

**Loi du 18 mars 2022 modifiant la loi du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire.**

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

Notre Conseil d'État entendu ;

De l'assentiment de la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 24 février 2022 et celle du Conseil d'État du 8 mars 2022 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

*Avons ordonné et ordonnons :*

**Art. 1<sup>er</sup>.**

À l'article 28 de la loi du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire, il est inséré un paragraphe 5 qui est libellé comme suit :

« (5) Les entreprises ferroviaires assurant des services de transport de voyageurs mettent en place un plan d'urgence par entreprise afin de prêter assistance aux voyageurs, au sens de l'article 18 du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires tel que modifié par la suite, en cas de perturbation majeure des services.

Chaque entreprise ferroviaire communique, pour le 1<sup>er</sup> octobre au plus tard, son plan d'urgence visé à l'alinéa 1<sup>er</sup> au ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions afin d'en assurer la coordination correcte.

»

**Art. 2.**

Après l'article 52 de la même loi, il est inséré un article 52**bis** nouveau, libellé comme suit :

« Art. 52**bis**.

(1) Les organismes de la tarification et de la répartition des capacités d'infrastructure du réseau coopèrent de manière à permettre l'application de systèmes de tarification efficaces et s'associent pour coordonner la tarification ou pour percevoir la redevance pour le fonctionnement des services ferroviaires circulant sur plusieurs réseaux du système ferroviaire au sein de l'Union européenne. Ils s'efforcent notamment de garantir une compétitivité optimale des services ferroviaires internationaux et d'assurer une utilisation efficace des réseaux ferroviaires. À cette fin, ils mettent en place les procédures appropriées, soumises aux règles fixées par la présente loi et par la directive (UE) 2012/34 précitée, telle que modifiée par la suite.

(2) Aux fins du paragraphe 1<sup>er</sup>, les organismes de la tarification et de la répartition des capacités coopèrent en vue d'une application efficace des majorations visées à l'article 77 et des systèmes d'amélioration des performances visés à l'article 78, pour le trafic circulant sur plusieurs réseaux du système ferroviaire au sein de l'Union européenne.

»

**Art. 3.**

Après l'article 66 de la même loi, il est inséré un article 66*bis* nouveau, libellé comme suit :

« Art. 66*bis*.

Afin d'éviter des variations disproportionnées indésirables, les redevances visées aux articles 65 et 66 peuvent être exprimées en moyennes calculées sur un éventail suffisant de services ferroviaires et de périodes. Toutefois, l'importance relative des redevances d'utilisation de l'infrastructure est en rapport avec les coûts imputables aux différents services.

»

**Art. 4.**

Après l'article 77 de la même loi, il est inséré un article 77*bis* nouveau, libellé comme suit :

« Art. 77*bis*.

(1) Sans préjudice des articles 101, 102, 106 et 107 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et nonobstant le principe des coûts directs défini à l'article 65, toute réduction consentie sur les redevances perçues auprès d'une entreprise ferroviaire par l'Administration, pour une prestation de service quelle qu'elle soit, remplit les critères énoncés au présent article.

(2) À l'exception du paragraphe 3, les réductions sont limitées à l'économie réelle de coût administratif réalisée par le gestionnaire de l'infrastructure. Pour déterminer le niveau de réduction, il ne peut être tenu compte des économies déjà intégrées dans la redevance perçue.

(3) Le gestionnaire de l'infrastructure peut instaurer des systèmes de réductions s'adressant à tous les utilisateurs de l'infrastructure et qui accordent, pour des flux de circulation déterminés, des réductions limitées dans le temps afin d'encourager le développement de nouveaux services ferroviaires, ou des réductions favorisant l'utilisation de lignes considérablement sous-utilisées.

(4) Les réductions ne peuvent porter que sur des redevances perçues pour une section déterminée de l'infrastructure.

(5) Des systèmes de réductions similaires s'appliquent aux services similaires. Les systèmes de réductions sont appliqués de manière non discriminatoire à toutes les entreprises ferroviaires.

»

**Art. 5.**

À l'article 78 de la même loi, l'alinéa suivant est inséré entre les alinéas 1<sup>er</sup> et 2 :

« Par l'établissement d'un système d'amélioration des performances, les systèmes de tarification de l'infrastructure encouragent les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure à réduire au minimum les défaillances et à améliorer les performances du réseau ferroviaire.

»

**Art. 6.**

Après l'annexe II de la même loi, il est ajouté une annexe III nouvelle, libellée comme suit :

**« ANNEXE III**

**EXIGENCES EN MATIÈRE DE COÛTS ET DE REDEVANCES EN RAPPORT  
AVEC L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE**

(visées au titre IV, chapitre III et à l'article 78)

1. Les paires d'éléments à prendre en compte par les organismes de tarification, lorsqu'ils établissent la liste des segments de marché en vue d'introduire des majorations dans le système de tarification au sens de l'article 77 sont au minimum les suivantes :

- a) services de transport de voyageurs/services de fret ;
- b) trains transportant des marchandises dangereuses/autres trains de marchandises ;
- c) services nationaux/services internationaux ;
- d) transport combiné/trains directs ;

- e) services urbains ou régionaux de transport de voyageurs/services interurbains de transport de voyageurs ;
- f) trains complets/trains de wagons isolés ;
- g) services ferroviaires réguliers/services ferroviaires occasionnels.

2. Le système d'amélioration des performances visé à l'article 78 repose sur les principes de base ci-après :

- a) Pour parvenir à un niveau de performance convenu sans compromettre la viabilité économique d'un service, l'Administration arrête, en accord avec les candidats, les principaux paramètres du système d'amélioration des performances, et notamment la valeur des retards et les seuils applicables aux paiements dus au titre du système d'amélioration des performances par rapport à la fois aux mouvements de trains individuels et à l'ensemble des mouvements de trains d'une entreprise ferroviaire au cours d'une période donnée.
- b) L'Administration communique aux entreprises ferroviaires, cinq jours au moins avant le mouvement de train, l'horaire de service sur la base duquel les retards seront calculés. L'Administration peut, en cas de force majeure ou de modification tardive de l'horaire de service, effectuer cette communication dans un délai plus court.
- c) Tous les retards sont rangés dans l'une des catégories et sous-catégories de retards suivantes :
  - 1. gestion de l'exploitation/de la planification relevant du gestionnaire de l'infrastructure
    - 1.1. établissement de l'horaire
    - 1.2. formation du train
    - 1.3. erreurs dans la procédure d'exploitation
    - 1.4. application erronée des règles de priorité
    - 1.5. personnel
    - 1.6. autres causes
  - 2. installations de l'infrastructure relevant du gestionnaire de l'infrastructure
    - 2.1. installations de signalisation
    - 2.2. installations de signalisation aux passages à niveau
    - 2.3. installations de télécommunication
    - 2.4. équipement d'alimentation électrique
    - 2.5. voie
    - 2.6. structures
    - 2.7. personnel
    - 2.8. autres causes
  - 3. problèmes d'ingénierie civile imputables au gestionnaire de l'infrastructure
    - 3.1. travaux de construction prévus
    - 3.2. irrégularités dans l'exécution de travaux de construction
    - 3.3. limitation de vitesse en raison d'une voie défectueuse
    - 3.4. autres causes
  - 4. causes imputables à d'autres gestionnaires de l'infrastructure
    - 4.1. causes imputables au gestionnaire de l'infrastructure précédent
    - 4.2. causes imputables au gestionnaire de l'infrastructure suivant
  - 5. causes de nature commerciale imputables à l'entreprise ferroviaire
    - 5.1. durée d'arrêt excessive
    - 5.2. demande de l'entreprise ferroviaire
    - 5.3. opérations de chargement
    - 5.4. irrégularités dans le chargement
    - 5.5. préparation commerciale du train
    - 5.6. personnel
    - 5.7. autres causes
  - 6. matériel roulant relevant de la responsabilité de l'entreprise ferroviaire
    - 6.1. établissement/modification du tableau de service
    - 6.2. formation du train par l'entreprise ferroviaire
    - 6.3. problèmes concernant les voitures (transport de voyageurs)
    - 6.4. problèmes concernant les wagons (transport de marchandises)
    - 6.5. problèmes concernant les véhicules, locomotives et automotrices

- 6.6. personnel
  - 6.7. autres causes
  - 7. causes imputables à d'autres entreprises ferroviaires
    - 7.1. causes imputables à l'entreprise ferroviaire suivante
    - 7.2. causes imputables à l'entreprise ferroviaire précédente
  - 8. causes externes qui ne sont imputables ni au gestionnaire de l'infrastructure ni à l'entreprise ferroviaire
    - 8.1. grève
    - 8.2. formalités administratives
    - 8.3. influence extérieure
    - 8.4. effets des conditions météorologiques et de causes naturelles
    - 8.5. retard dû à des causes externes affectant le réseau suivant
    - 8.6. autres causes
  - 9. causes secondaires qui ne sont imputables ni au gestionnaire de l'infrastructure ni à l'entreprise ferroviaire
    - 9.1. risques, accidents et incidents dangereux
    - 9.2. occupation de la voie en raison du retard du train
    - 9.3. occupation de la voie en raison du retard d'un autre train
    - 9.4. rotation
    - 9.5. correspondance
    - 9.6. à déterminer après enquête.
- d) Dans la mesure du possible, le retard est imputé à une seule organisation, en tenant compte à la fois de la responsabilité pour la perturbation causée et de l'aptitude à rétablir des conditions de circulation normales.
- e) Le calcul des paiements tient compte du retard moyen des services ferroviaires soumis à des exigences de ponctualité similaires.
- f) L'Administration communique, dans les meilleurs délais, aux entreprises ferroviaires un calcul des paiements dus au titre du système d'amélioration des performances. Ce calcul comprend tous les mouvements de trains ayant subi un retard au cours d'une période maximale d'un mois.
- g) Sans préjudice des voies de recours existantes et des dispositions de l'article 85, en cas de litige concernant le système d'amélioration des performances, un système de règlement des litiges est mis à disposition pour régler rapidement ces litiges. Ce système est impartial à l'égard des parties concernées. En cas de recours à ce système, une décision est prise dans un délai de dix jours ouvrables.
- h) Une fois par an, l'Administration publie le niveau moyen annuel de performance auquel sont parvenues les entreprises ferroviaires au regard des principaux paramètres arrêtés dans le système d'amélioration des performances.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre de la Mobilité  
et des Travaux publics,*  
**François Bausch**

Palais de Luxembourg, le 18 mars 2022.  
**Henri**

