

**N° 7728<sup>2</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2020-2021

**PROJET DE LOI**

portant approbation des modifications :

- 1° à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, y compris l'adoption du nouvel appendice H, et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 26ème session, tenue à Berne, les 27 et 28 février 2018 ;
- 2° aux appendices E et G de la convention précitée, apportées lors de la 13ème Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, les 25 et 26 septembre 2018

\* \* \*

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

(30.9.2021)

La Commission se compose de : M. Carlo BACK, Président- Rapporteur ; M. Dan BIANCALANA, M. Frank COLABIANCHI, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELLEN, Mme Chantal GARY, M. Marc GOERGEN, M. Max HAHN, Mme Cécile HEMMEN, M. Marc HANSEN, M. Aly KAES, M. Claude LAMBERTY, M. Marc LIES, M. Marc SPAUTZ, M. Serge WILMES, Membres.

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 3 décembre 2020 par Monsieur Jean Asselborn, Ministre des Affaires étrangères et européennes.

Le texte du projet était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche d'évaluation d'impact, d'une fiche financière, ainsi que d'un texte des modifications.

Le projet de loi a été avisé par le Conseil d'État en date du 2 février 2021.

Lors de la réunion du 1<sup>er</sup> juillet 2021, la commission parlementaire a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État. Au cours de la même réunion, M. Carlo Back a été désigné comme Rapporteur.

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics a examiné et adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 30 septembre 2021.

\*

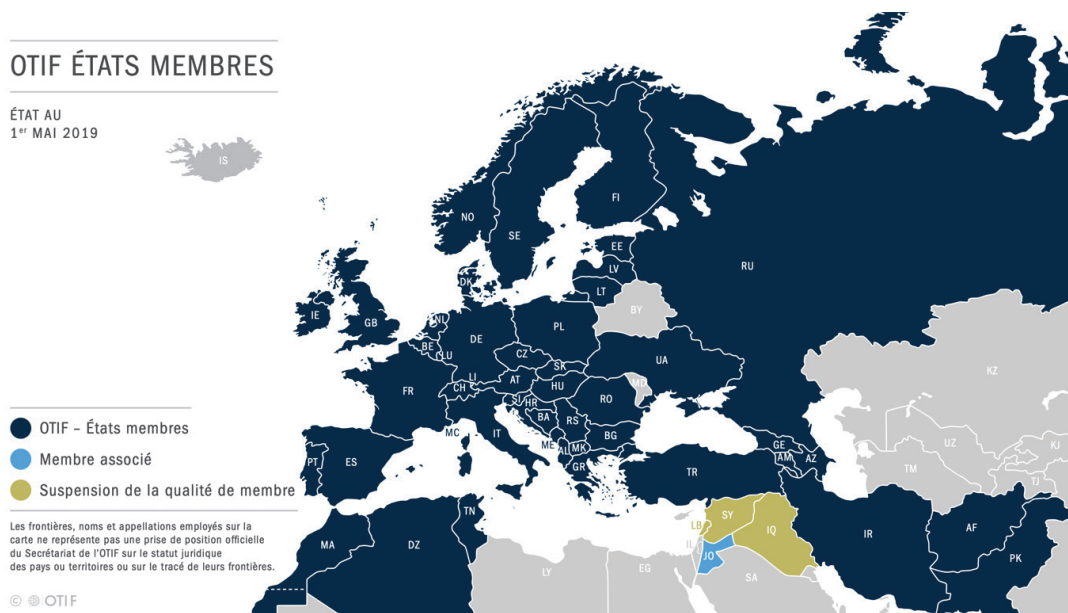
## II. CONSIDERATIONS GENERALES

La Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires du 9 mai 1980 (COTIF) dans la teneur du protocole signé à Vilnius le 3 juin 1999 a été approuvée au Grand-Duché de Luxembourg par la loi du 15 juin 2006 portant approbation du Protocole et ratifiée par l'Union européenne en 2011. Elle compte actuellement 50 parties contractantes, situées en Europe, au Maghreb et en Asie, respectivement au Proche-Orient.

Cette convention a institué l'Organisation intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires (OTIF), ayant son siège à Berne, avec comme mission de favoriser, d'améliorer et de faciliter, à tout point de vue, le trafic international ferroviaire, notamment en établissant des règles de droit uniformes relatives au transport de voyageurs et de marchandises en trafic international ferroviaire direct.

La COTIF se compose de deux parties : de la Convention proprement dite, qui régit le fonctionnement de l'OTIF, et de sept appendices, qui édifient un droit ferroviaire unifié en définissant des exigences fonctionnelles techniques et des contrats-types pour le transport des voyageurs et des marchandises.

Lors de la 13e Assemblée générale de l'OTIF, toute une série de modifications a été adoptée portant sur la convention de base, par l'adoption d'un nouvel Appendice H dénommé « Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (EST – Appendice H à la Convention) », sur les « Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (Appendice E – CUI) » et sur les « Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (Appendice G – ATMF) ».



\*

## III. OBJET DU PROJET DE LOI

Avec son article unique, le projet de loi n°7728 a comme objectif d'approuver d'un côté les modifications à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, y compris l'adoption d'un nouvel appendice H, et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 26e session, tenue à Berne, les 27 et 28 février 2018, et de l'autre côté les modifications aux appendices existants E et G, apportées lors de la 13e Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, les 25 et 26 septembre 2018.

La 13e Assemblée générale de l'OTIF a adopté plus précisément des :

- modifications de la Convention de base,

- modifications de la Convention de base par l'adoption d'un nouvel Appendice H dénommé comme suit : « *Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (EST – Appendice H)* »,
- modifications au niveau des « *Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (Appendice E – CUI)* »,
- et modifications au niveau des « *Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (Appendice G – ATMF)* ».

### **I) Modifications au niveau de la Convention de base**

Les modifications de la Convention de base adoptées lors de la dernière Assemblée générale ont principalement pour but d'atteindre les objectifs suivants :

#### **a) Simplification de la procédure de révision de la COTIF**

La COTIF prévoit actuellement deux procédures de modification principales, la modification par l'Assemblée générale et la modification par la Commission de révision.

Afin de simplifier la procédure de révision de la COTIF, tout en garantissant un juste équilibre entre efficacité nécessaire du droit international et contrôle national de la procédure de conclusion des traités, il a été proposé de fixer avec certitude la date d'entrée en vigueur des modifications aux appendices adoptées par l'Assemblée générale et que les États membres n'auront plus à approuver les modifications à l'échelon international. Les procédures nationales nécessaires à l'approbation des modifications ainsi qu'à leur intégration dans l'ordre juridique national restent évidemment applicables. Avec cette solution, les États membres et le secteur privé auront connaissance d'un délai raisonnable et précis pour l'approbation et l'intégration nationales des modifications et pour l'adaptation des contrats.

La procédure de modification des appendices de la COTIF a été réexaminée à la 26e session de la Commission de révision et par la 13e Assemblée générale et l'entrée en vigueur à une date impartie des modifications du droit ferroviaire unifié consacré dans les appendices s'est traduit par l'adoption, lors de l'Assemblée générale, des modifications de l'article 34, § 3 à 6 de la Convention de base.

*Délai (art. 34 § 3) :* Un délai de 3 ans pour l'entrée en vigueur des modifications des appendices à la Convention court à partir de la date de la notification des modifications des appendices par le Secrétaire général. Il sera toujours possible de différer l'entrée en vigueur, en particulier si un appendice est complètement refondu, c'est-à-dire pour des modifications de grande ampleur. Cette décision devra être prise à la même majorité que l'adoption des modifications.

*Déclarations de non-approbation (art. 34 § 4 et 6) :* Avec la nouvelle procédure, les États membres ne notifieront plus l'approbation des modifications aux appendices, mais seulement les déclarations de non-approbation ou le retrait de telles déclarations.

*Conditions d'entrée en vigueur (art. 34 § 5) :* À la différence des conditions pour la modification de la Convention proprement dite, les conditions pour l'entrée en vigueur des modifications aux appendices sont désormais définies dans leur totalité au § 3 précité.

#### **b) Modifications d'ordre rédactionnel de l'article 2, § 1, lettre a), point 3, et de l'article 6, § 1, lettre e), de la Convention de base liées aux modifications insérées aux règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (RU CUI – Appendice E)**

A des fins de cohérence, il s'agit d'harmoniser la terminologie utilisée dans les Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (RU CUI – Appendice E) avec celle employée dans la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen de l'Union européenne (« contrat d'utilisation » au lieu de « contrat d'utilisation de l'infrastructure » et « infrastructure ferroviaire » au lieu de « infrastructure »).

**c) Révision partielle de la convention de base liée à l'ajout du nouvel appendice « Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (EST – Appendice H) »**

Approuvé par la Commission de révision en sa 26<sup>e</sup> session, un projet de nouvel appendice H, ou Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (RU EST) a été adopté lors de la 13<sup>e</sup> Assemblée générale entraînant également la nécessité de modifier plusieurs dispositions de la Convention de base afin qu'elle fasse référence au nouvel appendice et énonce les compétences et procédures pour sa modification.

Les modifications suivantes sont insérées dans la convention proprement dite (articles 2, 6, 20, 33 et 35) :

*But de l'Organisation (art. 2) :* Avec le nouvel appendice H, les États membres introduisent un nouveau système de droit uniforme dans le but de favoriser l'interopérabilité en termes de trains complets traversant les frontières. Cette visée doit également apparaître dans l'article 2, §1 de la COTIF.

*Règles uniformes (art. 6) :* L'article 6, §1 de la COTIF doit être modifié afin d'inclure le nouvel appendice dans la liste des appendices.

*Commission d'experts techniques (art.20) :* L'adoption du nouvel appendice H engendre de nouvelles attributions incombant à la Commission d'experts techniques (CTE). Les paragraphes § 1 et § 2 de l'article 20 de la COTIF doivent donc être modifiés pour en tenir compte.

*Compétence (art. 33) :* Cet article définit la répartition des compétences entre l'Assemblée générale et les commissions pour les modifications à la Convention et ses appendices. Les compétences pour les modifications du nouvel appendice H doivent donc également y être définies. Il s'agit d'introduire une nouvelle disposition habilitant la CTE à adopter et à modifier toute annexe aux trois appendices techniques, à savoir les appendices F, G et H.

*Décisions des commissions (Art. 35) :* En vertu de l'article 35, § 4 de la COTIF, les États membres peuvent formuler une objection contre toute décision prise par une commission, y compris les décisions concernant les RU EST et leurs annexes. Si une objection porte sur une disposition d'un appendice, l'application de l'appendice en question est suspendue pour le trafic avec et entre les États membres qui ont formulé cette objection. Il en ira de même avec le nouvel appendice H.

Si une objection porte sur une annexe aux RU APTU ou aux RU ATMF adoptée par la CTE, l'application de cette seule annexe est suspendue dans son intégralité pour le trafic avec et entre les États parties qui ont formulé cette objection. La même règle est introduite pour les annexes aux RU EST.

S'il n'est pas en mesure d'appliquer les dispositions harmonisées mises au point sous la forme d'annexes à ces RU, un État partie peut émettre une déclaration en ce sens. Les principes applicables sont similaires à ceux de l'article 9 des APTU. Ainsi, l'État partie en question ne pourra pas être pris en compte lors de la détermination du nombre d'objections. L'article 35, § 6, doit être modifié en conséquence.

**II) Modification de la Convention de base par l'ajout du nouvel appendice H – « Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (EST – Appendice H à la Convention) »**

Le nouvel appendice H renferme les règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (RU EST). Il traduit la volonté des États parties à la Convention d'établir une base légale dans la COTIF pour l'interopérabilité au-delà de l'Union européenne (UE). Dans le contexte de la COTIF, l'interopérabilité signifie l'aptitude de systèmes ferroviaires nationaux différents à permettre la circulation sûre et sans interruption des trains qui atteignent les niveaux de performance requis. Elle implique donc l'exploitation transfrontalière de trains complets, laquelle suppose que l'infrastructure soit utilisée par différentes entreprises ferroviaires, qu'elles soient nationales ou étrangères. En pratique, cela signifie qu'une entreprise ferroviaire doit pouvoir faire circuler un train complet de son point de départ dans un État jusqu'à sa destination dans un autre État sans arrêts aux frontières pour raisons techniques ou d'exploitation.

Bien que la COTIF porte principalement sur le trafic ferroviaire international basé sur l'échange de véhicules aux gares frontières, elle peut également se développer pour soutenir l'interopérabilité et les

trains complets traversant les frontières. En effet, une approche harmonisée et coordonnée permettrait de connecter les systèmes ferroviaires dans l'intérêt du trafic ferroviaire international. Le rail est en compétition avec d'autres modes de transport, à savoir la route, la navigation intérieure et l'aérien, qui, de par leur architecture générale, sont moins dépendants des interfaces entre aspects organisationnels et systèmes techniques.

L'interopérabilité nécessite une harmonisation plus poussée des règles d'exploitation, des responsabilités en matière de sécurité ou encore des licences des entreprises ferroviaires, par exemple. Un élément important pour le développement de cette interopérabilité est l'attribution des responsabilités en matière de sécurité, y compris la certification de la sécurité des entreprises ferroviaires, à différents acteurs ferroviaires.

### ***Objectif général des RU EST***

L'objectif du nouvel appendice H est donc de proposer des principes généraux et des responsabilités aux fins de l'exploitation transfrontalière des trains aux États parties qui appliquent déjà pleinement les règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international et les règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international.

### ***L'interopérabilité au-delà de l'UE***

Comme suite aux discussions avec des organisations du secteur ferroviaire, des partenaires comme la Commission européenne et au sein de la Commission d'experts techniques, le Secrétariat a suggéré que le déploiement de l'interopérabilité au-delà de l'UE se fasse selon deux axes parallèles :

- les dispositions en matière d'exploitation et de sécurité concernant en particulier les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure et visant à garantir que les trains sont exploités en toute sécurité, notamment la certification et la surveillance des entreprises ferroviaires, sous la forme d'un nouvel appendice à la COTIF (appendice H) complémentaire aux RU ATMF, lesquelles régissent par exemple la certification des entités chargées de l'entretien des wagons de marchandises ;
- les conditions d'accès au réseau qui définissent à quelles conditions les entreprises ferroviaires peuvent exploiter des trains dans un État, y compris par exemple les licences, les redevances et l'attribution des capacités.

### ***Champ d'application des RU EST***

Aux fins de l'interopérabilité au-delà de l'UE, les dispositions élaborées doivent pouvoir être appliquées au côté des ATMF.

Les EST ne devraient être appliquées que par les États qui ont organisé leur système ferroviaire et leur législation applicable conformément aux dispositions des ATMF. Cela présupposerait par exemple que tous les véhicules d'un train soient admis à l'exploitation et qu'une certification des entités chargées de l'entretien (ECE) leur ait été attribuée. Sans préjudice des responsabilités des détenteurs et des ECE dans le champ d'application des ATMF, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure sont conjointement responsables de veiller à l'exploitation en toute sécurité des trains, chacun d'eux dans un domaine clairement défini.

La Commission d'experts techniques (CET) est compétente pour l'harmonisation des dispositions sur les sujets suivants :

- règles d'exploitation et de sécurité pour l'exploitation des trains en trafic international ;
- dispositions applicables aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure pour la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité et le contrôle de sa bonne application ;
- certificats de sécurité des entreprises ferroviaires ;
- contrôle des systèmes de gestion de la sécurité par les États ou pour leur compte.

### *Les principaux éléments du nouvel appendice*

Les principaux éléments du projet de nouvel appendice sont les suivants :

- a) Le champ d'application comprend l'exploitation en sécurité des trains en trafic international, y compris les certificats de sécurité et la surveillance.
- b) Chaque État partie veille à l'établissement d'une autorité de certification de la sécurité et d'une autorité de surveillance. Celles-ci peuvent être deux entités séparées ou être intégrées dans une seule et même organisation. Les autorités doivent être indépendantes vis-à-vis de toute entreprise ferroviaire et tout gestionnaire d'infrastructure. Plusieurs États peuvent établir une autorité commune, comme ce sera par exemple le cas au sein de l'Union européenne.
- c) Il appartient aux entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure de contrôler les risques liés à l'exploitation des trains en trafic international, sans préjudice des autres entités susceptibles d'avoir une incidence sur la sécurité du système ferroviaire.
- d) Les entreprises ferroviaires et tous les gestionnaires d'infrastructure impliqués dans l'exploitation de trains en trafic international doivent mettre en place un système de gestion de la sécurité et en contrôler la bonne application.
- e) C'est l'autorité de certification de la sécurité de l'État concerné qui sera chargée de délivrer les certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires voulant exploiter des véhicules sur le réseau national. Un certificat de sécurité apporte la preuve qu'une entreprise ferroviaire a mis en place son système de gestion de la sécurité et qu'elle est en mesure d'exercer ses activités en toute sécurité, au sein du domaine d'exploitation prévu, dans l'État dans lequel le certificat est valide.
- f) La bonne application du système de gestion de la sécurité des entreprises ferroviaires est surveillée par l'autorité de surveillance.
- g) Il n'y a pas de reconnaissance mutuelle des certificats de sécurité entre les États sauf lorsque des États concluent un accord à cet effet.
- h) Des annexes au nouvel appendice seront préparées aux fins de sa mise en œuvre harmonisée dans tous les États membres. La Commission d'experts techniques sera compétente pour leur adoption.
- i) Les résultats des évaluations de la conformité devraient être mutuellement acceptés par les autorités de certification de la sécurité des différents États tant que ces évaluations ont été menées sur la base des dispositions harmonisées, équivalentes aux dispositions de l'UE, définies dans les annexes au nouvel appendice ou dans les prescriptions techniques uniformes. Les États peuvent imposer des exigences en plus des dispositions harmonisées, à condition qu'elles ne les contredisent pas.

### **III) Modifications au niveau de l'Appendice E à la Convention – Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (RU CUI – Appendice E)**

#### *Champ d'application (Art. 1<sup>er</sup> des RU CUI)*

Le champ d'application des RU CUI est équivoque : celles-ci s'appliquent uniquement au transport ferroviaire international alors que c'est au niveau national que les capacités d'infrastructure sont attribuées.

Si le libellé actuel pose problème, c'est parce que le transport international ferroviaire y est défini au moyen du contrat de transport. Or, un train utilisant l'infrastructure peut transporter des voyageurs ou des marchandises en trafic national et international simultanément. Il est alors difficile de faire la distinction entre l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour le transport national et pour le transport international. Au vu de la nature internationale de l'ensemble du système COTIF et dans la mesure où étendre le champ d'application des RU CUI au trafic national n'aurait pas été acceptable pour la plupart des États membres, il a été conclu que les RU CUI ne devraient s'appliquer qu'au trafic international ferroviaire. La clarification du champ d'application vise donc à assurer que les RU CUI soient appliquées lorsque c'est vraiment nécessaire ou souhaitable, c'est-à-dire en trafic international ferroviaire (corridors de fret, trains de voyageurs internationaux). En outre, il faut également établir clairement que les RU CUI ne s'appliqueront pas au trafic national. Cela revêt une importance particulière en matière de responsabilité des deux parties au contrat d'utilisation, c'est-à-dire du transporteur et du

gestionnaire d'infrastructure, car d'un point de vue juridique, il n'existe pas de sillons ferroviaires internationaux. Il est donc nécessaire de définir le trafic international ferroviaire avec précision.

Ensuite, les RU CUI ne s'appliquent qu'à l'utilisation de l'infrastructure par des trains exploités à des fins commerciales, c'est-à-dire des trains circulant aux fins de transports soumis au régime juridique des CIV ou des CIM. RU CUI et RU CIV et CIM doivent être liées. En revanche, il ne fait aucun doute que le parcours en charge d'un train peut comprendre une course à vide, qui relève alors d'une « utilisation commerciale » et doit donc être soumise au même régime juridique.

L'élément-clé de la reformulation de la disposition visée s'est révélé être l'expression « *en trafic international ferroviaire* », tel que mentionné à l'article 6 de la COTIF. Le groupe de travail a conclu qu'une nouvelle définition de ce terme était nécessaire pour tenir compte du fait que le trafic international inclut dans la pratique l'utilisation de plusieurs sillons nationaux. Par conséquent, les RU CUI doivent couvrir deux ou plusieurs contrats nationaux d'utilisation successifs conclus aux fins de la réalisation du trafic international.

Ainsi, aux termes du projet d'article premier, les trois conditions suivantes doivent être remplies pour que les RU CUI s'appliquent :

- existence d'un contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire dans un État membre,
- exécution de ce contrat dans le cadre du trafic international ferroviaire,
- réalisation du transport aux fins des RU CIV ou CIM.

#### *Définitions (Art. 3 des RU CUI)*

##### *Ajout de la définition « trafic international ferroviaire » (nouvelle lettre aa) :*

Comme mentionnée ci-dessus, une nouvelle définition de « trafic international ferroviaire » est requise en lien avec l'adaptation du champ d'application. Celle-ci s'appuie sur les sillons utilisés pour le trafic international. Le trafic international peut être réalisé soit sur un sillon international, c.-à-d. sur un sillon établi par un accord de plusieurs gestionnaires d'infrastructure ou organismes chargés de l'attribution des sillons, soit sur deux sillons nationaux successifs ou plus, coordonnés par les gestionnaires d'infrastructure ou les organismes chargés de l'attribution des sillons concernés, lorsque l'infrastructure ferroviaire se trouve dans différents États.

Il est apparu pendant les discussions que la coordination de sillons successifs, telle que définie dans la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil établissant un espace ferroviaire unique européen, était considérée comme un élément important de la définition du terme « trafic international ferroviaire ». Pour les États membres de l'UE, il importe en effet que les RU CUI coïncident avec ce droit public, afin d'éviter des déclarations de non-application. En effet, c'est seulement après l'entrée en vigueur, en 2010, d'adaptations nécessaires par rapport au droit de l'UE qu'ils ont été en mesure de retirer leurs déclarations de non-application des RU CUI.

Par conséquent, après de longues discussions, il a été jugé approprié de baser la définition du terme « trafic international ferroviaire » sur les termes et concepts tirés du droit public de l'UE, comme « sillon international » et la coordination entre les gestionnaires d'infrastructure en matière d'attribution des capacités, c'est-à-dire des sillons. Ces sillons peuvent être coordonnés non seulement par les gestionnaires d'infrastructure, mais aussi par d'autres organismes chargés de l'attribution des sillons (« coordination » devant être comprise comme la coopération entre gestionnaires d'infrastructure aux fins de l'attribution de sillons nationaux successifs).

##### *Modification de la définition de « transporteur » (lettre c) :*

Le groupe de travail réalise que ce terme a été défini différemment aux fins des RU CUI et aux fins des RU CIV et CIM :

- Seul un transporteur détenant une licence est habilité à utiliser l'infrastructure ferroviaire. Le groupe de travail « RU CUI » a discuté de la « licence » comme élément de définition du terme « transporteur » et largement confirmé sa nécessité. En revanche, le transporteur CIV ou CIM n'est pas nécessairement une entreprise ferroviaire détentrice d'une licence.
- Un transporteur substitué qui utilise l'infrastructure ferroviaire est un « transporteur » au sens des RU CUI. En revanche, il n'en est pas un au sens des RU CIV et CIM puisqu'il n'a pas de relation contractuelle avec le voyageur ou expéditeur.

Le groupe de travail a de plus aligné le libellé de la définition de « transporteur » sur les définitions similaires dans le système juridique de la COTIF (art. 2, lettre c), des CUV) et le droit de l'UE (art. 3 de la directive 2012/34/UE). Ces modifications montrent clairement que le transporteur peut être une personne morale ou physique.

#### *Modification de l'article 8 – Responsabilité du gestionnaire*

Le groupe de travail était majoritairement d'avis que la responsabilité du gestionnaire ne devait pas être étendue, ce qu'a confirmé la 26<sup>ième</sup> Commission de révision. Par conséquent, la suppression de la lettre c) et l'ajout d'une nouvelle phrase au § 1 ne devraient constituer qu'une modification d'ordre rédactionnel. Le libellé de l'article 8, § 1, des CUI a été modifié afin de tenir compte de la différence de nature des dommages directs et indirects (dommages pécuniaires).

À la différence des dommages visés aux lettres a) et b), les dommages pécuniaires :

- ne surviennent pas pendant l'utilisation de l'infrastructure mais seulement après, lorsque le transporteur indemnise ses clients. Les dommages doivent néanmoins avoir leur origine dans l'infrastructure ferroviaire dans le cadre de son utilisation ;
- ne peuvent être subis par les auxiliaires du transporteur, mais seulement par le transporteur lui-même.

Il ne faut pas oublier qu'un transporteur substitué n'est pas considéré comme un auxiliaire du transporteur, étant donné qu'il utilise lui-même l'infrastructure ferroviaire et qu'il est donc lui-même un transporteur au sens des RU CUI.

*Modifications d'ordre rédactionnel du titre, de l'article premier, l'article 3, lettres b) et g), l'article 5, § 1, l'article 5 bis, § 1 et 2, l'article 7, § 2, l'article 8, l'article 9 § 1 ainsi que l'article 10, § 3, des RU CUI*

À des fins de cohérence, il s'agit d'harmoniser la terminologie utilisée dans les RU CUI avec celle employée dans la directive 2012/34/UE de l'Union européenne (« contrat d'utilisation » au lieu de « contrat d'utilisation de l'infrastructure » et « infrastructure ferroviaire » au lieu de « infrastructure »).

#### **IV) Modifications au niveau des Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international. (ATMF – Appendice G) :**

Dans le contexte des RU ATMF, les termes « *véhicule* » et « *véhicule ferroviaire* » sont interchangeables ; ils sont tous les deux utilisés et ont la même signification. Sur la base d'une proposition de l'UE, la Commission de révision a décidé à sa 26<sup>e</sup> session de ne plus utiliser que « *véhicule* » et non plus « *véhicule ferroviaire* » dans les articles pour lesquels elle est compétente.

Ensuite, dans la version allemande des RU ATMF il est question à l'article 3, § 3, de « *Bauteile von Eisenbahnfahrzeugen* », alors que le bon terme selon la définition à l'article 2, lettre g), est « *Bauelemente* ».

#### **Entrée en vigueur :**

Conformément à l'article 34, § 2 de la COTIF, les modifications de la Convention entreront en vigueur douze mois après leur approbation, conformément à leur droit national, par les deux tiers des États membres. Lorsque ces modifications entreront en vigueur, elles entreront en vigueur non seulement pour les États qui auront procédé à leur approbation selon leurs procédures nationales applicables, mais aussi pour tous les autres États membres à l'exception de ceux qui, avant leur entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'approuvent pas lesdites modifications.

Par ailleurs, conformément à l'article 34, § 3 de la COTIF, les modifications des appendices E (CUI) et G (ATMF) entreront en vigueur douze mois après leur approbation par la moitié des États membres qui n'ont pas fait une déclaration conformément à l'article 42, § 1, 1<sup>re</sup> phrase selon laquelle ils n'appliquent pas les appendices E (CUI) et G (ATMF). Lorsque ces modifications des appendices E (CUI) et G (ATMF) entreront en vigueur, elles entreront en vigueur non seulement pour les États qui auront procédé à leur approbation selon leurs procédures nationales applicables, mais aussi pour tous les autres États membres à l'exception de ceux qui, avant leur entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux



termes de laquelle ils n'approuvent pas lesdites modifications et de ceux qui ont fait une déclaration conformément à l'article 42, § 1, 1<sup>re</sup> phrase, de la COTIF.

Le délai visé à l'article 34, §§ 2 et 3 court à compter du jour de la notification du Secrétaire général que les conditions pour l'entrée en vigueur des modifications sont remplies (article 34, § 5 de la COTIF). C'est à partir de cette notification du Secrétaire général que courra le délai de douze mois mentionné aux articles 34, § 2 et 34, § 3 de la COTIF pour l'entrée en vigueur des modifications décidées par la 13<sup>e</sup> Assemblée générale.

#### **Fiche financière :**

Selon la fiche financière accompagnant le dépôt du projet de loi, celui-ci n'a aucun impact sur les recettes et dépenses du budget de l'État luxembourgeois.

\*

#### **IV. AVIS DU CONSEIL D'ETAT (2 février 2021)**

L'article unique du projet de loi n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État quant au fond.

\*

#### **V. COMMENTAIRE DE L'ARTICLE UNIQUE**

##### *Article unique*

Par cet article sont approuvées les modifications à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, y compris l'adoption du nouvel appendice H, et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 26<sup>ème</sup> session, tenue à Berne, les 27 et 28 février 2018 ; et à ses appendices E et G, apportées lors de la 13<sup>ème</sup> Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, les 25 et 26 septembre 2018.

L'article unique n'appelle pas d'observation, ni de la part du Conseil d'État quant au fond, ni de la part de la commission parlementaire.

Dans ses observations d'ordre légistique, la Haute Corporation suggère de reformuler l'intitulé de la loi en projet de la manière suivante :

« Projet de loi portant approbation des modifications :

- 1° à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, y compris l'adoption du nouvel appendice H, et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 26<sup>ème</sup> session, tenue à Berne, les 27 et 28 février 2018 ;
- 2° aux appendices E et G de la convention précitée, apportées lors de la 13<sup>ème</sup> Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, les 25 et 26 septembre 2018 »

La commission a décidé de reprendre la suggestion d'ordre légistique.

Pour ce qui est de l'article unique, le Conseil d'État recommande de rédiger l'article unique comme suit :

« **Article unique.** Sont approuvées les modifications :

- 1° à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, y compris l'adoption du nouvel appendice H, et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 26<sup>ème</sup> session, tenue à Berne, les 27 et 28 février 2018 ;
- 2° aux appendices E et G de la convention précitée, apportées lors de la 13<sup>ème</sup> Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, les 25 et 26 septembre 2018. »

La commission a décidé de reprendre également cette suggestion d'ordre légistique.

\*

Sous le bénéfice 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 n°7728 dans la teneur qui suit :

\*

## **VI. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION**

**Article unique.** Sont approuvées les modifications :

- 1° à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, y compris l'adoption du nouvel appendice H, et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 26ème session, tenue à Berne, les 27 et 28 février 2018 ;
- 2° aux appendices E et G de la convention précitée, apportées lors de la 13ème Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, les 25 et 26 septembre 2018.

Luxembourg, le 30 septembre 2021

*Le Président-Rapporteur,*  
Carlo BACK

