

N° 7254⁷**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2018-2019

PROJET DE LOI

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

* * *

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITE
ET DES TRAVAUX PUBLICS**

(2.5.2019)

La Commission se compose de : M. Carlo BACK, Président-Rapporteur ; M. Gilles BAUM, M. François BENOY, M. Dan BIANCALANA, M. Frank COLABIANCHI, M. Yves CRUCHTEN, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELLEN, M. Marc GOERGEN, M. Max HAHN, M. Marc HANSEN, M. Aly KAES, M. Marc LIES, M. Marco SCHANK, M. Serge WILMES, M. David WAGNER, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 27 février 2018 par Monsieur François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures. Le texte du projet était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche financière, d'une fiche d'évaluation d'impact, de la Directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la Directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire, d'un tableau comparatif, du projet de règlement grand-ducal abrogeant 1. le règlement grand-ducal modifié du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de validité des licences des entreprises ferroviaires ; 2. le règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 sur les modalités d'accès à l'infrastructure et leur tarification et de l'extrait du procès-verbal n°03/18 du Conseil de Gouvernement du 19 janvier 2018 approuvé dans la séance du 2 février 2018.

La Chambre des Salariés a émis son avis le 24 avril 2018 et la Chambre de Commerce le 5 juin 2018.

Le projet de loi a été avisé par le Conseil d'État en date du 24 juillet 2018.

Suite aux élections législatives du 14 octobre 2018 le projet de loi est renvoyé le 13 décembre 2018 pour compétence à la Commission de la Mobilité et des Travaux publics.

Lors de sa réunion du 4 février 2019, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics s'est vu présenter le projet de loi sous rubrique. Au cours de la même réunion elle a désigné M. Carlo Back, Président de la Commission, comme rapporteur du projet de loi et a ensuite procédé à l'examen du projet de loi, avant de préparer une dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'État (08.02.2019) et d'adopter des amendements parlementaires (28.02.2019).

Le Conseil d'État a émis un avis complémentaire en date du 26 mars 2019.

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics a analysé l'avis complémentaire du Conseil d'État lors de sa réunion du 4 avril 2019 et a adopté le présent rapport au cours de la réunion du 2 mai 2019.

II. OBJET DU PROJET DE LOI

Le projet de loi sous avis a pour objet :

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

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

Refonte de la législation luxembourgeoise

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

Dans une première phase, les textes concernés par la refonte sont ceux qui doivent être modifiés au vu de la transposition de la directive du pilier politique du 4ème paquet ferroviaire, à savoir la directive 2016/2370/UE précitée. Il s'agit des cinq textes suivants :

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

Dans une deuxième phase suivra la refonte des textes concernés par la transposition des deux directives du pilier technique du 4ème paquet ferroviaire : la directive 2016/797/UE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et la directive 2016/798/UE relative à la sécurité ferroviaire.

Transposition de la directive 2016/2370/UE

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

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

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

- Ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer, dans le but d'intensifier la pression concurrentielle sur les marchés ferroviaires nationaux, afin d'augmenter la quantité et d'améliorer la qualité des services de transport de voyageurs.
- Amélioration de la gouvernance du gestionnaire de l'infrastructure, l'objectif étant de garantir l'égalité d'accès à l'infrastructure.

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

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

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

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

Les paquets ferroviaires précédents avaient déjà rendu nécessaire la création de nouveaux acteurs. Ainsi, la Société nationale des chemins de fer (SNCFL) a dû abandonner une partie de ses missions à l'Administration des chemins de fer en vertu de la loi modifiée du 22 juillet 2009 précitée. Ensuite, la loi modifiée du 3 août 2010 relative à la régulation du marché ferroviaire a attribué la fonction de régulateur du secteur ferroviaire à l'Institut luxembourgeois de régulation (ILR). Le 4ème paquet ferroviaire attribue désormais un rôle plus important au régulateur, notamment en matière d'évaluation de l'équilibre économique du CSP.

Ensuite, la transposition implique un renforcement de la séparation entre gestionnaire de réseau et opérateurs de services ferroviaires. Dans sa version initiale, la directive 2016/2370/UE précitée prônait la stricte séparation entre le gestionnaire et l'entreprise ferroviaire. Cette séparation est ancrée implicitement dans la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. L'article 6 de ladite loi confie la gestion de l'infrastructure à la SNCFL agissant en tant que gestionnaire de l'infrastructure. Les missions de ce dernier sont réglées par contrat de gestion entre l'État et le gestionnaire de l'infrastructure, étant donné que l'État reste le propriétaire du réseau national.

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

Une séparation encore plus nette et surtout financière entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire a été intégrée dans la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée. Pour assurer la transparence et la séparation en matière financière, imposées par l'article 6 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et l'article 7*quinquies* de la directive modifiée 2012/34/UE précitée, l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée, instituant le Fonds du rail pour le programme d'investissement et la séparation interne au sein de la SNCFL et l'État, reste applicable. L'entreprise ferroviaire ne bénéficie en aucun cas directement de ce Fonds du rail qui sert, entre autres, à la remise en état, la modernisation, l'extension du réseau ou la suppression de lignes.

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

Position luxembourgeoise lors des négociations

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

Dans cet avis motivé la Chambre des Députés a réuni de nombreux arguments contre la libéralisation en général et contre les dispositions qui ne prenaient pas en compte les spécificités luxembourgeoises ou violaient le principe de subsidiarité. L'avis reprenait par ailleurs une observation que la Chambre des Députés avait déjà émise dans le cadre d'un avis antérieur et qui restait d'actualité notamment en ce qui concerne les exigences proposées en vue d'une séparation complète entre les activités de gestionnaire et d'opérateur :

« Ces exigences sont disproportionnées face à la poursuite de l'objectif d'un accès non discriminatoire à ces installations de service, et mettent en péril les structures et activités actuelles alors qu'elles répondent à un besoin et ont donné entière satisfaction dans un pays de petite taille qu'est le Luxembourg. Par ailleurs, elles ne sont pas compatibles avec le principe de subsidiarité, car la législation nationale prescrit déjà aujourd'hui aux termes d'un règlement grand-ducal du 6 novembre 2009 qu'en leur qualité de gestionnaire d'infrastructure ferroviaire, « les CFL s'engagent à exercer ce rôle dans le respect de la réglementation européenne ainsi que des critères d'indépendance y prévalant, afin de garantir un accès équitable et non-discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire et d'assurer l'utilisation optimale de celle-ci. » L'Union ne devra en effet agir que si les objectifs ne peuvent être réalisés de manière suffisante par les États membres (critère de la nécessité) et s'ils peuvent être mieux réalisés par l'Union (critère de la valeur ajoutée ou efficacité comparée). »

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

Par la suite, le Luxembourg a donc commencé à chercher des alliés politiques, notamment par une initiative commune au niveau du Benelux. Ainsi, en avril 2014, les gouvernements du Benelux ont publié une déclaration commune où ils s'opposaient à la libéralisation du transport ferroviaire de voyageurs telle que proposée par le 4ème Paquet ferroviaire. Ils y défendaient les spécificités des petits pays tout en invitant d'autres États membres à se joindre à cette alliance.

Cette approche politique proactive et les efforts diplomatiques intenses se soldèrent finalement par un soutien important. Au cours des négociations au Conseil des Ministres de l'Union européenne, une dizaine d'autres États ont peu à peu rejoint et soutenu la position luxembourgeoise.

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

a) Pas de découplage complet entre gestionnaire et opérateurs

De manière générale, on peut différencier deux grands types de relations entre le gestionnaire de réseaux et les entreprises-opérateurs de services, ainsi que des modèles hybrides :

- Intégration verticale : les deux entités coexistent au sein d'une même holding, bien que séparées aux plans légaux et fonctionnels (Allemagne, Italie, Autriche, ...).
- Séparation verticale : à l'opposé du premier, les deux entités sont totalement indépendantes l'une de l'autre (Grande-Bretagne, Suède, Espagne, ...)

Le passage d'un modèle verticalement intégré à un modèle séparé est ce qu'on appelle « découplage » (en anglais « unbundling »). Le projet initial de la Commission européenne était de rendre le découplage obligatoire et de mettre fin aux modèles intégrés et hybrides, mais cette approche n'a heureusement pas trouvé de majorité politique. Afin de garantir la survie économique des entreprises ferroviaires historiques dans les États membres de petite taille, y compris au Grand-Duché de Luxembourg, le Ministère du Développement durable et des Infrastructures, avait lutté lourdement

et avec succès, y compris sous Présidence luxembourgeoise, pour l'insertion de la notion d'« *entreprise verticalement intégrée* » dans le texte de la directive en question.

b) Pas d'attribution obligatoire des contrats de services publics par appel d'offre

Un autre point primordial pour le Luxembourg concernait la sauvegarde du modèle de service public national. Déjà en 2000, la Commission avait publié une première fois – mais sans succès – une proposition de règlement imposant l'obligation de faire un appel d'offres pour attribuer un contrat de service public (CSP). Or, le texte final, adopté en 2007, permettait toujours que les contrats de services publics puissent être attribués directement, sans appel d'offres. Dans le cadre du 4ème paquet ferroviaire, la Commission revenait donc à charge et proposait à nouveau d'introduire l'attribution obligatoire des CSP par appels d'offre.

Cette disposition a également pu être modifiée. L'article 11 de la directive 2012/34/UE, modifié par l'article 1^{er}, point 7, de la directive 2016/2370/UE précitée, dispose que la condition du risque de compromis de l'équilibre économique du CSP concerné va autoriser l'attribution directe d'un CSP. L'analyse économique objective sera effectuée par le régulateur, à savoir l'Institut luxembourgeois de régulation. Or, ce mécanisme ne devrait pas jouer avant 2025, vu que l'échéance du CSP entre l'État et la SNCFL actuellement en vigueur est le 31 décembre 2024.

c) Possibilité de limiter l'accès à l'infrastructure

Le troisième succès important pour le Luxembourg est le fait que l'accès à l'infrastructure peut toujours être limité dans certaines conditions. Ceci présente un grand avantage pour le Luxembourg et la SNCFL, dans la mesure où le contraire aurait eu des conséquences néfastes pour la société historique.

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

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

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

Vers un espace ferroviaire unique européen

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

La Commission européenne a initié en 1991 une première directive *relative au développement des chemins de fer communautaires* (91/440/CEE) qui introduisait une séparation comptable entre les activités de gestion de l'infrastructure et de transport, les aides publiques versées à l'une des deux branches ne pouvant pas être transférées à l'autre. En 1995 s'ajoutaient deux autres directives (95/18/CE ; 95/19/CE), ainsi qu'en 1996 le Livre blanc « Une stratégie pour revitaliser les chemins de fer communautaires », qui annonça un virage vers un arsenal législatif européen plus large et contraignant.

Le 1^{er} paquet ferroviaire (2001)

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

- la directive 2001/12/CE modifiant la directive 91/440/CEE ;
- la directive 2001/13/CE modifiant la directive 95/18/CE ;
- la directive 2001/14/CE remplaçant la directive 95/19/CE.

Le 2ème paquet ferroviaire (2004)

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

- le règlement 2004/881/CE relatif à l'Agence ferroviaire européenne ;
- la directive 2004/49/CE sur la sécurité ferroviaire ;
- la directive 2004/50/CE sur l'interopérabilité ferroviaire ;
- la directive 2004/51/CE modifiant la directive 91/440/CEE ;
- une recommandation d'adhésion à la « *Convention relative aux transports internationaux ferroviaires* » (COTIF).

Le 3ème paquet ferroviaire (2007)

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

- la directive 2007/58/CE modifiant la directive 91/440/CEE et la directive 2001/14/CE ;
- la directive 2007/59/CE ;
- le règlement 2007/1371/CE.

La directive « refonte » (2012)

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

Le 4ème paquet ferroviaire (2016)

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

Le volet « technique », adopté en avril 2016, comporte deux directives et un règlement :

- le règlement 2016/796/UE abrogeant le règlement 2004/881/CE et réactualisant le règlement sur l'Agence ferroviaire européenne ;
- la directive 2016/797/UE, qui refond la directive 2008/57/CE ;
- la directive 2016/798/UE, qui refond la directive 2004/49/CE.

Le volet « politique », adopté en décembre 2016, vise à compléter le processus d'ouverture graduelle du marché lancé par le premier paquet. Il établit le droit général pour les entreprises dans le secteur du rail de s'installer dans un pays membre pour mettre en œuvre tout type de services de transport de passagers dans l'UE. Il comporte :

- le règlement 2016/2338 modifiant le règlement 2007/1370/CE ;
- la directive 2016/2370 modifiant la directive 2012/34/UE ;
- le règlement 2016/2337 abrogeant le règlement 1969/1192/CEE.

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

*

III. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Avis du 24 juillet 2018

Outre plusieurs considérations générales et des observations d'ordre légistique, le Conseil d'État a émis cinq oppositions formelles visant les quatre articles suivants : article 2 (incohérence), article 15 (transposition non-conforme), article 29 (recours à un règlement grand-ducal) et article 83 (transposition non-conforme). Il est renvoyé au point « *V. Commentaires des articles* » pour le détail des remarques.

En ce qui concerne les considérations générales, le Conseil d'État regrette que les auteurs du projet de loi sous avis aient annoncé vouloir prochainement transposer aussi le pilier technique du 4ème paquet ferroviaire, mais qu'ils ne précisent pas si la transposition des deux directives du pilier technique se fera par une modification du cadre de loi envisagé dans le contexte du projet de loi en cours ou par voie réglementaire. Par ailleurs, le Conseil d'État déplore que les auteurs n'aient pas indiqué davantage pourquoi ils ont préféré intégrer tous les textes législatifs et réglementaires existants dans un seul texte de loi.

En ce qui concerne les considérations générales, le Conseil d'État regrette que les auteurs n'indiquent pas pourquoi ils préfèrent réunir les textes législatifs et réglementaires existants dans un seul texte de loi ni comment ils entendent assurer l'intégration des deux directives relatives au cadre technique du 4e paquet ferroviaire. La Haute Corporation se demande en outre si les auteurs vont recourir à une modification du cadre de loi envisagé dans le contexte du projet en cours ou s'ils préféreront recourir à la voie réglementaire.

Enfin, les membres du Conseil d'État mentionnent dans leur avis qu'en de nombreux endroits, le commentaire des articles indique que le projet reprend une disposition existante et que celle-ci n'a pas subi de « modification substantielle », alors qu'en comparant les textes, des différences existent sans qu'une explication soit fournie.

Avis complémentaire du 26 mars 2019

Suite aux amendements et aux adaptations apportées au texte coordonné, le Conseil d'État constate dans son avis complémentaire qu'il a été suivi dans ses observations et qu'il peut dès lors lever les oppositions formelles formulées dans son avis du 24 juillet 2018.

*

IV. AVIS DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES

Avis de la Chambre des Salariés

La Chambre des Salariés (CSL) profite de son avis 24 avril 2018 pour développer une critique plus générale de la politique européenne de libéralisation du rail. Elle y déplore les effets négatifs sur les conditions sociales et la sécurité engendrés par cette politique systématique. La chambre professionnelle rappelle encore qu'aucune évaluation des effets de la libéralisation et plus particulièrement des effets sociaux n'a été effectuée. Elle arrive à la conclusion que la libéralisation engagée est loin d'avoir atteint les objectifs escomptés et réitère ses remarques transversales restant d'actualité, formulées à l'occasion des différents paquets ferroviaires.

Au-delà de plusieurs remarques ponctuelles concernant des articles du projet de loi, la CSL demande l'arrêt du démantèlement des sociétés ferroviaires afin de sauvegarder un système ferroviaire intégré. Elle revendique l'instauration d'un mécanisme de sauvegarde imposant le respect par les nouveaux entrants dans le secteur luxembourgeois du rail de l'ensemble des normes sociales et estime indispensable de procéder à une analyse exhaustive de la mise en œuvre des différentes étapes de la libéralisation entamée dans le but d'en évaluer en détail les conséquences et de redresser le cas échéant les erreurs commises. En conséquence, elle n'est pas en mesure d'approuver ce projet de loi transposant la directive du 4ème paquet ferroviaire.

Avis de la Chambre de Commerce

Dans son avis du 5 juin 2018, la Chambre de Commerce salue l'ensemble des dispositions du projet de loi, qui tendent à assurer à tous les prestataires un accès équitable au réseau ferroviaire national, favorisant ainsi la concurrence d'un côté, et améliorant la lisibilité de la législation en matière de services ferroviaires, de l'autre. Elle approuve le présent projet de loi.

*

V. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Intitulé

Dans son premier avis du 24 juillet 2018, le Conseil d'État note que l'abrogation d'un acte dans son intégralité n'est pas mentionnée dans l'intitulé de l'acte qui le remplace pour ne pas allonger inutilement celui-ci. Par ailleurs, il attire l'attention sur le fait que l'intitulé n'est pas à faire suivre d'un point final, étant donné que les intitulés ne forment pas de phrase.

Par conséquent, le Conseil d'État estime que l'intitulé est à rédiger comme suit :

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

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

La commission décide de suivre la suggestion du Conseil d'État et de reprendre sa proposition de texte.

Article 1^{er} du projet de loi déposé

L'article 1^{er} concerne l'objet du projet de loi et n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son premier avis, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 2 du projet de loi déposé

L'article 2 a trait aux définitions.

Dans son premier avis, le Conseil d'État a émis une opposition formelle concernant les définitions sous les points 9, 10 et 13 qui sont, selon la Haute Corporation, en contradiction avec la définition sous le point 16.

Étant donné que la directive (UE) 2016/2370 cherche à achever l'espace ferroviaire unique européen en étendant le principe du libre accès aux marchés ferroviaires nationaux et en réformant la gouvernance des gestionnaires de l'infrastructure, son objectif consiste avant tout à garantir l'égalité d'accès à l'infrastructure.

Cette ouverture du marché devrait avoir une incidence positive sur le fonctionnement de l'espace ferroviaire unique européen et entraîner une amélioration des services proposés aux usagers.

Par conséquent et afin d'éviter pour autant que faire se peut de s'exposer au reproche de vouloir créer un sur-mesure pour la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (SNCFL) et d'empêcher ainsi le libre accès au marché national de toute autre société ferroviaire, le marché ferroviaire

national devra offrir dorénavant la possibilité aux entreprises ferroviaires étrangères, sous condition d'être établies au Luxembourg, d'obtenir une licence.

Comme déjà expliqué dans le commentaire des articles, les définitions des termes « conseil d'administration » et « conseil de surveillance », issues de la directive (UE) 2016/2370, ne sont pas parfaitement claires. Mais vu que la loi modifiée du 10 août 1915 concernant les sociétés commerciales comporte des définitions explicites des termes en question, il est judicieux de maintenir les références faites à ladite loi sur les sociétés commerciales et d'aller à l'encontre de l'opposition formelle prononcée par le Conseil d'État.

Les statuts de la SNCFL disposent qu'elle est une « société créée selon la loi du 28 mars 1997 », ce qui n'exclut pas qu'elle constitue une société commerciale d'une manière ou d'une autre.

Concernant le terme « dirigeant », ce dernier a toujours été utilisé dans le contexte de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

Par ailleurs, le Conseil d'État suggère de revoir les définitions sous les points 23, 25, 43 et 46.

À cette occasion, le terme « guichet unique » sous le point 23 est déplacé vers l'article 57 (nouvel article 56), étant donné qu'il a transposé le paragraphe 4 de l'article 44 de la directive (UE) 2012/34, dont les paragraphes 1 à 3 ont été transposés à l'article 26 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 sur les modalités d'accès à l'infrastructure ferroviaire et leur tarification, qui à son tour, constitue ledit article 57 (nouvel article 56) du projet de loi sous objet.

Le terme « infrastructure ferroviaire » sous le point 25 ayant transposé l'annexe I de la directive (UE) 2012/34, est déplacé vers l'annexe II du projet de loi sous objet, afin de se conformer au souhait du Conseil d'État.

En ce qui concerne les points 43 et 46, ces derniers ont été transposés littéralement de la directive (UE) 2012/34.

Par conséquent, la commission propose de modifier l'article 2 du projet de loi comme suit :

« Art. 2. Définitions »

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

1. « accord-cadre » : un accord général juridiquement contraignant de droit public ou privé définissant les droits et obligations d'un candidat et de l'Administration des chemins de fer en ce qui concerne les capacités de l'infrastructure à répartir et la tarification à appliquer sur une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service ;
2. « accord transfrontalier » : tout accord entre deux ou plusieurs Etats membres ou entre des Etats membres et des pays tiers destiné à faciliter la fourniture de services ferroviaires transfrontaliers ;
3. « Administration des chemins de fer » : Autorité nationale de sécurité ferroviaire instituée par la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire, dénommée ci-après « l'Administration » ;
4. « alternative viable » : l'accès à une autre installation de service économiquement acceptable pour l'entreprise ferroviaire et lui permettant d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné ;
5. « autorité responsable des licences » : autorité compétente pour délivrer les licences ;
6. « bénéfice raisonnable » : un taux de rémunération du capital propre qui prend en compte le risque, y compris celui pesant sur les recettes, ou l'absence de risque, encouru par l'exploitant de l'installation de service et qui est conforme au taux moyen constaté dans le secteur concerné au cours des dernières années ;
7. « candidat » : toute entreprise ferroviaire, tout regroupement international d'entreprises ferroviaires ou d'autres personnes physiques ou morales ou entités, par exemple les autorités compétentes visées dans le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil et les chargeurs, les transitaires et les opérateurs de transports combinés ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquérir des capacités de l'infrastructure ;
8. « capacité(s) de l'infrastructure » : la possibilité de programmer des sillons sollicités pour un élément de l'infrastructure pendant une certaine période ;

9. « conseil d'administration » : ~~organe d'une société visé à la section IV, paragraphe 4, sous-paragraphe 1er de la loi modifiée du 10 août 1915 concernant les sociétés commerciales ; l'organe supérieur d'une entreprise exerçant des fonctions exécutives et administratives, qui est responsable de la gestion quotidienne de l'entreprise et rend des comptes en ce qui concerne cette gestion ;~~
10. « conseil de surveillance » : ~~l'organe d'une société visé à la section IV, paragraphe 4, sous-paragraphe 2 de la loi modifiée du 10 août 1915 concernant les sociétés commerciales ; l'organe le plus élevé d'une entreprise qui accomplit des tâches de surveillance, y compris le contrôle du conseil d'administration et des décisions stratégiques générales concernant l'entreprise ;~~
11. « coordination » : la procédure mise en œuvre par l'Administration et les candidats afin de rechercher une solution en cas de demandes concurrentes de capacités de l'infrastructure ;
12. « développement de l'infrastructure ferroviaire » : la planification du réseau, la planification financière et la programmation des investissements, ainsi que la construction et la modernisation de l'infrastructure ;
- ~~13. « directoire » : l'organe d'une société visé à la section IV, paragraphe 4, sous-paragraphe 2 de la loi modifiée du 10 août 1915 concernant les sociétés commerciales ;~~
13. ~~14.~~ « dirigeant » : la personne physique qui, seule ou de concert avec un ou plusieurs autres dirigeants, assume une responsabilité effective et permanente dans la direction d'une entreprise ferroviaire ;
14. ~~15.~~ « document de référence du réseau » : en abrégé « DRR », document précisant, de manière détaillée, les règles générales, les délais, les procédures et les critères relatifs aux systèmes de tarification et de répartition des capacités et contenant toutes les autres informations nécessaires pour permettre l'introduction de demandes de capacités de l'infrastructure ;
15. ~~16.~~ « entreprise ferroviaire » : toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la présente loi, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; toute entreprise qui assure uniquement la traction ;
16. ~~17.~~ « entreprise verticalement intégrée » : une entreprise dans laquelle, au sens du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil :
- a) un gestionnaire de l'infrastructure est contrôlé par une entreprise qui contrôle en même temps une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure,
 - b) un gestionnaire de l'infrastructure est contrôlé par une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure, ou
 - c) une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure sont contrôlées par un gestionnaire de l'infrastructure.
- Par « entreprise verticalement intégrée », on entend également une entreprise composée de divisions distinctes, y compris un gestionnaire de l'infrastructure et une ou plusieurs divisions fournissant des services de transport qui n'ont pas une personnalité juridique distincte.
- Lorsqu'un gestionnaire de l'infrastructure et une entreprise ferroviaire sont totalement indépendants l'un de l'autre, mais qu'ils sont tous deux directement contrôlés par un État membre sans entité intermédiaire, ils ne sont pas considérés comme constituant une entreprise verticalement intégrée aux fins de la présente directive ;
17. ~~18.~~ « entretien de l'infrastructure ferroviaire » : les travaux destinés à entretenir l'état et les capacités de l'infrastructure existante ;
18. ~~19.~~ « exploitant d'installation de service » : toute entité publique ou privée chargée de gérer une ou plusieurs installations de service ou de fournir à des entreprises ferroviaires un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;
19. ~~20.~~ « exploitation de l'infrastructure ferroviaire » : la répartition des sillons, la gestion du trafic et la tarification de l'infrastructure ;

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

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

de 200 kilomètres sur des lignes spécialement conçues et équipées pour des vitesses généralement supérieures ou égales à 250 kilomètres par heure et fonctionnant en moyenne à ces vitesses ;

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

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'État constate que le texte de l'amendement parlementaire reprend littéralement les définitions de « conseil d'administration » et de « conseil de surveillance » de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, et supprime la définition de « directoire ». Le texte de l'amendement proposé répondant aux observations formulées par le Conseil d'État dans son avis du 24 juillet 2018, celui-ci lève son opposition formelle formulée à l'égard du texte dans sa version initiale.

La commission parlementaire en prend note.

Article 3 du projet de loi déposé

L'article 3 prévoyant que le réseau répond aux besoins globaux de l'aménagement du territoire, du développement de l'économie et de la mobilité de la population, reprend l'article 1^{er} de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et n'a pas subi de modification. Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son premier avis, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 4 du projet de loi déposé

L'article 4 concernant la propriété du réseau, reprend l'article 3 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification. Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son premier avis, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 5 du projet de loi déposé

L'article 5 reprend l'article 4 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle. Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son premier avis, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Dans son premier avis, le Conseil d'État exprime le souhait de réinsérer la dernière phrase de l'article 4 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

La Commission décide de donner suite à ce souhait et de réintégrer la phrase en question, à savoir « *Les prescriptions y relatives sont fixées par règlement grand-ducal.* » à l'article 5 du projet de loi sous objet.

Article 6 du projet de loi déposé

L'article 6 reprend l'article 5 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification.

Le Conseil d'État note dans son premier avis du 24 juillet 2018 que le projet de loi sous objet ne permet plus au ministre de recourir aux services administratifs et techniques de l'Etat, ni de recourir à un expert engagé par contrat à durée déterminée, dont les frais seront supportés à parts égales par les deux Fonds institués en vertu des articles 9 et 12.

Dans ce contexte, il est souligné au sein de la commission parlementaire que le recours aux services administratifs et techniques de l'Etat est réglé par un article budgétaire général, à savoir par la section 08.0, article 11.02.

Le recours à un expert engagé par contrat à durée déterminée se fait par le biais de la Commission économique de rationalisation (CER), ce qui a rendu les passages en question totalement obsolètes au cours du temps.

Par conséquent, la commission décide de ne pas modifier l'article en question dans sa version déposée.

Article 7 du projet de loi déposé

L'article 7 reprend l'article 6 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle et n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son premier avis, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 8 du projet de loi déposé

L'article 8 reprend l'article 9 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle. Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son premier avis, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 9 du projet de loi déposé

L'article 9 reprend l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle. Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son premier avis, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 10 du projet de loi déposé

L'article 10 reprend l'article 11 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle. Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son premier avis, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 11 du projet de loi déposé

L'article 11 reprend l'article 12 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle. Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son premier avis, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 12 du projet de loi déposé

L'article 12 reprend l'article 13 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle. Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son premier avis, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 13 du projet de loi déposé

L'article 13 reprend l'article 14 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle. Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son premier avis, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 14 du projet de loi déposé

L'article 14 provient de l'article 14*bis* de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle. Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son premier avis, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 15 du projet de loi déposé

L'article 15 transpose le nouvel article 7*quiquies* de la Directive 2012/34/UE, modifié par la Directive (UE) 2016/2370 et règle la transparence financière. Les paragraphes 1 à 3 prévoient le cas où l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure sont des entités juridiquement séparées. Dans ce cas, l'entreprise ferroviaire ne peut pas accorder des prêts au gestionnaire de l'infrastructure et vice versa. Par contre, dans le cas d'une entreprise verticalement intégrée, comme c'est le cas de la SNCFL, l'accord de prêts est autorisé dans les conditions déterminées aux paragraphes 4 à 9.

Dans son premier avis du 24 juillet 2018, le Conseil d'État exprime le souhait d'insérer le bout de phrase « y compris le service de ses emprunts » au paragraphe 1^{er} de l'article 15 du projet de loi sous objet, afin de se conformer complètement à l'article 7*quiquies* de la Directive (UE) 2016/2370. Dans le même ordre d'idées, le Conseil d'État souhaite reprendre la formulation littérale du paragraphe 7 du même article « Le service de ces dettes est assuré séparément » ; ceci sous peine d'opposition formelle.

Par conséquent, la commission décide de reprendre les formulations de la Directive (UE) 2016/2370 tel que suggéré par le Conseil d'État.

L'article sous examen prend dès lors la teneur suivante :

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

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

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

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

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

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

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

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

permettre la séparation des comptes et la transparence des circuits financiers au sein de l'entreprise.

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

(10) Lorsque des fonctions essentielles de la gestion de l'infrastructure ferroviaire sont exercées par un organisme de tarification et de répartition des capacités indépendant conformément à l'article 52, paragraphe 1^{er}, les dispositions du présent article s'appliquent mutatis mutandis. Les références faites dans le présent article à un gestionnaire de l'infrastructure, à une entreprise ferroviaire et à d'autres entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée s'entendent comme faites aux divisions respectives de l'entreprise. Le respect des exigences énoncées au présent article est démontré dans les comptes séparés des divisions respectives de l'entreprise. »

Article 16 du projet de loi déposé

L'article 16 reprend l'article 20 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée.

Le Conseil d'État constate dans son premier avis que s'il résulte du commentaire des articles que le texte en projet reprend l'article 20 de la loi précitée du 10 mai 1995 et n'a pas subi de modification substantielle, le projet de loi ne reprend pas, dans le texte en projet, la troisième phrase de l'alinéa 2 de la loi existante, sans fournir aucune information à cet égard. Étant donné que le texte non repris porte sur la publication de certaines informations selon les principes de la comptabilité commerciale des comptes de pertes et profits et des bilans, le Conseil d'État estime qu'il faudrait maintenir ce texte.

La commission parlementaire fait sienne cette suggestion en ce sens que la deuxième phrase de l'alinéa 3, du paragraphe 2, de l'article 20 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée est réinsérée. La première phrase de l'alinéa en question constitue un double emploi avec l'alinéa 1^{er} du paragraphe 2.

La commission décide par conséquent de modifier l'article 16 du projet de loi comme suit :

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

(2) D'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale des comptes de profits et pertes et des bilans distincts sont tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport par des entreprises ferroviaires. Les aides publiques versées à l'une de ces deux activités ne sont pas transférées à l'autre.

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

D'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale des comptes de profits et pertes et des bilans distincts sont tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la fourniture des services de transport ferroviaire de fret et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs. Les fonds publics versés pour des activités relatives à la fourniture de services de transport au titre des missions de service public figurent séparément dans les comptes correspondants et ne sont pas transférés aux activités relatives à la fourniture d'autres services de transport ou à toute autre activité.

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

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

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

Cet amendement n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État dans son avis complémentaire.

La commission parlementaire en prend note.

Article 17 du projet de loi déposé

Cet article reprend l'article 15 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle. Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son premier avis, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 18 du projet de loi déposé

Cet article reprend l'article 16 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle. Il ne soulève ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 19 du projet de loi déposé

Cet article reprend l'article 17 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle. Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 20 du projet de loi déposé

Cet article reprend l'article 18 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle. Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 21 du projet de loi déposé

Cet article reprend l'article 19 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée et n'a pas subi de modification substantielle. Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 22 du projet de loi déposé

Cet article transpose le nouvel article 7 de la Directive (UE) 2012/34, modifiée par la Directive (UE) 2016/2370 à l'article 1^{er}, point 4.

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

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

Le Conseil d'État déplore dans son premier avis que l'article 22 ne précise pas si les CFL ont la forme d'une entreprise verticalement intégrée ou non. Étant donné que le pilier politique du 4^e paquet ferroviaire introduit l'ouverture du marché ferroviaire en matière de transport de voyageurs, cette précision a été omise expressément dans le but de ne pas exclure d'autres entreprises voulant s'installer au Luxembourg. L'article en question vise tant le cas d'une entreprise verticalement intégrée (ce qui est effectivement le cas pour les CFL), que le cas d'un gestionnaire de l'infrastructure indépendant. L'article en question est formulé de façon à ce que les CFL puissent changer de structure – si cela s'avérait nécessaire à un moment donné – sans pour autant devoir modifier la législation.

La commission décide de suivre le souhait du Conseil d'État en précisant les fonctions essentielles au paragraphe 1^{er}.

Les termes « conseil de surveillance » et « directoire » sont supprimés comme demandé par le Conseil d'État.

La commission parlementaire décide d'amender l'article sous examen comme suit :

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

- 1. l'adoption des décisions concernant la répartition des sillons, y compris la définition et l'évaluation de la disponibilité, ainsi que l'attribution de sillons individuels ; et**
- 2. l'adoption des décisions concernant la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et le recouvrement des redevances.**

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

(...) »

Cet amendement n'appelle pas d'observation du Conseil d'État dans son avis complémentaire.

La commission parlementaire en prend note.

Article 23 du projet de loi déposé

Cet article transpose le nouvel article 7ter de la Directive 2012/34/UE, modifiée par la Directive (UE) 2016/2370 à l'article 1^{er}, point 5.

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

Le Conseil d'État, dans son premier avis du 24 juillet 2018, s'est opposé formellement au défaut de transposition des points 12 et 13 de l'article 1^{er} de la Directive (UE) 2016/2370 précitée dans le projet de loi sous objet. Les auteurs du projet s'étaient limités à les inscrire dans le DRR.

Afin de se conformer à l'exigence de la Haute Corporation en ce qui concerne le point 13, la commission propose donc de l'intégrer au paragraphe 2 de l'article 23 du projet de loi.

L'article 23 est amendé et se lit de la manière suivante :

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

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

En cas de perturbation de la circulation des trains du fait d'une défaillance technique ou d'un accident, le gestionnaire de l'infrastructure prend toutes les dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale. À cette fin, il établit un plan d'intervention comportant une liste des divers organismes à alerter en cas d'accidents graves ou de perturbations sérieuses de la circulation. En cas de perturbation affectant potentiellement la circulation transfrontalière, le gestionnaire de l'infrastructure partage toute information pertinente avec les autres gestionnaires de l'infrastructure dont le réseau et la circulation sont susceptibles d'être affectés par la perturbation en question. Les gestionnaires de l'infrastructure concernés coopèrent pour assurer le rétablissement d'une situation normale dans la circulation transfrontalière.

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

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'État constate que dans son premier avis du 24 juillet 2018 il n'avait pas formulé de critique à l'égard de l'article 23 de la loi en projet. Les auteurs l'ont cependant reformulé en raison de l'opposition formelle formulée à l'égard de l'article 2, point 13, de la loi en projet. L'amendement sous revue ne donne pas lieu à observation.

La commission parlementaire en prend note.

Articles 24 du projet de loi déposé

L'article sous rubrique transpose le nouvel article 7*quater* de la Directive 2012/34/UE, modifiée par la Directive (UE) 2016/2370 à l'article 1^{er}, point 5. Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 25 du projet de loi déposé

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

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

Le Conseil d'État se demande dans son premier avis si, dans la mesure où la Directive (UE) 2016/2370 prévoit dans son article 7*sexies* que les États membres veilleront à ce que des « mécanismes de coordination appropriés » soient mis en place pour assurer la coordination entre les différents gestionnaires de l'infrastructure, le texte introductif de la disposition sous avis est suffisant, vu qu'il n'indique pas à quelles mesures il renvoie.

La commission parlementaire décide de maintenir le texte tel que déposé.

Article 26 du projet de loi déposé

Cet article transpose le nouvel article 7*septies* de la Directive 2012/34/UE, modifiée par la Directive (UE) 2016/2370 à l'article 1^{er}, point 5.

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 27 du projet de loi déposé

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

Il ne soulève pas d'observation ni de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 28 du projet de loi déposé

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

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

Le Conseil d'État déplore dans son premier avis du 24 juillet 2018 le défaut d'explication sur la modification de l'article sous avis. Or, la commission parlementaire note que la seule modification subie est celle de l'adaptation de la référence au paragraphe 1^{er}. En ce qui concerne le reste de l'article, il s'agit de la transposition du point 6 de l'article 1^{er} de la Directive (UE) 2016/2370 précitée qui, à son tour, consiste dans la modification de l'article 10 de la Directive 2012/34/UE précitée et transposée par la loi du 23 décembre 2016.

Article 29 du projet de loi déposé – supprimé

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

Concernant le paragraphe 2, le Conseil d'État se demande dans son premier avis quels « autres droits d'accès non prévus par le droit de l'Union européenne » pourraient être accordés à des entreprises ferroviaires établies dans un autre État membre de l'Union européenne sur base de la réciprocité.

Concernant le paragraphe 4, le Conseil d'État s'oppose formellement au recours à un règlement grand-ducal fixant les modalités d'exécution et les pénalités des infractions adopté sur base de la loi du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique agricole, forestière sociale et en matière de transports, pour adopter les modalités et pénalités des infractions, étant donné que ces dernières doivent être prévues dans la loi, conformément à l'article 14 de la Constitution.

Concernant le libellé du paragraphe 6, le Conseil d'État estime que qu'il est superfétatoire dans la mesure où toute entreprise ferroviaire établie au Luxembourg peut soumettre à la Commission européenne la question de la compatibilité des exigences de la législation luxembourgeoise avec le droit de l'Union européenne.

La commission note que, suite à des recherches approfondies, il s'est avéré que l'article 29 sous avis est en effet un vestige de la transposition de la Directive 91/440/CE, telle que modifiée par la suite, remplacé par l'article 10 de la Directive 2012/34/UE, transposée, à son tour, à l'article 20 de la loi modifiée du 11 juin 1999, et repris à l'article 28 du projet de loi sous objet. Par conséquent, la commission propose de supprimer l'article 29, vu qu'il constitue une version totalement obsolète de l'article 28 du projet de loi sous objet. La numérotation des articles suivants est donc à adapter :

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

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

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

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

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

Un règlement grand-ducal, pris sur la base de la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports, en fixera les modalités d'exécution et les pénalités des infractions.

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

(6) Toute entreprise ferroviaire établie au Luxembourg ou autorisée à effectuer des services de transports sur le réseau est en droit de soumettre à tout moment à la Commission euro-

~~**péenne la question de la compatibilité des exigences de la législation luxembourgeoise avec le droit de l'Union européenne et la question du caractère non discriminatoire de ces exigences.**~~

L'amendement ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis complémentaire.

La commission parlementaire en prend note.

Article 30 du projet de loi déposé – nouvel article 29 du projet de loi

L'article en question reprend l'article 20bis de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée sur l'exigence d'un certificat de sécurité, et n'a pas subi de modification substantielle. Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 31 du projet de loi déposé – nouvel article 30 du projet de loi

Cet article reprend l'article 2 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 relatif aux modalités d'accès à l'infrastructure ferroviaire et sa tarification, et n'a pas subi de modification substantielle. Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 32 du projet de loi déposé – nouvel article 31 du projet de loi

Cet article reprend l'article 3 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité et prévoit les prestations minimales. Il n'a pas subi de modification substantielle. Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 33 du projet de loi déposé – nouvel article 32 du projet de loi

Cet article reprend l'article 4 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité. Il prévoit l'accès équitable aux installations de service et n'a pas subi de modification substantielle. Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 34 du projet de loi déposé – nouvel article 33 du projet de loi

Cet article détermine la procédure pour la demande de capacités de l'infrastructure et reprend l'article 5 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité sans le modifier de manière substantielle. Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 35 du projet de loi déposé – nouvel article 34 du projet de loi

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 36 du projet de loi déposé – nouvel article 35 du projet de loi

Cet article reprend l'article 5 de la modifiée du 11 juin 1999 précitée. Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 37 du projet de loi déposé – nouvel article 36 du projet de loi

Cet article reprend l'article 6 de la modifiée du 11 juin 1999 précitée et intègre l'article 7 du règlement grand-ducal modifié du 24 octobre 2003 précité. Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 38 du projet de loi déposé – nouvel article 37 du projet de loi

Cet article reprend l'article 7 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée et n'a pas subi de modification substantielle. Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 39 du projet de loi déposé – nouvel article 38 du projet de loi

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

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

Dans son premier avis, le Conseil d'État estime que, au paragraphe 2, le point 6 aurait avantage à être intégré dans le point 4, étant donné que les conventions collectives font partie du droit du travail.

La commission décide de fusionner les points 4 et 6 du paragraphe 2 de l'article 39 (nouvel article 38) du projet de loi et de donner ainsi suite à la proposition du Conseil d'État.

Le nouvel article 38 du projet de loi est par conséquent modifié comme suit :

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

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

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

(...) »

Article 40 du projet de loi déposé – nouvel article 39 du projet de loi

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 41 du projet de loi déposé – nouvel article 40 du projet de loi

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 42 du projet de loi déposé – nouvel article 41 du projet de loi

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 43 du projet de loi déposé – nouvel article 42 du projet de loi

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 44 du projet de loi déposé – nouvel article 43 du projet de loi

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 45 du projet de loi déposé – nouvel article 44 du projet de loi

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 46 du projet de loi déposé – nouvel article 45 du projet de loi

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 47 du projet de loi déposé – nouvel article 46 du projet de loi

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 48 du projet de loi déposé – nouvel article 47 du projet de loi

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 49 du projet de loi déposé – nouvel article 48 du projet de loi

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

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 50 du projet de loi déposé – nouvel article 49 du projet de loi

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 51 du projet de loi déposé – nouvel article 50 du projet de loi

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 52 du projet de loi déposé – nouvel article 51 du projet de loi

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

Dans son premier avis, le Conseil d'État note que dans le projet de loi il est indiqué que la disposition sous avis est une reprise de l'article 21 du règlement grand-ducal précité du 23 décembre 2016 et ce

« sans modification substantielle ». Le Conseil d'État constate néanmoins certaines modifications pour lesquelles il aurait été intéressant de connaître les explications.

Ainsi, au paragraphe 2, alinéa 2, point 2, le projet de loi supprime la phrase du texte existant permettant à l'Administration d'instaurer des systèmes de réduction, lorsqu'il y va des principes de tarification. Le Conseil d'État aurait voulu disposer des informations concernant les raisons de cette suppression. Toujours au paragraphe 2 relatif au chapitre contenant des informations sur les procédures de règlement des litiges en cours, le projet de loi limite les informations fournies dans le contexte des procédures de règlement de litiges et de recours à des « questions concernant l'accès à l'infrastructure et aux services ferroviaires et au système d'amélioration des performances ».

La commission parlementaire tient à préciser, en ce qui concerne le paragraphe 2, point 2 de l'article sous avis, que la phrase en question a été supprimée sur proposition des CFL, étant donné que le système de réduction décrit n'a jamais été utilisé, puisque le système de tarification au Luxembourg est très bas. Il s'agissait donc uniquement de la reprise du texte de la Directive 2012/34/UE, mais sans aucun apport réel.

Pour ce qui est du point 5, la commission est informée que lors des réunions de concertation entre les auteurs du projet de loi sous objet et l'Administration des chemins de fer, cette dernière avait exprimé le souhait de reprendre la formulation exacte de la Directive 2012/34/UE. Il s'agit du point 5 de l'Annexe IV de la Directive 2012/34/UE :

(...)

« 5) un chapitre contenant des informations sur les procédures de règlement des litiges et de recours concernant des questions d'accès à l'infrastructure et aux services ferroviaires et le système d'amélioration des performances visé à l'article 35 ; (...) »

Article 53 du projet de loi déposé – nouvel article 52 du projet de loi

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

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

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 54 du projet de loi déposé – nouvel article 53 du projet de loi

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 55 du projet de loi déposé – nouvel article 54 du projet de loi

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 56 du projet de loi déposé – nouvel article 55 du projet de loi

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 57 du projet de loi déposé – nouvel article 56 du projet de loi

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État.

La commission parlementaire a cependant décidé d'intégrer, par voie d'amendement, le terme « guichet unique » à l'article 56.

La commission modifie l'article 57 du projet de loi déposé (nouvel article 56) comme suit :

« **Art. 57, 56.** (1) Les demandes de sillons sont adressées à l'Administration dans les conditions et selon les modalités prévues par le DRR ou, en cas d'accord-cadre, par les stipulations de cet accord.

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

Dans le cas de sillons traversant plus d'un réseau, les gestionnaires de l'infrastructure veillent à ce que les candidats puissent introduire leur demande auprès d'un guichet unique, qui est soit une entité commune instituée par les gestionnaires de l'infrastructure, soit un seul gestionnaire de l'infrastructure participant au sillon. Ce gestionnaire de l'infrastructure est habilité à agir pour le compte du candidat dans sa recherche de capacités auprès d'autres gestionnaires de l'infrastructure concernés. Cette exigence est sans préjudice du règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif. »

Cet amendement n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État dans son avis complémentaire.

La commission en prend note.

Article 58 du projet de loi déposé – nouvel article 57 du projet de loi

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 59 du projet de loi déposé – nouvel article 58 du projet de loi

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 60 du projet de loi déposé – nouvel article 59 du projet de loi

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 61 du projet de loi déposé – nouvel article 60 du projet de loi

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 62 du projet de loi déposé – nouvel article 61 du projet de loi

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 63 du projet de loi déposé – nouvel article 62 du projet de loi

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 64 du projet de loi déposé – nouvel article 63 du projet de loi

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 65 du projet de loi déposé – nouvel article 64 du projet de loi

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

Le Conseil d'État se demande dans son premier avis pourquoi le barème des frais de dossier et d'expertise n'est plus prévu dans un règlement grand-ducal. De même, la Haute Corporation s'interroge pourquoi les auteurs de la loi en projet ne recourent désormais plus à une caution, mais à un acompte en cas de demande d'allocation d'un acompte.

Comme suggéré par le Conseil d'État, la dernière phrase de l'alinéa 1^{er} de l'article en question, prévoyant le barème des frais de dossier et d'expertise dans un règlement grand-ducal, qui s'est perdue au cours de l'élaboration du projet de loi sous objet, est réinsérée par la commission parlementaire.

En ce qui concerne le terme « caution », la commission note que celui-ci a été utilisé lors de l'élaboration de la loi modifiée du 11 juin 1999 sur l'accès à l'infrastructure ferroviaire.

Cependant, la commission note que le terme « acompte » est celui qui a été utilisé dans le cadre de l'étude PWC qui a été effectuée lors de l'élaboration du règlement grand-ducal du 31 mars 2003 relatif aux redevances. En pratique, il s'agit effectivement d'un acompte et non d'une caution. Par conséquent, le terme « caution » est remplacé par celui d'« acompte » et est ainsi adapté à la pratique.

La commission décide de modifier l'article 65 du projet de loi déposé (nouvel article 64) comme suit :

« **Art. 65. 64.** Les frais de dossier et d'expertise nécessaires à l'étude d'une demande d'utilisation du réseau ou d'une demande d'allocation de sillon sont à la charge du demandeur. **Ils sont déterminés suivant un barème fixé par règlement grand-ducal. (...)** »

Cet amendement n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis complémentaire.

La commission en prend note.

Article 66 du projet de loi déposé – nouvel article 65 du projet de loi

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 67 du projet de loi déposé – nouvel article 66 du projet de loi

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 68 du projet de loi déposé – nouvel article 67 du projet de loi

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

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 69 du projet de loi déposé – nouvel article 68 du projet de loi

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 70 du projet de loi déposé – nouvel article 71 du projet de loi

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 71 du projet de loi déposé – nouvel article 70 du projet de loi

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 72 du projet de loi déposé – nouvel article 71 du projet de loi

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 73 du projet de loi déposé – nouvel article 72 du projet de loi

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 74 du projet de loi déposé – nouvel article 73 du projet de loi

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 75 du projet de loi déposé – nouvel article 74 du projet de loi

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 76 du projet de loi déposé – nouvel article 75 du projet de loi

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 77 du projet de loi déposé – nouvel article 76 du projet de loi

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 78 du projet de loi déposé – nouvel article 77 du projet de loi

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

Le Conseil d'État constate dans son premier avis que, concernant le paragraphe 2, le projet de loi transpose l'article 32, paragraphe 3, de la Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte) en ce qu'il prévoit des arrangements en matière de tarification pouvant comporter des accords sur le partage des risques liés à de nouveaux investissements, ce qui n'avait pas été retenu par la loi du 23 décembre 2016 portant transposition de la refonte du 1^{er} paquet ferroviaire.

La commission en prend note.

Article 79 du projet de loi déposé – nouvel article 78 du projet de loi

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 80 du projet de loi déposé – nouvel article 79 du projet de loi

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 81 du projet de loi déposé – nouvel article 80 du projet de loi

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 82 du projet de loi déposé – nouvel article 81 du projet de loi

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 83 du projet de loi déposé – nouvel article 82 du projet de loi

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

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

Dans son premier avis, le Conseil d'État, en se référant à la lecture du paragraphe 12 de la disposition sous avis, constate que, selon la rubrique « commentaire », les auteurs ne transposent pas les points 12 et 13 de l'article 1^{er} de la Directive (UE) 2016/2370, mais se limitent à les inscrire dans le DRR. Le Conseil d'État estime que ces deux paragraphes de l'article 1^{er} de la directive sont à transposer dans le projet de loi sous avis ; il s'oppose dès lors formellement au texte sous avis pour transposition non-conforme de la directive.

Afin d'y remédier, la commission propose d'insérer l'article 1^{er}, point 12, de la Directive (UE) 2016/2370 au paragraphe 14 de l'article 83 du projet de loi sous objet et le point 13 de la Directive (UE) 2016/2370 à l'article 23 du même projet de loi.

La commission décide ainsi de modifier l'article 83 du projet de loi déposé (nouvel article 82 du projet de loi) comme suit :

« **Art. 83, 82.** (...) »

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

Le régulateur est habilité à demander au gestionnaire de l'infrastructure de mettre à sa disposition, les informations de l'indisponibilité des capacités de l'infrastructure ferroviaire en raison des travaux d'entretien non programmés.

(...) »

Cet amendement n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis complémentaire.

La commission en prend note.

Article 84 du projet de loi déposé – nouvel article 83 du projet de loi

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

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

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 85 du projet de loi déposé – nouvel article 84 du projet de loi

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

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

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 86 du projet de loi déposé – nouvel article 85 du projet de loi

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

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

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

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

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

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 87 du projet de loi déposé – nouvel article 86 du projet de loi

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 88 du projet de loi déposé – nouvel article 87 du projet de loi

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 89 du projet de loi déposé – nouvel article 88 du projet de loi

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 90 du projet de loi déposé – nouvel article 89 du projet de loi

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

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Articles 91 à 96 du projet de loi déposé – nouveaux articles 90 et 91 du projet de loi

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

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

Dans son premier avis le Conseil d'État note que si plusieurs actes sont à abroger, ceux-ci peuvent être regroupés sous un article, en utilisant la numérotation 1°, 2°, 3°,... L'article 92 se lira comme suit :

« Art. 92. Sont abrogées :

1° la loi modifiée du 10 mai 1995 [...] ;

2° la loi modifiée du 11 juin 1999 [...] ;

3° la loi modifiée du 3 août 2010 [...] ».

Comme suggéré par le Conseil d'État dans son avis, la commission décide de regrouper les articles 92 à 94 dans un nouvel article 91 :

Art. 91. Sont abrogées :

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

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

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

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

En ce qui concerne les suggestions d'ordre légistique contenues dans le premier avis du 24 juillet 2018 du Conseil d'État ainsi que dans son avis complémentaire du 26 mars 2019, la commission décide de donner suite aux recommandations émises par la Haute Corporation.

*

VI. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION DE LA MOBILITE ET DES TRAVAUX PUBLICS

Au vu des observations qui précèdent, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi dans la teneur qui suit :

*

PROJET DE LOI

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

TITRE I^{er}

Généralités

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

Art. 1^{er}. *Objet*

La présente loi détermine :

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

Art. 2. *Définitions*

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

1. « accord-cadre » : un accord général juridiquement contraignant de droit public ou privé définissant les droits et obligations d'un candidat et de l'Administration des chemins de fer en ce qui concerne les capacités de l'infrastructure à répartir et la tarification à appliquer sur une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service ;

2. « accord transfrontalier » : tout accord entre deux ou plusieurs Etats membres ou entre des Etats membres et des pays tiers destiné à faciliter la fourniture de services ferroviaires transfrontaliers ;
3. « Administration des chemins de fer » : Autorité nationale de sécurité ferroviaire instituée par la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire, dénommée ci-après « l'Administration » ;
4. « alternative viable » : l'accès à une autre installation de service économiquement acceptable pour l'entreprise ferroviaire et lui permettant d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné ;
5. « autorité responsable des licences » : autorité compétente pour délivrer les licences ;
6. « bénéfice raisonnable » : un taux de rémunération du capital propre qui prend en compte le risque, y compris celui pesant sur les recettes, ou l'absence de risque, encouru par l'exploitant de l'installation de service et qui est conforme au taux moyen constaté dans le secteur concerné au cours des dernières années ;
7. « candidat » : toute entreprise ferroviaire, tout regroupement international d'entreprises ferroviaires ou d'autres personnes physiques ou morales ou entités, par exemple les autorités compétentes visées dans le règlement (CE) n°1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route et abrogeant les règlements (CEE) n°1191/69 et (CEE) n°1107/70 du Conseil et les chargeurs, les transitaires et les opérateurs de transports combinés ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquiescer des capacités de l'infrastructure ;
8. « capacité(s) de l'infrastructure » : la possibilité de programmer des sillons sollicités pour un élément de l'infrastructure pendant une certaine période ;
9. « conseil d'administration » : l'organe supérieur d'une entreprise exerçant des fonctions exécutives et administratives, qui est responsable de la gestion quotidienne de l'entreprise et rend des comptes en ce qui concerne cette gestion ;
10. « conseil de surveillance » : l'organe le plus élevé d'une entreprise qui accomplit des tâches de surveillance, y compris le contrôle du conseil d'administration et des décisions stratégiques générales concernant l'entreprise ;
11. « coordination » : la procédure mise en œuvre par l'Administration et les candidats afin de rechercher une solution en cas de demandes concurrentes de capacités de l'infrastructure ;
12. « développement de l'infrastructure ferroviaire » : la planification du réseau, la planification financière et la programmation des investissements, ainsi que la construction et la modernisation de l'infrastructure ;
13. « dirigeant » : la personne physique qui, seule ou de concert avec un ou plusieurs autres dirigeants, assume une responsabilité effective et permanente dans la direction d'une entreprise ferroviaire ;
14. « document de référence du réseau » : en abrégé « DRR », document précisant, de manière détaillée, les règles générales, les délais, les procédures et les critères relatifs aux systèmes de tarification et de répartition des capacités et contenant toutes les autres informations nécessaires pour permettre l'introduction de demandes de capacités de l'infrastructure ;
15. « entreprise ferroviaire » : toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la présente loi, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise ; toute entreprise qui assure uniquement la traction ;
16. « entreprise verticalement intégrée » : une entreprise dans laquelle, au sens du règlement (CE) n°139/2004 du Conseil :
 - a) un gestionnaire de l'infrastructure est contrôlé par une entreprise qui contrôle en même temps une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure,
 - b) un gestionnaire de l'infrastructure est contrôlé par une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure, ou
 - c) une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure sont contrôlées par un gestionnaire de l'infrastructure.

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

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

17. « entretien de l'infrastructure ferroviaire » : les travaux destinés à entretenir l'état et les capacités de l'infrastructure existante ;
18. « exploitant d'installation de service » : toute entité publique ou privée chargée de gérer une ou plusieurs installations de service ou de fournir à des entreprises ferroviaires un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;
19. « exploitation de l'infrastructure ferroviaire » : la répartition des sillons, la gestion du trafic et la tarification de l'infrastructure ;
20. « fonctions essentielles de la gestion de l'infrastructure » : la prise de décision concernant la répartition des sillons, la définition et l'évaluation de la disponibilité et l'attribution des sillons individuels, et la prise de décision concernant la tarification de l'infrastructure, la détermination et la perception des redevances, conformément au cadre de tarification et au cadre de répartition des capacités ;
21. « gestionnaire de l'infrastructure » : toute entité ou entreprise chargée de l'exploitation, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure ferroviaire sur un réseau et responsable de la participation à son développement, conformément aux règles établies par l'Etat membre dans le cadre de sa politique générale en matière de développement et de financement de l'infrastructure ;
22. « horaire de service » : les données définissant tous les mouvements programmés des trains et du matériel roulant, sur l'infrastructure concernée, pendant la période de validité de cet horaire ;
23. « infrastructure saturée » : la section de l'infrastructure pour laquelle les demandes de capacités de l'infrastructure ne peuvent être totalement satisfaites pendant certaines périodes, même après coordination des différentes demandes de réservation de capacités ;
24. « installation de service » : l'installation, y compris les terrains, bâtiments et équipements qui sont spécialement aménagés, en totalité ou en partie, pour permettre la fourniture d'un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;
25. « itinéraire de substitution » : un autre itinéraire entre la même origine et la même destination, l'entreprise ferroviaire pouvant substituer un itinéraire à l'autre pour exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné ;
26. « licence » : une autorisation accordée par l'autorité responsable des licences à une entreprise à laquelle la qualité de fournisseur de services de transport ferroviaire en tant qu'entreprise ferroviaire est reconnue, qualité qui peut être limitée à l'exploitation de certains types de services ;
27. « locomotive haut-le-pied » : train formé exclusivement de locomotives ;
28. « longueur d'un sillon » : distance parcourue par le train entre la gare de départ ou le point d'entrée au réseau et la gare d'arrivée ou le point de sortie du réseau ;
29. « marche de base » ou « marche type » : temps minimal techniquement possible pour les caractéristiques de l'infrastructure et du matériel roulant que met un train pour parcourir un itinéraire donné ;
30. « marche du train » : temps réellement pris par un train pour parcourir un itinéraire donné ;
31. « matériel roulant » : le matériel roulant qui est admis à la circulation sur le réseau et qui fait l'objet d'une classification répondant aux définitions prévues à cet effet dans l'annexe I de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté telle que modifiée par la suite ou aux normes internationales en tenant lieu ;

32. « modernisation de l'infrastructure ferroviaire » : les grands travaux de modification de l'infrastructure qui améliorent sa performance globale ;
33. « nombre de caisses » : nombre d'éléments que comporte un train voyageurs, locomotives comprises ;
34. « partenariat public-privé » : un accord contraignant conclu entre des organismes publics et une ou plusieurs entreprises autres que le principal gestionnaire de l'infrastructure d'un Etat membre, en vertu duquel les entreprises construisent en tout ou en partie ou financent l'infrastructure ferroviaire ou acquièrent le droit d'exercer l'une ou l'autre des fonctions énumérées au point 22 pour une durée prédéfinie. L'accord peut revêtir toute forme appropriée juridiquement contraignante prévue dans la législation nationale ;
35. « plan de renforcement des capacités » : une mesure ou une série de mesures, assorties d'un calendrier de mise en œuvre et visant à réduire les contraintes en matière de capacités qui entraînent la déclaration d'une section de l'infrastructure comme « infrastructure saturée » ;
36. « regroupement international » : toute association d'au moins deux entreprises ferroviaires établies dans des Etats membres différents de l'Union européenne en vue de fournir des prestations de transports internationaux entre Etats membres ;
37. « renouvellement de l'infrastructure ferroviaire » : les grands travaux de remplacement réalisés sur l'infrastructure existante qui ne modifient pas sa performance globale ;
38. « répartition » : l'affectation des capacités de l'infrastructure ferroviaire par l'Administration, en sa qualité d'organisme de répartition ;
39. « réseau » : l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire gérée par un gestionnaire de l'infrastructure ;
40. « service de fret international » : un service de transport dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un Etat membre ; le train est assemblé ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière ;
41. « service de maintenance lourde » : les travaux qui ne sont pas effectués de manière régulière et dans le cadre des activités quotidiennes, et qui impliquent que le véhicule soit retiré du service ;
42. « services de transport de voyageurs à grande vitesse » : les services ferroviaires de transport de voyageurs opérés sans arrêts intermédiaires entre deux lieux séparés par une distance de plus de 200 kilomètres sur des lignes spécialement conçues et équipées pour des vitesses généralement supérieures ou égales à 250 kilomètres par heure et fonctionnant en moyenne à ces vitesses ;
43. « service international de transport de voyageurs » : un service de transport de voyageurs dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un Etat membre et dont l'objet principal est le transport de voyageurs entre des gares situées dans des Etats membres différents ; le train est assemblé ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et des destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière ;
44. « sillon » : la capacité de l'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre au cours d'une période donnée ;
45. « sillon extraordinaire » : tout sillon établi sur mesure ou à partir d'un sillon préétabli à la demande d'un candidat et qui ne répond pas aux critères du sillon régulier ;
46. « sillon préétabli » : tout sillon créé d'office par l'Administration lors de la procédure annuelle d'établissement de l'horaire de service et proposé dans le catalogue des capacités disponibles ;
47. « sillon régulier » : tout sillon alloué dans le cadre de la procédure annuelle d'établissement de l'horaire de service ou dans le cadre de la procédure de mise à jour mensuelle, telles que définies au DRR ;
48. « train de fret » : tout train, même vide, comportant des véhicules destinés au transport de marchandises, sauf les cas mentionnés sous le point 50 ;
49. « train voyageurs » : tout train, même vide, ne comportant outre les locomotives que des véhicules destinés au transport de personnes, éventuellement accompagnés de fourgons, de wagons de transport de véhicules automobiles ou d'autres wagons destinés à ce type de trafic ;
50. « train-kilomètre » : distance de 1 kilomètre parcourue par un train donné ;

51. « transit » : la traversée du territoire de l'Union sans chargement ni déchargement de marchandises ou sans prise en charge ni dépose de voyageurs sur ce territoire ;
52. « voies de garage » : les voies spécifiquement réservées au stationnement temporaire des véhicules ferroviaires entre deux missions.

TITRE II

La gestion de l'infrastructure ferroviaire

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

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

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

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

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

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

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

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

Les prescriptions y relatives sont fixées par règlement grand-ducal.

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

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

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

Cette gestion comprend les missions suivantes :

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

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

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

1. le champ d'application du contrat en ce qui concerne l'infrastructure et les installations de service, en conformité avec la structure indiquée à l'annexe II de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite, englobant tous les aspects de la gestion de l'infrastructure, y compris l'entretien, le renouvellement des éléments de l'infrastructure déjà en service et la construction de nouvelles infrastructures ;
2. la structure des versements ou des fonds alloués :
 - a) aux différents services d'infrastructure énumérés à l'annexe II de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;
 - b) à l'entretien et au renouvellement ;
 - c) à une nouvelle infrastructure ;
 - d) à la résorption des arriérés d'entretien et de renouvellement existants ;
3. les objectifs de performance orientés vers l'utilisateur, sous la forme d'indicateurs et de critères de qualité portant sur les éléments suivants :
 - a) les performances des trains et la satisfaction de la clientèle ;
 - b) la capacité du réseau ;
 - c) la gestion des actifs ;
 - d) les volumes d'activité ;
 - e) les niveaux de sécurité ; et
 - f) la protection de l'environnement ;
4. le volume de l'arriéré d'entretien éventuel et les actifs qui seront retirés du service et, partant, généreront des flux financiers différents ;
5. les mesures d'incitation visées à l'article 14, paragraphe 1^{er} ;
6. les obligations d'information minimales incombant au gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne le contenu et la fréquence de présentation des rapports, y compris les informations à publier chaque année ;
7. la durée convenue du contrat, qui est synchronisée et compatible avec la durée du plan d'entreprise ou de la licence du gestionnaire de l'infrastructure et le cadre et les règles de tarification fixés par l'Etat ;
8. les règles applicables en cas de perturbation importante des activités ou dans les situations d'urgence, y compris des plans d'urgence et de résiliation anticipée du contrat, ainsi que les règles en matière d'information en temps et en heure des utilisateurs ;
9. les mesures de réparation à prendre si l'une des parties manque à ses obligations contractuelles ou lorsque des circonstances exceptionnelles ont une incidence sur la disponibilité des financements publics ;
10. les conditions et procédures de renégociation et de résiliation anticipée.

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

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

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

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

Les projets de remise en état, de modernisation et d'extension du réseau ou de suppression de lignes sont repris dans un programme d'investissement quinquennal établi par le ministre avec le concours

du gestionnaire de l'infrastructure et soumis préalablement à son exécution à l'approbation du Gouvernement en conseil.

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

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

Sont imputés sur le Fonds du rail :

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

Le ministre ordonnance les dépenses à charge du Fonds du rail.

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

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

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

Art. 10. Le Fonds du rail est alimenté :

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

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

Chapitre III – Les raccordements ferroviaires internationaux

Art. 11. La participation à la réalisation de projets ferroviaires situés en dehors du territoire national, lorsque ces projets contribuent au maintien et au développement des raccordements ferroviaires du

Grand-Duché de Luxembourg avec ses pays voisins et à l'insertion du réseau dans les réseaux de transport transeuropéens doit être autorisée par une loi spéciale.

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

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

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

Les sommes mentionnées aux points 2, 3 et 4 sont portées directement en recette au Fonds des raccordements ferroviaires internationaux.

Chapitre IV – Coût de l'infrastructure et comptabilité

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(7) Les dettes attribuées au gestionnaire de l'infrastructure sont clairement séparées des dettes attribuées à d'autres entités juridiques au sein des entreprises verticalement intégrées. Le service de ces

dettes est assuré séparément. Cela n'empêche pas que le paiement final des dettes soit effectué par l'intermédiaire de l'entreprise qui fait partie d'une entreprise verticalement intégrée et exerce un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur le gestionnaire de l'infrastructure, ou par l'intermédiaire d'une autre entité au sein de l'entreprise.

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

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

(10) Lorsque des fonctions essentielles de la gestion de l'infrastructure ferroviaire sont exercées par un organisme de tarification et de répartition des capacités indépendant conformément à l'article 52, paragraphe 1^{er}, les dispositions du présent article s'appliquent mutatis mutandis. Les références faites dans le présent article à un gestionnaire de l'infrastructure, à une entreprise ferroviaire et à d'autres entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée s'entendent comme faites aux divisions respectives de l'entreprise. Le respect des exigences énoncées au présent article est démontré dans les comptes séparés des divisions respectives de l'entreprise.

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

(2) D'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale des comptes de profits et pertes et des bilans distincts sont tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport par des entreprises ferroviaires. Les aides publiques versées à l'une de ces deux activités ne sont pas transférées à l'autre.

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

D'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale des comptes de profits et pertes et des bilans distincts sont tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la fourniture des services de transport ferroviaire de fret et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs. Les fonds publics versés pour des activités relatives à la fourniture de services de transport au titre des missions de service public figurent séparément dans les comptes correspondants et ne sont pas transférés aux activités relatives à la fourniture d'autres services de transport ou à toute autre activité.

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

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

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

Chapitre V – Les missions du gestionnaire de l'infrastructure

Art. 17. (1) La gestion du réseau comporte la charge de la conception, de la planification technique et financière, de l'adjudication et de la réalisation des travaux de renouvellement, de la maintenance

de la totalité des voies et installations fixes du réseau, dans la mesure où celles-ci sont nécessaires pour assurer la circulation des trains et la sécurité de cette circulation. Cette gestion inclut l'administration centrale et locale de la circulation des trains qui comprend le suivi, l'expédition et la réception, le dispatching et les systèmes de communication et d'information.

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

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

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

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

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

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

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

1. les raisons de la saturation ;
2. l'évolution probable du trafic ;
3. les contraintes qui pèsent sur le développement de l'infrastructure ;
4. les solutions envisageables concernant le renforcement des capacités et leur coût.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. l'adoption des décisions concernant la répartition des sillons, y compris la définition et l'évaluation de la disponibilité, ainsi que l'attribution de sillons individuels ; et
2. l'adoption des décisions concernant la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et le recouvrement des redevances.

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

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

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

(3) Dans les entreprises verticalement intégrées, les membres du conseil d'administration ou du directoire du gestionnaire de l'infrastructure et les personnes chargées de prendre des décisions sur les

fonctions essentielles ne reçoivent, de toute autre entité juridique au sein de l'entreprise verticalement intégrée, aucune rémunération fondée sur la performance, ni de primes principalement liées aux résultats financiers d'entreprises ferroviaires particulières.

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

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

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

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

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

En cas de perturbation de la circulation des trains du fait d'une défaillance technique ou d'un accident, le gestionnaire de l'infrastructure prend toutes les dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale. A cette fin, il établit un plan d'intervention comportant une liste des divers organismes à alerter en cas d'accidents graves ou de perturbations sérieuses de la circulation. En cas de perturbation affectant potentiellement la circulation transfrontalière, le gestionnaire de l'infrastructure partage toute information pertinente avec les autres gestionnaires de l'infrastructure dont le réseau et la circulation sont susceptibles d'être affectés par la perturbation en question. Les gestionnaires de l'infrastructure concernés coopèrent pour assurer le rétablissement d'une situation normale dans la circulation transfrontalière.

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

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

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

Le gestionnaire de l'infrastructure conserve le pouvoir de supervision sur l'exercice des fonctions décrites à l'article 2, point 22, et assume la responsabilité à cet égard. Toute entité exerçant des fonctions essentielles se conforme aux articles 15, 22, 23 et 52.

(2) Par dérogation aux articles 7 et 22, paragraphe 1^{er}, les fonctions du gestionnaire de l'infrastructure peuvent être exercées par différents gestionnaires de l'infrastructure, y compris les parties à des

accords de partenariat public-privé, à condition qu'ils respectent tous les exigences de l'article 22, paragraphes 2 à 6, ainsi que des articles 15, 23 et 52, et qu'ils assument la pleine responsabilité de l'exercice des fonctions concernées.

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

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

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

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

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

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

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

TITRE III

L'accès à l'infrastructure ferroviaire et son utilisation

Chapitre I^{er} – Conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire

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

Art. 28. (1) Les entreprises ferroviaires se voient accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes, à l'infrastructure ferroviaire nationale aux fins de l'exploitation de tout type de services de fret ferroviaire. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure

reliant les ports de navigation intérieure et les autres installations de service visées à l'article 31, paragraphe 2, et à l'infrastructure desservant ou pouvant desservir plus d'un client final.

(2) Sans préjudice du règlement (CE) n°1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n°1191/69 et (CEE) n°1107/70 du Conseil, les entreprises ferroviaires se voient accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes, à l'infrastructure ferroviaire aux fins de l'exploitation de services de transport ferroviaire de voyageurs. Les entreprises ferroviaires ont le droit de prendre des voyageurs dans toute gare et de les déposer dans une autre. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service visées à l'article 31, paragraphe 2. Les dispositions d'un accord transfrontalier ne font pas de discriminations entre des entreprises ferroviaires et ne restreignent pas la liberté des entreprises ferroviaires d'exploiter des services transfrontaliers.

(3) Le droit d'accès visé au paragraphe 2, aux services de transport de voyageurs entre un lieu de départ donné et une destination donnée, peut être limité par l'autorité compétente en vertu du règlement (CE) n°1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n°1191/69 et (CEE) n°1107/70 du Conseil relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route lorsqu'un ou plusieurs contrats de service public couvrent le même trajet ou un trajet alternatif si l'exercice de ce droit est susceptible de compromettre l'équilibre économique du ou des contrats de service public en question.

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

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

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

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

Art. 29. L'allocation et l'utilisation d'un sillon exigent de la part de l'entreprise ferroviaire bénéficiaire la détention d'un certificat de sécurité délivré conformément aux dispositions de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative la sécurité ferroviaire.

Art. 30. Les entreprises ferroviaires se voient accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes, à l'infrastructure ferroviaire aux fins de l'exploitation de tout type de services de fret ferroviaire. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les ports de navigation maritime et intérieure et les autres installations de service visées à l'article 31, paragraphe 2, et à l'infrastructure desservant ou pouvant desservir plus d'un client final.

Art. 31. (1) Les prestations minimales auxquelles a droit tout candidat sont :

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

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

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

1. les gares de voyageurs comprenant leurs bâtiments et les autres infrastructures, y compris l'affichage d'informations sur les voyages et les emplacements convenables prévus pour les services de billetterie ;
2. les terminaux de marchandises ;
3. les gares de triage et les gares de formation, y compris les gares de manœuvre ;
4. les voies de garage ;
5. les installations d'entretien, à l'exception de celles affectées à des services de maintenance lourde et qui sont réservées aux trains à grande vitesse ou à d'autres types de matériel roulant nécessitant des installations spécifiques ;
6. les autres infrastructures techniques y compris les installations de nettoyage et de lavage ;
7. les infrastructures portuaires intérieures liées à des activités ferroviaires ;
8. les infrastructures d'assistance ;
9. les infrastructures de ravitaillement en combustible et la fourniture du combustible dans ces infrastructures, dont les redevances sont indiquées séparément sur les factures.

(3) Les prestations complémentaires peuvent comprendre :

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

(4) Les prestations connexes peuvent comprendre :

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

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

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

Art. 32. (1) Le droit d'accès au réseau comprend pour tout candidat le droit aux prestations minimales prévues à l'article 31, paragraphe 1^{er}.

(2) Le gestionnaire de l'infrastructure et l'exploitant de l'installation de service fournissent, chacun en ce qui le concerne à toutes les entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire les prestations énumérées à l'article 31, paragraphe 2.

(3) Au cas où l'exploitant d'une installation de service fournit une prestation complémentaire prévue à l'article 31, paragraphe 3, il la fournit sans discrimination à toute entreprise ferroviaire qui en fait la demande.

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

(5) Afin d'assurer la totale transparence et le caractère non discriminatoire de l'accès aux installations de service visées à l'article 31, paragraphe 2, points 1, 2, 3, 4, 7 et 9, et de la fourniture de services dans ces installations lorsque l'exploitant d'une telle installation de service est sous le contrôle direct ou indirect d'une entité ou entreprise qui est également active et occupe une position dominante sur des marchés nationaux de services de transport ferroviaire pour lesquels l'installation est utilisée, il est organisé de manière à assurer son indépendance organisationnelle et décisionnelle vis-à-vis de cette entité ou entreprise. Cette indépendance n'implique pas obligatoirement l'établissement d'une entité juridique distincte pour ces installations de service et peut être réalisée par la mise en place de divisions distinctes au sein d'une même entité juridique.

Pour toutes les installations de service visées à l'article 31, paragraphe 2, l'exploitant et l'entité ou l'entreprise disposent de comptes séparés, y compris des bilans séparés et des comptes séparés de profits et pertes.

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

Art. 33. (1) Les demandes visant à obtenir des capacités de l'infrastructure peuvent être introduites par les candidats. Afin d'utiliser ces capacités de l'infrastructure, les candidats désignent une entreprise ferroviaire pour conclure un accord avec l'Administration conformément à l'article 58. Les conditions régissant ces accords doivent être non discriminatoires et transparentes. Ceci s'entend sans préjudice du droit des candidats à conclure des accords avec l'Administration en vue de l'obtention de capacités de l'infrastructure.

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

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

Art. 34. (1) En vue d'obtenir une licence délivrée en conformité avec les dispositions de la présente loi, les entreprises établies au Luxembourg exercent les activités de transporteur de marchandises ou de voyageurs par chemin de fer à titre principal et assurent elles-mêmes la traction des trains.

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

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

Art. 35. (1) Les dispositions du présent chapitre ne sont pas applicables aux entreprises ferroviaires qui sont établies en dehors du Luxembourg et qui effectuent des transports internationaux au Luxembourg sans y disposer d'un établissement.

(2) La licence visée à l'article 34, peut être refusée aux nationaux de pays non membres de l'Union européenne, lorsqu'un régime de réciprocité accordant les mêmes droits aux nationaux luxembourgeois n'a pas été convenu entre ces pays et les autorités luxembourgeoises.

Art. 36. (1) Le ministre est l'autorité compétente pour accorder les licences, leur changement ou leur extension. Il est de même compétent pour retirer ou suspendre une licence pour les motifs et dans les formes prévues par la présente loi. Le ministre statue sur la demande de délivrance le plus rapidement possible et au plus tard trois mois après la date à laquelle les informations visées à l'article 39, paragraphe 2, lui ont été présentées. Il prend en compte toutes les informations disponibles. Il communique, sans délai, sa décision à l'entreprise ferroviaire qui a demandé la licence.

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

Elles indiquent notamment les types de services visés à l'article 34.

Elles sont accompagnées de tous les pièces et documents mentionnés aux articles 37, 41 et 43, paragraphe 3. L'entreprise ferroviaire doit en outre produire les pièces et documents utiles permettant d'établir qu'elle s'est conformée aux exigences de l'article 34, paragraphe 1^{er}. Si l'entreprise est une personne morale, elle doit en plus joindre une copie certifiée conforme de l'acte constitutif et de toutes les modifications de celui-ci.

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

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

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

Art. 37. L'entreprise ferroviaire qui demande ou détient une licence, doit pouvoir prouver, à tout moment, qu'elle satisfait aux exigences :

1. d'honorabilité,
 2. de capacité financière appropriée et
 3. de capacité professionnelle,
- spécifiées aux articles 38 à 40.

Art. 38. (1) L'honorabilité s'apprécie sur base des antécédents judiciaires du ou des dirigeants de l'entreprise qui résultent de l'extrait récent de leur casier judiciaire ou d'une attestation officielle en tenant lieu, à produire avec la demande prévue à l'article 37, et de tous les éléments fournis par l'enquête administrative diligentée par le ministre en vue de l'octroi éventuel de la licence.

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

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

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

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

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

1. les coordonnées de ses dirigeants ainsi qu'un organigramme duquel il ressort que les dirigeants assument des missions de direction effectives au sein de l'entreprise, et

2. un extrait du casier judiciaire ou un document en tenant lieu pour chacun de ses dirigeants.

(4) Lorsque le dirigeant a sa résidence normale en dehors des frontières du Grand-Duché de Luxembourg ou qu'il a établi sa résidence normale depuis moins d'un an au Grand-Duché de Luxembourg, la preuve de son honorabilité est rapportée moyennant la production soit d'un extrait du casier judiciaire émis par les autorités compétentes du pays de la dernière résidence soit, dans l'impossibilité d'obtenir un tel extrait, d'une attestation officielle ou déclaration devant une autorité administrative ou un notaire reconnue équivalente, dont il résulte que le dirigeant satisfait à chacune des exigences du paragraphe 2.

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

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

Art. 39. (1) La capacité financière consiste pour l'entreprise à disposer des ressources financières requises pour faire face, à tout moment, pendant une période d'au moins douze mois à compter du début de l'exploitation, à ses obligations actuelles et potentielles évaluées sur base d'hypothèses réalistes.

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

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

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

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

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

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

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

Le rapport du réviseur d'entreprises énonce en outre pour chacun des éléments les renseignements et les chiffres pertinents et comporte en conclusion une évaluation comptable appréciant la viabilité de l'entreprise. Le rapport indique l'existence des garanties et des moyens financiers requis en vertu de l'article 41 pour assumer en tout moment les conséquences financières de la responsabilité civile de son activité de transporteur ferroviaire et comporte une appréciation financière du caractère suffisant de ceux-ci pour répondre à cette obligation en tenant, le cas échéant, compte des dispositions internationales susceptibles de limiter la responsabilité civile.

Art. 40. L'entreprise apporte la preuve de sa capacité professionnelle en montrant que :

1. elle a, à tout moment, une organisation de gestion et qu'elle possède les connaissances et l'expérience nécessaires pour exercer un contrôle opérationnel et une surveillance sûrs et efficaces quant aux transports pour lesquels la licence sera valable ;
2. son ou ses dirigeants possèdent une formation ou une expérience professionnelle dirigeante effective d'au moins trois ans permettant la gestion technique, opérationnelle, commerciale et financière d'une entreprise ferroviaire ;
3. la législation luxembourgeoise et européenne concernant la santé, la sécurité et les conditions de travail est observée.

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

Art. 41. Sans préjudice des règles de l'Union en matière d'aides d'Etat et conformément aux articles 93, 107 et 108 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, une entreprise ferroviaire est suffisamment assurée ou dispose de garanties suffisantes dans des conditions de marché pour couvrir, en application des législations nationales et internationales, sa responsabilité civile en cas d'accident, en ce qui concerne les passagers, les bagages, le fret, le courrier et les tiers.

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

Il est satisfait à cette obligation :

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

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

Art. 42. Sont valables au Luxembourg les licences émises par l'autorité compétente et par les autres Etats membres de l'Union européenne conformément à la directive 2012/34/UE précitée et à leur législation nationale respective.

Tous les cinq ans ces licences sont sujettes à un réexamen par le ministre. Ce réexamen qui porte sur les exigences des articles 37 et 41, a lieu dans les conditions prévues par les articles 43 à 45.

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

Art. 43. (1) Les demandes en obtention d'une licence nouvelle et les demandes de changement ou d'extension d'une licence existante doivent comprendre tous les renseignements nécessaires à leur appréciation et notamment ceux prescrits par la présente loi et les règlements pris en son exécution.

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

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

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

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

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

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

Art. 44. Lorsqu'il existe un doute quant au respect des exigences relatives à la délivrance et à la validité d'une licence qu'il a accordée, le ministre peut procéder ou faire procéder à tout moment à la vérification du respect de ces exigences.

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

Art. 45. (1) Le ministre peut retirer la licence, sans autre forme de procédure, si elle n'est pas utilisée endéans les deux ans après sa délivrance, ou que l'entreprise a cessé son activité depuis deux ans.

Le ministre peut suspendre ou retirer la licence lorsque :

1. l'entreprise ferroviaire viole gravement ou de façon répétée :
 - a) les conditions de la licence ; ou
 - b) les prescriptions de l'Union européenne ; ou
 - c) les prescriptions nationales ; ou
2. en cas de difficulté financière, il n'existe pas de possibilité concrète de restructuration satisfaisante de l'entreprise dans un délai raisonnable ; ou
3. l'entreprise ferroviaire ne satisfait plus aux exigences des articles 37 et 41.

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

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

Art. 46. (1) Les infractions aux dispositions des articles 34, 41 et 45 sont punies d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de deux cent cinquante à dix mille euros ou de l'une de ces peines seulement.

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

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

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

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

Art. 47. (1) En cas d'exploitation non autorisée d'une entreprise ou de poursuite de ses activités au-delà du terme de la validité de la licence ainsi qu'en cas de changement ou d'extension illégale d'une entreprise déjà autorisée, le procureur d'Etat ou une partie lésée peuvent demander auprès de la chambre du conseil du tribunal d'arrondissement du lieu où l'entreprise est située la fermeture provisoire de l'entreprise concernée.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(13) Tout manquement aux fermetures d'entreprise prononcées par une chambre du conseil ou par une juridiction du fond est puni des peines prévues à l'article 46.

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

Art. 48. (1) Les entreprises ferroviaires sont gérées selon les principes qui s'appliquent aux sociétés commerciales, quel que soit leur propriétaire. Cette règle s'applique également aux obligations de

service public qui leur sont imposées par l'Etat et aux contrats de service public qu'elles concluent avec les autorités compétentes de l'Etat.

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

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

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

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

1. de définir leur organisation interne, sans préjudice des dispositions des articles 49 et 50 ;
2. de contrôler la fourniture et la commercialisation des services et d'en fixer la tarification ;
3. de prendre les décisions concernant le personnel, les actifs et les achats propres ;
4. de développer leur part de marché, de créer de nouvelles technologies et de nouveaux services et d'adopter toute technique innovatrice de gestion ;
5. de lancer de nouvelles activités dans des domaines associés à l'activité ferroviaire.

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

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

Chapitre IV – La répartition des capacités

Art. 49. La répartition des sillons se fait dans le respect du droit de l'Union européenne par référence à l'horaire de service établi selon les modalités fixées au présent chapitre.

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

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

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

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

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

Il est interdit aux entreprises ferroviaires bénéficiaires d'un ou de plusieurs sillons de mettre ceux-ci à la disposition d'une autre entreprise ferroviaire ou de les affecter à d'autres services que ceux pour

lesquels le ou les sillons ont été attribués. Le non-respect de l'interdiction qui précède peut entraîner des mesures administratives de la part de l'organisme de répartition, pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'attribution de sillons pour un délai déterminé.

Art. 50. (1) La mission de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire est confiée à un organisme de répartition indépendant dont la fonction est assumée par l'Administration.

(2) L'Administration arrête l'horaire de service après avoir demandé l'avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, tout en veillant à une utilisation optimale des capacités du réseau, à la continuité du service au-delà des frontières nationales ainsi qu'à une insertion appropriée du service ferroviaire dans le trafic empruntant les réseaux transeuropéens de transports. Il concourt à l'organisation des sillons internationaux selon les modalités de l'article 54.

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

L'Administration vérifie si l'entreprise ferroviaire qui demande un ou plusieurs sillons, ou a été désignée par un candidat prévu à l'article 33, peut se prévaloir du certificat de sécurité prescrit par l'article 29. L'Administration conclut avec cette entreprise l'accord prévu à l'article 58.

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

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

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

Art. 51. (1) L'Administration établit et publie, après consultation des parties intéressées et au plus tard quatre mois avant la date limite pour l'introduction des demandes de capacités de l'infrastructure, le DRR. Le DRR est publié en français et en anglais, le français faisant foi. Il peut être obtenu au coût de publication de ce document. Toutefois, son contenu est mis gratuitement à disposition sous forme électronique sur le portail internet de l'Administration et accessible par un portail internet commun. Ce portail internet est mis en place par l'Administration dans le cadre de sa coopération conformément à l'article 54.

(2) Le DRR contient les informations suivantes :

1. un chapitre exposant la nature de l'infrastructure et les conditions d'accès à cette infrastructure. Ces informations concordent, sur une base annuelle, avec les registres d'infrastructures ferroviaires à publier selon la procédure prévue par l'article 33 du règlement grand-ducal du 1^{er} juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire ou y font référence ;
2. un chapitre relatif aux principes de tarification et aux tarifs qui précise le système de tarification et informe sur les redevances et sur l'accès aux services énumérés à l'article 31, qui sont offerts par un seul fournisseur. Ce chapitre décrit la méthode, les règles et les barèmes utilisés pour appliquer les coûts et les redevances. Il contient, lorsqu'elles sont disponibles, des informations concernant les modifications de redevances déjà décidées ou prévues au cours des cinq prochaines années ;
3. un chapitre sur les principes et les critères de répartition des capacités. Ce chapitre expose les grandes caractéristiques des capacités de l'infrastructure et précise les restrictions éventuelles qui en limitent l'utilisation et les contraintes probables imposées par l'entretien du réseau. Il précise les procédures et délais relatifs à la répartition des capacités. Sont visés par les critères spécifiques applicables à cette répartition :
 - a) les procédures d'introduction des demandes de capacités auprès de l'Administration par les candidats ;
 - b) les exigences auxquelles les candidats doivent satisfaire ;
 - c) les délais applicables aux procédures de demande et de répartition, les procédures à suivre pour demander des informations sur la programmation et les procédures de programmation des travaux d'entretien prévus et imprévus ;

- d) les principes régissant le processus de coordination et le système de règlement des litiges mis à disposition dans le cadre de ce processus ;
 - e) les procédures à suivre et les critères à appliquer lorsque l'infrastructure est saturée ;
 - f) des détails sur les restrictions imposées à l'utilisation des infrastructures ;
 - g) les règles concernant la prise en compte des niveaux antérieurs d'utilisation des capacités pour déterminer les priorités lors du processus de répartition ;
 - h) les mesures de traitement adéquat des services de fret, des services internationaux et des demandes soumises à la procédure ad hoc ;
 - i) les procédures d'allocation des sillons internationaux.
4. un chapitre contenant des informations sur la demande de licence visée au chapitre II du présent titre et sur les certificats de sécurité ferroviaire délivrés conformément au chapitre 4 de la loi précitée du 22 juillet 2009 ou indiquant un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique ;
 5. un chapitre contenant des informations sur les procédures de règlement des litiges et de recours concernant des questions d'accès à l'infrastructure et aux services ferroviaires et le système d'amélioration des performances visé à l'article 78 ;
 6. un chapitre contenant des informations sur l'accès aux installations de service visées à l'article 31 et la tarification de leur utilisation. Les exploitants d'installations de service fournissent des informations sur les tarifs pratiqués pour l'accès à l'installation et pour la prestation de services ainsi que des informations sur les conditions techniques d'accès, à inclure dans le DRR, ou indiquent un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique ;
 7. un modèle d'accord pour la conclusion d'accords-cadres entre l'Administration et un candidat selon la procédure prévue par l'article 55 ;
 8. un modèle de formulaire pour les demandes de capacité.

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

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

(4) Si l'Administration compte modifier les éléments essentiels du système de tarification prévu par l'article 62, elle en informe le public au moins trois mois avant la date limite de publication du DRR, conformément au paragraphe 1^{er}.

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

L'Administration soumet le DRR pour approbation au ministre.

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

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

(7) L'Administration établit, dans son DRR, les critères de détermination du défaut d'utilisation pour la facturation de la redevance appropriée pour les capacités attribuées mais non utilisées. L'organisme de contrôle visé à l'article 80, contrôle ces critères conformément à l'article 87.

Art. 52. (1) L'Administration est chargée de la tarification et de la répartition des capacités d'infrastructure du réseau, indépendamment de toute entreprise ferroviaire.

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

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

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

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

1. définit et évalue les capacités disponibles, le cas échéant en coopération avec d'autres organismes de répartition des capacités européens en vue d'une répartition efficace de capacités impliquant plusieurs réseaux ;
2. prévoit la prise en compte des capacités d'infrastructure nécessaires aux besoins de travaux de maintenance et de renouvellement de l'infrastructure et, le cas échéant, les règles de priorité spécifiques pour des lignes spécialement affectées à un type de trafic ;
3. attribue aux candidats, selon les modalités définies aux articles suivants, chaque sillonn correspondant à la capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné entre deux points du réseau pendant une période de temps donnée ;
4. détermine les graphiques de circulation qui décrivent l'ensemble des sillons sur l'infrastructure du réseau, ainsi que les capacités réservées pour l'exécution des grands travaux d'investissement sur chaque section du réseau ;
5. arrête, selon les modalités prévues à l'article 56, l'horaire de service qui retrace l'ensemble des mouvements des trains et du matériel roulant programmés sur une période de douze mois à compter du deuxième samedi de décembre à minuit. Des adaptations de l'horaire peuvent intervenir à d'autres dates si les nécessités du trafic le justifient. Ces dates sont coordonnées avec les autres organismes de répartition des capacités européens et publiées au DRR ;
6. met en place un cadre pour la répartition des capacités de l'infrastructure, sous réserve que soit satisfaite la condition relative à l'indépendance de gestion prévue au paragraphe 1^{er} de l'article 48. Des règles spécifiques de répartition des capacités sont établies. L'Administration accomplit les procédures de répartition de ces capacités. Elle veille à ce que les capacités de l'infrastructure soient réparties sur une base équitable et de manière non discriminatoire et dans le respect du droit de l'Union européenne ;
7. respecte la confidentialité, sous l'angle commercial, des informations qui lui sont communiquées.

Art. 53. (1) Le gestionnaire de l'infrastructure présente à l'Administration au plus tard vingt-cinq mois avant la mise en vigueur de l'horaire de service un projet des grands travaux qu'il compte effectuer durant l'horaire de service en question et qui ont des répercussions importantes sur les capacités disponibles.

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

(2) Le gestionnaire de l'infrastructure peut programmer à court terme des travaux de moindre importance ayant des répercussions sur les capacités allouées. Dans ce cas il demande les capacités requises à l'Administration au plus tard un mois avant le début envisagé des travaux. Après concertation avec les candidats, l'Administration définit les modifications et annulations de sillons à prévoir. Ces mesures ne donnent pas lieu à d'autre indemnisation que le remboursement de l'acompte prévu à l'article 76.

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

Art. 54. Peuvent introduire des demandes d'attribution de sillons les candidats, l'organisme de répartition des capacités d'infrastructure d'un autre Etat membre de l'Union européenne coopérant avec l'Administration et dûment mandaté ainsi qu'un groupement de plusieurs organismes de répartition des capacités d'infrastructure d'autres Etats membres de l'Union européenne constitué à cet effet.

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

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

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

Art. 55. L'Administration peut conclure avec tout candidat un accord-cadre. Cet accord-cadre précise les caractéristiques des capacités de l'infrastructure ferroviaire requises par un candidat ainsi que de celles qui lui sont offertes pour toute durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service.

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

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

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

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

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

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

La conclusion d'un accord-cadre ne dispense pas l'intéressé de présenter ses demandes de sillons selon les modalités prévues à l'article 27. Elle ne fait pas obstacle à l'utilisation par d'autres demandeurs de sillons de l'infrastructure qui fait l'objet de l'accord-cadre.

Art. 56. (1) Les demandes de sillons sont adressées à l'Administration dans les conditions et selon les modalités prévues par le DRR ou, en cas d'accord-cadre, par les stipulations de cet accord.

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

Dans le cas de sillons traversant plus d'un réseau, les gestionnaires de l'infrastructure veillent à ce que les candidats puissent introduire leur demande auprès d'un guichet unique, qui est soit une entité commune instituée par les gestionnaires de l'infrastructure, soit un seul gestionnaire de l'infrastructure participant au sillon. Ce gestionnaire de l'infrastructure est habilité à agir pour le compte du candidat

dans sa recherche de capacités auprès d'autres gestionnaires de l'infrastructure concernés. Cette exigence est sans préjudice du règlement (UE) n°913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif.

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

(3) Après l'instruction des demandes de sillons, l'Administration établit un projet d'horaire de service, le cas échéant en coopération avec les autres organismes de répartition concernés, et ce au plus tard quatre mois après la date limite pour la présentation des demandes par les candidats. Ce projet tient compte des demandes formulées, des priorités dans l'utilisation du réseau, des périodes nécessaires pour l'entretien programmé du réseau et les grands travaux sur l'infrastructure ferroviaire et, le cas échéant, de la nécessité de réserver des capacités suffisantes pour répondre aux demandes ponctuelles de sillons.

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

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

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

Conformément à l'article 52, paragraphe 3, point 7, ces informations sont fournies sans révéler l'identité des autres candidats, à moins que les candidats concernés n'aient accepté qu'elles le soient.

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

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

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

Art. 57. (1) Les demandes de sillons présentées après la date limite pour l'introduction des demandes ne sont traitées qu'après l'offre définitive de l'horaire de service provisoire sur base des capacités d'infrastructure disponibles suite à l'attribution de sillons effectuée en application de l'article 56. Si ces demandes sont introduites avant une date limite publiée au DRR, elles sont prises en compte lors de l'établissement de l'horaire de service définitif. Les demandes de sillons réguliers présentées après cette date limite sont prises en compte lors des adaptations de l'horaire de service selon les modalités et le calendrier publiés au DRR.

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

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

Art. 58. Toute entreprise ferroviaire assurant des services de transport ferroviaire conclut un contrat avec l'Administration sous des conditions non discriminatoires et transparentes.

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

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

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

Art. 59. L'Administration peut, par décision motivée, supprimer ou modifier les sillons alloués :

1. lorsque l'exécution sur l'infrastructure ferroviaire de travaux autres que ceux qui sont programmés lors de l'élaboration de l'horaire de service mentionné à l'article 75 l'exige ;
2. lorsque l'utilisation du sillon a été inférieure au seuil défini dans le DRR.

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

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

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

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

Art. 60. (1) Lorsque l'Administration constate l'impossibilité de répondre favorablement à toutes les demandes de capacités sur une ligne ou une section de ligne de l'infrastructure, elle déclare cette fraction de l'infrastructure saturée et en informe le ministre.

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

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

Art. 61. (1) L'Administration en sa qualité d'organisme de répartition précise, dans le DRR, les conditions de prise en compte des niveaux d'utilisation antérieurs des sillons lors de la détermination des priorités dans le cadre de la procédure de répartition.

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

TITRE IV

La tarification

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

Art. 62. L'établissement des règles de tarification spécifiques ainsi que la détermination de la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure sont confiés à un organisme de tarification dont la fonction est assumée par l'Administration.

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

Art. 63. L'utilisation du réseau est soumise au paiement d'une redevance d'utilisation dont les modalités d'application sont déterminées ci-après, l'avis de l'Administration demandé.

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

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

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

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

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

Art. 64. Les frais de dossier et d'expertise nécessaires à l'étude d'une demande d'utilisation du réseau ou d'une demande d'allocation de sillon sont à la charge du demandeur. Ils sont déterminés suivant un barème fixé par règlement grand-ducal.

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

Art. 65. Sans préjudice de l'article 66, les redevances perçues pour l'ensemble des prestations minimales et pour l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire.

Art. 66. (1) Les redevances d'utilisation de l'infrastructure visées à l'article 65, peuvent inclure une redevance au titre de la rareté des capacités de la section identifiable de l'infrastructure pendant les périodes de saturation.

(2) Les redevances d'utilisation de l'infrastructure visées à l'article 65, peuvent être modifiées pour tenir compte du coût des effets sur l'environnement de l'exploitation des trains. Toute modification de ce type est différenciée en fonction de l'ampleur de l'effet engendré.

Art. 67. La redevance perçue pour l'ensemble des prestations minimales est composée de quatre éléments cumulatifs :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 68. (1) La redevance imposée pour l'accès aux voies dans le cadre des installations de service visées à l'article 31, paragraphe 2, et la fourniture de services dans ces installations, ne dépasse pas le coût de leur prestation majoré d'un bénéfice raisonnable.

(2) Si les services énumérés à l'article 31, paragraphes 3 et 4, comme prestations complémentaires et connexes ne sont proposés que par un seul fournisseur, la redevance imposée pour un tel service ne dépasse pas le coût de la prestation majoré d'un bénéfice raisonnable.

Art. 69. La redevance associée à l'accès aux infrastructures de ravitaillement en combustible exploitées par le gestionnaire de l'infrastructure est fixée comme un tarif forfaitaire par opération.

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

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

Art. 70. Les redevances associées à l'accès aux gares de voyageurs, à leurs bâtiments et aux autres infrastructures associées, aux terminaux de marchandises et aux voies de garage sont fixées comme étant le produit d'un tarif unitaire et d'une durée d'accès.

La durée d'accès est calculée en jours complets.

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

Art. 71. La redevance associée à l'accès aux installations d'entretien et autres infrastructures exploitées par le gestionnaire de l'infrastructure est fixée comme étant le produit d'un tarif horaire et d'une durée d'accès.

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

Art. 72. La redevance associée à l'utilisation du courant de traction fourni par le gestionnaire de l'infrastructure est fixée comme le produit d'un tarif unitaire, d'un facteur lié au poids du train, d'un facteur lié à la vitesse moyenne hors arrêts du train, d'un facteur lié au nombre d'arrêts prévus et d'un coefficient de pointe.

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

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

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

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

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

Art. 73. La redevance associée à l'énergie électrique fournie par le gestionnaire de l'infrastructure pour le préchauffage ou le chauffage ainsi que la pré-climatisation ou la climatisation des voitures et automotrices est fixée comme le produit d'un tarif unitaire et du nombre de voitures ou d'éléments d'automotrices préchauffées ou chauffées.

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

Art. 74. La redevance associée à la mise à disposition de contrats sur mesure pour le contrôle du transport de marchandises dangereuses et l'assistance à la circulation de convois spéciaux est fixée sur base d'un devis préalable.

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

Le tarif horaire applicable est précisé dans le DRR.

Art. 75. Toute redevance associée aux prestations et services visés à l'article 31 et dont les modalités de tarification ne sont pas prévues aux articles précédents est fixée sur base d'un devis préalable. Par défaut, un tarif horaire est d'application.

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

Art. 76. Sans préjudice de l'article 63, les conditions de paiements applicables aux redevances définies sont les suivantes :

1. Toutes les redevances, sauf les redevances visées à l'article 67, sont facturées après prestations des services. Le délai de paiement applicable est précisé dans le DRR.
2. Pour les redevances visées à l'article 67, un système d'acompte est prévu. L'acompte est perçu par l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition de sillons et versée au Fonds du rail en cas de non-utilisation de la capacité réservée. Les conditions de paiement et de restitution de l'acompte sont précisées dans le DRR.
3. Les études de sillons donnent lieu au paiement par le demandeur d'une redevance équivalente aux frais administratifs prévus au DRR.

Chapitre III – Exceptions aux principes de tarification

Art. 77. (1) Afin de procéder au recouvrement total des coûts encourus par le gestionnaire de l'infrastructure et si le marché s'y prête, des majorations sont perçues sur la base de principes efficaces, transparents et non discriminatoires, tout en garantissant une compétitivité optimale des segments du marché ferroviaire. Le système de tarification respecte les gains de productivité réalisés par les entreprises ferroviaires.

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

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

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

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

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

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

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

(2) Pour des projets futurs d'investissement spécifiques ou des projets d'investissement spécifiques qui ont été achevés après 1988, l'Administration fixe ou maintient des redevances plus élevées fondées sur le coût à long terme de tels projets, pour autant qu'il s'agisse de projets améliorant le rendement et la rentabilité et qui, dans le cas contraire, ne pouvaient pas être mis en œuvre. De tels arrangements en matière de tarification peuvent également comporter des accords sur le partage des risques liés à de nouveaux investissements.

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

(4) Si l'Administration compte modifier les éléments essentiels du système de tarification visé au paragraphe 1^{er}, elle en informe le public au moins trois mois avant la date limite de publication du DRR conformément à l'article 51.

Chapitre IV – *Système d'amélioration des performances*

Art. 78. Les trains des entreprises ferroviaires circulant sur le réseau sont soumis à un système d'amélioration des performances reposant sur les principes de base déterminés par l'annexe VI, point 2, de la directive 2012/34/UE précitée telle que modifiée par la suite. Le système d'amélioration des performances comporte des pénalités et des compensations en cas de retards importants ou de suppressions imprévues.

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

La valeur du taux unitaire est précisée dans le DRR.

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

Les pénalités et compensations prévues dans cet article ne peuvent être supérieures à l'acompte prévu à l'article 76.

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

Art. 79. L'Administration peut remplacer, pour des trains internationaux, le système d'amélioration des performances prévu à l'article 78 par un système d'amélioration des performances européen, établi dans le cadre de sa coopération avec les organismes de tarification et les autorités compétentes des autres Etats membres de l'Union européenne.

TITRE V

La régulation du marché ferroviaire

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

Art. 80. La fonction d'organisme de contrôle du marché ferroviaire est confiée à l'Institut luxembourgeois de régulation, en abrégé « ILR ».

Art. 81. L'organisme de contrôle du marché ferroviaire, ci-après dénommé le « régulateur », est une autorité publique qui est chargée d'assurer la non-discrimination, une concurrence effective et un fonctionnement efficace du marché ferroviaire. Il veille à ce que l'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux différentes prestations associées soit accordé de manière équitable et non discriminatoire.

Art. 82. (1) Le régulateur assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau et peut, après avoir procédé à toute consultation qu'il estime utile des acteurs du secteur ferroviaire, formuler et publier toute recommandation. Tout en respectant le secret professionnel, le régulateur procède à l'établissement de statistiques et collecte les données nécessaires auprès des personnes physiques ou morales tombant sous sa surveillance. Lorsque les données transmises par les organismes sous sa surveillance sont commercialement sensibles, elles sont considérées comme confidentielles. Des données permettant d'identifier des entreprises ferroviaires ou se rapportant à des entreprises ferroviaires déterminées sont également à considérer comme confidentielles.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(11) Le régulateur contrôle les critères de détermination du défaut d'utilisation par l'Administration d'une redevance appropriée pour les capacités attribuées, mais non utilisées, conformément à la procédure prévue à l'article 85. Cette redevance encourage une utilisation efficace des capacités et est obligatoirement perçue, lorsque des candidats qui se sont vu attribuer un sillon s'abstiennent, de façon régulière, de l'utiliser en tout ou partie. L'Administration établit dans le DRR les critères de détermination du défaut d'utilisation pour la facturation de cette redevance. Le paiement de cette redevance est effectué soit par le candidat, soit par l'entreprise ferroviaire désignée, conformément aux règles fixées au présent titre. L'Administration est en mesure d'indiquer à toute partie intéressée les capacités d'infrastructure qui ont déjà été attribuées aux entreprises ferroviaires utilisatrices.

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

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

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

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

Le régulateur est habilité à demander au gestionnaire de l'infrastructure de mettre à sa disposition, les informations de l'indisponibilité des capacités de l'infrastructure ferroviaire en raison des travaux d'entretien non programmés.

(15) Afin de vérifier le respect des dispositions relatives à la séparation comptable établies à l'article 16 et des dispositions relatives à la transparence financière établies à l'article 15, le régulateur est habilité à effectuer des audits ou à commander des audits externes auprès du gestionnaire de l'infrastructure, des exploitants d'installations de service et auprès des entreprises ferroviaires. Dans le cas des entreprises verticalement intégrées, ces pouvoirs s'étendent à l'ensemble des entités juridiques. Le régulateur est habilité à demander toute information utile. Il est habilité à demander au gestionnaire de l'infrastructure, aux exploitants d'installations de service et à toutes les entreprises ou autres entités qui assurent ou intègrent différents types de services de transport ferroviaire ou de gestion de l'infrastructure, tels que visés à l'article 16, paragraphe 2, et tels que fixés par voie de règlement grand-ducal de communiquer la totalité ou une partie des informations comptables mentionnées à l'annexe VIII de la directive 2012/34/UE précitée telle que modifiée par la suite, avec un degré de détail suffisant au regard de ce qui est jugé nécessaire et proportionné par le régulateur.

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

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

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

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

Art. 83. (1) Lorsqu'une entreprise ferroviaire assure des dessertes intérieures à l'occasion d'un service international de voyageurs, le régulateur vérifie, à la demande du ministre ou des entreprises ferroviaires concernées, que le transport de voyageurs entre les gares situées dans des Etats membres différents constitue l'objet principal du service ainsi assuré.

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

(2) Pour déterminer si l'équilibre économique d'un contrat de service public est susceptible d'être compromis, le régulateur procède à une analyse économique objective et fonde sa décision sur des critères préétablis. Il statue à la demande de l'une des entités suivantes, présentée dans un délai d'un mois à compter de la réception de l'information relative à l'intention d'assurer un service de transport de voyageurs tel qu'il est mentionné à l'article 82, paragraphe 12 :

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

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

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

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

Lorsque le régulateur décide que le service de transport de voyageurs envisagé au sens de l'article 82, paragraphe 12, compromet l'équilibre économique d'un contrat de service public, il indique les changements qui pourraient être apportés à ce service afin que les conditions d'octroi du droit d'accès prévu à l'article 28, soient remplies.

Art. 84. (1) En vue de développer le marché des services de transport de voyageurs à grande vitesse, de favoriser une utilisation optimale de l'infrastructure disponible et d'encourager la compétitivité des services de transport de voyageurs à grande vitesse, l'exercice du droit d'accès prévu à l'article 28 en ce qui concerne les services de transport de voyageurs à grande vitesse ne sont soumis qu'aux exigences établies par le régulateur.

(2) Lorsque, à la suite de l'analyse prévue à l'article 83, paragraphe 2, le régulateur détermine que le service de transport de voyageurs à grande vitesse envisagé entre un lieu de départ donné et une destination donnée compromet l'équilibre économique d'un contrat de service public couvrant le même trajet ou un trajet alternatif, il indique les changements qui sont apportés à ce service afin que les conditions d'octroi du droit d'accès prévu à l'article 28, soient remplies. Ces changements comprennent une modification du service envisagé.

Chapitre II – Litiges et recours

Art. 85. (1) Dès lors que le candidat estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice lié à l'accès au réseau, il peut saisir le régulateur en particulier pour introduire un recours contre les décisions prises par le gestionnaire de l'infrastructure, par l'entreprise ferroviaire, par l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition ou l'exploitant d'une installation de service en ce qui concerne :

1. le DRR dans ses versions provisoire et définitive ;
2. les critères contenus dans ce document ;
3. la procédure de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et les décisions afférentes ;
4. le système de tarification ;
5. le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire qu'il est ou pourrait être tenu d'acquitter ;
6. les dispositions en matière d'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux services ;
7. l'accès aux services et leur tarification ;
8. la gestion du trafic ;
9. la planification du renouvellement et l'entretien programmé ou non programmé ;
10. le respect des exigences énoncées aux articles 15, 22 à 24 et 52, et celles relatives aux conflits d'intérêts.

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

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

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

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

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

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

La décision, qui peut être assortie des astreintes prévues à l'article 86, précise les conditions d'ordre technique et financières de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, le régulateur fixe de manière objective, transparente, retraçable, non-discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès au réseau et ses conditions d'utilisation.

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

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

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

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

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

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

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

Chapitre III – Sanctions administratives

Art. 86. (1) Le régulateur peut soit d'office, soit à la demande de l'autorité administrative compétente, du gestionnaire de l'infrastructure, d'un candidat ou de toute autre entité professionnelle du secteur ferroviaire, sanctionner les manquements du gestionnaire de l'infrastructure ou d'un candidat aux obligations qui leur incombent au titre de l'accès au réseau ou de son utilisation. Le régulateur met en demeure l'organisme intéressé de se conformer à ses obligations dans un délai imparti.

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

1. un avertissement ;
2. un blâme ;

3. une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau pour une durée n'excédant pas un an ;
4. une amende d'ordre, dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à la situation de l'intéressé, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés sans pouvoir excéder 150 000 euros. Le maximum de la sanction peut être doublé en cas de récidive dans un délai de deux ans après un premier manquement.

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

Les mêmes sanctions sont encourues lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ou le candidat ne s'est pas conformé dans les délais requis à une décision prise par le régulateur, après mise en demeure restée sans effet dans le contexte d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés à l'accès au réseau en application de l'article 85.

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

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

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

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

(5) Le régulateur peut assortir ses décisions d'une astreinte dont le montant journalier se situe entre 200 et 2 000 euros. Le montant de l'astreinte tient compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.

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

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

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

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

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

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

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

Chapitre IV – Financement du régulateur

Art. 87. Le régulateur exerce ses fonctions de manière impartiale, transparente et à un coût économiquement proportionné. Il se dote du personnel, des moyens et de l'organisation interne nécessaires à l'accomplissement de ses missions.

Sans préjudice des dispositions de l'article 86, paragraphe 10, les frais de fonctionnement du régulateur en vertu de la présente loi sont rémunérés sur base des redevances d'infrastructures encaissées pour compte de l'Etat.

TITRE VI

Dispositions finales, modificatives et abrogatoires

Chapitre I^{er} – Dispositions finales

Art. 88. L'accès aux infrastructures ferroviaires nationales de matériel patrimonial muséologique et touristique est soumis au respect des dispositions des articles 28 et 29 de la présente loi. La circulation de matériel roulant patrimonial, muséologique et touristique sur le réseau n'est acceptée que sous la responsabilité d'une entreprise ferroviaire titulaire d'un certificat de sécurité valable sur le réseau pour les services demandés ou d'un gestionnaire de l'infrastructure titulaire d'un agrément de sécurité.

Art. 89. Les infractions aux dispositions des articles 28, 29, 49, 50 et 62 à 64 ou aux règlements pris en leur exécution commises par les personnes qui dirigent une entreprise effectuant des transports par chemin de fer ou qui sont au service d'une telle entreprise sont punies des peines prévues à l'article 46, paragraphe 1^{er}.

Chapitre II – Dispositions modificatives et abrogatoires

Art. 90. Sont abrogés l'article 49 et l'article 50, à l'exception de son dernier alinéa, de la loi du 23 décembre 1994 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1995.

Art. 91. Sont abrogées :

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

Art. 92. Les références faites aux dispositions des lois abrogées à l'article 91 sont entendues comme faites à la présente loi.

Art. 93. La référence à la présente loi se fait sous la forme suivante : « Loi relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire ».

ANNEXE I

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

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

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

18°	Réseau. Aménagement d'un réseau numérique intégré ERTMS/GSM-R (partie infrastructure)	51.100.000 €
19°	Ligne du Nord. Renouvellement d'installations de voie sur plusieurs tronçons de ligne	40.016.000 €
20°	Tronçon de ligne Berchem/Nord-Oetrange et courbe de raccordement d'Alzingen. Renouvellement complet d'installations de voie	12.752.000 €
21°	Raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel, d'une part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg-Gouvy, dite Ligne du Nord, et, d'autre part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg-Wasserbillig	389.680.000 €
22°	Construction d'une antenne ferroviaire Belval-Usines – Belvaux-Mairie	95.450.000 €
23°	Construction d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie Nord de la Gare de Luxembourg et réaménagement général de la tête Nord de la Gare de Luxembourg	334.000.000 €
24°	Gare de Luxembourg. Reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 0,858 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen (Rue d'Alsace)	19.250.000 €
25°	Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 1	42.878.500 €
26°	Ligne du Nord. Renouvellement complet de différents tronçons de voie avec amélioration de la plate-forme en vue de la mise en œuvre de traverses en béton	96.200.000 €
27°	Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase 1 : Renouvellement des Postes Directeurs sur la situation actuelle	42.000.000 €
28°	Gare de Differdange. Modernisation et renouvellement des installations fixes	51.000.000 €
29°	Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg ; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase I : travaux préparatoires	182.000.000 €
30°	Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II : Réélectrification de la ligne	60.800.000 €
31°	Construction d'une nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg	292.013.570 €
32°	Ligne de Luxembourg à Troisvierges/frontière. Aménagement d'un point d'arrêt « Pfaffenthal-Kirchberg » à Luxembourg	96.297.629 €
33°	Pôle d'échange multimodal de la gare d'Ettelbruck	98.000.000 €
34°	Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg ; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase II : bâtiment administratif	39.000.000 €
35°	Ligne de Pétange à Athus / Longwy ; aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Rodange	43.470.000 €
36°	Gare de Luxembourg ; aménagement des quais V et VI et restructuration du plan des voies	171.000.000 €
37°	<i>(projet de loi en cours de procédure)</i> Ligne de Pétange à Athus / Longwy ; mise en conformité des installations voyageurs en gare de Rodange	107.500.000 €
38°	<i>(projet de loi en cours de procédure)</i> Ligne de Luxembourg à Troisvierges/frontière ; mise en conformité des installations voyageurs en gare de Mersch	51.750.000 €

39°	(<i>projet de loi en cours de procédure</i>) Ligne de Luxembourg à Wasserbillig ; modernisation des installations ferroviaires avec aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Wasserbillig	105.000.000 €
-----	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------

Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 17°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1^{er} octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1^{er} avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1^{er} octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1^{er} avril 2008. Ceux repris sous 16°, 18°, 26°, 27° et 28° correspondent à la valeur 685,44 de cet indice au 1^{er} octobre 2010. Ceux sous 29° et 34° correspondent à la valeur 725,05 de cet indice au 1^{er} octobre 2012. Celui de 30° correspond à la valeur 761,20 de cet indice au 1^{er} avril 2016. Celui sous 31° correspond à la valeur 730,85 de cet indice au 1^{er} avril 2013. Ceux sous 23°, 32° et 33° correspondent à la valeur 738,97 de cet indice au 1^{er} octobre 2013. Celui sous 35° correspond à la valeur 764,68 de cet indice au 1^{er} octobre 2016. Celui sous 36° correspond à la valeur 775,93 de cet indice au 1^{er} avril 2017. Ceux sous 37°, 38° et 39° correspondent à la valeur 779,82 de cet indice au 1^{er} octobre 2017. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.

*

ANNEXE II

Liste des éléments de l'infrastructure ferroviaire

L'infrastructure ferroviaire se compose des éléments suivants, pour autant qu'ils fassent partie des voies principales et des voies de service, à l'exception de celles situées à l'intérieur des ateliers de réparation du matériel et des dépôts ou garages d'engins de traction, ainsi que des embranchements particuliers :

- a) terrains ;
- b) corps et plate-forme de la voie, notamment remblais, tranchées, drains, rigoles, fossés maçonnés, aqueducs, murs de revêtement, plantations de protection des talus, etc. ; quais à voyageurs et à marchandises, y compris dans les gares de voyageurs et les terminaux de marchandises ; accotements et pistes ; murs de clôture, haies vives, palissades; bandes protectrices contre le feu, dispositifs pour le réchauffage des appareils de voie ; croisements, écrans pare-neige ;
- c) ouvrages d'art : ponts, ponceaux et autres passages supérieurs, tunnels, tranchées couvertes et autres passages inférieurs ; murs de soutènement et ouvrages de protection contre les avalanches, les chutes de pierres ;
- d) passages à niveau, y compris les installations destinées à assurer la sécurité de la circulation routière ;
- e) superstructure, notamment : rails, rails à gorge et contre-rails ; traverses et longrines, petit matériel d'assemblage, ballast, y compris gravillon et sable ; appareils de voie, etc. ; plaques tournantes et chariots transbordeurs (à l'exception de ceux exclusivement réservés aux engins de traction) ;
- f) chaussées des cours de voyageurs et de marchandises, y compris les accès par route et les accès pour piétons ;
- g) installations de sécurité, de signalisation et de télécommunication de pleine voie, de gare et de triage, y compris installations de production, de transformation et de distribution de courant électrique pour le service de la signalisation et des télécommunications ; bâtiments affectés auxdites installations ; freins de voie ;
- h) installations d'éclairage destinées à assurer la circulation des véhicules et la sécurité de cette circulation ;

- i) installations de transformation et de transport de courant électrique pour la traction des trains : sous-stations, lignes d'alimentation entre les sous-stations et les fils de contact, caténaires et supports ; troisième rail avec supports ;
- j) bâtiments affectés au service des infrastructures, y compris une partie des installations destinées au recouvrement des frais de transport.

Luxembourg, le 2 mai 2019

Le Président-Rapporteur,
Carlo BACK

