

N° 7903⁶

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

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

* * *

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

(10.2.2022)

La Commission se compose de : Mme Chantal GARY, Présidente-Rapportrice ; M. Gilles BAUM, M. Dan BIANCALANA, M. Frank COLABIANCHI, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELEN, Mme Chantal GARY, M. Marc GOERGEN, M. Max HAHN, Mme Cécile HEMMEN, M. Marc HANSEN, M. Aly KAES, M. Marc LIES, Mme Semiray AHMEDOVA, M. Marc SPAUTZ, Mme Jessie THILL, M. Serge WILMES, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 21 octobre 2021 par Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Le texte du projet était accompagné 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, de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles ainsi que d'une fiche d'évaluation d'impact.

Le projet de loi a été avisé par le Conseil d'État en date du 26 novembre 2021.

La Chambre des salariés a émis en avis en date du 8 octobre 2021, réceptionné le 2 novembre 2021.

La Chambre de Commerce a émis en avis en date du 2 novembre 2021, réceptionné le 16 novembre 2021.

Lors de la réunion du 2 décembre 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.

Des amendements parlementaires sont parvenus au Conseil d'État en date du 3 décembre 2021.

Le Conseil d'État a émis un avis complémentaire en date du 17 décembre 2021.

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics a examiné l'avis complémentaire dans sa réunion du 3 février 2022. Au cours de la même réunion, Mme Chantal Gary a été désignée comme Rapportrice.

La commission a adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 10 février 2022.

*

II. OBJET DU PROJET DE LOI

Le projet de loi vise à compléter la loi du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire, afin de :

- se conformer aux deux procédures d'infraction n°2020/2303 et n°2020/2311, lancées par la Commission européenne à l'encontre du Grand-Duché de Luxembourg pour non-transposition intégrale de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, ci-après la « directive 2012/34/UE », ou la non-conformité du droit national au droit européen, et de
- répondre à un avis motivé, au titre de l'article 258 TFUE, pour absence de communication des mesures de transposition en droit interne de la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE prémentionnée 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, ci-après la « directive (UE) 2016/2370 ».

Le Grand-Duché se voit reprocher plus précisément la transposition incorrecte ou l'absence de transposition des articles 31 (paragraphe 6), 33, 35, 37 et de l'annexe VI de la directive 2012/34/UE et l'absence de transposition de l'article 1^{er}, point 8) de la directive (UE) 2016/2370, qui introduisait un article 13*bis* dans la directive 2012/34/UE. Ces deux directives étant transposées par la loi du 6 juin 2019 précitée, la loi en projet entend assurer leur transposition correcte et complète en modifiant cette même loi.

Précisons que les procédures d'infractions lancées en décembre 2020 visaient initialement un nombre de dispositions et d'articles bien plus élevé (15 articles et une annexe), mais qui ont pu être réduites, suite aux échanges avec la Commission européenne, à 4 articles ainsi que l'annexe.

Il était initialement prévu d'intégrer ces dispositions dans les travaux de fusion déjà en cours, des piliers politique et technique du quatrième paquet ferroviaire, transposés par la loi du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire (pilier politique), respectivement par la loi du 5 février 2021 relative à l'interopérabilité ferroviaire, à la sécurité ferroviaire et à la certification des conducteurs de train (pilier technique). Vu l'urgence due aux procédures d'infraction, il a toutefois semblé préférable de modifier de manière ponctuelle et prioritaire la loi du 6 juin 2019 afin d'y intégrer toutes les dispositions n'ayant pas satisfaites la Commission européenne. La fusion des piliers politique et technique interviendra ultérieurement.

Les modifications proposées par le présent projet de loi concernent tout d'abord l'insertion en droit national de dispositions relatives aux plans d'urgence en cas de perturbation majeure des services dans le cadre des services de transport de voyageurs. En matière de tarification est par ailleurs intégré un système de redevances basé sur des procédures appropriées en vue d'une meilleure compétitivité du système ferroviaire au sein de l'Union et d'une utilisation efficace des réseaux ferroviaires concernés. Les modalités de calcul et l'application de certaines modulations et réductions de redevances sont dorénavant prévues sur base de prescriptions et critères prédéfinis dans le texte légal ainsi que dans l'annexe de référence.

Les procédures d'infraction n°2020/2303 et n°2020/2311

La Commission européenne a lancé en date du 3 décembre 2020 les procédures d'infraction n°2020/2303 et n°2020/231 relatives à l'espace ferroviaire unique européen à l'encontre du Luxembourg et y dénonce, comme mentionné précédemment, la transposition incorrecte, voire l'absence de transposition, de certaines dispositions de la directive 2012/34/UE précitée, et plus précisément des articles suivants :

- article 11, paragraphe 6
(Limitation du droit d'accès et du droit de prendre et déposer des voyageurs) ;
- article 27
(Document de référence du réseau) ;
- article 29, paragraphe 2
(Établissement et recouvrement des redevances) ;

- article 30, paragraphes 6 et 8
(Coût de l’infrastructure et comptabilité) ;
- article 31, paragraphe 6
(Principes de tarification) ;
- article 32, paragraphes 3 et 5
(Exceptions aux principes de tarification) ;
- article 33, paragraphes 1, 2, 3 et 4
(Réductions) ;
- article 35
(Système d’amélioration des performances) ;
- article 37
(Coopération en matière de systèmes de tarification) ;
- article 40, paragraphes 2 et 5
(Coopération en vue de répartir les capacités sur plusieurs réseaux) ;
- article 49
(Infrastructure spécialisée) ;
- article 53, paragraphes 2 et 3
(Capacités de l’infrastructure pour les travaux d’entretien) ;
- article 54, paragraphes 1, 2 et 3
(Mesures particulières à prendre en cas de perturbations) ;
- article 56, paragraphe 5
(Fonctions de l’organisme de contrôle) ;
- article 57, paragraphe 9
(Coopération entre organismes de contrôle) ; et
- annexe VI.

Les observations y relatives ont été transmises à la Commission européenne en date du 22 janvier 2021. Concernant la plupart des mesures dénoncées, les auteurs du projet de loi ont réussi à argumenter de manière à satisfaire la Commission européenne. Néanmoins, en ce qui concerne l’article 31, paragraphe 6, l’article 33, l’article 35, l’article 37 et l’annexe VI de la directive 2012/34/UE précitée, la Commission ne s’est pas laissée convaincre, de manière à ce que ces dispositions font l’objet du présent projet de loi.

b) Avis motivé pour non-transposition d’une disposition de la DIR 2016/2370/UE

En date du 9 juin 2021, la Commission européenne a émis à l’encontre du Luxembourg un avis motivé en application de l’article 258 TFUE en déplorant l’absence de communication, respectivement l’absence de transposition de certaines dispositions de la directive 2016/2370 précitée qui, à son tour, a été transposée par la loi du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l’accès, à l’utilisation de l’infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire. Le Luxembourg a transmis ses observations concernant l’avis motivé à la Commission européenne en date du 14 juillet 2021.

Il s’agissait plus précisément du paragraphe 3 de l’article 13*bis* de ladite directive qui dispose que « *les États membres imposent aux entreprises ferroviaires assurant des services de transport de voyageurs l’obligation de mettre en place des plans d’urgence et veillent à ce que ces plans soient correctement coordonnés afin de prêter assistance aux voyageurs, au sens de l’article 18 du règlement (CE) n° 1371/2007, en cas de perturbation majeure des services.* » Afin de s’y conformer, les auteurs du projet de loi ont suivi le souhait de la Commission européenne en insérant la disposition en question dans la loi du 6 juin 2019 précitée.

III. AVIS

Avis du Conseil d'Etat (26.10.2021)

Le Conseil d'État n'a pas formulé d'observations par rapport aux articles 2 à 6, mais s'oppose formellement, pour transposition incomplète de la directive, à la teneur de l'article 1^{er} du projet de loi, qui entend ajouter un paragraphe 5 à l'article 28 de la loi du 6 juin 2019, aux fins de transposition de l'article 13*bis*, paragraphe 3, de la directive 2012/34/UE tel qu'ajoute par la directive (UE) 2016/2370.

Avis complémentaire du Conseil d'Etat (17.12.2021)

Suite à l'analyse de l'amendement unique adopté par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics au cours de sa réunion du 2 décembre 2021, le Conseil d'État était en mesure de lever son opposition formelle relative à l'article 1^{er} du projet de loi.

Avis de la Chambre des Salariés (8.10.2021)

Sur base des remarques rappelées dans le présent avis et déjà mentionnées dans ses avis successifs par rapport aux différents textes de transposition des quatre paquets ferroviaires européens, la Chambre des Salariés (CSL) désapprouve le présent projet de loi.

La CSL regrette que la priorité ne soit toujours et presque exclusivement accordée au volet économique et aux principes de compétitivité avec les performances y attachées. À titre d'exemple elle mentionne la partie de l'article 2 du présent projet de loi relative à l'effort de garantir une compétitivité optimale des services ferroviaires internationaux et la référence dans l'Annexe III, point 2.a) concernant le système d'amélioration des performances aux considérations de viabilité économique autour desquelles ce système doit s'articuler. Partant, elle tient à rappeler l'importance des exigences relatives au respect des conditions sociales régissant tant bien les interventions du personnel transitant les réseaux transfrontaliers que la prise en considération et la mise en œuvre des critères sociaux permettant également de contribuer à l'amélioration du niveau de performance et partant à la viabilité du système global.

La CSL profite également du présent projet de loi pour rappeler ses principales préoccupations dans le dossier en cause et réitère toute une série de remarques générales. Elle dénonce notamment la libéralisation à tout prix au détriment des conditions sociales et de la sécurité et déplore les effets négatifs engendrés par la politique systématique de libéralisation du rail défendue au niveau européen sans qu'aucune évaluation des effets de la libéralisation et plus particulièrement des effets sociaux n'ait été effectuée. La CSL conteste aussi les amputations successives des compétences nationales, ce qui par l'ingérence européenne aboutit à une remise en cause totale du service public dans le cadre du transport par rail. Tout au long du processus de libéralisation du rail, et plus particulièrement lors de la mise en place du 4^e paquet ferroviaire, les aspects sociaux restent malheureusement toujours en retrait.

Avis de la Chambre de Commerce (2.11.2021)

La Chambre de Commerce n'a pas émis de commentaires spécifiques et approuve le projet de loi sous avis.

*

IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

L'article 1^{er} vise à modifier l'article 28 de la loi du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire qui règle l'accès à l'infrastructure ferroviaire des entreprises ferroviaires ainsi que sa limitation dans certains cas. Ce droit d'accès implique également l'obligation de prêter assistance aux voyageurs en cas de perturbation majeure des services. Par conséquent, un nouveau paragraphe 5, transposant le paragraphe 3 de l'article 13*bis* 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, est inséré audit article 28 de la loi du 6 juin 2019 précitée.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État a émis une opposition formelle à l'encontre de la teneur actuelle de l'article 1^{er} du projet de loi sous objet. L'article sous examen impose aux entreprises ferroviaires de mettre en place un plan d'urgence afin d'assurer l'assistance aux voyageurs en cas de perturbation majeure.

En vertu de l'article 13*bis* de la directive à transposer, les États membres « (...) veillent à ce que ces plans soient correctement coordonnés (...) ». Le Conseil d'État déplore l'absence d'une procédure garantissant une telle coordination. Or, il faut noter que la coordination de ces plans ne fait sens que s'il y a plus d'une entreprise ferroviaire assurant des services de transport de voyageurs sur le même réseau.

Dès lors, la commission parlementaire a décidé d'ajouter un nouvel alinéa au paragraphe 5 de l'article 28 de la loi du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire (article 1^{er} du projet de loi sous objet) imposant aux entreprises ferroviaires concernées de communiquer chaque année leur plan d'urgence au ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions dans le but de les coordonner correctement.

La commission a proposé de modifier l'article 1^{er} du projet de loi comme suit :

« **Art. 1^{er}.** A l'article 28 de la loi du 6 juin 2019 ~~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~~ relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire, il est inséré un paragraphe 5 qui est libellé comme suit :

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

Chaque entreprise ferroviaire communique, pour le 1^{er} octobre au plus tard, son plan d'urgence visé à l'alinéa précédent au ministre ayant la protection des consommateurs dans ses attributions afin d'en assurer la coordination correcte. » »

Dans son avis complémentaire du 17 décembre 2021, le Conseil d'État constate que la commission parlementaire entend ajouter un alinéa 2 au paragraphe 5 afin de mettre en place une procédure de coordination des plans d'urgence obligeant les entreprises à remettre leurs plans d'urgence respectifs au ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions. Les droits des voyageurs relèvent en effet de la compétence du ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions en vertu de l'arrêté grand-ducal du 28 mai 2019 portant constitution des Ministères.

Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État est en mesure de lever son opposition formelle relative à l'article 1^{er} de la loi en projet.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note qu'au paragraphe 5, alinéa 2, à insérer, il y a lieu de viser « l'alinéa 1^{er} » et non pas « l'alinéa précédent ». De plus, il y a lieu d'écrire « ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions » avec une lettre « p » majuscule.

La commission a décidé de reprendre ces suggestions d'ordre légistique.

Article 2

L'article sous examen vise à insérer un article 52*bis* dans la loi précitée, qui prévoit la coopération des organismes de la tarification et de la répartition des capacités, en l'occurrence l'Administration des chemins de fer, en ce qui concerne la tarification des services ferroviaires circulant sur plusieurs réseaux du système ferroviaire au sein de l'Union européenne.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État n'a pas d'observation quant au fond. Quant à la forme, il note que la phrase liminaire est à reformuler de la manière suivante : « Après l'article 52 de la même loi, il est inséré un article 52*bis* nouveau, libellé comme suit : ».

Par analogie, les phrases liminaires des articles 3, 4, et 6, sont à adapter dans le même sens.

À l'article 52*bis*, paragraphe 1^{er}, première phrase, il y a lieu d'écrire « Union européenne ».

Cette observation vaut également pour le paragraphe 2.

La commission a décidé de reprendre toutes les suggestions d'ordre légistique.

Article 3

L'article sous examen vise à insérer un nouvel article 66*bis* dans la loi précitée, transposant le paragraphe 1^{er} de l'article 31 de la directive 2012/34/UE précitée et prévoit un calcul en moyenne des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire perçues pour l'ensemble des prestations minimales, pour l'accès à l'infrastructure ferroviaire reliant les installations de service, celles au titre de rareté des capacités de la section identifiable de l'infrastructure ferroviaire pendant les périodes de saturation et le coût des effets environnementaux de l'exploitation des trains afin d'éviter toute disproportion indésirable.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État n'émet aucune observation.

La commission parlementaire en a pris note.

Article 4

L'article sous examen vise à insérer un nouvel article 77*bis* dans la loi précitée, transposant l'article 33 de la directive 2012/34/UE précitée et prévoit la possibilité d'introduire des réductions sur les redevances perçues par l'Administration et ses conditions d'application.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État n'a pas formulé d'observation quant au fond. Quant à la forme, il note qu'à l'article 77*bis*, paragraphe 1^{er}, il faut écrire « Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ».

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

Article 5

L'article sous examen vise à insérer un nouvel alinéa avant l'alinéa 2 portant introduction de l'établissement d'un système d'amélioration des performances à l'article 78 de la loi du 6 juin 2019 précitée et transpose ainsi l'article 35 de la directive 2012/34/UE précitée.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État n'a pas formulé d'observation quant au fond. Quant à la forme, il note que la phrase liminaire est à reformuler de la manière suivante :

« À l'article 78 de la même loi, l'alinéa suivant est inséré entre les alinéas 1^{er} et 2 : ».

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

Article 6

L'article sous examen vise à insérer une annexe III, transposant l'annexe VI de la directive 2012/34/UE précitée, dans la loi du 6 juin 2019 précitée établissant les exigences en matière de coûts et redevances en rapport avec l'infrastructure ferroviaire.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État n'a pas formulé d'observation quant au fond. Quant à la forme, il note qu'à la phrase liminaire, le terme « annexe » est à écrire avec une lettre initiale minuscule et le terme « libellé » est à accorder au genre féminin.

Au vu de ce qui précède, la phrase liminaire est à reformuler de la manière suivante :

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

Après l'intitulé de l'annexe III nouvelle, il convient d'écrire « (visées au titre IV, chapitre III et à l'article 78) ».

À l'annexe III, point 2, phrase liminaire, le point final est à remplacer par un deux-points.

La commission a décidé de reprendre toutes les suggestions 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°7903 dans la teneur qui suit :

*

V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI

modifiant la loi du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire

Art. 1^{er}. A l'article 28 de la loi du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire, il est inséré un paragraphe 5 qui est libellé comme suit :

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

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

Art. 2. Après l'article 52 de la même loi, il est inséré un article *52bis* nouveau, libellé comme suit :

« Art. *52bis*. (1) Les organismes de la tarification et de la répartition des capacités d'infrastructure du réseau coopèrent de manière à permettre l'application de systèmes de tarification efficaces et s'associent pour coordonner la tarification ou pour percevoir la redevance pour le fonctionnement des services ferroviaires circulant sur plusieurs réseaux du système ferroviaire au sein de l'Union européenne. Ils s'efforcent notamment de garantir une compétitivité optimale des services ferroviaires internationaux et d'assurer une utilisation efficace des réseaux ferroviaires. A cette fin, ils mettent en place les procédures appropriées, soumises aux règles fixées par la présente loi et par la directive (UE) 2012/34 précitée, telle que modifiée par la suite.

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

Art. 3. Après l'article 66 de la même loi, il est inséré un article *66bis* nouveau, libellé comme suit :

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

Art. 4. Après l'article 77 de la même loi, il est inséré un article *77bis* nouveau, libellé comme suit :

« Art. *77bis*. (1) Sans préjudice des articles 101, 102, 106 et 107 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et nonobstant le principe des coûts directs défini à l'article 65, toute réduction consentie sur les redevances perçues auprès d'une entreprise ferroviaire par l'Administration, pour une prestation de service quelle qu'elle soit, remplit les critères énoncés au présent article.

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

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

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

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

Art. 5. A l'article 78 de la même loi, l'alinéa suivant est inséré entre les alinéas 1^{er} et 2 :

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

Art. 6. Après l'annexe II de la même loi, il est ajouté une annexe III nouvelle, libellée comme suit :

« ANNEXE III

**EXIGENCES EN MATIERE DE COUTS ET DE REDEVANCES
EN RAPPORT AVEC L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE**

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

1. Les paires d'éléments à prendre en compte par les organismes de tarification, lorsqu'ils établissent la liste des segments de marché en vue d'introduire des majorations dans le système de tarification au sens de l'article 77 sont au minimum les suivantes :
 - a) services de transport de voyageurs/services de fret ;
 - b) trains transportant des marchandises dangereuses/autres trains de marchandises ;
 - c) services nationaux/services internationaux ;
 - d) transport combiné/trains directs ;
 - e) services urbains ou régionaux de transport de voyageurs/services interurbains de transport de voyageurs ;
 - f) trains complets/trains de wagons isolés ;
 - g) services ferroviaires réguliers/services ferroviaires occasionnels.
2. Le système d'amélioration des performances visé à l'article 78 repose sur les principes de base ci-après :
 - a) Pour parvenir à un niveau de performance convenu sans compromettre la viabilité économique d'un service, l'Administration arrête, en accord avec les candidats, les principaux paramètres du système d'amélioration des performances, et notamment la valeur des retards et les seuils applicables aux paiements dus au titre du système d'amélioration des performances par rapport à la fois aux mouvements de trains individuels et à l'ensemble des mouvements de trains d'une entreprise ferroviaire au cours d'une période donnée.
 - b) L'Administration communique aux entreprises ferroviaires, cinq jours au moins avant le mouvement de train, l'horaire de service sur la base duquel les retards seront calculés. L'Administration peut, en cas de force majeure ou de modification tardive de l'horaire de service, effectuer cette communication dans un délai plus court.
 - c) Tous les retards sont rangés dans l'une des catégories et sous-catégories de retards suivantes :
 1. gestion de l'exploitation/de la planification relevant du gestionnaire de l'infrastructure
 - 1.1. établissement de l'horaire
 - 1.2. formation du train
 - 1.3. erreurs dans la procédure d'exploitation
 - 1.4. application erronée des règles de priorité
 - 1.5. personnel
 - 1.6. autres causes
 2. installations de l'infrastructure relevant du gestionnaire de l'infrastructure
 - 2.1. installations de signalisation
 - 2.2. installations de signalisation aux passages à niveau

- 2.3. installations de télécommunication
- 2.4. équipement d'alimentation électrique
- 2.5. voie
- 2.6. structures
- 2.7. personnel
- 2.8. autres causes
3. problèmes d'ingénierie civile imputables au gestionnaire de l'infrastructure
 - 3.1. travaux de construction prévus
 - 3.2. irrégularités dans l'exécution de travaux de construction
 - 3.3. limitation de vitesse en raison d'une voie défectueuse
 - 3.4. autres causes
4. causes imputables à d'autres gestionnaires de l'infrastructure
 - 4.1. causes imputables au gestionnaire de l'infrastructure précédent
 - 4.2. causes imputables au gestionnaire de l'infrastructure suivant
5. causes de nature commerciale imputables à l'entreprise ferroviaire
 - 5.1. durée d'arrêt excessive
 - 5.2. demande de l'entreprise ferroviaire
 - 5.3. opérations de chargement
 - 5.4. irrégularités dans le chargement
 - 5.5. préparation commerciale du train
 - 5.6. personnel
 - 5.7. autres causes
6. matériel roulant relevant de la responsabilité de l'entreprise ferroviaire
 - 6.1. établissement/modification du tableau de service
 - 6.2. formation du train par l'entreprise ferroviaire
 - 6.3. problèmes concernant les voitures (transport de voyageurs)
 - 6.4. problèmes concernant les wagons (transport de marchandises)
 - 6.5. problèmes concernant les véhicules, locomotives et automotrices
 - 6.6. personnel
 - 6.7. autres causes
7. causes imputables à d'autres entreprises ferroviaires
 - 7.1. causes imputables à l'entreprise ferroviaire suivante
 - 7.2. causes imputables à l'entreprise ferroviaire précédente
8. causes externes qui ne sont imputables ni au gestionnaire de l'infrastructure ni à l'entreprise ferroviaire
 - 8.1. grève
 - 8.2. formalités administratives
 - 8.3. influence extérieure
 - 8.4. effets des conditions météorologiques et de causes naturelles
 - 8.5. retard dû à des causes externes affectant le réseau suivant
 - 8.6. autres causes
9. causes secondaires qui ne sont imputables ni au gestionnaire de l'infrastructure ni à l'entreprise ferroviaire
 - 9.1. risques, accidents et incidents dangereux
 - 9.2. occupation de la voie en raison du retard du train
 - 9.3. occupation de la voie en raison du retard d'un autre train

9.4. rotation

9.5. correspondance

9.6. à déterminer après enquête.

- d) Dans la mesure du possible, le retard est imputé à une seule organisation, en tenant compte à la fois de la responsabilité pour la perturbation causée et de l'aptitude à rétablir des conditions de circulation normales.
- e) Le calcul des paiements tient compte du retard moyen des services ferroviaires soumis à des exigences de ponctualité similaires.
- f) L'Administration communique, dans les meilleurs délais, aux entreprises ferroviaires un calcul des paiements dus au titre du système d'amélioration des performances. Ce calcul comprend tous les mouvements de trains ayant subi un retard au cours d'une période maximale d'un mois.
- g) Sans préjudice des voies de recours existantes et des dispositions de l'article 85, en cas de litige concernant le système d'amélioration des performances, un système de règlement des litiges est mis à disposition pour régler rapidement ces litiges. Ce système est impartial à l'égard des parties concernées. En cas de recours à ce système, une décision est prise dans un délai de dix jours ouvrables.
- h) Une fois par an, l'Administration publie le niveau moyen annuel de performance auquel sont parvenues les entreprises ferroviaires au regard des principaux paramètres arrêtés dans le système d'amélioration des performances.

Luxembourg, le 10 février 2022

La Présidente-Rapporteuse,
Chantal GARY

