demandeur rapporte la preuve complémentaire pour les épreuves pratiques que :

1. son expérience professionnelle conformément au point 6 du paragraphe ~~2 précédent~~ est acquise moyennant l'exercice effectif de la conduite ;
2. il possède les qualifications et aptitudes psychologiques requises et qu'il est titulaire à la fois d'une licence valide de conducteur de train et d'une attestation complémentaire harmonisée valide couvrant l'objet de l'examen ou un type similaire de ligne ou le matériel roulant. Lorsque l'examineur n'est pas détenteur d'une attestation valide pour l'infrastructure ou le matériel roulant qui fait l'objet de l'examen, un conducteur titulaire de l'attestation pour cette infrastructure ou ce matériel roulant doit être présent lors de l'examen. »

22.2. Commentaire

Comme suggéré par le Conseil d'Etat au paragraphe 3 du futur article 19^{septies} de la loi précitée du 22 juillet 2009, les mots « paragraphe précédent » sont remplacés par le

terme « paragraphe 2 », car l'insertion d'une nouvelle disposition à l'occasion d'une modification ultérieure peut en effet avoir pour conséquence de rendre le renvoi inexact.

Il est également fait droit à la proposition du Conseil d'Etat au paragraphe 3 de l'article 85 de remplacer la notion de « partenaire au 4^e degré » par celle de « partenaire au 3^e degré », la notion de « partenaire au 4^e degré » étant inconnue à ce jour en droit luxembourgeois.

Or, les auteurs du projet de loi ne peuvent point suivre le souhait du Conseil d'Etat de remplacer les termes « postulant » et « examinateur » par ceux de « postulant à un emploi » et de « candidat-examinateur ».

En effet, le « postulant » n'est pas un postulant à n'importe quel emploi, mais le postulant est un candidat qui postule à une fonction de sécurité, tel que défini au point 6 de l'article 58 du projet. Le candidat est désigné comme « postulant » tout au long du texte du projet.

Ensuite, un « examinateur » est chargé de l'organisation de l'examen et de l'évaluation du personnel affecté à des tâches de sécurité, ainsi que des postulants à une fonction de sécurité, ceci en vertu de l'article 85, paragraphe 1^{er} du texte de projet.

Les auteurs du projet de loi tiennent à souligner qu'un formateur n'est pas un examinateur. Il est renvoyé au point 2 de l'article 58 du projet de loi définissant le « formateur » comme une personne ayant les qualifications et compétences requises prévues à la présente loi et reconnue apte à préparer, à organiser et à dispenser une formation.

Pour illustrer, le formateur prépare, organise et dispense la formation des postulants à une fonction de sécurité. L'examineur est chargé de l'organisation de l'examen et de l'évaluation du personnel affecté à des tâches de sécurité.

Le texte ne vise pas les candidats qui aspirent à la fonction de formateur ou d'examineur, mais ceux à une fonction de sécurité au sein d'une entreprise ferroviaire ou d'un gestionnaire de l'infrastructure.

L'article 85, paragraphe 2, point 9 concerne l'obligation du centre de formation, c'est-à-dire le « demandeur » d'accréditation, de prouver que l'examineur a établi une procédure de recours qui autorise le postulant à une fonction de sécurité à voir les résultats de l'examen qu'il a passé et à demander qu'il soit revu en cas d'avis négatif motivé le concernant.

Finalement le terme de « candidat-formateur » employé par le Conseil d'Etat n'apparaît, aux yeux des auteurs du projet, en aucun endroit du dispositif.

23. Amendement de l'article 88

23.1. Texte proposé

« **Art. 88.** Il est inséré un nouvel article 19~~decies~~ à la loi ~~modifiée~~précitée du 22 juillet 2009, libellé comme suit :

« Art. 19~~decies~~. (1) La reconnaissance de l'examineur est valable pour une période de cinq ans. L'obtention et le maintien de la reconnaissance se fondent sur :

1. le respect des exigences conformément à l'article 19~~septies~~, paragraphe 2 ;
2. le respect des obligations conformément au paragraphe 2 ;
3. le contenu des documents à joindre conformément à l'annexe IV ;
4. les résultats des contrôles effectués en conformité à l'article 19~~decies~~duodecies, paragraphes 5 et 6.

L'examineur peut à tout moment présenter une demande en vue d'une extension de la reconnaissance de ses domaines de compétences. L'attestation de la reconnaissance modifiée ~~devra~~doit être délivrée sur la base des documents complémentaires ~~appropriés~~ fournis par le demandeur. Dans ce cas, la date d'expiration de l'attestation de reconnaissance précédente reste inchangée.

En vue du renouvellement de la reconnaissance, l'examineur adresse au plus tard trois mois avant l'expiration de la validité une demande en renouvellement à l'Administration. Le renouvellement est obtenu aux mêmes conditions que la reconnaissance initiale. Si des examens ont été réalisés de manière ininterrompue conformément aux obligations décrites au paragraphe 2, il ~~conviendra~~convient de mettre à jour les éléments du dossier de reconnaissance précédent et de produire les éléments et les documents requis conformément à l'annexe IV renseignant sur les activités exercées par l'examineur.

Lorsque les conditions pour l'exécution d'une ou de plusieurs tâches indiquées dans l'attestation de reconnaissance ne sont plus respectées, l'examineur cesse immédiatement de préparer, de faire passer et de noter des examens en ce qui concerne les tâches en question et en informe l'Administration. L'Administration analyse les informations et délivre une attestation de reconnaissance modifiée. Dans ce cas, la date de validité de l'attestation de reconnaissance reste inchangée.

(2) Tout examineur est tenu de :

- ~~1. respecter les exigences de la présente loi ;~~
- ~~2.~~ 1. présenter chaque année à l'Administration un bilan annuel des examens réalisés par domaine de compétences précisant le nombre d'examens réalisés, le nombre de postulants et le nombre de certificats délivrés aux postulants, ainsi que le barème tarifaire énonçant le système de tarification des services fournis ;
- ~~3.~~ 2. réaliser annuellement au moins dix examens par domaine de compétence pour lequel il est reconnu ;

4. ~~3.~~ respecter les exigences relatives aux contrôles assurés régulièrement par l'Administration conformément à l'article 19~~decies~~, paragraphe 1^{er}, point 4. »

23.2. Commentaire

La disposition sous avis traite de la durée de validité de la reconnaissance de l'examineur ainsi que des exigences à respecter en vue de l'obtention et de la prolongation de la reconnaissance. Le Conseil d'État demande la suppression du terme « approprié » au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, du futur article 19~~decies~~ de la loi précitée du 22 juillet 2009, étant donné que les points 1 à 4 à l'alinéa 1^{er} du même paragraphe prévoient les renseignements à fournir.

Au paragraphe 1^{er}, alinéas 2 et 3, du futur article 19~~decies~~ de la loi précitée du 22 juillet 2009, il faut écrire « doit » et « convient » au lieu de « devra » et « conviendra ».

Par ailleurs, il demande d'omettre le point 1 du paragraphe 2 du futur article 19~~decies~~ de la loi précitée du 22 juillet 2009, alors qu'il va de soi, que l'examineur doit respecter les exigences de la loi à adopter. Suite à la suppression du point 1, la numérotation a été adaptée.

Au paragraphe 2, il est indiqué d'écrire « paragraphe 1^{er} » à la place de « paragraphe 1 ».

Les recommandations du Conseil d'Etat ont été respectées et reprises dans le texte de l'article 88 du projet.

24. Amendement et modification de l'article 90

24.1. Texte proposé

« **Art. 90.** Il est inséré un nouvel article 19~~duodecies~~ à la loi ~~modifiée~~précitée du 22 juillet 2009, libellé comme suit :

« Art. 19~~duodecies~~. (1) Sans préjudice ~~du paragraphe de l'alinéa 1^{er}~~2 et dans l'hypothèse où l'examineur ne dispose pas des compétences particulières pour préparer, faire passer et noter des examens relatifs à du matériel ferroviaire, l'examineur peut demander l'assistance d'un gestionnaire de l'infrastructure, d'une entreprise ferroviaire ou d'une société spécialisée.

Au cas où l'examen est ~~réalisé~~organisé par plusieurs ~~personnes~~examineurs, l'examen est dirigé par un examinateur selon les dispositions de la présente loi.

(2) Le postulant présente une demande d'inscription sous la forme écrite à l'examineur dirigeant l'examen. L'inscription peut être réalisée au nom du postulant par son employeur moyennant un cahier des charges à envoyer à l'examineur.

L'examineur qui dirige l'examen communique au préalable par écrit le règlement de l'examen au postulant qui comprend :

1. les documents requis pour l'inscription à l'examen et la ou les dates d'inscription ;
2. le déroulement et les règles de conduite à observer par le postulant pendant l'examen ;
3. les principes d'évaluation et d'attribution des points ;
4. les conditions de réussite et les suites en cas ~~de note(s) insuffisante(s)~~ **d'une ou plusieurs notes insuffisantes ;**
5. les délais de réexamen en cas ~~de note(s) insuffisante(s)~~ **d'une ou plusieurs notes insuffisantes ;**
6. les méthodes et délais de communication des résultats ;
7. la procédure de recours visée à l'article 19~~septies~~, paragraphe 2, point 9.

L'examineur communique au postulant ~~le(s) lieu(x)~~ **le ou les lieux** et la ou les dates d'examen dans un délai raisonnable.

(...) »

24.2. Commentaire

En lisant le commentaire du Conseil d'Etat concernant le paragraphe 1^{er} du futur article 19~~duodécies~~ de la loi précitée du 22 juillet 2009, les auteurs du projet de loi se sont rendus compte du sens très équivoque dudit paragraphe. En effet, le paragraphe 1^{er} ne se réfère point à plusieurs personnes se soumettant à un examen, mais bien à plusieurs examinateurs en charge de l'examen. En inversant les alinéas et en adaptant la terminologie dudit paragraphe, les auteurs du projet de loi espèrent avoir éclairé la formulation du paragraphe en question.

Par conséquent, il n'y a pas lieu de remplacer les termes « paragraphe 1^{er} » par « alinéa 1^{er} », mais par « alinéa 2 ».

Les termes placés entre parenthèses, voire autrement relevés sont à omettre dans les textes normatifs. Au paragraphe 2, alinéas 2 et 3, du même article, il convient dès lors d'écrire « une ou plusieurs notes insuffisantes » et « le ou les lieux » à la place de « note(s) insuffisante(s) » et « le(s) lieu(x) ».

25. Amendement et modification de l'article 101

25.1. Texte proposé

« **Art. 101.** L'article 3 de la loi du 3 août 2010 est complété par le texte suivant :

« Art. 3. (1) (...) »

(2) Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, ~~ci-après dénommé~~désigné ci-après par le terme « 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.

(...)

(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 des chemins de fer 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 à l'organisme de contrôle 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.

(...)

(9) L'Administration des chemins de fer, ~~ci-après désignée~~dénommée ci-après par le terme « 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 ».

(...) »

25.2. Commentaire

Aux paragraphes 2 et 9 de l'article 3 de la loi précitée du 3 août 2010, il y a lieu d'écrire « désigné ci-après « le ministre » » et « dénommée ci-après « l'Administration » et non « ci-après dénommé par le terme « le ministre » et « ci-après désigné par le terme « l'Administration ». »

Toutes les recommandations du Conseil d'Etat ont été retenues.

Suite au réexamen du projet de loi sous avis, les auteurs du projet profitent de l'occasion d'insérer les missions supplémentaires du régulateur du marché ferroviaire dans le projet de loi afin de ne pas devoir modifier la loi de base de l'Institut luxembourgeois de régulation. La directive prescrit une coopération étroite avec l'Administration des chemins de fer et avec l'autorité responsable des licences en prévoyant un mécanisme permettant à l'organisme de contrôle d'adresser les recommandations à l'autorité nationale de sécurité et à l'autorité responsable des licences sur des aspects susceptibles de nuire à la concurrence sur le marché ferroviaire.

26. Amendement de l'article 104

26.1. Texte proposé

« **Art. 104.** L'article 5 de la loi du 3 août 2010 est remplacé par le libellé suivant :

« Art. 5. (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, ~~dans ce cadre,~~ 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 :

(...)

(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 ~~d'astreintes~~ des astreintes prévues à l'article 6, 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 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 ~~précédent~~^{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 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.

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

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

26.2. Commentaire

À l'article 104, dans le texte proposé pour l'article 5, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, les mots « dans ce cadre » sont à omettre, car sans apport normatif supplémentaire.

À l'article 104, dans le texte proposé pour l'article 5, paragraphe 6, alinéa 2, il y a lieu de remplacer les mots « alinéa précédent » par les termes « alinéa 1^{er} », car l'insertion d'une nouvelle disposition à l'occasion d'une modification ultérieure peut en effet avoir pour conséquence de rendre le renvoi inexact.

À l'article 104, le texte proposé pour l'article 5, paragraphe 4, alinéa 3, prévoit des astreintes. Cette disposition n'est pas conforme avec le principe de la légalité des peines et le Conseil d'État exige, sous peine d'opposition formelle, que les montants de l'astreinte soient fixés dans la loi, à l'instar de ceux prévus à l'article 106 du texte sous examen. À cet égard, le Conseil d'État propose une solution consistant à faire dans la disposition sous examen l'ajout suivant : « La décision, qui peut être assortie des astreintes prévues à l'article 6, ... ».

À l'article 104, le texte proposé pour l'article 5, paragraphe 5, les auteurs prévoient la publication des décisions, sans pour autant préciser de quelle publication il s'agit. Comme l'ILR publie ses décisions à travers son site internet, les auteurs du projet de loi ont inséré cette information.

L'article 5, paragraphe 7 est à supprimer, car superfétatoire, étant donné que le recours en annulation constitue le recours de droit commun.

27. Amendement de l'article 106

27.1. Texte proposé

« **Art. 106.** L'article 6 de la loi du 3 août 2010 est complété par le texte suivant :

« Art. 6. (1) (...)

(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 sub 1 ci-dessus.

(...)

(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 **précédent**^{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.

(...)

(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.** »

27.2. Commentaire

Au paragraphe 2, alinéa 2, les termes « sub 1 ci-dessus » ont été remplacés par l'indication exacte du paragraphe visé, à savoir le paragraphe 1^{er}, alinéa 2.

Au paragraphe 6, ont été remplacés les mots « alinéa précédent » par les termes « alinéa 1^{er} », car l'insertion d'une nouvelle disposition à l'occasion d'une modification ultérieure peut en effet avoir pour conséquence de rendre le renvoi inexact.

Le paragraphe 10 de l'article précité a été complété *in fine* par l'ajout « ... procédant comme en matière de recouvrement des droits d'enregistrement ».

28. Amendement de l'article 110

28.1. Texte proposé

« **Art. 110.** La référence à la présente loi **se fait sous la forme suivante**~~peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant~~ : « loi du ... relative à la refonte du 1^{er} paquet ferroviaire ».

28.2. Commentaire

L'article spécial portant introduction d'un intitulé de citation a été adapté selon les recommandations du Conseil d'Etat.

III.

Textes coordonnés

Loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

(Mém. A - 40 du 18 mai 1995, p. 1168; doc. parl. 3977; dir. 91/440)

modifiée par:

Loi du 28 mars 1997

(Mém. A - 25 du 21 avril 1997, p. 881; doc. parl. 4265)

Loi du 11 juin 1999

(Mém. A - 86 du 2 juillet 1999, p. 1794; doc. parl. 4217; dir. 91/440, 95/18, 95/19)

Loi du 24 juillet 2000

(Mém. A - 66 du 4 août 2000, p. 1326; doc. parl. 4563)

Loi du 3 juin 2003

(Mém. A - 84 du 20 juin 2003, p. 1596; doc. parl. 4942 et 5032; Rectificatif: Mém. A - 97 du 15 juillet 2003, p. 1972)

Loi du 19 décembre 2003

(Mém. A - 184 du 31 décembre 2003, p. 3687; doc. parl. 5200)

Loi du 18 décembre 2003

(Mém. A - 195 du 31 décembre 2003, p. 4073; doc. parl. 5098)

Loi du 18 avril 2004

(Mém. A - 64 du 30 avril 2004, p. 958; doc. parl. 5192)

Loi du 18 avril 2004

(Mém. A - 65 du 5 mai 2004, p. 974; doc. parl. 5233)

Loi du 23 décembre 2005

(Mém. A - 217 du 29 décembre 2005, p. 3387; doc. parl. 5500)

Loi du 24 juillet 2006

(Mém. A - 141 du 16 août 2006, p. 2333; doc. parl. 5529)

Loi du 18 décembre 2006

(Mém. A - 222 du 21 décembre 2006, p. 3796; doc. parl. 5589)

Loi du 13 mars 2007

(Mém. A - 44 du 28 mars 2007, p. 800; doc. parl. 5198; dir. 97/11; Rectificatif: Mém. A - 164 du 29 août 2007, p. 3074)

Loi du 5 juin 2009

(Mém. A - 134 du 15 juin 2009, p. 1888; doc. parl. 5968)

Loi du 6 mai 2010

(Mém. A - 75 du 19 mai 2010, p. 1378; doc. parl. 6107)

Loi du 3 août 2010

(Mém. A - 135 du 12 août 2010, p. 2194; doc. parl. 6110; dir. 2007/58)

Loi du 17 décembre 2010

(Mém. A - 240 du 24 décembre 2010, p. 4016; doc. parl. 6146)

Loi du 19 juin 2012

(Mém. A - 146 du 18 juillet 2012, p. 1800; doc. parl. 6430; Texte coordonné: Mém. A - 146 du 18 juillet 2012, p. 1801)

Loi du 27 août 2013

(Mém. A - 162 du 9 septembre 2013, p. 3104; doc. parl. 6569)

Loi du 28 avril 2014

(Mém. A - 80 du 13 mai 2014, p. 1306; doc. parl. 6601)

Loi du 27 août 2014

(Mém. A - 171 du 1^{er} septembre 2014, p. 3228; doc. parl. 6684)

Loi du 19 décembre 2014

(Mém. A - 248 du 23 décembre 2014, p. 4809; doc. parl. 6669)

Loi du 19 décembre 2014

(Mém. A - 249 du 23 décembre 2014, p. 4811; doc. parl. 6725)

Loi du 23 décembre 2014

(Mém. A - 265 du 29 décembre 2014, p. 5614; doc. parl. 6734 ; Rectificatif : Mém. A – 3 du 8 janvier 2015, p.14)

Loi du 12 avril 2015

(Mém. A - 75 du 17 avril 2015, p. 1459; doc. parl. 6770)

Loi du 00 xx 0000

(Mém. A - 00 du 00 xx 0000, p. 0000; doc. parl. 0000 ; dir. 2012/34)

Texte coordonné au 00 xx 0000

Version applicable à partir du 00 xx 0000

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 1^{er} - Les principes de gestion du réseau »

Art. 1^{er}.

(Loi du 00 xx 0000)

« Le réseau national 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. 2.

(Loi du 00 xx 0000)

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

1. « bénéfice raisonnable »₇ : 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 ;
2. « exploitant d'installation de service »₇ : 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 ;

3. **Le « gestionnaire de l'infrastructure » : est défini comme 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 ;**
4. « infrastructure ferroviaire »₇ : 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, **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, **etc.** ; 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, **etc.** ;
 - 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, ~~etc.~~ ; plaques tournantes et chariots transbordeurs, à l'exception de ceux exclusivement réservés aux engins de traction ;
 - f) chaussées des cours à de voyageurs et à 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 ;
5. « installation de service »₇ : 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 ;
6. « réseau »₇ : l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire gérée par un gestionnaire de l'infrastructure ;
7. « voies de garage »₇ : les voies spécifiquement réservées au stationnement temporaire des véhicules ferroviaires entre deux missions. »

Art. 3.

(Loi du 00 xx 0000)

« 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. 4.

(Loi du 00 xx 0000)

« 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. 5.

(Loi du 00 xx 0000)

« 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 ~~les Transports~~, ci-après désigné par le terme « le ministre », avec le concours tant des services administratifs et techniques de l'Etat que 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. 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 10 et 13. »

Art. 6.

(Loi du 00 xx 0000)

« (1) La gestion du réseau est confiée ~~aux~~ à la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, dénommée ci-après « CFL », ~~ci-après dénommés « le gestionnaire de l'infrastructure » défini comme 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.~~ Cette gestion comprend les missions suivantes :

1. la maintenance, le renouvellement, la modernisation et l'extension des installations fixes du réseau ferré luxembourgeois, 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 ferré luxembourgeois 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~~ cette mission 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 :

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, ~~Ce point englobe~~ 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 14bis, 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, de la concession 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. ~~Le contrat est publié au plus tard un mois après sa conclusion.~~ »

Art. 7. [abrogé par la loi du 00 xx 0000]

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 2 - L'institution d'un Fonds du rail »

Art. 8.

(Loi du 00 xx 0000)

« 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. »

Art. 9.

(Loi du 00 xx 0000)

« 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. Il est publié, après consultation des parties intéressées, une stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire. 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. 10.

(Loi du 00 xx 0000)

« Il est institué un fonds spécial, dénommé « Fonds du rail ».

(1) 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 national 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 ;
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 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, 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 et qui dépassent le montant prévu par la législation portant exécution de l'article 99, troisième et quatrième phrases de la Constitution. »

(Loi du 3 juin 2003)

« 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° | (Loi du 6 mai 2010) Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau national | 37.269.864,25 € » |
| 10° | Aménagement de nouveaux quais pour voyageurs | 9.915.741 € |
| 11° | Alimentation du réseau national 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 | 12.345.098 € |

| | | |
|-------|---|-----------------|
| | l'ensemble du réseau | |
| 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° | <i>(Loi du 19 juin 2012)</i> 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° | <i>(Loi du 19 juin 2012)</i> Réseau national. 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° | <i>(Loi du 18 décembre 2003)</i> 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° | <i>(Loi du 18 avril 2004)</i> Construction d'une antenne ferroviaire Belval-Usines – Belvaux-Mairie | 95.450.000 € » |
| « 23° | <i>(Loi du 19 décembre 2014)</i> 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° | <i>(Loi du 5 juin 2009)</i> Gare de Luxembourg. Reconstruction du passage supérieur situé | 19.250.000 € » |

| | | |
|-------|---|-----------------|
| | au point kilométrique 0,858 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen (Rue d'Alsace) | |
| « 25° | <i>(Loi du 17 décembre 2010)</i> Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 1 | 42.878.500 € » |
| « 26° | <i>(Loi du 19 juin 2012)</i> 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° | <i>(Loi du 27 août 2013)</i> Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg ; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase I : travaux préparatoires | 182.000.000 € » |
| « 30° | <i>(Loi du 28 avril 2014)</i> Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II : Réélectrification de la ligne | 60.800.000 € » |
| « 31° | <i>(Loi du 19 décembre 2014)</i> Construction d'une nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg | 292.013.570 € » |
| « 32° | <i>(Loi du 27 août 2014)</i> Ligne de Luxembourg à Troisvierges/frontière. Aménagement d'un point d'arrêt « Pfaffenthal-Kirchberg » à Luxembourg | 96.297.629 » |
| « 33° | <i>(Loi du 23 décembre 2014)</i> Pôle d'échange multimodal de la gare d'Ettelbruck | 98.000.000 » |
| « 34° | <i>(Loi du 12 avril 2015)</i> Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg ; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase II : bâtiment administratif | 39.000.000 » |

(Loi du 12 avril 2015)

« 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 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°, 30° et 34° correspondent à la valeur 725,05 de cet indice au 1^{er} octobre 2012. 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. 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. »

(4) [ancien – abrogé par la loi du 00 xx 0000]

(Loi du 00 xx 0000)

« (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. »

Art. 11.

(Loi du 00 xx 0000)

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 20, paragraphe 2, et à l'article 19***bis***, paragraphe 5, de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à 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 ;
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. »

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 3 - Les raccordements ferroviaires internationaux »

Art. 12.

(Loi du 00 xx 0000)

« 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. »

Art. 13.

(Loi du 00 xx 0000)

« 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. 14.

(Loi du 00 xx 0000)

« 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 12;
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.

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

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 3bis - Coût de l'infrastructure et comptabilité »

Art. 14bis.

(Loi du 00 xx 0000)

« (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. »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Chapitre 4 - Les missions du gestionnaire de l'infrastructure** »

Art. 15.

(Loi du 00 xx 0000)

« (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 des chemins de fer 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 1^{er} de la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire, 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. 16.

(Loi du 00 xx 0000)

« 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.

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 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. »

Art. 17.

(Loi du 00 xx 0000)

« 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. 18.

(Loi du 00 xx 0000)

« 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 notamment envers les 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. »

Art. 19.

(Loi du 00 xx 0000)

« 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.

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. 20.

(Loi du 00 xx 0000)

« (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 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.

(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 ~~dans le cadre~~ sur base de la présente loi.

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. »

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.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

Loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

(Mém. A – 86 du 02.07.1999, p. 1794 ; doc. parl. 4217 ; dir. 91/440, 95/18, 95/19)

modifiée par

Loi du 24 juillet 2006

(Mém. A – 141 du 16 août 2006, p. 2330 ; doc. parl. 5529)

Loi du 22 juillet 2009

(Mém. A – 169 du 27 juillet 2009, p. 2466 ; doc. parl. 5824 ; dir. 2004/49)

Loi du 3 août 2010

(Mém. A – 135 du 12 août 2010, p. 2194 ; doc. parl. 6110 ; dir. 2007/58)

Loi du 14 décembre 2011

(Mém. A – 273 du 27 décembre 2011, p. 4884 ; doc.parl. 6282 ; dir. 2008/110, 2004/49)

Loi du 00 xx 0000

(Mém. A – 00 du 00 xx 0000, p. 00 ; doc.parl. 00 ; dir. 2012/34)

Texte coordonné au 00 xx 0000

Version applicable à partir du 00 xx 0000

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 1^{er} - Objet et définitions »

Art. 1^{er}.

(Loi du 00 xx 0000)

« La présente loi détermine les critères d'obtention et de validité des licences et règle les conditions d'accès et d'utilisation du réseau national que doivent respecter les entreprises ferroviaires qui s'établissent au Luxembourg ou qui sont autorisées à effectuer des services de transport sur le réseau national, soit seules, soit dans le cadre d'un regroupement international. »

Art. 2.

(Loi du 00 xx 0000)

« Au sens de la présente loi et de ses règlements d'exécution on entend par :

1. « 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 ;
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 ;
3. « autorité responsable des licences » : autorité compétente pour délivrer les licences ;
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 public d'acquérir des capacités de l'infrastructure ;
5. « capacité(s) de l'infrastructure » : la possibilité de programmer des sillons sollicités pour un élément de l'infrastructure pendant une certaine période ;
 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 ;
 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 obligatoirement être assurée par cette entreprise; toute entreprise qui assure uniquement la traction ;
 8. « 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 ;
 9. « infrastructure saturée » : un élément de l'infrastructure pour lequel 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 ;
 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 ;
 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 ;
 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 transeuropéen conventionnel telle que modifiée par la suite ou aux normes internationales en tenant lieu ;
 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 » ;
 14. « 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 ;

15. « répartition » : l'affectation des capacités de l'infrastructure ferroviaire par l'Administration, en sa qualité d'organisme de répartition ;
16. « réseau » : l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire gérée par un gestionnaire de l'infrastructure ;
17. « 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 ;
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 ;
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 ;
20. « 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. »

Art. 3.

(Loi du 00 xx 0000)

« Toute entreprise ferroviaire effectuant des transports sur le réseau national est titulaire d'une licence répondant aux critères de la présente loi. »

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 1^{er} bis - Conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 3bis.** (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'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, et à l'infrastructure desservant ou pouvant desservir plus d'un client final.

(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 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.

(3) À la demande des autorités compétentes ou des entreprises ferroviaires concernées, l'organisme de contrôle visé à l'article 1^{er} 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.

(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 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. »

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 2 - Les conditions d'obtention et de validité des licences »

Art. 4.

(Loi du 00 xx 0000)

« (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.

(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. »

Art. 5.

(Loi du 00 xx 0000)

« (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 1^{er}, 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. 6.

(Loi du 00 xx 0000)

« (1) Le membre du Gouvernement ayant **les Transports** dans ses attributions **les Transports**, 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.

(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.

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

Art. 7.

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

- d'honorabilité,
- de capacité financière appropriée et
- de capacité professionnelle,

spécifiées aux articles 8 à 10.

Art. 8.

(Loi du 00 xx 0000)

« 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.

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.

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. »

Art. 9.

(Loi du 00 xx 0000)

« (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 ~~premier alinéa~~ 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. »

Art. 10.

(Loi du 00 xx 0000)

« 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.

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. 11.

(Loi du 00 xx 0000)

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. 12.

(Loi du 00 xx 0000)

« Les licences accordées en vertu de la présente loi sont valables sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne.

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.

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

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.

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, 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.

Art. 14.

(Loi du 00 xx 0000)

« 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. 15.

(Loi du 00 xx 0000)

« (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 7 et 11.

(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 ferroviaire européenne des licences qu'il a délivrées, suspendues ou retirées ainsi que des changements, extensions et renouvellements de licences qu'il a accordées. »

Art. 16. Abrogé par *(Loi du 00 xx 0000)*

Art. 17.

(Loi du 00 xx 0000)

(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.

(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. 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 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 17.

Art. 19. Disposition transitoire.

Une licence valable pour un an peut être délivrée aux entreprises qui en font la demande dans les 12 mois à partir de l'entrée en vigueur de la présente loi, et qui justifient avoir depuis un an au moins exercé à titre principal les activités d'une entreprise ferroviaire au sens de l'article 2, sous réserve pour ces entreprises de remplir en outre les conditions d'honorabilité et de capacité financière prévues respectivement aux articles 8 et 9.

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 2bis - Gestion des entreprises ferroviaires selon des principes commerciaux »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 19bis.** (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.

(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 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.

(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} 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. »

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 3 - La répartition des sillons »

Art. 20.

(Loi du 00 xx 0000)

« (1) Les entreprises ferroviaires qui sont établies au Luxembourg et qui possèdent une licence établie selon l'article 4, sont admises à effectuer des transports sur le réseau national 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. Un règlement grand-ducal en arrêtera les modalités.

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 national 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 30.

(6) Toute entreprise ferroviaire établie au Luxembourg ou autorisée à effectuer des services de transports sur le réseau national 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. »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 20bis.**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 surrelative la sécurité ferroviaire. »

Art. 21.

(Loi du 00 xx 0000)

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.

Les sillons disponibles sont attribués de sorte à assurer aux entreprises ferroviaires un accès équitable et non discriminatoire au réseau national 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 national 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-cadre peuvent être conclus pour une durée maximale de cinq ans.

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

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

Art. 22.

(Loi du 00 xx 0000)

(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 des chemins de fer, **appelée dénommée** ci-après « l'Administration ».

(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 transeuropéens 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.

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 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.

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

L'attribution des sillons intervient selon les modalités 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.

(3) [abrogé]

(4) L'Administration respecte la confidentialité des informations qui lui sont communiquées par une entreprise ferroviaire dans l'exercice de ses fonctions.

(5) à (9) [abrogés]

Art. 22bis.[abrogé]

Art. 23.

(Loi du 00 xx 0000)

« 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 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 entreprises ferroviaires demandant l'allocation d'un sillon une caution dont le montant est repris dans les tarifs ci-avant. En cas de non-utilisation du sillon cette garantie reste acquise à l'Administration. Elle ~~sera~~est déduite de la redevance d'utilisation dans le cas contraire. »

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 4 - Les redevances d'utilisation »

Art. 24.

(Loi du 00 xx 0000)

« 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.

L'organisme de tarification 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 par règlement grand-ducal et aux règles définies dans le DRR. »

Art. 25.

(Loi du 00 xx 0000)

« L'utilisation du réseau national 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 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.

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.

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.

L'organisme de tarification tient à la disposition de tout candidat demandant l'allocation de sillons toute information utile sur les redevances imposées.»

Chapitre V – [abrogé]

Art. 26 à 29. *[abrogés]*

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 6 – Dispositions finales »

Art. 30.

(Loi du 00 xx 0000)

« 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. »

Art. 31. Les infractions aux dispositions des articles 20 à 25 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 17, paragraphe 1^{er}.

Art. 32. Abrogé par *(Loi du 00 xx 0000)*

Art. 33. La présente loi entrera en vigueur le premier jour du sixième mois suivant sa publication au Mémorial.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

Loi du 22 juillet 2009 ayant pour objet

A) la transposition en droit national de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires ;

B) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sécurité ferroviaire ;

C) d'instituer une Administration des Chemins de Fer ; et

D) de modifier

a) la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et

b) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

(Mem. A – 169 du 27 juillet 2009, p. 2466 ; doc. parl. 5824 ; dir. 2004/49)

modifiée par :

Loi du 14 décembre 2011

(Mém. A – 273 du 27 décembre 2011, p. 4884 ; doc. parl. 6282 ; dir. 2008/110)

Règlement grand-ducal du 15 octobre 2012

(Mém. A – 224 du 18.10.2012, p. 3028)

Loi du 25 mars 2015

(Mém. A – 59 du 31 mars 2015, p. 1130 ; doc. parl. 6459)

Loi du 00 xx 0000

(Mém. A – 00 du 00 xx 0000, p. 00 ; doc. parl. 00 ; dir. 2012/34)

Texte coordonné au 00 xx 000

Version applicable à partir du 00 xx 0000

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 1^{er} - Champ d'application et définitions »

Art. 1^{er}. La présente loi détermine les exigences en matière de sécurité applicables au système ferroviaire luxembourgeois, y compris la gestion sûre de l'infrastructure et du trafic, l'interaction entre les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure, ainsi que les exigences en matière d'accréditation des centres de formation chargés de la formation du personnel affecté à des tâches de sécurité au sein d'une entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure.

Sont exclus du champ d'application de la présente loi les tramways et les infrastructures ferroviaires privées qui sont utilisées exclusivement par leur propriétaire pour ses propres opérations de transport de marchandises, de même que les véhicules à caractère patrimonial qui circulent exceptionnellement sur les réseaux nationaux et ceci seulement dans l'intérêt de préserver, de maintenir et de promouvoir le chemin de fer et son histoire, à condition qu'ils respectent les règles et réglementations nationales en matière de sécurité afin de garantir une circulation en toute sécurité de ces véhicules. De même sont exclus les chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui disposent de leurs propres réseaux, y compris les ateliers, véhicules et personnels.

En ce qui concerne les réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés exclusivement à l'exploitation de services de transport de voyageurs locaux ainsi que les personnes et associations opérant exclusivement sur ces réseaux, un règlement grand-ducal arrête les conditions de sécurité spécifiques applicables à l'exploitation ferroviaire de ces réseaux.

(Loi du 00 xx 0000)

Art. 2. « Aux fins de la présente loi, on entend par :

1. « accident » : un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables. Les accidents sont ventilés suivant les types ci-après: collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies et autres ;
2. « accident grave » : toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées ou d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire. On entend par « importants dommages » des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par un organisme d'enquête à un total d'au moins 2 millions d'euros ;
3. « Administration des chemins de fer » : l'administration publique instituée par la présente loi comme organisme national chargé des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer conformément à la directive modifiée 2004/49/CE ;
4. « Agence ferroviaire européenne » en abrégé « Agence » : l'agence communautaire pour la sécurité ferroviaire et l'interopérabilité, instituée par le règlement 2004/881/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne ;
5. « autorité responsable des licences » : autorité compétente pour délivrer les licences ;
6. « candidat postulant à une fonction de sécurité » : toute personne postulant à l'admission ou au maintien à une fonction de sécurité, ci-après désigné par le terme « le postulant » ;
7. « connaissances linguistiques » : le niveau des connaissances linguistiques requis pour exercer une fonction de sécurité ;
8. « connaissances professionnelles » : les connaissances requises pour exercer une fonction de sécurité ;
9. « constituants d'interopérabilité » : tout composant élémentaire, groupe de composants, sous-ensemble ou ensemble complet d'équipements incorporés ou destinés à être incorporés dans un sous-système, dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du système ferroviaire à grande vitesse ou conventionnel, tels qu'ils sont définis dans les directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE. La notion de « constituant » recouvre des objets matériels mais aussi des objets immatériels comme les logiciels ;

10. « demandeur » : un centre de formation ou une personne ayant établi une société qui sollicite une accréditation aux fins de fournir des services de formation ;
11. « détenteur » : la personne ou l'entité, propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle au registre national des véhicules ;
12. « domaine de compétence » : secteur d'activités relatives à une tâche de sécurité pour laquelle le demandeur souhaite être accrédité ;
13. « entité chargée de l'entretien » : une entité chargée de l'entretien d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le registre national des véhicules (RNV) ;
14. « 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 ;
15. « formateur » : une personne ayant les qualifications et compétences requises prévues à la présente loi et reconnue apte à préparer, à organiser et à dispenser une formation ;
16. « 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. Les fonctions de gestionnaire de l'infrastructure sur tout ou partie d'un réseau peuvent être attribuées à plusieurs entités ou entreprises ;
17. « incident » : tout événement, autre qu'un accident ou un accident grave, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité d'exploitation ;
18. « interopérabilité » : l'aptitude du système ferroviaire transeuropéen à permettre la circulation sûre et sans rupture de trains en accomplissant les performances requises pour ces lignes. Cette aptitude repose sur l'ensemble des conditions réglementaires, techniques et opérationnelles qui doivent être remplies pour satisfaire aux exigences essentielles ;
19. « intervenant » : une entité ou toute personne travaillant sous la responsabilité d'un centre de formation accrédité pour fournir des services de formation ;
20. « méthodes de sécurité communes » en abrégé « MSC » : les méthodes élaborées pour procéder à l'évaluation des niveaux de sécurité, de réalisation des objectifs de sécurité et de conformité à d'autres exigences en matière de sécurité ;
21. « mode de communication spécifique » : les différents moyens de communications spécifiques au domaine ferroviaire utilisés sur l'infrastructure ferroviaire nationale ;
22. « objectifs de sécurité communs » en abrégé « OSC » : les niveaux de sécurité que doivent au moins atteindre les différentes parties du système ferroviaire (comme le système ferroviaire conventionnel, le système ferroviaire à grande vitesse, les tunnels ferroviaires de grande longueur ou les lignes uniquement

- utilisées pour le transport de marchandises) et le système dans son ensemble, exprimés sous forme de critères d'acceptation des risques ;
23. « reconnaissance » : une déclaration formelle attestant les compétences du demandeur à faire passer et à noter des examens ;
 24. « registre national des véhicules » : le registre des véhicules autorisés à circuler sur le réseau national ;
 25. « services de formation » : processus ou séquences d'activités conçues en vue de permettre l'apprentissage des compétences professionnelles ;
 26. « 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 ;
 27. « sous-systèmes » : le résultat de la division du système ferroviaire transeuropéen comme indiqué à l'annexe II des directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE. Ces sous-systèmes, pour lesquels des exigences essentielles doivent être définies, sont de nature structurelle ou fonctionnelle ;
 28. « spécifications techniques d'interopérabilité » en abrégé « STI » : les spécifications dont chaque sous-système ou partie de sous-système fait l'objet en vue de satisfaire aux exigences essentielles et d'assurer l'interopérabilité des systèmes ferroviaires transeuropéens à grande vitesse et conventionnel, tels qu'ils sont définis dans les directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE ;
 29. « système de gestion de la sécurité » : l'organisation et les dispositions établies par un gestionnaire de l'infrastructure ou par une entreprise ferroviaire pour assurer la gestion sûre de ses activités ;
 30. « système ferroviaire » : l'ensemble des sous-systèmes pour les domaines structurels et fonctionnels, tels qu'ils sont définis dans les directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE, ainsi que la gestion et l'exploitation du système dans son ensemble ;
 31. « système ferroviaire transeuropéen » : le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et le système ferroviaire transeuropéen conventionnel ;
 32. « tâches de sécurité » : les fonctions contribuant à la sécurité des trains et à celle des passagers ou marchandises transportées ;
 33. « terminologie spécifique » : le langage et le vocabulaire spécifiques au domaine ferroviaire utilisés sur l'infrastructure ferroviaire nationale.
 34. « véhicule » : un véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction. Un véhicule se compose d'un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ou de parties de ces sous-systèmes. »

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 2 - Administration des chemins de fer »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 3.** Il est créé une Administration des chemins de fer, appelée ci-après « Administration », qui est placée sous l'autorité du membre du gouvernement ayant les

Transports dans ses attributions, ci-après désigné par le terme « le ministre ». Elle est dirigée par un Directeur de l'Administration des chemins de fer qui en est le supérieur hiérarchique.

Le personnel de l'Administration est composé des fonctionnaires et employés recrutés conformément aux articles 9 et 10 de la présente loi. L'Administration peut s'assurer l'assistance technique d'experts selon ses besoins. »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 4.** (1) L'Administration veille au maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité dans le domaine ferroviaire en conformité avec les dispositions nationales et internationales applicables. Dans le respect du cadre légal et réglementaire de l'Union européenne et national, elle accomplit de manière ouverte, non discriminatoire et transparente les missions suivantes :

1. veiller à ce que les véhicules soient dûment enregistrés et que les informations relatives à la sécurité figurant dans le registre national soient exactes et tenues à jour ;
2. instruire les dossiers en vue de l'émission, du renouvellement, du réexamen, de la modification, du retrait et de la suspension par le ministre des certificats et agréments de sécurité, ainsi que vérifier l'accomplissement de leurs conditions de validité ;
3. vérifier la conformité des constituants d'interopérabilité aux exigences ;
4. autoriser la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constituant le système ferroviaire implanté ou exploité au Luxembourg et vérifier leur exploitation et entretien conformes aux exigences essentielles les concernant ;
5. autoriser la mise en service du matériel roulant nouveau ou substantiellement modifié qui n'est pas encore couvert par une STI et vérifier l'exploitation et l'entretien conformes aux exigences essentielles les concernant ;
6. accomplir les missions lui dévolues dans le cadre de la formation et de la certification du personnel affecté à des tâches de sécurité sur le réseau national ;
7. vérifier, promouvoir, faire appliquer, développer et publier le cadre réglementaire en matière de sécurité ferroviaire, y compris le système des règles nationales de sécurité ;
8. assister et conseiller le ministre dans l'exécution de ses attributions en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires ;
9. apporter son concours à des études et activités en rapport avec la sécurité ferroviaire ;
10. coopérer avec ses homologues, en particulier en vue d'une harmonisation des critères de certification en matière de sécurité ferroviaire ;
11. vérifier, dans le cadre des audits relatifs aux wagons de fret, la certification conforme de l'entité chargée de l'entretien ;
12. tenir, mettre à jour et adapter le registre national des véhicules en veillant à ce que les véhicules y soient dûment inscrits et à ce que les informations relatives à la sécurité y figurant soient exactes et tenues à jour ;

13. adopter des décisions et modifier les éléments essentiels du système concernant la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et le recouvrement des redevances ;
14. coopérer afin de permettre la création et la répartition efficaces de capacités de l'infrastructure impliquant plusieurs réseaux du système ferroviaire au sein de l'Union européenne, y compris en ce qui concerne les accords-cadres prévus par règlement grand-ducal. L'Administration met en place les procédures appropriées et organise en conséquence les sillons qui traversent plus d'un réseau ;
15. s'associer avec d'autres représentants d'organismes nationaux chargés des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer dont les décisions en matière de répartition ont des répercussions sur d'autres gestionnaires de l'infrastructure. Les principes et critères de répartition des capacités établis dans le cadre de cette coopération sont publiés par l'Administration dans le document de référence du réseau, conformément à l'annexe IV, paragraphe 3 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 ;
16. s'accorder avec les autres organismes nationaux chargés des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer concernés sur les sillons internationaux à intégrer dans l'horaire de service, avant de commencer les consultations concernant le projet d'horaire de service. Des ajustements ne sont opérés qu'en cas d'absolue nécessité ;
17. adopter des décisions concernant la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et la facturation des redevances ;
18. tenir, mettre à jour et adapter le registre des cartes de légitimation et des lettres de légitimation ;
19. ~~tenir, mettre à jour et adapter~~ établir, mettre à jour et publier le document de référence de réseau ;
20. présenter, pour le compte d'un candidat qui l'a dûment mandatée, des demandes d'attribution de sillons auprès d'autres organismes de répartition des capacités d'infrastructure avec lesquels elle coopère.

(2) L'Administration garantit en outre à toute entreprise ferroviaire un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire et évite tout abus de position dominante d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires au détriment des autres. Elle assume les fonctions d'organisme de répartition des sillons et d'organisme de tarification de l'infrastructure ferroviaire, telles que prévues aux articles 22 et 25 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

(3) L'Administration des chemins de fer accomplit ses missions de manière ouverte, non discriminatoire et transparente. En particulier, elle permet à toutes les parties concernées et intéressées, y compris le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, les entreprises ferroviaires, les fabricants et les fournisseurs de services d'entretien, les usagers et les représentants du personnel, d'être entendues. Elle répond rapidement

aux requêtes et demandes, communique ses demandes d'informations sans délai et adopte toutes ses décisions dans un délai de quatre mois après que toutes les informations demandées ont été fournies. »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 5.** Avant le premier septembre de chaque année, l'Administration rend compte, dans un rapport écrit, au ministre de l'exécution de ses missions au cours de l'année précédente. Le rapport contient :

1. les informations sur l'évolution de la sécurité ferroviaire, y compris un inventaire des indicateurs de sécurité communs définis à l'annexe I de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire telle que modifiée par la suite ;
2. les modifications importantes apportées aux règles applicables en matière de sécurité ferroviaire ;
3. l'évolution de la certification et de l'agrément en matière de sécurité ;
4. les résultats de la surveillance du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires et les enseignements en découlant ;
5. les dérogations décidées conformément à l'article 20ter.

Elle publie son rapport annuel et le transmet à l'Agence au plus tard le 30 septembre de l'année suivante. »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 6.(1)** Dans la mesure où l'Administration ne dispose pas de spécialistes en nombre ou qualité suffisants pour pouvoir effectuer toutes les inspections ou tous les contrôles exigés dans le cadre de l'accomplissement des missions de l'Administration, le Directeur peut, après en avoir été autorisé par le ministre, confier des missions à du personnel qualifié appartenant à des autorités de sécurité étrangères ou à une société privée spécialisée, à condition que :

1. la société privée présente toutes les garanties d'indépendance par rapport au gestionnaire de l'infrastructure ou à l'entreprise ferroviaire visés par ses inspections et contrôles ;
2. l'assistance procurée par du personnel d'une autorité étrangère fasse l'objet d'un contrat passé avec cette autorité ;
3. les procédures pratiquées et les documents utilisés soient conformes au cadre réglementaire luxembourgeois ;
4. les éléments recueillis permettent à l'Administration de prendre une décision en toute connaissance de cause.

(2) Les frais d'inspection et de contrôle sont à arrêter par règlement grand-ducal qui fixe les barèmes.

(3) Pour l'exécution de sa mission, l'Administration peut demander l'assistance du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires. Dans les limites de ce qui est nécessaire à l'exécution des **vérifications** ~~missions~~ prévues à l'article 4, elle a le droit de demander rapport aux organes de direction et ~~de prendre connaissance sur place, des livres, comptes et autres documents de la société visée par l'inspection ou le~~

contrôle, d'accéder à tous les documents appropriés, mais sans les déplacer, ainsi qu'aux locaux, installations et équipements du gestionnaire de l'infrastructure et de l'entreprise ferroviaire.

(4) Quiconque empêche ou entrave sciemment l'accomplissement des missions incombant à l'Administration, est puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 125.000 euros ou d'une de ces peines seulement. »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 7.**(1) En vue d'obtenir le certificat de sécurité et l'agrément de sécurité, le requérant adresse sa demande écrite sous pli recommandé au Directeur de l'Administration des chemins de fer.

La demande est rédigée en langue française ou allemande. Elle est remise en trois exemplaires. Elle indique l'objet de la demande et le relevé des pièces dont le requérant entend se servir. Elle est accompagnée de tous les pièces et documents exigés par la réglementation.

(2) Le requérant peut demander des informations sur les modalités d'obtention des certifications. L'Administration dresse un dossier d'information sur les exigences et met gratuitement tous les documents appropriés à la disposition du requérant. Des éléments d'orientation spécifiques sont fournis aux entreprises ferroviaires qui introduisent une demande de certificat de sécurité concernant des services sur une partie limitée du réseau ; ils précisent les règles applicables à la partie du réseau en question.

(3) L'Administration avise les demandes endéans les trois mois à compter du jour où le dossier comportant toutes les pièces utiles au bon déroulement de la procédure lui a été communiqué. »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 8.** Dans la phase d'élaboration des règles nationales de sécurité, l'Administration consulte toutes les parties concernées et intéressées, y compris le gestionnaire de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires, les fabricants et les fournisseurs de services d'entretien, les usagers et les représentants du personnel. Les avis des parties intéressées sont réputés favorables s'ils ne sont pas intervenus dans le mois suivant la transmission du projet. »

Art. 9. (1) En dehors d'un directeur, le cadre du personnel de l'Administration comprend, dans l'ordre hiérarchique, les fonctions et emplois suivants :

a) Dans la carrière supérieure :

grade de computation de la bonification d'ancienneté : grade 12 :

- des conseillers de direction première classe et des ingénieurs première classe ;
- des conseillers de direction et des ingénieurs-chefs de division ;
- des conseillers de direction adjoints et des ingénieurs principaux ;
- des attachés de Gouvernement premiers en rang et des ingénieurs-inspecteurs ;
- des attachés de Gouvernement et des ingénieurs.

b) Dans la carrière moyenne du rédacteur :

grade de computation de la bonification d'ancienneté : grade 7 :

- des inspecteurs principaux premiers en rang ;
- des inspecteurs principaux ;
- des inspecteurs ;
- des chefs de bureaux ;
- des chefs de bureaux adjoints ;
- des rédacteurs principaux ;
- des rédacteurs.

La promotion aux fonctions supérieures à celles de rédacteur principal est subordonnée à la réussite d'un examen de promotion.

Lorsqu'un emploi d'une fonction de promotion n'est pas occupé, le nombre des emplois d'une fonction inférieure au grade de la même carrière pourra être temporairement augmenté en conséquence.

c) Dans la carrière moyenne de l'ingénieur-technicien :

grade de computation de la bonification d'ancienneté : grade 7 :

- des ingénieurs-techniciens inspecteurs principaux premiers en rang ;
- des ingénieurs-techniciens inspecteurs principaux ;
- des ingénieurs-techniciens inspecteurs ;
- des ingénieurs-techniciens principaux ;
- des ingénieurs-techniciens.

La promotion aux fonctions supérieures à celles d'ingénieur-technicien principal est subordonnée à la réussite d'un examen de promotion.

Lorsqu'un emploi d'une fonction de promotion n'est pas occupé, le nombre des emplois d'une fonction inférieure au grade de la même carrière pourra être temporairement augmenté en conséquence.

d) Le cadre prévu au présent paragraphe peut être complété par des employés de l'Etat et des ouvriers de l'Etat dans les limites des crédits budgétaires. En outre, le cadre prévu au présent paragraphe peut être complété par des stagiaires suivant les besoins du service et dans les limites des crédits budgétaires.

(2) Le directeur doit être titulaire d'un diplôme de fin d'études universitaires représentant la sanction finale d'un cycle complet d'études universitaires, homologué ou reconnu conformément aux dispositions législatives en vigueur.

La nomination aux fonctions de directeur est faite au gré du Gouvernement.

(3) Les nominations aux fonctions classées au grade 9 et aux grades supérieures sont faites par le Grand-Duc. Les nominations aux autres grades sont faites par le ministre.

(4) Sans préjudice des conditions générales d'admission au service de l'Etat, et pour autant qu'elles ne sont pas fixées par la présente loi, les conditions particulières d'admission au stage, de nomination et d'avancement du personnel de l'Administration sont fixées par voie de règlement grand-ducal.

(5) La loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat est modifiée comme suit :

a) L'article 22 section IV est modifié comme suit :

- au numéro 9 est ajoutée la mention « le directeur de l'Administration des Chemins de Fer ».

b) L'annexe A - classification des fonctions - rubrique I, « Administration générale », est modifiée comme suit :

- au grade 17 est ajoutée la mention « Administration des Chemins de Fer - directeur ».

c) L'annexe D - détermination - rubrique I, « Administration générale », est modifiée comme suit :

- à la carrière supérieure de l'administration, au grade 12 de la computation de la bonification d'ancienneté, au grade 17, est ajoutée la mention « directeur de l'Administration des Chemins de Fer ».

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 10.** Afin d'assumer les missions, responsabilités et obligations dévolues à l'Administration, des agents des CFL qui, au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, sont chargés de tâches relevant de la compétence de l'Administration ou qui disposent des qualifications requises, peuvent être transférés sur une base volontaire à l'Administration selon les modalités prévues à l'article 7 de la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'Etat.

L'agent transféré à l'Administration garde son statut de personnel des chemins de fer avec tous les droits et prérogatives que cela implique.

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

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

Le Trésor rembourse aux CFL les traitements, indemnités, salaires, charges sociales patronales et la quote-part des pensions des agents en question. »

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 3 – Mise en place et gestion de la sécurité ferroviaire »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 11.**(1) Les règles nationales de sécurité contiennent les exigences en matière de sécurité. Elles évoluent conformément aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI), aux objectifs de sécurité communs (OSC) et aux méthodes de sécurité communes (MSC).

Tout projet de règle nationale de sécurité qui exige un niveau de sécurité plus élevé que celui des OSC adoptés, ou qui est susceptible d'affecter sur le réseau national les activités effectuées par des entreprises ferroviaires qui sont établies en dehors du

Luxembourg en conformité avec les exigences du droit de l'Union européenne, est soumis par l'Administration à l'avis des parties intéressées conformément à l'article 8.

Les règles de sécurité nationales sont publiées par voie de règlement grand-ducal.

(2) Le gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise ferroviaire adoptent, chacun en ce qui le concerne, des règles internes de sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité. Les règles internes sont établies dans le respect des règles de sécurité nationales ; elles atteignent au moins les OSC et sont conformes aux exigences de sécurité définies dans les STI et MSC. Elles ne s'appliquent qu'à l'organisme qui les édicte.

(3) Toute entreprise ferroviaire admise à utiliser le réseau national ainsi que le gestionnaire de l'infrastructure pourvoient aux tâches de sécurité qu'ils assument, du personnel titulaire d'une formation et d'une certification conformes aux exigences de sécurité définies par le droit de l'Union européenne, par les spécifications techniques d'interopérabilité et par les règles de sécurité nationales.

(4) Chaque année, avant le 30 juin, le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires autorisées à utiliser le réseau national soumettent à l'Administration un rapport annuel sur la sécurité concernant l'année civile précédente. Le rapport de sécurité contient:

1. des informations sur le processus de réalisation par le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire de ses propres objectifs de sécurité et les résultats des plans de sécurité ;
2. la mise au point d'indicateurs de sécurité nationaux et des indicateurs de sécurité communs définis à l'annexe I de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire telle que modifiée par la suite, selon sa pertinence pour l'organisation déclarante ;
3. les résultats des audits de sécurité internes ;
4. des observations sur les insuffisances et les défauts de fonctionnement des opérations ferroviaires et de la gestion de l'infrastructure présentant un intérêt pour l'Administration. »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 12.** Le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires prennent toutes les mesures requises en vue d'assurer la sécurité de l'exploitation du système ferroviaire et de maîtriser les risques qui en résultent en coopération les uns avec les autres. Ils appliquent les règles nationales de sécurité visées à l'article 11, paragraphe 1^{er} et établissent leur système de gestion de la sécurité conformément aux dispositions de l'article 11, paragraphe 2.

Sans préjudice de la responsabilité civile établie conformément aux prescriptions légales, le gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise ferroviaire est responsable de sa partie du système ferroviaire et de la sécurité d'exploitation de celle-ci, y compris la fourniture de matériel et la sous-traitance de services, vis-à-vis des usagers, des clients, des travailleurs concernés et des tiers.

La responsabilité du gestionnaire de l'infrastructure et de chaque entreprise ferroviaire dans l'exploitation du système ferroviaire n'affecte pas la responsabilité de chaque fabricant, fournisseur de services d'entretien, détenteur, prestataire de services et entité adjudicatrice de livrer du matériel roulant, des installations, des accessoires et des équipements ainsi que des services conformes aux exigences et conditions d'utilisation prescrites. »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 13.** La mise en circulation sur le réseau national de trains par une entreprise ferroviaire déterminée n'est admise que dans les conditions prévues par l'article 11, paragraphes 1^{er} et 2, de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

La preuve du respect de ces conditions est rapportée soit par le fait d'être titulaire d'une licence luxembourgeoise prévue à l'article 4 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, soit par le rapport d'un réviseur d'entreprises certifiant l'existence de moyens financiers pour couvrir la responsabilité civile dont question à l'alinéa premier. »

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 4 - Certification de l'entreprise ferroviaire »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 14.** L'allocation et l'utilisation d'un sillon exigent de la part de l'entreprise bénéficiaire la détention d'un certificat de sécurité. Le certificat de sécurité confirme l'acceptation du système de gestion de la sécurité de l'entreprise ferroviaire. Il précise le type et la portée des activités ferroviaires couvertes. Il est valable sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne pour des activités de transport ferroviaires équivalentes.

Le certificat de sécurité se compose d'une certification générale et d'une certification spéciale.

La certification générale atteste l'établissement par l'entreprise ferroviaire d'un système de gestion de la sécurité en due forme et sa conformité aux normes et aux règles de sécurité pertinentes du droit de l'Union européenne.

La certification spéciale atteste l'acceptation par l'entreprise ferroviaire des mesures de sécurité applicables pour atteindre les exigences nationales spécifiques nécessaires pour la fourniture de ses services sur le réseau national en toute sécurité. Les exigences peuvent porter sur l'application des STI et des règles de sécurité nationales, y compris les règles d'exploitation du réseau, l'acceptation des certificats du personnel et l'autorisation de mettre en service les véhicules utilisés par les entreprises ferroviaires. La certification est fondée sur la documentation soumise par l'entreprise ferroviaire, conformément à l'annexe IV de la Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire telle que modifiée par la suite.

Le détail des conditions d'obtention et de validité du certificat de sécurité ainsi que les modalités de son établissement sont arrêtées par règlement grand-ducal qui fixe

également le détail des conditions et des modalités de renouvellement, de réexamen et de retrait du certificat de sécurité. »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 15.**(1) Le ministre est l'autorité compétente pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait des certificats de sécurité sur base des dossiers instruits par l'Administration.

(2) Le certificat de sécurité est valable pour une durée de cinq ans.

(3) Le ministre procède à l'octroi, au changement ou renouvellement du certificat de sécurité à chaque modification substantielle du type ou de la portée des activités de transport ferroviaires effectuées par l'entreprise ferroviaire.

Le ministre décide de la nécessité de procéder à un réexamen du certificat de sécurité.

Le ministre peut à tout instant procéder à la vérification des certificats de sécurité.

Le ministre procède au retrait de la certification générale et/ou de la certification spéciale en cas de manquement grave ou répété par une entreprise ferroviaire concernant l'utilisation des sillons alloués ou si le titulaire d'un certificat de sécurité délivré par le ministre ne remplit plus les conditions requises.

(4) Les décisions du ministre sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif. »

(5) Abrogé par *(Loi du 00 xx 0000)*

Art. 16.L'Administration notifie à l'Agence, dans un délai d'un mois, la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des certificats de sécurité. La notification mentionne le nom et l'adresse des entreprises ferroviaires, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité du certificat de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de la décision.

(Loi du 00 xx 0000)

« **Chapitre 5 - Certification du gestionnaire de l'infrastructure** »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 17.** (1) Pour pouvoir gérer et exploiter l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure est titulaire d'un agrément de sécurité. L'agrément confirme l'acceptation des dispositions prises par le gestionnaire de l'infrastructure pour satisfaire aux exigences particulières requises afin de garantir la sécurité de l'infrastructure ferroviaire aux niveaux de la conception, de l'entretien et de l'exploitation du système de contrôle du trafic et de signalisation.

Le détail des conditions d'obtention et de validité de l'agrément de sécurité ainsi que les modalités de son établissement sont arrêtées par règlement grand-ducal qui fixe également le détail des conditions et des modalités de renouvellement, de réexamen et de retrait de l'agrément de sécurité.

(2) Le ministre est l'autorité compétente pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait des agréments de sécurité sur base de dossiers instruits par l'Administration.

(3) L'agrément de sécurité est valable pour une durée de cinq ans.

(4) Le ministre procède à l'octroi, au changement ou renouvellement de l'agrément de sécurité à chaque modification substantielle de l'infrastructure, de la signalisation, de l'approvisionnement en énergie ou des principes applicables à son exploitation et à son entretien.

Le ministre décide de la nécessité de procéder à un réexamen de l'agrément de sécurité. Le ministre peut à tout instant procéder à la vérification des agréments de sécurité.

Le ministre procède au retrait de l'agrément de sécurité si le gestionnaire de l'infrastructure agréée ne remplit plus les conditions requises.

(5) Les décisions du ministre sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif. »

(6) Abrogé par *(Loi du 00 xx 0000)*

Art. 18. L'Administration notifie à l'Agence, dans un délai d'un mois, la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des agréments de sécurité. La notification mentionne le nom et l'adresse du gestionnaire de l'infrastructure, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité de l'agrément de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de la décision.

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 6 - Accréditation des centres de formation et du personnel de sécurité relevant du secteur ferroviaire »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 19.**(1) Toute entreprise ferroviaire admise à utiliser le réseau national ainsi que le gestionnaire de l'infrastructure pourvoient aux tâches de sécurité assumées, du personnel titulaire d'une formation et d'une certification conformes aux exigences de sécurité définies par le droit de l'Union européenne, par les STI et par les règles de sécurité nationales.

(2) La formation du personnel affecté à des tâches de sécurité au sein d'une entreprise ferroviaire et au sein du gestionnaire de l'infrastructure est organisée et dispensée par des centres de formation accrédités par le ministre sur instruction des dossiers de candidature par l'Administration.

Avant de fournir des services de formation, le demandeur est en possession d'une autorisation du membre du Gouvernement ayant le droit d'établissement dans ses attributions conformément à l'article 2 de la loi modifiée du 22 juin 1999 ayant pour objet : 1. le soutien et le développement de la formation professionnelle continue; 2. la modification de la loi modifiée du 28 décembre 1988 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales.

(3) Le demandeur dispose d'une structure de gestion efficace qui garantit un accès équitable et non discriminatoire à ses services de formation.

Le demandeur fournit ses services de formation en faisant preuve d'impartialité vis-à-vis de tous les participants.

(4) Une attestation d'accréditation, est délivrée au demandeur dans les conditions suivantes :

1. Il rapporte la preuve qu'il possède une structure effective d'organisation et de gestion répondant aux exigences pour les prestataires de services de formation.
2. Il met en place un système de gestion équivalent aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme ISO 29990.
3. Il démontre qu'il possède les compétences techniques et opérationnelles ainsi que les aptitudes requises pour organiser des cours de formation adaptés à la tâche de formation.
4. Il possède le personnel et l'équipement nécessaires et il travaille dans un environnement adapté à une formation visant à préparer les candidats aux examens de qualification pour l'exercice et le maintien à des fonctions affectées à des tâches de sécurité.
5. Il dispose d'une structure de gestion efficace qui garantit que les formateurs répondent aux exigences suivantes :
 - a) avoir des qualifications et aptitudes physiques et pédagogiques requises pour préparer, organiser et dispenser des services de formation ;
 - b) avoir une formation générale en pédagogie ;
 - c) avoir une expérience professionnelle récente de trois ans minimum dans l'exercice ou l'encadrement des fonctions de sécurité permettant une maîtrise complète des compétences professionnelles requises ou une pratique continue de la formation dispensée au personnel affecté à des tâches de sécurité avec actualisation régulière de leurs connaissances.
6. Il dispose du personnel, des installations, de l'équipement et des locaux adaptés à la formation offerte et au nombre estimé de participants.
7. Il fournit des systèmes d'enregistrement des activités de formation, y compris des informations relatives aux participants et aux formateurs, ainsi qu'au nombre et à la finalité des cours.
8. Il met en place un système de gestion de la qualité ou des procédures équivalentes qui garantissent que la formation offerte est exhaustive et en règle.
9. Il met en place un système de gestion des compétences, des formations continues et des mesures visant à maintenir à jour les compétences professionnelles des formateurs.
10. Il met en place des procédures visant à maintenir à jour les méthodes, outils et équipements de formation, y compris la documentation, les logiciels et les documents de formation fournis par le gestionnaire de l'infrastructure, tels que les livrets de procédures concernant les règles d'exploitation, les signaux et les systèmes de sécurité.
11. Il communique la méthode qu'il compte utiliser pour garantir le contenu, l'organisation et la durée des cours de formation, les plans de formation et les programmes de compétence.
12. Il garantit que la formation pratique du domaine de compétences « conducteurs de train » est dispensée par des formateurs qui ont les qualifications et aptitudes psychologiques et qui possèdent à la fois une licence valide de conducteur de

train et une attestation complémentaire harmonisée valide couvrant l'objet de la formation ou un type similaire de ligne ou de matériel roulant, et qui ont une expérience professionnelle de la conduite d'au moins trois ans. Lorsque le formateur n'est pas détenteur d'une attestation valide pour l'infrastructure ou le matériel roulant en question, un conducteur titulaire de l'attestation pour cette infrastructure ou ce matériel roulant doit être présent lors de la formation.

(5) Le demandeur adresse la demande d'accréditation par envoi recommandé au ministre. La demande comprend tous les documents conformément à l'annexe I et elle précise les domaines de compétences pour lesquels le demandeur sollicite l'accréditation.

Le silence du ministre gardé pendant un délai de trois mois vaut accréditation.

Le ministre décide de :

1. délivrer l'attestation d'accréditation conforme à l'annexe II ; ou
2. attester dans le cas visé à l'article 19*bis*, paragraphe 4, l'accréditation en tant que centre de formation sur le certificat de sécurité ou l'agrément de sécurité, ou
3. communiquer son refus. »

« **Art. 19*bis*.** (1) Sans préjudice de l'article 19, paragraphe 5, un centre de formation dont le principal établissement se situe dans un autre Etat membre peut être accrédité par le ministre pour la formation relative à l'infrastructure ferroviaire nationale.

Au cas où une demande d'accréditation ou de reconnaissance de la formation du personnel affecté à des tâches de sécurité a déjà été satisfaite par une autorité compétente d'un autre Etat membre, le ministre limite son évaluation aux exigences qui sont spécifiques à la formation sur l'infrastructure ferroviaire nationale et s'abstient d'évaluer les points qui ont déjà fait l'objet d'une évaluation au cours de la précédente procédure d'accréditation ou de reconnaissance.

Les documents en provenance d'un autre Etat membre de l'Union européenne sont accompagnés d'une copie certifiée conforme par l'autorité du pays d'origine et, le cas échéant, d'une traduction certifiée conforme à l'original.

(2) Sans préjudice de l'article 19, paragraphe 5, le demandeur qui souhaite fournir des services de formation relatifs aux connaissances linguistiques générales, dispose d'une accréditation ministérielle et d'un certificat confirmant son aptitude.

La certification de l'aptitude à fournir des services de formation relatifs aux connaissances linguistiques générales relève de la compétence d'un organisme conforme aux principes et à la méthode établis par le « Cadre Européen de compétence linguistique » établi par le Conseil de l'Europe.

(3) Sans préjudice des articles 19, paragraphe 5, et 19*bis*, paragraphe 2, le demandeur qui souhaite fournir des services de formation relatifs à un mode de communication et à une terminologie spécifiques aux activités ferroviaires et à des procédures d'exploitation et de sécurité ferroviaire dispose de l'accréditation ministérielle.

Le centre de formation fournit des formations de qualité sur l'apprentissage du mode de communication et de la terminologie spécifiques aux activités ferroviaires et à des procédures d'exploitation et de sécurité ferroviaire.

(4) Sans préjudice de l'article 19, paragraphe 5, l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure qui souhaite fournir des services de formation dispose de l'accréditation ministérielle et peut introduire sa requête dans le cadre de la demande de délivrance ou de la demande de renouvellement du certificat de sécurité ou de l'agrément de sécurité en décrivant les dispositions nécessaires dans le dossier accompagnant cette demande.

Si les services de formation ne sont offerts que par une seule entreprise ferroviaire ou un seul gestionnaire de l'infrastructure, les autres entreprises ferroviaires ou gestionnaires de l'infrastructure ont droit à un accès équitable aux services de formation à un prix raisonnable et non discriminatoire qui est en rapport avec les coûts et peut inclure une marge bénéficiaire raisonnable. »

« **Art. 19ter.** (1) L'accréditation du centre de formation est valable pour une période de cinq ans. L'obtention et le maintien de l'accréditation se fondent sur :

1. le respect des exigences conformément à l'article 19, paragraphe 4 ;
2. le respect des obligations conformément au paragraphe 2 ;
3. le contenu des documents à joindre conformément à l'annexe I ;
4. les résultats des contrôles effectués en conformité à l'article 19quinquies.

Pour tout centre de formation nouvellement créé, l'accréditation comporte une période probatoire de **2deux** ans. La décision portant prorogation jusqu'à la fin de la première période de cinq ans, suspension ou retrait de l'accréditation est prise sur le vu des constatations arrêtées au plus tard six mois avant le terme de la susdite période probatoire à la suite des contrôles effectués en conformité à l'article 19quinquies.

Le centre de formation accrédité peut à tout moment présenter une demande en vue d'une extension de l'accréditation de ses domaines de compétences. L'attestation d'accréditation modifiée **devr~~ait~~doit** être délivrée sur la base des documents complémentaires appropriés fournis par le demandeur. Dans ce cas, la date d'expiration de l'attestation d'accréditation précédente reste inchangée.

En vue du renouvellement de l'accréditation, le centre de formation doit au plus tard trois mois avant l'expiration de la validité adresser une demande en renouvellement au ministre. Le renouvellement est obtenu aux mêmes conditions que l'accréditation initiale. Si des services de formation ont été fournis de manière ininterrompue conformément aux obligations décrites au paragraphe 2, il convient de mettre à jour les éléments du dossier d'accréditation précédent et de produire les éléments et les documents requis conformément à l'annexe I renseignant sur les activités exercées pour le centre de formation.

Lorsque les conditions pour l'exécution d'une ou de plusieurs tâches de formation indiquées dans l'attestation d'accréditation ne sont plus respectées, le centre de formation doit immédiatement cesser de dispenser la formation pour ce qui concerne

les tâches en question et en informer le ministre. Le ministre analyse les informations et délivre une attestation d'accréditation modifiée. Dans ce cas, la date de validité de l'attestation d'accréditation reste inchangée.

(2) Tout centre de formation accrédité est tenu de :

- ~~1. respecter les exigences législatives en vigueur ;~~
- ~~2.~~ **1.** s'assurer que les formateurs répondent aux exigences précisées à l'article 19, paragraphe 4 ;
- ~~3.~~ **2.** présenter chaque année au ministre :
 - e) un bilan annuel des formations réalisées précisant pour chacun les stages considérés, formation initiale, continue ou complémentaire, leur durée et le nombre de candidats inscrits ;
 - f) une liste des formateurs engagés ;
 - g) les résultats de l'évaluation annuelle de la qualité interne des formations réalisées et les conclusions des audits et des contrôles auxquels le centre a été soumis ;
 - h) un aperçu des mesures prévues et réalisées visant à améliorer la qualité des formations dispensées ;
- ~~4.~~ **3.** s'assurer que chaque formateur dispense annuellement au moins cent heures de services de formation ;
- ~~5.~~ **4.** s'assurer que les intervenants disposent des moyens adaptés à la formation à fournir ;
- ~~6.~~ **5.** s'assurer que les intervenants exercent leurs activités sous la responsabilité pédagogique du centre de formation accrédité. Les conditions d'exercice de cette responsabilité font l'objet d'un document contractuel avec le centre de formation accrédité ; et
- ~~7.~~ **6.** respecter les exigences relatives aux contrôles assurés régulièrement par l'Administration conformément à l'article 19ter, paragraphe 1^{er}, point 4. »

« **Art. 19quater.** (1) ~~Le ministre veille à la publication et à la mise à jour~~ **L'Administration des chemins de fer publie et met à jour d'**un registre national des centres de formation disposant de l'accréditation ministérielle.

Le registre contient pour chaque centre de formation :

1. le nom et les coordonnées de l'Administration **des chemins de fer** ;
2. le nom et les coordonnées du centre de formation et des personnes de contact ;
3. le numéro d'enregistrement individuel constitué par « LU-xx-aaaa-0000 » conformément au système de numérotation harmonisé européen, appelé « NIE » ;
4. les domaines de compétences pour lesquels le centre de formation est accrédité ; et
5. la date d'expiration de l'attestation d'accréditation.

(2) Le centre de formation informe le ministre de toute modification concernant les données consignées dans le registre. Les modalités de prise de connaissance du registre et d'obtention d'une copie conforme des données sauvegardées sont communiquées par le ministre lors de l'octroi de l'accréditation.

Art. 19quinquies. « (1) A tout moment, l'Administration peut prendre les mesures nécessaires pour vérifier si les formateurs remplissent les conditions requises pour l'admission et le maintien aux fonctions qu'ils assurent, telles que prévues par la présente loi et procéder à des enquêtes concernant le respect de la présente loi par les centres de formation exerçant leurs activités sur le territoire national.

(2) Les contrôles relatifs aux centres de formation visés à l'article 19ter, paragraphe 1^{er}, point 4, sont régulièrement assurés par l'Administration. Les contrôles portent sur l'accès équitable et non discriminatoire de tout postulant aux services de formation ainsi que sur le respect des conditions d'accréditation, la conformité des moyens de mise en œuvre avec les clauses y relatives prévues dans l'accréditation ministérielle et le déroulement correct des formations.

Au cas où des irrégularités seraient constatées à l'occasion desdits contrôles, l'accréditation peut être suspendue ou retirée par décision motivée du ministre.

(3) Les mesures prises en exécution de l'article 19quinquies, paragraphes 1^{er} et 2, comportent la mise à jour du registre prévu à l'article 19quater.

(4) En cas de litige au sujet d'une mesure ou décision prise en exécution de la présente loi, seules les juridictions luxembourgeoises sont compétentes pour en statuer. »

« **Art. 19sexies.** Par dérogation à l'article 19, paragraphe 4, point 12, le centre de formation accrédité peut organiser une formation pratique se rapportant à une nouvelle ligne ou récemment équipée et au matériel roulant récemment mis en service.

Le recours à cette dérogation est limité strictement au cas dans lequel aucun formateur titulaire d'une attestation couvrant déjà la ligne nouvelle ou récemment équipée ou le nouveau matériel roulant n'est encore disponible. Il incombe au centre de formation de régulariser dans les meilleurs délais les attestations des formateurs en cause.

Le formateur doit satisfaire aux exigences de l'article 19, paragraphe 4, point 12, en ce qui concerne les qualifications et aptitudes, la licence et la durée d'expérience professionnelle.

Le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires prennent les mesures nécessaires afin de garantir la sécurité. »

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 6bis - Critères en relation avec l'organisation des examens »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 19septies.** (1) L'examineur chargé de l'évaluation du personnel affecté à des tâches de sécurité au sein d'une entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure évalue les compétences professionnelles des postulants en faisant preuve d'éviter tout conflit d'intérêts vis-à-vis de tous les postulants.

Avant d'être reconnu, le demandeur confirme qu'il dirige les examens de manière impartiale et non discriminatoire, libre de toute pression ou incitation qui pourrait influencer son jugement ou les résultats et le déroulement de l'examen. Il est réputé indépendant et impartial s'il satisfait aux conditions suivantes :

1. Absence d'influence d'autrui : l'examineur est indépendant à l'égard des postulants qu'il examine et réalise les examens sous le critère de « non soumis au contrôle » de la part d'autrui ;
2. Absence de conflit d'intérêts réel ou perçu : nul ne peut, en sa qualité d'examineur, prendre part aux examens, lorsqu'il est parent ou allié jusqu'au ~~quatrième~~troisième degré inclusivement avec le postulant ou lorsqu'il est son partenaire au sens de la loi modifiée du 9 juillet 2004 relative aux effets légaux de certains partenariats ou le partenaire jusqu'au quatrième degré inclusivement. Il en est de même lorsqu'il a dispensé la formation à sanctionner par l'examen.

Il signe la déclaration d'indépendance et d'impartialité requise à l'annexe III.

(2) En vue de la délivrance de l'attestation de reconnaissance, le demandeur rapporte la preuve que :

1. il possède les compétences techniques et opérationnelles ainsi que les aptitudes requises à préparer, à faire passer et à noter des examens adaptés à l'objectif attendu ;
2. il est âgé de 26 ans au moins ;
3. ses compétences correspondent à un niveau élevé équivalent aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme EN ISO 17024 ;
4. il possède les qualifications et les aptitudes physiques et pédagogiques requises concernant l'objet des examens ;
5. il dispose d'une connaissance approfondie des méthodes d'examen et des documents d'examen ;
6. il a acquis une expérience professionnelle de quatre ans minimum au cours des cinq années précédant la date de la demande de reconnaissance. Cette expérience a été acquise soit dans l'exercice ou l'encadrement des fonctions de sécurité permettant une maîtrise complète des compétences professionnelles requises, soit par une pratique continue de la formation dispensée au personnel affecté à des tâches de sécurité avec actualisation régulière des connaissances ;
7. il a des compétences d'écoute et de conversation dans la langue de l'examen correspondant au moins au niveau B2 du Cadre européen de compétence linguistique (CECL) établi par le Conseil de l'Europe ;
8. il maintient à jour ses compétences professionnelles à l'égard des sujets des examens qu'il réalise ;
9. il établit une procédure de recours autorisant le postulant à voir les résultats de l'examen qu'il a passé et à demander qu'il soit revu en cas d'avis négatif motivé le concernant.

(3) En vue de la délivrance de l'attestation de reconnaissance pour le domaine de compétences « conducteurs de train » et sans préjudice du paragraphe 1^{er}, le demandeur rapporte la preuve complémentaire pour les épreuves pratiques que :

1. son expérience professionnelle conformément au point 6 du paragraphe ~~2~~**précédent** est acquise moyennant l'exercice effectif de la conduite ;
2. il possède les qualifications et aptitudes psychologiques requises et qu'il est titulaire à la fois d'une licence valide de conducteur de train et d'une attestation complémentaire harmonisée valide couvrant l'objet de l'examen ou un type similaire de ligne ou le matériel roulant. Lorsque l'examineur n'est pas détenteur d'une attestation valide pour l'infrastructure ou le matériel roulant qui fait l'objet de l'examen, un conducteur titulaire de l'attestation pour cette infrastructure ou ce matériel roulant doit être présent lors de l'examen. »

Art. 19octies. (1) Par dérogation à l'article 19septies, paragraphe 3, point 2, l'examineur peut organiser un examen pratique se rapportant à une nouvelle ligne ou récemment équipée, à du matériel roulant récemment mis en service, au matériel historique récemment remis en service et à un nouveau règlement ou une modification majeure d'un règlement concernant l'attestation.

Le recours à cette dérogation est limité strictement au cas dans lequel aucun examinateur titulaire d'une attestation couvrant déjà la ligne nouvelle ou récemment équipée, le nouveau matériel roulant, le matériel historique et le nouveau règlement ou la modification majeure n'est encore disponible. Il incombe aux examinateurs respectivement à leur employeur de régulariser dans les meilleurs délais les attestations des examinateurs en cause. L'examineur satisfait aux exigences de l'article 19septies, paragraphe 3, point 2, en ce qui concerne les qualifications et aptitudes et la licence.

Le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires prennent les mesures nécessaires afin de garantir la sécurité.

(2) En vue d'obtenir la reconnaissance, le demandeur adresse une demande par envoi recommandé à l'Administration. La demande comprend tous les documents conformément à l'annexe IV dont ceux prouvant les exigences visées à l'article 19septies, paragraphe 2. Le demandeur précise les domaines de compétences pour lesquels il sollicite la reconnaissance. La demande peut également être soumise par l'employeur du demandeur en son nom. Si l'Administration exige lors de l'examen de la demande un complément d'informations, elle le notifie par écrit au demandeur en l'invitant à adresser les pièces complémentaires.

L'Administration décide dans un délai de trois mois à compter de la réception des documents nécessaires de :

1. délivrer l'attestation de reconnaissance conforme à l'annexe V ; ou
2. communiquer son refus.

Art. 19nonies. (1) Sans préjudice de l'article 19octies, paragraphe 2, un examinateur reconnu par l'autorité compétente d'un autre Etat membre peut être reconnu par l'Administration pour les examens relatifs à l'infrastructure ferroviaire nationale.

Au cas où une demande de reconnaissance a déjà été satisfaite par une autorité compétente d'un autre Etat membre, l'Administration limite son évaluation aux

exigences qui sont spécifiques aux examens sur l'infrastructure ferroviaire nationale et s'abstient d'évaluer les points qui ont déjà fait l'objet d'une évaluation au cours de la précédente procédure de reconnaissance.

Les documents en provenance d'un autre Etat membre de l'Union européenne sont accompagnés d'une copie certifiée conforme par l'autorité du pays d'origine et, le cas échéant, d'une traduction certifiée conforme à l'original.

(2) Sans préjudice de l'article 19*octies*, paragraphe 2, le demandeur qui souhaite faire passer et noter des examens relatifs aux connaissances linguistiques générales dispose également de la reconnaissance d'aptitude aux examens relatifs aux connaissances linguistiques générales. La certification y relative relève de la compétence d'un organisme conforme aux principes et à la méthode établis par le « Cadre Européen de compétence linguistique » établi par le Conseil de l'Europe.

L'examineur réalise les examens de manière à vérifier que le niveau exigé des connaissances linguistiques est en adéquation avec la fonction de sécurité à exercer.

(3) Sans préjudice de l'article 19*octies*, paragraphe 2, et de l'article 19*nonies*, paragraphe 2, le demandeur qui souhaite faire passer et noter des examens relatifs à un mode de communication et à une terminologie spécifiques aux activités ferroviaires et à des procédures d'exploitation et de sécurité ferroviaire, dispose également de la reconnaissance d'aptitude aux examens relatifs au mode de communication et de terminologie spécifique.

L'examineur réalise les examens de manière à vérifier que le niveau exigé des compétences professionnelles relatives à la communication et à la terminologie spécifiques aux activités ferroviaires et à des procédures d'exploitation et de sécurité ferroviaire est en adéquation avec la fonction de sécurité à exercer.

Art. 19*decies*. (1) La reconnaissance de l'examineur est valable pour une période de cinq ans. L'obtention et le maintien de la reconnaissance se fondent sur :

1. le respect des exigences conformément à l'article 19*septies*, paragraphe 2 ;
2. le respect des obligations conformément au paragraphe 2 ;
3. le contenu des documents à joindre conformément à l'annexe IV ;
4. les résultats des contrôles effectués en conformité à l'article 19*duodecies*, paragraphes 5 et 6.

L'examineur peut à tout moment présenter une demande en vue d'une extension de la reconnaissance de ses domaines de compétences. L'attestation de la reconnaissance modifiée **devra****doit** être délivrée sur la base des documents complémentaires **appropriés** fournis par le demandeur. Dans ce cas, la date d'expiration de l'attestation de reconnaissance précédente reste inchangée.

En vue du renouvellement de la reconnaissance, l'examineur adresse au plus tard trois mois avant l'expiration de la validité une demande en renouvellement à l'Administration. Le renouvellement est obtenu aux mêmes conditions que la reconnaissance initiale. Si des examens ont été réalisés de manière ininterrompue conformément aux obligations décrites au paragraphe 2, il **conviendra****convient** de

mettre à jour les éléments du dossier de reconnaissance précédent et de produire les éléments et les documents requis conformément à l'annexe IV renseignant sur les activités exercées de l'examineur.

Lorsque les conditions pour l'exécution d'une ou de plusieurs tâches indiquées dans l'attestation de reconnaissance ne sont plus respectées, l'examineur cesse immédiatement de préparer, de faire passer et de noter des examens en ce qui concerne les tâches en question et en informe l'Administration. L'Administration analyse les informations et délivre une attestation de reconnaissance modifiée. Dans ce cas, la date de validité de l'attestation de reconnaissance reste inchangée.

(2) Tout examineur est tenu de :

~~1. respecter les exigences de la présente loi ;~~

~~2.~~ 1. présenter chaque année à l'Administration un bilan annuel des examens réalisés par domaine de compétences précisant le nombre d'examens réalisés, le nombre de postulants et le nombre de certificats délivrés aux postulants, ainsi que le barème tarifaire énonçant le système de tarification des services fournis ;

~~3.~~ 2. réaliser annuellement au moins dix examens par domaine de compétence pour lequel il est reconnu ;

~~4.~~ 3. respecter les exigences relatives aux contrôles assurés régulièrement par l'Administration conformément à l'article 19*decies*, paragraphe 1, point 4.

Art. 19*undecies*. (1) L'Administration veille à l'établissement, à la mise à jour et à la publication d'un registre national des examineurs disposant de la reconnaissance.

(2) Le registre contient pour chaque examineur :

1. le nom, l'adresse et la date de naissance ;

2. le nom et l'adresse de l'employeur s'il présente une demande au nom de l'examineur ;

3. le numéro d'enregistrement individuel constitué par « LU-xx-aaaa-0000 » conformément au système de numérotation harmonisé européen « NIE » ;

4. les domaines de compétences pour lesquels il est reconnu ;

5. la ou les langues pour lesquelles il est reconnu ;

6. la date d'expiration de l'attestation de reconnaissance ;

7. les coordonnées de personnes de contact.

(3) En vue de la mise à jour du registre, l'examineur ou l'employeur qui agit en son nom, informe l'Administration de toute modification concernant les données consignées dans le registre. Les modalités de prise de connaissance du registre et d'obtention d'une copie conforme des données sauvegardées sont communiquées par l'Administration lors de l'octroi de la reconnaissance.

Art. 19*duodecies*. (1) Sans préjudice ~~du paragraphe 1^{er}~~ de l'alinéa 2 et dans l'hypothèse où l'examineur ne dispose pas des compétences particulières pour préparer, faire passer et noter des examens relatifs à du matériel ferroviaire, l'examineur peut demander l'assistance d'un gestionnaire de l'infrastructure, d'une entreprise ferroviaire ou d'une société spécialisée.

Au cas où l'examen est **réalisé** organisé par plusieurs **personnes examinateurs**, l'examen est dirigé par un examinateur selon les dispositions de la présente loi.

(2) Le postulant présente une demande d'inscription sous la forme écrite à l'examineur dirigeant l'examen. L'inscription peut être réalisée au nom du postulant par son employeur moyennant un cahier des charges à envoyer à l'examineur.

L'examineur qui dirige l'examen communique au préalable par écrit le règlement de l'examen au candidat qui comprend :

1. les documents requis pour l'inscription à l'examen et la ou les dates d'inscription ;
2. le déroulement et les règles de conduite à observer par le postulant pendant l'examen ;
3. les principes d'évaluation et d'attribution des points ;
4. les conditions de réussite et les suites en cas ~~de note(s) insuffisante(s) d'une ou plusieurs notes insuffisantes;~~
5. les délais de réexamen en cas ~~de note(s) insuffisante(s) d'une ou plusieurs notes insuffisantes;~~
6. les méthodes et délais de communication des résultats ;
7. la procédure de recours visée à l'article 19~~septies~~, paragraphe 2, point 9.

L'examineur communique au postulant ~~le(s) lieu(x)~~ **le ou les lieux** et la ou les dates d'examen dans un délai raisonnable.

(3) Les examens sont réalisés de manière transparente et ont une durée adéquate pour démontrer que tous les sujets pertinents relatifs à la fonction de sécurité sont couverts. A cet effet, les méthodes d'examen doivent être adaptées selon l'objectif attendu de chaque domaine de compétences à examiner.

L'examineur qui dirige l'examen est responsable :

1. du choix des méthodes d'examen ;
2. du contenu des questions à poser ;
3. de la vérification de l'identité du candidat préalablement à l'examen ;
4. de l'évaluation des réponses ;
5. de la confidentialité des questions.

Les méthodes d'évaluation sont harmonisées. La confidentialité des questions est garantie moyennant un système de gestion informatisé.

Les examens peuvent être réalisés sur ordinateur. Des simulateurs peuvent être utilisés dans le cadre des examens, dans des situations particulièrement difficiles.

(4) Les examens font l'objet d'un bilan d'examen à délivrer au postulant. Les données intéressant le bilan d'examen sont conservées pendant dix ans par l'examineur par tous moyens et consultables à tout moment par l'Administration, sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

(5) A tout moment, l'Administration peut prendre les mesures nécessaires pour vérifier si les examinateurs remplissent les conditions requises aux fonctions qu'ils assurent,

telles que prévues par la présente loi, et procéder à des enquêtes concernant le respect de la présente loi par les examinateurs exerçant leurs activités sur le territoire national.

(6) Les contrôles visés à l'article 19*decies*, paragraphe 1^{er}, point 4 sont régulièrement assurés par l'Administration. Les contrôles portent sur la réalisation des examens de manière indépendante et impartiale, ainsi que sur le respect des conditions de reconnaissance, la conformité des moyens de mise en œuvre avec les clauses y relatives prévues dans la reconnaissance et le déroulement correct des examens.

L'Administration peut exiger :

1. l'accès à tous les documents utiles ;
2. l'adoption d'une procédure selon laquelle certaines informations sont fournies régulièrement ;
3. la désignation par elle d'observateurs lors des examens.

Au cas où des irrégularités sont constatées lors desdits contrôles, la reconnaissance peut être suspendue ou retirée par décision motivée de l'Administration.

Les mesures prises en exécution du présent paragraphe et du paragraphe 6 comportent la mise à jour du registre prévu à l'article 19*undecies*.

(7) En cas de litige au sujet d'une mesure ou décision prise en exécution de la présente loi, seules les juridictions luxembourgeoises sont compétentes pour en statuer.

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 7 - Certification du matériel roulant ferroviaire »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 20.**(1) Toute entreprise ferroviaire admise à utiliser le réseau national ne fait circuler sur ce réseau national que des trains composés de matériel roulant couvert par les STI et les règles nationales pertinentes ou dont la mise en service a été autorisée par l'Administration ou dont l'autorisation de mise en service accordée par les autorités compétentes d'un autre Etat est reconnue par l'Administration.

(2) Le dossier à soumettre à l'Administration contient les informations suivantes :

1. la preuve de l'autorisation dans un autre Etat de la mise en service du matériel roulant et des registres faisant apparaître l'historique de son exploitation, de son entretien et les modifications techniques apportées après l'autorisation ;
2. les données techniques, le programme d'entretien et les caractéristiques opérationnelles appropriés requis par l'Administration et nécessaires pour son autorisation ;
3. les caractéristiques techniques et opérationnelles prouvant la compatibilité du matériel roulant avec le système d'alimentation en énergie, le système de signalisation et de contrôle-commande, l'écartement des voies et les gabarits de l'infrastructure, la charge maximale à l'essieu et d'autres contraintes du réseau ;
4. des informations sur les dérogations aux règles de sécurité nationales nécessaires pour accorder l'autorisation, et la preuve, basée sur l'évaluation

des risques, que l'acceptation du matériel roulant ne crée pas de risque sur le réseau.

(3) Le détail des conditions d'obtention et de validité de l'autorisation de mise en service du matériel roulant ferroviaire circulant sur le réseau national ainsi que les modalités de sa délivrance sont arrêtés par règlement grand-ducal qui détermine également les conditions selon lesquelles l'autorisation de mise en service délivrée dans un autre État peut être intégralement ou partiellement reconnue.

(4) Le détail des conditions d'obtention et de validité de l'autorisation de mise en service du matériel roulant ferroviaire historique circulant sur le réseau national ainsi que les modalités de sa délivrance sont définies par l'Administration. »

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 7bis – Entretien des véhicules »

Art. 20bis. Il est créé un registre national des véhicules géré selon des modalités à fixer par règlement grand-ducal.

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 20ter.**(1) Chaque véhicule, avant qu'il ne soit mis en service ou utilisé sur le réseau national, se voit assigner une entité chargée de l'entretien qui est inscrite dans le registre national des véhicules.

(2) Une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur peut être entité chargée de l'entretien.

(3) Sans préjudice de la responsabilité des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure pour l'exploitation d'un train en toute sécurité prévue à l'article 12, paragraphe 3, l'entité veille, au moyen d'un système d'entretien, à ce que les véhicules dont elle assure l'entretien soient dans un état de marche assurant la sécurité. Les véhicules sont entretenus par l'entité chargée de l'entretien conformément :

1. au carnet d'entretien de chaque véhicule ;
2. aux exigences en vigueur, y compris aux règles en matière d'entretien et aux dispositions relatives aux STI.

L'entité chargée de l'entretien effectue l'entretien elle-même ou le sous-traite à des ateliers d'entretien.

(4) Lorsqu'il s'agit de wagons de fret, chaque entité chargée de l'entretien est certifiée par un organe accrédité ou reconnu. Les processus d'accréditation et de reconnaissance se fondent sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité. L'accréditation et la reconnaissance sont prononcées par le ministre après avoir demandé l'avis de l'Administration.

Lorsque l'entité chargée de l'entretien est une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure, la conformité aux exigences est contrôlée par l'Administration, conformément aux procédures en vigueur pour la certification et l'agrément en matière de sécurité. Cette certification n'est applicable qu'aux véhicules dont l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure est le détenteur.

(5) Les obligations d'identification et de certification de l'entité chargée de l'entretien sont remplies par d'autres mesures, dans les cas suivants :

1. véhicules immatriculés dans un pays tiers et entretenus conformément à la législation de ce pays ;
2. véhicules utilisés sur des réseaux ou des lignes dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau principal dans l'Union européenne et pour lesquels la conformité aux exigences visées au paragraphe 3 est assurée par des accords internationaux conclus avec des pays tiers ;
3. véhicules visés à l'article 1^{er}, paragraphes 2 et 3, ainsi que transports spéciaux ou de matériel militaire nécessitant la délivrance d'un permis ad hoc par l'Administration avant la mise en service. Les dérogations sont accordées pour des périodes maximales de cinq ans.

Ces autres mesures sont mises en œuvre par le biais de dérogations accordées par l'Administration :

1. lors de l'immatriculation des véhicules, en ce qui concerne l'identification de l'entité chargée de l'entretien ;
2. lors de la délivrance des autorisations et des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure, conformément aux procédures en vigueur pour la certification et l'agrément en matière de sécurité, en ce qui concerne l'identification ou la certification de l'entité chargée de l'entretien.

Ces dérogations sont identifiées et justifiées dans le rapport annuel sur la sécurité visé à l'article 5. »

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 8 - Dispositions pénales »

Art. 21. La violation des obligations découlant des articles 14, 17, 19 et 20 est punie d'un emprisonnement d'un mois à trois ans et d'une amende de 251 à 5000 euros ou d'une de ces peines seulement.

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 9 - Dispositions modificatives et abrogatoires »

Art. 22. Le deuxième alinéa de l'article 10 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée est abrogé.

Art. 23. Dans le Chapitre III – La répartition des sillons de la même loi - il est inséré derrière l'article 20 un article 20bis nouveau, libellé comme suit:

« Art. 20 bis.- 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 du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire. »

Art. 24. A l'article 22 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1. Au paragraphe 1^{er}, le terme « la cellule « accès réseau » de la Communauté des Transports, établissement public institué en vertu de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics » est remplacé par « l'Administration des

Chemins de Fer, instituée en vertu de la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire ».

2. Au paragraphe 2, alinéa 3, la référence « article 26 » est remplacée par « article 20bis ».
3. Le paragraphe 3 est abrogé.
4. Au paragraphe 4, le terme « la cellule « accès réseau » de la Communauté des Transports » est remplacé par « l'Administration des Chemins de Fer ».
5. Le paragraphe 9 est remplacé par le texte suivant :

« (9) Sans préjudice des dispositions de l'article 22bis, lorsqu'une entreprise ferroviaire qui demande l'allocation d'un sillon ou qui utilise le réseau luxembourgeois trouve mal fondée une décision de l'organisme de répartition prise à son égard dans le cadre de la répartition des sillons, elle peut déférer celle-ci au ministre qui, après avoir entendu les parties, la confirme ou la réforme dans un délai de dix jours ouvrables. »

Art. 25. L'article 24 de la même loi est remplacé par le texte suivant :

« Art. 24. L'utilisation du réseau luxembourgeois est soumise au paiement d'une redevance d'utilisation dont les modalités d'application sont arrêtées par règlement grand-ducal, l'avis de l'organisme de tarification demandé.

Les redevances d'utilisation sont calculées pour chaque entreprise 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'organisme de tarification prévu à l'article 25 selon les modalités arrêtées par règlement grand-ducal.

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

Le gestionnaire de l'infrastructure doit pouvoir prouver que les redevances à payer par une entreprise ferroviaire ont été calculées conformément aux modalités de tarification de la redevance prévue.

L'organisme de tarification prévu à l'article 25 tient à la disposition de toute entreprise ferroviaire demandant l'allocation de sillons toute information utile sur les redevances imposées. »

Art. 26. Au paragraphe 1^{er} de l'article 25 de la même loi, le terme « la cellule « accès réseau » de la Communauté des Transports, instituée en vertu de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics » est remplacé par « l'Administration des Chemins de Fer, instituée en vertu de la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire ».

Art. 27. Le Chapitre V – Les règles de sécurité relatives à l'utilisation du réseau de la même loi - est abrogé.

Art. 28. A l'article 31 de la même loi, la référence aux articles 20 à 29 est remplacée par la référence aux articles 20 à 25.

Art. 29.L'article 7^{quater} de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics est abrogé.

Art. 30.L'alinéa 2 de l'article 30 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation est abrogé.

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 10 - Dispositions finales »

Art. 31.La référence à la présente loi ~~peut se faire~~ se fait sous ~~une~~ la forme ~~abrégée en recouvrant à l'intitulé~~ suivante : « loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire ».

Art. 31bis.Les références faites à la directive 96/48/CE et à la directive 2001/16/CE, telles qu'abrogées par la directive 2008/57/CE, s'entendent faites à la directive 2008/57/CE précitée et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à son annexe XI.

Art. 32.La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit celui de sa publication au Mémorial.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

ANNEXE I
DOCUMENTS A JOINDRE A LA DEMANDE D'ACCREDITATION
D'UN CENTRE DE FORMATION

Chapitre 1^{er} - Première demande d'accréditation

La demande en vue de l'obtention de l'accréditation doit être accompagnée des éléments suivants :

1. le nom et la qualité du centre de formation (statut juridique, adresse postale et électronique, numéro de téléphone, télécopieur et le nom du responsable du centre de formation à contacter avec ses coordonnées) ainsi que tout document justifiant le respect de l'article 19, paragraphe 2, alinéa 2 ;
2. la preuve que le centre de formation dispose d'un système de gestion d'un niveau élevé équivalant aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme ISO 29990 ;
3. la description de l'organisation interne du centre de formation ;
4. un extrait du casier judiciaire du responsable du centre de formation, datant de moins de trois mois à la date de dépôt de la demande ;
5. le cas échéant, une copie du document ou des documents prouvant que le demandeur a été reconnu par un ou plusieurs autres Etats membres ;
6. pour les centres de formation existants :
 - a) les bilans pédagogiques de l'activité réalisée sur les trois derniers exercices clôturés indiquant pour chaque année, et pour chacune des formations réalisées dans le domaine du transport ferroviaire, le nombre de postulants ayant reçu la formation ;
 - b) les bilans financiers portant sur les trois exercices en question; les centres de formation en conformité avec l'article 19bis, paragraphe 4, n'étant pas tenus de produire les bilans financiers ;
 - c) le cas échéant, tout autre document permettant d'apprécier l'expérience effective du centre de formation, au cours des trois dernières années, en matière de formation à l'exercice des fonctions affectées à des tâches de sécurité sur le réseau national ;
7. le nombre de postulants prévus par formation pour chaque domaine de compétences ;
8. le coût des formations ;
9. le lieu et le calendrier prévisionnel annuel des formations ;
10. la liste des formateurs avec les copies de leurs diplômes et/ou des certificats attestant de leur expérience professionnelle et justifiant l'activité de formateur dans les domaines de compétences à enseigner ;

11. une copie du document contractuel relatif à la responsabilité pédagogique conformément à l'article 19ter, paragraphe 2, point 6 ;
12. la capacité d'accueil cohérente avec le nombre de postulants prévus, la durée des sessions et la nature des formations ;
13. les matériels et installations ferroviaires utilisés, y compris simulateurs, adaptés aux formations prévues ;
14. l'accès aux matériels et installations ferroviaires pour la mise en situation (matériel roulant, équipements d'infrastructure, liste des établissements associés, etc.) ;
15. les méthodes de formation et supports pédagogiques utilisés avec la liste des documents de référence et des documents professionnels remis aux postulants ;
16. les méthodes d'évaluation en cours de formation et le retour d'expérience pour chaque formation ;
17. les moyens supplémentaires humains et matériels envisagés au regard des prévisions de développement des formations et des nouvelles formations ;
18. la méthode qu'il compte utiliser pour garantir que son plan d'étude qui décrit les objectifs à atteindre, le contenu, les méthodes de formation, les processus d'évaluation et le temps consacré à chaque action en rapport avec la formation est maintenu à jour ;
19. le système d'analyse des besoins ; et
20. la preuve que le centre de formation dispose d'un système de gestion de la qualité.

Chapitre 2 - Demande de renouvellement d'accréditation

La demande en vue du renouvellement de l'accréditation conformément à l'article 11 exige la mise à jour des éléments de la demande d'accréditation précédente et la production des éléments ou documents suivants :

- a) la preuve que le centre de formation dispose d'un système de gestion d'un niveau élevé équivalent aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme ISO 29990 ;
- b) un extrait du casier judiciaire du responsable du centre de formation, datant de moins de trois mois au moment du dépôt de la demande de renouvellement d'accréditation ; et
- c) un bilan pédagogique des formations initiales, continues et complémentaires réalisées par domaine de compétences depuis l'obtention de l'accréditation précédente, indiquant le nombre de sessions organisées, le nombre de postulants et pour les centres de formation autres que les centres de formation appartenant à une entreprise ferroviaire ou à un gestionnaire d'infrastructure, un bilan financier de ces formations.

ANNEXE II
MODELE DE L'ATTESTATION D'ACCREDITATION D'UN CENTRE DE FORMATION

| | | | | | | | | | | | | |
|---|--|--|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|
|  | ATTESTATION D'ACCREDITATION CENTRE DE FORMATION | GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG | | | | | | | | | | |
| 1. LEGISLATION NATIONALE | | | | | | | | | | | | |
| <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> <i>« Loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire »</i> </div> | | | | | | | | | | | | |
| 2. AUTORITE COMPETENTE | | | | | | | | | | | | |
| <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> <i>Dénomination légale : Administration des Chemins de Fer</i> <i>Adresse : 1, Porte de France</i> <i>Pays : L-4360 ESCH SUR ALZETTE</i> </div> | | | | | | | | | | | | |
| 3. CENTRE DE FORMATION ACCREDITE | | | | | | | | | | | | |
| <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> <i>Dénomination légale :</i> <i>Adresse :</i> <i>Pays :</i> <i>Numéro d'enregistrement : « LU-xx-aaaa-0000 »</i> </div> | | | | | | | | | | | | |
| 4. INFORMATIONS RELATIVES AUX DOMAINES DE COMPETENCES | | | | | | | | | | | | |
| <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">1.</td> <td style="width: 50%;">6.</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>7.</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>8.</td> </tr> <tr> <td>4.</td> <td>9.</td> </tr> <tr> <td>5.</td> <td>10.</td> </tr> </table> </div> | | | 1. | 6. | 2. | 7. | 3. | 8. | 4. | 9. | 5. | 10. |
| 1. | 6. | | | | | | | | | | | |
| 2. | 7. | | | | | | | | | | | |
| 3. | 8. | | | | | | | | | | | |
| 4. | 9. | | | | | | | | | | | |
| 5. | 10. | | | | | | | | | | | |
| 5. INFORMATIONS RELATIVES A L'ACCREDITATION | | | | | | | | | | | | |
| <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> <i>Première demande d'accréditation :</i> <input type="radio"/> <i>Renouvellement :</i> <input type="radio"/> <i>Modification :</i> <input type="radio"/> <i>Valable du :</i> <i>au :</i> <i>Observations :</i> </div> | | | | | | | | | | | | |
| <i>Date de délivrance :</i> | | <i>Le Ministre :</i> | | | | | | | | | | |
| <i>Numéro interne :</i> | | <i>Cachet :</i> | | | | | | | | | | |

ANNEXE III
DECLARATION D'INDEPENDANCE ET D'IMPARTIALITE



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Administration des chemins de fer

« DECLARATION D'INDEPENDANCE ET D'IMPARTIALITE »
(à attacher à la demande de reconnaissance)

Nom et prénom du demandeur :

Né(e) le - - (jour-mois-année) à (lieu).

Conformément à l'article 3 du règlement grand-ducal du xx mois 20xx ayant pour objet (titre), le (la) soussigné(e) déclare qu'il (elle) observera les critères d'indépendance et d'impartialité ci-après.

CRITERES D'INDEPENDANCE ET D'IMPARTIALITE

L'examineur réalise les examens de manière impartiale et non discriminatoire, libre de toute pression ou incitation qui pourrait influencer son jugement ou les résultats et le déroulement de l'examen. Un examinateur est réputé indépendant et impartial s'il satisfait aux conditions suivantes :

- 1) *Absence d'influence d'autrui : L'examineur doit être indépendant à l'égard des candidats qu'il examine et doit réaliser les examens sous le critère de « non soumis au contrôle » de la part d'autrui.*
- 2) *Absence de conflit d'intérêts réel ou perçu : Nul ne peut, en sa qualité d'examineur, prendre part aux examens, lorsqu'il est parent ou allié jusqu'au quatrième degré inclusivement avec le candidat ou lorsqu'il est son partenaire au sens de la loi modifiée du 9 juillet 2004 relative aux effets légaux de certains partenariats ou le parent du partenaire jusqu'au troisième degré inclusivement. Il en est de même lorsqu'il a dispensé la formation à sanctionner par l'examen.*

Fait à (lieu), le - - (jour-mois-année).

Signature :
(précédé de la mention « lu et approuvé » à écrire en toutes lettres)

ANNEXE IV
DOCUMENTS A JOINDRE A LA DEMANDE
DE RECONNAISSANCE D'UN EXAMINATEUR

Chapitre 1^{er} - Première demande de reconnaissance

La demande en vue de l'obtention de la reconnaissance est accompagnée des éléments suivants :

1. le nom du demandeur (adresse postale et électronique, le numéro de téléphone) ;
2. la preuve que l'examineur est titulaire d'un certificat valide d'un niveau élevé équivalent aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme EN ISO 17024 attestant ses compétences ;
3. le cas échéant, le nom et la qualité de l'employeur (statut juridique, adresse postale et électronique, numéro de téléphone, télécopieur et le nom du responsable des examinateurs à contacter avec ses coordonnées) ;
4. un extrait du casier judiciaire du demandeur datant de moins de trois mois à la date de dépôt de la demande ;
5. le cas échéant, une copie du document ou des documents prouvant que le demandeur a été reconnu par un ou plusieurs autres Etats membres ;
6. le barème tarifaire énonçant le système de tarification des services à fournir ;
7. les copies des diplômes et/ou des certificats attestant l'expérience professionnelle du demandeur et justifiant l'activité d'examineur dans les domaines de compétences concernés ;
8. la déclaration d'indépendance et d'impartialité conformément à l'article 3 ;
9. les méthodes d'examen suivant l'article 17.

Chapitre 2 - Demande de renouvellement de la reconnaissance

La demande en vue du renouvellement de la reconnaissance conformément à l'article 10 exige la mise à jour des éléments de la demande de reconnaissance précédente et la production des éléments ou documents suivants :

1. la preuve que l'examineur est titulaire d'un certificat valide d'un niveau élevé équivalent aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme EN ISO 17024 attestant ses compétences ;
2. un extrait du casier judiciaire de l'examineur datant de moins de trois mois au moment du dépôt de la demande de renouvellement de la reconnaissance ;
3. un bilan des examens réalisés par domaine de compétences depuis l'obtention de la reconnaissance précédente, indiquant le nombre d'examens réalisés, le

nombre de postulants et le nombre de certificats délivrés, ainsi que le barème tarifaire énonçant le système de tarification des services fournis.

ANNEXE V
MODELE DE L'ATTESTATION DE RECONNAISSANCE D'UN EXAMINATEUR

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
|  | ATTESTATION DE RECONNAISSANCE EXAMINATEUR | GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG |
|---|--|--------------------------------------|

1. LEGISLATION NATIONALE

« Loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire »

2. AUTORITE COMPETENTE

Dénomination légale : Administration des Chemins de Fer
Adresse : 1, Porte de France
Pays : L-4360 ESCH SUR ALZETTE

3. EXAMINATEUR RECONNU

| | |
|--|-----------------------------|
| <i>Nom :</i> | <i>Employeur :</i> |
| <i>Adresse :</i> | |
| <i>Pays :</i> | <i>Langues reconnues 1.</i> |
| <i>Date (et lieu) de naissance :</i> | " " 2. |
| <i>Numéro d'enregistrement : « LU-xx-aaaa-0000 »</i> | " " 3. |

4. INFORMATIONS RELATIVES AUX DOMAINES DE COMPETENCES

| | |
|----|-----|
| 1. | 6. |
| 2. | 7. |
| 3. | 8. |
| 4. | 9. |
| 5. | 10. |

5. INFORMATIONS RELATIVES A LA RECONNAISSANCE

| | |
|---|-----------------------|
| <i>Première demande de reconnaissance :</i> | <input type="radio"/> |
| <i>Renouvellement :</i> | <input type="radio"/> |
| <i>Modification :</i> | <input type="radio"/> |
| <i>Valable du :</i> | <i>au :</i> |
| <i>Observations :</i> | |

| | |
|-----------------------------|--------------------------------|
| <i>Date de délivrance :</i> | <i>L'autorité compétente :</i> |
| <i>Numéro interne :</i> | <i>Cachet :</i> |

Loi 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 la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.**

(Memorial A – 135 du 12 août 2010, p. 2194 ; doc. parl. 6110 ; dir. 2007/58)

modifiée par

Loi du 00 xx 0000

(Mém. A – 00 du 00 xx 0000, p. 00 ; doc. parl. 00 ; dir. 2012/34)

Texte coordonné au 00 xx 0000

Version applicable à partir du 00 xx 0000

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 1^{er} - Organisme de contrôle du marché ferroviaire : Définition et missions »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 1^{er}**. La fonction d'organisme de contrôle du marché ferroviaire est confiée à l'Institut luxembourgeois de régulation, en abrégé « ILR ». »

(Loi du 00 xx 0000)

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

(2) On entend par « candidat » toute entreprise ferroviaire, tout 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 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. »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 3.** (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 ayant les Transports dans ses attributions, ~~ci après dénommé~~désigné ci-après par le terme « 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 national 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 des chemins de fer 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 à l'organisme de contrôle 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) 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.

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 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.

(9) L'Administration des chemins de fer, ~~ci après désignée~~ **dénommée ci-après par le terme** « 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 ».

(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 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.

(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.

(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 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 :

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 3*bis*, 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.

(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) 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 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.

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.

(16) Le régulateur réexamine les décisions et pratiques de représentants 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. »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 4** (1) Lorsqu'une entreprise ferroviaire assure des dessertes intérieures à l'occasion d'un service international de voyageurs, le régulateur vérifie, à la demande du ministre ou des entreprises ferroviaires concernées, que le transport de voyageurs entre les gares situées dans des Etats membres différents constitue l'objet principal du service ainsi assuré.

(2) Le régulateur se prononce également sur l'existence éventuelle d'une atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public par les dessertes intérieures susmentionnées.

Cette analyse économique objective sur la base de critères prédéterminés, se fait, après une demande :

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.

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.

La décision motivée du régulateur précise le délai et les conditions dans lesquels les entités énumérées au présent paragraphe peuvent demander le réexamen de la décision.

(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 européenne. Le montant obtenu au titre d'une telle redevance et payé en guise de compensation ne dépasse pas ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés 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.

La redevance est prélevée conformément au droit de l'Union européenne et respecte les principes d'équité, de transparence, de non-discrimination et de proportionnalité, notamment 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.

Les autorités compétentes conservent les informations nécessaires afin de pouvoir garantir la traçabilité de l'origine des redevances et de leur utilisation. Ces informations sont communiquées à la Commission européenne. »

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 2 - Litiges et recours »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 5.**(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, ~~dans ce cadre,~~ 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.

(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 à contrôler le paragraphe 1^{er}, 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 corriger toute discrimination à l'égard des candidats, toute distorsion du marché et toute autre évolution indésirable sur le marché des services ferroviaires, au regard du paragraphe 1^{er}, points 1 à 7.

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 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 ~~d'astreintes~~ **des astreintes prévues à l'article 6**, 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 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 ~~précédent~~ **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 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.

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

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

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 3 - Sanctions administratives »

(Loi du 00 xx 0000)

« **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.

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 5.

(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 sub 1 ci-dessus 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 **précédent**^{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.** »

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 4 - Financement du régulateur »

(Loi du 00 xx 0000)

« 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 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. »

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 5 - Dispositions modificatives et abrogatoires »

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

- les frais de fonctionnement du régulateur du marché ferroviaire.

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

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

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

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

Art. 11. La référence à la présente loi ~~peut se faire~~ se fait sous ~~une~~ la forme ~~abrégée en recourant à l'intitulé~~ suivante: « loi sur la régulation du marché ferroviaire ».

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

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.