

N° 5529<sup>6</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2005-2006

**PROJET DE LOI**

modifiant

- a) la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- b) la loi du 28 mars 1997
  - 1° approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946;
  - 2° approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL);
  - 3° concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL et
  - 4° portant modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- c) la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation
- d) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics

\* \* \*

**AMENDEMENTS ADOPTES PAR LA COMMISSION DES TRANSPORTS****DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES  
AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT**

(22.6.2006)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous informer que la Commission des Transports a examiné, lors de sa réunion du 22 juin 2006, l'avis du Conseil d'Etat relatif au projet de loi sous rubrique.

1. Au cours de cette réunion, la commission a décidé de suivre le Conseil d'Etat en ce qui concerne l'opposition formelle émise à l'endroit de l'article 19. Dans cette optique, la Commission des Transports de la Chambre propose le texte suivant qui rencontre les préoccupations du Conseil d'Etat à ce que soient inscrites dans le corps de la loi les principales dispositions concernant l'octroi, le retrait et la suppression des sillons et qui avait annoncé son accord à tout nouveau libellé qui tiendrait compte d'exigences nouvelles découlant des directives à transposer:

*Amendement I. concernant l'article 19 du projet de loi*

**Art. 19.**– L'article 21 de la loi du 11 juin 1999 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 21.**– La répartition des sillons se fait dans le respect du droit communautaire par référence au graphique de circulation établi selon les modalités arrêtées par règlement grand-ducal.

Les sillons disponibles sont attribués de sorte à assurer aux entreprises ferroviaires un accès équitable et non discriminatoire au réseau ferré luxembourgeois 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 ferré luxembourgeois 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.

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

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

2. La Haute Corporation aurait préféré confier les fonctions d'organisme de répartition des sillons et de fixation de la tarification y relative soit à l'Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR), soit au ministre des Transports. Ce n'est qu'en ordre subsidiaire que le Conseil d'Etat a déclaré pouvoir acquiescer à ce que la Communauté des Transports reprenne ces compétences, mais a fait comprendre qu'il refuserait la dispense du second vote constitutionnel si le libellé du texte concernant les dispositions portant sur les compétences de la cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports n'était pas modifié fondamentalement. La Haute Corporation a fait des propositions de texte susceptibles de surmonter cette opposition formelle.

En ce qui concerne la question du statut de fonctionnaire de l'Etat soulevée par la Haute Corporation, il convient de relever que l'exercice de fonctions relevant de la puissance souveraine est (comme le Conseil d'Etat le fait remarquer à bon escient) *en principe* réservé à des fonctionnaires de l'Etat, mais ne l'est pas nécessairement. Dans ce contexte, il importe de noter que les missions transférées à la cellule „accès réseau“ de la CdT dans le cadre du présent projet de loi seront assurées par quelque douze agents détachés des CFL qui peuvent se prévaloir des compétences nécessaires. En effet, les fonctions qui seront confiées à la CdT en vue de se conformer au droit communautaire, sont actuellement exercées par les CFL en leur qualité de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Les agents CFL concernés par le transfert continueront à bénéficier de leur statut de cheminot en vertu de l'article 9 de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics. Il s'agit d'un statut public (comparable, voire assimilable à celui des fonctionnaires de l'Etat), établi par la loi modifiée du 28 décembre 1920 autorisant le Gouvernement à édicter un statut réglementant les conditions d'emploi, de travail, de rémunération et de mise à la retraite des employés et ouvriers occupés au service des exploitants des chemins de fer situés sur le territoire du Grand-Duché.

A l'endroit de l'article 25 (nouvel article 24), la commission parlementaire reprend donc le texte proposé par le Conseil d'Etat, légèrement modifié, et ce afin de prendre en compte ses développements en relation avec l'article 20:

*Amendement II. concernant l'article 25 (nouvel article 24)*

Suite à la suppression d'une partie du second alinéa, le contenu du nouvel article 24 se lit dès lors comme suit:

„**Art. 24.**– Il est inséré à la suite de l'article 7ter de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics un article 7quater, libellé comme suit:

„**Art. 7quater.**– Il est créée au sein de la CdT une cellule dénommée „accès réseau“ avec la mission d’exercer les pouvoirs et de prendre les décisions qui lui sont confiés en application des dispositions afférentes de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l’accès à l’infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

La cellule est composée d’au moins trois agents de la CdT. (...)

Les membres de la cellule prennent leurs décisions d’une manière collégiale et en toute indépendance par rapport à leurs supérieurs hiérarchiques.

Les dispositions de l’article 7ter concernant les pouvoirs des autres organes de la CdT ne sont pas applicables aux délibérations ni aux prises de décision des membres de la cellule agissant ès qualité.“ “

Au nom de la commission précitée, je vous saurais gré de bien vouloir prendre position sur les points soulevés par la commission parlementaire.

Copie de la présente est envoyée pour information à Monsieur Lucien Lux, Ministre des Transports, et à Madame Octavie Modert, Secrétaire d’Etat aux Relations avec le Parlement.

Je vous prie d’agréer, Monsieur le Président, l’expression de ma considération très distinguée.

*Pour le Président de la Chambre des Députés,*

Laurent MOSAR

*Vice-Président de la Chambre des Députés*

