

**N° 5529<sup>8</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

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS**

(6.7.2006)

La Commission se compose de: M. Roland SCHREINER, Président-Rapporteur; MM. Marc ANGEL, Félix BRAZ, Henri GRETHEN, Paul HELMINGER, Ali KAES, Jean-Pierre KOEPP, Roger NEGRI, Jean-Paul SCHAAF, Marco SCHANK et Marc SPAUTZ, Membres.

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le projet de loi a été déposé le 13 janvier 2006 par le Ministre des Transports. L'avis du Conseil d'Etat date du 20 juin 2006 et l'avis complémentaire du 4 juillet 2006. La Commission des Transports a désigné, dans sa réunion du 22 juin 2006, M. Roland Schreiner comme rapporteur du projet de loi. Au cours de cette même réunion, la commission a analysé le projet de loi et l'avis du Conseil d'Etat. Le présent rapport a été adopté par la commission le 6 juillet 2006.

\*

**II. OBJET DU PROJET DE LOI**

Le présent projet de loi s'inscrit dans le cadre des mesures de transposition des trois directives composant le premier paquet ferroviaire, adoptées en date du 22 novembre 2000 par le Parlement

européen et le Conseil et qui auraient dû être transposées en droit national jusqu'au 15 mars 2003 (sauf dérogations), à savoir

- la directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires,
- la directive 2001/13/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires et
- la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité.

Le Luxembourg, en tant qu'Etat membre de l'Union européenne dont le réseau ferré est relativement petit, a pu limiter la longueur des lignes d'accès pendant la première année suivant la mise en vigueur des directives (2004) à au moins 20 km et, jusqu'à la fin de la deuxième année (2005), à 40 km.

Dans le même ordre d'idées, le Luxembourg n'a pas été tenu d'appliquer, jusqu'au 31 août 2004, l'obligation d'attribuer à un organisme indépendant la tâche de déterminer un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire.

Avant l'adoption du premier paquet ferroviaire, une importante concordance entre le droit ferroviaire luxembourgeois et les directives communautaires à transposer a déjà été assurée par le biais de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, du protocole additionnel du 28 juin 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, approuvée par la loi du 28 mars 1997 et de la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

Il est à relever que le réseau ferré luxembourgeois est ouvert aux entreprises ferroviaires établies et autorisées dans l'Union européenne. En effet, la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation prévoit en son article 20, paragraphe 2, que *„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 communautaire. Par ailleurs, des droits d'accès non prévus par le droit communautaire peuvent être accordés à ces entreprises sur base de la réciprocité“*.

Par ailleurs, la directive 2001/14/CE a été transposée partiellement par un règlement grand-ducal du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise.

En outre, la loi du 8 mars 2002 sur les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et du chemin de fer et le règlement grand-ducal du 6 juin 2003 portant des spécifications complémentaires concernant les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans le domaine du transport ferroviaire portent transposition du chiffre 7) de l'article 1er de la directive 2001/12/CE en matière d'enquêtes-accidents.

Une autre étape a été franchie par le règlement grand-ducal du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de validité des licences des entreprises ferroviaires et le règlement grand-ducal du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de validité des certificats de sécurité pour les entreprises ferroviaires.

Le travail accompli jusqu'à présent pour transposer les directives sous examen reste à être complété notamment par l'alignement des dispositions nationales concernées aux adaptations que le droit communautaire a apportées en particulier aux définitions antérieures des notions communautaires utilisées par les directives.

Par ailleurs, il conviendra de mettre en place un cadre pour la répartition des capacités de l'infrastructure qui permettra de garantir aux entreprises ferroviaires un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire et d'éviter tout abus de position dominante d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires au détriment des autres. Ces „fonctions essentielles“ devront être assumées par des organismes de répartition et de tarification qui sont indépendants des entreprises ferroviaires sur le plan juridique, organisationnel et décisionnel.

Dans les conditions données, le projet de loi en question permettra d'aligner les dispositions nationales concernées au droit communautaire et apporte dès lors des modifications à plusieurs textes légaux déjà en vigueur, à savoir

- la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire,
- 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,
- la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et
- la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

\*

### III. LE DROIT FERROVIAIRE COMMUNAUTAIRE

#### III.1 Historique

Depuis sa création, l'Union européenne a fait du développement de la concurrence économique un des objectifs principaux de sa politique. Le cadre juridique général pour la concurrence a été institué par le Traité de Rome de 1957. Le Traité de Rome reconnaît déjà que ce cadre juridique général établi pour la concurrence n'est pas adapté à tous les secteurs de l'économie. C'est dans cet ordre d'idées que l'article 3 du Traité de Rome propose l'élaboration „*d'une politique commune dans le domaine des transports*“.

L'élaboration d'une politique commune des transports, notamment pour le secteur ferroviaire, a été rendue nécessaire par l'évolution du marché durant les années 80 et le début des années 90. En effet, le secteur ferroviaire a été marqué par une demande de transport par route supérieure à celle du transport par rail, ainsi que par la détérioration de la situation financière de certaines entreprises ferroviaires nationales.

La Commission européenne entendait répondre à ces problèmes par la mise en place de lignes directrices regroupées dans le Livre blanc de 2001 sur „*La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix*“.

La Commission européenne place la revitalisation du secteur ferroviaire au coeur de la stratégie de mobilité durable et vise à améliorer l'attractivité et la compétitivité des modes de transport plus favorables à l'environnement. La Commission européenne estime que l'ouverture du marché ferroviaire stimulera la concurrence, qui est indispensable pour inciter les acteurs du marché à devenir plus efficaces et plus compétitifs.

La première étape vers la réalisation de ces objectifs s'est concrétisée par l'adoption de la directive du Conseil 91/440/CEE du 29 juillet 1991 concernant le développement des chemins de fer communautaires, qui a transformé le cadre juridique applicable aux entreprises ferroviaires nationales. Cette directive a formellement déclenché le processus d'ouverture de l'accès au marché ferroviaire.

Plusieurs nouveaux textes législatifs furent adoptés en 1995, visant à clarifier certains problèmes engendrés par les nouvelles conditions créées par la directive 91/440/CE dans le secteur ferroviaire, à savoir la directive du Conseil 95/18 du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires et la directive du Conseil 95/19 du 19 juin 1995 sur la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'utilisation de l'infrastructure.

Selon la Commission européenne, la portée du premier paquet ferroviaire est essentielle pour la réforme du secteur ferroviaire alors qu'un cadre précis et transparent pour l'allocation des capacités sur l'infrastructure et sa tarification est créé afin de garantir un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire.

### III.2 L'accès au marché ferroviaire

L'application du principe de la libre circulation des services implique l'octroi de droits d'accès à l'infrastructure ferroviaire pour les entreprises ferroviaires établies et agréées dans l'Union européenne. La directive 91/440/CEE a fait un premier pas dans cette direction en établissant des droits d'accès pour les regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires et les entreprises ferroviaires effectuant des transports combinés internationaux.

La directive 2001/12/CE établit des droits d'accès au réseau transeuropéen de fret ferroviaire et, au plus tard à partir de 2008, à l'ensemble du réseau ferré européen, pour les services de fret internationaux. La directive 2001/12/CE vise à accorder à toutes les entreprises ferroviaires établies et agréées dans l'Union européenne l'accès au réseau ferroviaire pour les services nationaux et internationaux de fret.

La directive 2004/51/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la directive 91/440/CEE relative au développement des chemins de fer communautaires, faisant partie des mesures du deuxième paquet ferroviaire, ramène le calendrier pour l'ensemble du réseau au 1er janvier 2006 pour s'appliquer à tout type de trafic, y compris le trafic national, à partir du 1er janvier 2007.

Les Etats membres doivent transposer jusqu'au 31 décembre 2005 cette directive dans leur législation nationale. La transposition des dispositions prévues dans ces directives est assurée de manière automatique grâce au mécanisme prévu au paragraphe 2 de l'article 20 de la loi du 11 juin 1999 précitée qui dispose que „*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 communautaire. Par ailleurs, des droits d'accès non prévus par le droit communautaire peuvent être accordés à ces entreprises sur base de la réciprocité*“.

### III.3 Les conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

La directive 2001/13/CE modifie la directive 95/18/CE qui instaure une harmonisation au niveau communautaire en matière de licences ferroviaires. En effet, pour les entreprises ferroviaires établies dans l'Union européenne, la licence constitue un préalable indispensable à l'activité de transporteur par chemin de fer, les autorités des Etats membres où est établie l'entreprise étant compétentes pour délivrer la licence.

La directive 2001/14/CE porte abrogation de la directive 95/19/CE en vue de renforcer la transparence des procédures de répartition des capacités et de tarification de l'accès à l'infrastructure. Un document de référence du réseau, qui contient toutes les informations nécessaires pour une entreprise ferroviaire souhaitant circuler sur le réseau d'un Etat membre, doit être publié.

En matière de tarification de l'accès à l'infrastructure, la directive 2001/14/CE détermine notamment les responsabilités pour les différentes fonctions de tarification et exige que l'organisme de tarification soit indépendant au plan juridique, organisationnel et décisionnel de toute entreprise ferroviaire. S'agissant de la répartition des capacités, la directive prévoit entre autres également que l'organisme de répartition soit indépendant au plan juridique, organisationnel et décisionnel de toute entreprise ferroviaire.

Par ailleurs, la directive 2001/14/CE prévoit la création d'un organisme national de contrôle indépendant de tout gestionnaire d'infrastructure, de toute entreprise ferroviaire, de tout organisme de répartition et de tout organisme de tarification. Cet organisme de contrôle a pour mission d'approuver les redevances d'accès et de trancher tout recours relevant du champ d'application de la directive en question.

La directive 2001/14/CE définit encore les conditions que les entreprises ferroviaires doivent remplir en vue de l'obtention d'un certificat de sécurité, qui les autorisera à emprunter le réseau ferré de l'Etat membre l'ayant délivré.

\*

## IV. LA TRANSPOSITION DE LA POLITIQUE COMMUNAUTAIRE

Le Luxembourg s'est vu attribuer une dérogation pour la transposition des exigences communautaires relatives à l'attribution à un organisme indépendant les missions de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure jusqu'au 31 août 2004. Ainsi, au moment de la transposition en droit

national des dispositions concernées, la plupart des autres Etats membres a déjà transposé ces directives en droit national.

Force est de constater que cette transposition s'est faite de manière différente dans les Etats membres. Ainsi certains Etats membres ont-ils séparé totalement la gestion de l'infrastructure ferroviaire des opérations de transport, tandis que d'autres ont confié les fonctions essentielles énumérées à l'annexe II de la directive 2001/12/CE à des organismes indépendants. La France, tout comme la République tchèque, ont opté pour une voie hybride avec un gestionnaire de l'infrastructure et un gestionnaire délégué. D'autres Etats membres ont établi une société holding chapeautant un gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires juridiquement indépendantes.

Aux termes du programme de coalition publié en annexe de la déclaration gouvernementale du 4 août 2004 „*Le Gouvernement entend relancer le dialogue social propre au modèle dit luxembourgeois par l'organisation d'une „Tripartite Ferroviaire“. Celle-ci sera appelée à proposer des orientations et des mesures qui permettront aux CFL de s'assurer la viabilité et la compétitivité nécessaires, notamment dans le domaine du fret, tout en préservant le statut et les rémunérations propres aux agents actuels et en définissant la voie à suivre pour les agents futurs des CFL.*“

En prenant en compte l'environnement européen, force est de constater que le contexte communautaire juridique évolue de façon inéluctable vers une ouverture à la concurrence tant des activités fret que des activités voyageurs. S'il est vrai que le gouvernement s'est toujours montré réticent face à une libéralisation menée à pas accéléré et dont les conséquences économiques, sociales et environnementales restent incertaines, il échet également de constater que la plupart des Etats membres de l'Union européenne a une bonne longueur d'avance sur le Luxembourg en ce qui concerne les mesures d'adaptation à la libéralisation du secteur ferroviaire.

Ainsi, dans le cadre de la „Tripartite Ferroviaire“ qui a débuté le 24 octobre 2005, la Direction générale des CFL, les syndicats et le gouvernement ont notamment décidé de la structure future des CFL ainsi que de la mise en place d'un nouveau cadre pour la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et pour la tarification.

Afin de garantir un accès équitable et non discriminatoire au réseau ferré luxembourgeois et, étant donné qu'au Luxembourg le gestionnaire de l'infrastructure ne sera pas indépendant de l'entreprise ferroviaire sur le plan juridique, organisationnel ou décisionnel, les fonctions de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure doivent être assumées par un organisme qui est indépendant de l'entreprise ferroviaire sur le plan juridique, organisationnel et décisionnel.

Ainsi, les CFL, dans leur structure de société intégrée, ne peuvent se voir confier ces fonctions, qui comprennent des missions de

#### 1) répartition des sillons

- répartir les sillons par référence au graphique de circulation,
- garantir aux entreprises un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire,
- éviter tout abus de position dominante d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires au détriment des autres,
- conclure avec les entreprises ferroviaires les accords requis en vue de la mise en circulation des trains pour lesquels ces entreprises se sont vu attribuer les sillons,
- établir le graphique de circulation,
- coopérer avec les autres organismes.

#### 2) tarification de l'infrastructure

- établir les règles de tarification,
- déterminer la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire,
- surveiller l'application correcte du règlement grand-ducal du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise et du document de référence du réseau.

Afin d'éviter la prolifération d'organismes au Luxembourg et afin de se conformer le plus rapidement possible aux exigences communautaires, il semble de mise d'attribuer ces fonctions à la Communauté des Transports (CdT), établissement public créé par la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics. Aussi est-il prévu de créer au sein dudit établissement public une cellule „accès réseau“, qui se verra attribuer ces fonctions dites essentielles.

Les conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire équitables et non discriminatoires seront également assurées par la mise en place d'un organisme de contrôle. Cette fonction de contrôle sera assumée par le ministre des Transports. Ainsi, une entreprise ferroviaire qui estime avoir fait l'objet d'un traitement inéquitable, voire discriminatoire, pourra saisir le ministre des Transports pour trancher toute question relevant du champ d'application de la directive 2001/14/CE.

A côté de ce contrôle, toute entreprise ferroviaire pourra exercer un recours contre toute décision prise respectivement par l'organisme de répartition et par l'organisme de tarification auprès du directeur général de la Communauté des Transports.

Par ailleurs, un recours en réformation pourra être introduit devant le tribunal administratif par toute entreprise ferroviaire qui estime mal fondée une décision prise à son égard.

\*

## V. AVIS DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES

### V.1 Avis de la Chambre de Travail

Dans son avis du 1er mars 2006, la Chambre de Travail exprime ses doutes quant à l'attribution des fonctions de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure à la Communauté des Transports (CdT). Elle est d'avis qu'une telle attribution des „fonctions essentielles“ est contraire à la loi du 25 janvier 2006 modifiant a) la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics et b) la loi du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu. Elle rappelle que la loi précitée avait transféré des attributions essentielles avec le pouvoir de décision au ministre des Transports et estime qu'il serait de ce fait contradictoire d'attribuer de nouveau des fonctions essentielles à la CdT.

La Chambre de Travail plaide pour une création *sui generis* d'un organisme de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure exclusivement compétent pour le transport de fret.

Par ailleurs, la Chambre de Travail remet en question l'indépendance juridique, organisationnelle et décisionnelle de la CdT. Elle fait remarquer que deux interdictions d'incompatibilité avec le mandat au conseil d'administration de la Régie Générale des Transports publics (RGTP) prévues par la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics, à savoir, les membres du Gouvernement, les députés et les conseillers d'Etat d'une part et les membres du conseil d'administration ou de la direction, les gérants, les conseillers ou les propriétaires d'une société d'autre part, ont été supprimées dans la loi du 25 janvier 2006 précitée. Elle constate qu'un représentant des CFL fait actuellement partie du conseil d'administration de la CdT, ce qui suscite des doutes sur l'indépendance de la CdT pour remplir ces nouvelles tâches.

La Chambre de Travail se pose encore la question si la fonction d'organisme de contrôle assumée par le ministre des Transports permet une séparation des pouvoirs, étant donné que la CdT agit sous la tutelle du ministre des Transports et que celui-ci agit en qualité de coparticipant des CFL.

Sous réserve de ces observations, la Chambre de Travail marque son accord avec le projet de loi sous rubrique.

### V.2 Avis de la Chambre des Employés privés

Tout en approuvant le projet de loi sous rubrique, la Chambre des Employés privés fait un certain nombre de remarques dans son avis du 21 février 2006.

Concernant la répartition des sillons, elle estime qu'il serait nécessaire de préciser les manquements qui peuvent donner lieu à des sanctions. Elle est d'avis qu'il devrait être précisé que des manquements concernant la sécurité (par exemple dépassement du temps de conduite autorisé) figurent parmi les manquements sanctionnés.

Elle attire aussi l'attention sur le fait que la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire prévoit également que les sillons alloués peuvent être modifiés ou supprimés à titre temporaire ou définitif, sans indemnité pour le bénéficiaire, lorsque les contraintes du service public l'exigent. Par conséquent, la Chambre des Employés privés demande que cette priorité à accorder au service public des passagers reste ancrée dans le texte de loi. Elle ne partage pas le point de vue selon lequel les principes d'allocation des sillons seraient caractérisés par une trop grande technicité pour être repris dans le projet sous rubrique.

Quant à l'obtention des licences, la Chambre des Employés privés estime qu'il serait nécessaire d'inscrire explicitement dans le texte de loi le respect du droit du travail et des conventions collectives du secteur comme condition préalable à l'octroi d'une licence ferroviaire.

La Chambre des Employés privés n'approuve pas la disposition de l'article 24 du projet de loi qui autorise le ministre, dans le cadre de la gestion des brevets du personnel effectuant des tâches de sécurité dans les entreprises ferroviaires, à traiter des données relatives à la santé et des données judiciaires. Elle est d'avis qu'il n'appartient pas au ministre et, encore moins, à l'employeur de traiter ou de stocker des données relatives à la santé du personnel.

Etant donné que les entreprises étrangères disposant d'une licence dans leur Etat d'établissement ne doivent pas disposer de licence luxembourgeoise pour pouvoir accéder au réseau ferré luxembourgeois, mais uniquement d'un certificat de sécurité lors de l'allocation des sillons, la Chambre des Employés privés estime qu'il est indispensable de prévoir des conditions assez restrictives pour l'octroi de ces certificats de sécurité. Elle recommande de s'aligner, le cas échéant, aux conditions de sécurité les plus strictes existant dans nos pays voisins.

La modification de la loi du 25 janvier 2006 modifiant la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics apportée par le projet de loi sous rubrique ne suscite pas d'observation de la part de la Chambre des Employés privés. Elle demande toutefois un certain nombre de modifications supplémentaires de la loi précitée. Ces modifications concernent entre autres des critères de qualité et les conditions de travail du personnel.

### **V.3 Avis de la Chambre de Commerce**

La Chambre de Commerce approuve le projet de loi sous rubrique.

### **V.4 Avis de la Chambre des Métiers**

Dans son avis du 22 mars 2006, la Chambre des Métiers n'a pas formulé d'observations particulières.

\*

## **VI. AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

Dans son avis du 20 juin 2006, le Conseil d'Etat rappelle que l'objet principal du projet de loi consiste à compléter la transposition du droit ferroviaire communautaire en droit luxembourgeois, essentiellement par la désignation de l'organisme indépendant compétent pour la répartition des sillons, de déterminer les redevances, d'organiser le contrôle de l'organisme indépendant et de prévoir des recours en cas de non-délivrance ou de retrait des licences et autorisations requises.

Les CFL, actuellement chargés des missions d'attribution des sillons, ne peuvent plus être désignés comme organisme indépendant puisqu'ils continueront à être l'un des principaux utilisateurs du réseau ferré luxembourgeois. Ainsi, il convient de désigner un autre organisme avec la mission d'assumer les fonctions dites „essentielles“.

Les auteurs du projet de loi, en suivant ainsi les recommandations de la „Tripartite Ferroviaire“ de décembre 2005, ont opté pour confier ces fonctions à la Communauté des Transports (CdT), établissement public créé par la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics. Le Conseil d'Etat comprend leur souci „d'éviter la prolifération d'organismes au Luxembourg“, mais il formule des doutes quant à l'option choisie.

Le Conseil d'Etat remet en question l'indépendance de la CdT. Il rappelle que depuis la réforme du 21 janvier 2006 il n'existe plus d'incompatibilité pour un ou plusieurs délégués des CFL de remplir les fonctions de membres du conseil d'administration de la CdT et qu'il est constant que des représentants des CFL siègent effectivement au conseil.

S'il est vrai que les compétences relatives à l'attribution des sillons et la fixation des redevances sont confiées à une „cellule accès au réseau“, le Conseil d'Etat constate qu'il n'est pas déterminé comment cette cellule fonctionnera et qu'il n'est même pas prévu de l'intégrer dans la loi organique de la CdT. Il critique le fait qu'il ne ressort pas du projet de loi si cette cellule aura des compétences propres et autonomes indépendantes du conseil d'administration. De même, il regrette que sa compo-

sition ne soit pas fixée par le projet de loi et il se demande si le directeur général de la CdT en fera partie. Dans l'affirmative, le Conseil d'Etat voit mal comment celui-ci pourrait être chargé de recevoir des recours contre les décisions de la CdT.

Le Conseil d'Etat est d'avis que l'ensemble des dispositions concernant cette „cellule“ sont tellement en contradiction avec les principes élémentaires du droit administratif qu'il devrait s'opposer formellement aux dispositions du projet de loi portant attribution des compétences en matière d'attribution des sillons et de redevances à une cellule „accès réseau“, à moins que des modifications fondamentales soient apportées au libellé des textes.

Tout en partageant le souci des auteurs de ne pas procéder à une prolifération des organismes autonomes, le Conseil d'Etat propose principalement de rechercher un organisme existant qui pourrait se voir attribuer les compétences en question.

Selon le Conseil d'Etat, cet organisme pourrait être le ministre lui-même. Il rappelle qu'en application de la loi du 21 janvier 2006, le ministre des Transports s'est vu transférer un certain nombre de compétences dites „essentielles“ en matière de transports publics et il estime dès lors que rien ne s'oppose à confier la matière „essentielle“ de l'attribution et de la fixation des redevances des sillons au même ministre.

Une autre solution proposée par le Conseil d'Etat consiste à attribuer les fonctions essentielles à l'Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR). Il estime que charger l'ILR des missions prévues par le présent projet de loi aurait l'avantage de mettre les décisions afférentes entre les mains d'un organisme qui a pour mission légale de surveiller d'une manière indépendante les secteurs soumis à sa compétence, d'avoir des structures décisionnelles en place pour permettre la prise de décisions indépendantes et d'être régi par des procédures de recours conformes aux principes généraux du droit administratif.

Malgré sa préférence pour l'une des solutions décrites ci-dessus, le Conseil d'Etat fait des propositions de texte sur les articles concernés susceptibles de surmonter son opposition formelle.

Il est renvoyé au commentaire des articles ci-après en ce qui concerne les remarques plus spécifiques formulées par le Conseil d'Etat.

\*

## VII. TRAVAUX DE LA COMMISSION

Après avoir entendu les explications de Monsieur le Ministre des Transports, la Commission des Transports approuve le choix des auteurs du projet de loi d'attribuer les fonctions essentielles à la cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports. Les deux autres options évoquées par le Conseil d'Etat sont écartées.

Concernant l'option d'attribuer les fonctions essentielles à l'ILR, Monsieur le Ministre estime que cet Institut ne possède pas – au niveau du personnel – les compétences nécessaires pour remplir cette tâche. Il rappelle que les missions transférées à la CdT dans le cadre du projet de loi seront assurées par des agents détachés des CFL qui peuvent se prévaloir des compétences requises. 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. Il convient de relever que 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 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.

Par ailleurs, le problème de la fonctionnarisation des agents CFL soulevé en cas de l'exercice des fonctions essentielles par l'ILR se pose de manière identique dans l'hypothèse d'un transfert de ces fonctions au ministre des Transports. Une alternative consisterait dans le recrutement immédiat d'une douzaine de fonctionnaires, une solution qui n'est guère envisageable au vu du manque de savoir-faire de ces agents nouvellement recrutés et au vu des contraintes budgétaires actuelles.

Monsieur le Ministre rappelle encore que le droit communautaire exige la mise en place de différentes voies de recours. Dans cet ordre d'idées, le projet de loi sous objet prévoit qu'un opérateur fer-

roviaire qui se sent lésé par une décision prise dans le cadre de l'exercice des fonctions de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure ferroviaire peut introduire un recours auprès du ministre des Transports. Au cas où le Ministre assumait les prédites missions, il ne saurait pas faire fonction d'instance de recours.

Les arguments ci-dessus ont convaincu la commission que la meilleure solution consiste à attribuer les fonctions essentielles à la cellule accès réseau de la CdT. Par conséquent, elle accepte la proposition de texte que le Conseil d'Etat fait au niveau de son nouvel article 25 pour surmonter son opposition formelle. Elle souhaite néanmoins y apporter une légère modification.

Le Conseil d'Etat avait souligné dans son analyse de l'article 20 que l'attribution des sillons de chemin de fer ressort de l'exercice de la souveraineté nationale et que l'exercice des droits souverains est en principe réservé à des fonctionnaires de l'Etat. La Commission des Transports est consciente de ce fait, mais elle estime que ce principe ne représente pas une nécessité absolue. Ainsi, ce principe ne devrait pas empêcher le détachement d'agents des CFL vers la CdT. La commission propose un amendement en ce sens de l'article 25 tel qu'il est proposé par le Conseil d'Etat.

En fait, la commission propose deux amendements pour surmonter les oppositions formelles formulées par le Conseil d'Etat. En premier lieu, la commission décide 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 des Députés fait une proposition de texte 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.

En ce qui concerne les craintes exprimées par le Conseil d'Etat dans son avis complémentaire en relation avec les restrictions à la liberté de commerce, la commission renvoie au deuxième paragraphe de l'article 21 qui stipule clairement que „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“. Pour ce qui est du respect des exigences de l'article 11 de la Constitution, la commission souligne que l'article 21 actuel de la loi du 11 juin 1999 précitée renvoie également dans son dernier paragraphe à un règlement grand-ducal spécifiant „les conditions d'octroi et les conditions de modification ou de suppression temporaire ou définitive des sillons alloués pour une durée déterminée“. Elle décide de maintenir le texte tel qu'elle l'avait proposé dans son premier amendement.

Le deuxième amendement reprend le texte de l'article 25 proposé par le Conseil d'Etat, en supprimant toutefois la disposition relative au statut de fonctionnaire de l'Etat pour les raisons évoquées ci-avant.

Lors de sa réunion du 6 juillet, la commission prend note des remarques que le Conseil d'Etat a formulées dans son avis complémentaire. Elle comprend difficilement les doutes exprimés par la Haute Corporation quant à l'indépendance d'agents des CFL qui seraient détachés à la cellule „accès réseau“ de la CdT, étant donné que le texte proposé antérieurement par le Conseil d'Etat retenait clairement que „Les membres de la cellule prennent leurs décisions (...) en toute indépendance de leurs supérieurs hiérarchiques“. Elle accepte néanmoins de compléter l'article en question tel que proposé par le Conseil d'Etat dans son avis complémentaire du 4 juillet.

Pour l'analyse détaillée des articles qui ont suscité des remarques de la part du Conseil d'Etat, il est renvoyé au commentaire des articles ci-dessous.

\*

### VIII. AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

Lors de sa séance plénière du 4 juillet, le Conseil d'Etat a analysé les deux amendements proposés par la Commission des Transports. Quant à l'amendement I, le Conseil d'Etat constate que la commission complète l'article en question par un texte reprenant pour l'essentiel, en les abrégant toutefois, les dispositions actuellement inscrites aux points a) à d) de l'article 21 de la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation. Il regrette que la commission n'ait pas retenu les dispositions figurant aux alinéas suivants et qui traitent des conditions de suppression et de retrait des sillons.

Le Conseil d'Etat n'est pas convaincu que l'amendement proposé rencontre toutes ses critiques et répondra aux exigences de l'article 11 de la Constitution concernant les restrictions à la liberté de commerce à prendre par la voie de la loi formelle. Aussi préférerait-il le maintien du libellé actuel de l'article 21 qui à l'époque lui avait permis de surmonter son opposition formelle et qui ne semble pas contraire aux dispositions communautaires adoptées depuis lors.

Quant à l'amendement II concernant l'article 25 (nouvel article 24), le Conseil d'Etat regrette que la commission ait opté pour confier les attributions d'accès à l'infrastructure ferroviaire à la CdT. Il rappelle qu'il avait remarqué dans son avis du 20 juin 2006 que l'attribution des sillons et la fixation des redevances relèvent de l'exercice de la souveraineté nationale et que ces actes devraient en principe être réservés à des fonctionnaires de l'Etat. Il constate que la commission ne l'a pas suivi dans cette direction. Plutôt que de confier les mesures prévues par la loi à des fonctionnaires de l'Etat, la commission entend confier cette mission à des agents des CFL jouissant du statut de „cheminot“ en vertu de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

Le Conseil d'Etat explique qu'il serait à la limite en mesure de pouvoir accepter que des actes relevant de l'exercice de la souveraineté nationale soient confiés à d'autres agents publics que des fonctionnaires de l'Etat, comme p. ex. des agents des CFL. Il insiste toutefois qu'il ne peut nullement cautionner une telle démarche en l'espèce, alors que des agents des CFL, même détachés à la CdT, ne rempliraient d'après lui pas la condition d'indépendance de l'autorité d'attribution, condition pourtant essentielle pour répondre aux exigences des directives communautaires.

Pour le cas où les auteurs de l'amendement souhaiteraient néanmoins confier les tâches en question à des agents des CFL affectés à la CdT, le Conseil d'Etat estime indispensable que le „cordon ombilical“ avec leur employeur d'origine soit définitivement coupé et que ces agents n'entretiennent plus aucune relation statutaire ou hiérarchique avec les CFL. Il est d'avis qu'un simple détachement de ces agents à la CdT ne saurait répondre à cette condition.

Le Conseil d'Etat estime par ailleurs qu'en raison de l'exercice des droits souverains, les agents en question devraient être assermentés dans les formes usuelles, à l'instar des fonctionnaires de l'Etat.

Pour toutes ces raisons, le Conseil d'Etat propose de compléter le deuxième alinéa de l'article 7<sup>quater</sup> de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics comme suit:

*„Ne peut faire partie de la cellule l'agent qui est statutairement ou hiérarchiquement lié à un ou plusieurs opérateurs de transports par chemin de fer.*

*Avant d'entrer en fonction, l'agent affecté à la cellule prête, devant le ministre ou son délégué, le serment qui suit:*

*„Je jure fidélité au Grand-Duc, obéissance à la Constitution et aux lois de l'Etat. Je promets de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité.“ “*

\*

## IX. COMMENTAIRE DES ARTICLES

L'objectif de l'article 1 est de remplacer dans la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire les termes „réseau ferroviaire“, „réseau“ et „réseau de chemin de fer“ par „réseau ferré“, respectivement les termes „réseau national“ et „réseau ferroviaire national“ par „réseau ferré luxembourgeois“, et ce afin d'adapter la législation luxembourgeoise à la terminologie commune employée dans le domaine ferroviaire et utilisée dans la législation française.

Il est ajouté au premier alinéa de l'article 2 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée à la référence à la directive 91/440/CEE le terme „modifiée“, et ce afin de prendre en compte les modifications apportées par les directives 2001/12/CE (premier paquet ferroviaire) et 2004/51/CE (deuxième paquet ferroviaire).

A l'article 3, l'article 8 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée est abrogé. Ceci résulte du fait qu'il fait double emploi avec le paragraphe 2 de l'article 20 et avec les deux premiers alinéas de l'article 24 de la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

Dans un souci de clarté, le premier paragraphe de l'article 4 a pour objet de préciser le texte du troisième tiret du premier paragraphe de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée en remplaçant le terme de „le réseau“ par „ledit réseau“. Le deuxième paragraphe de ce même article ajoute *in fine* à l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée un nouveau paragraphe 4, en

vue de déroger au principe posé par l'article 12 de la loi modifiée du 30 juin 2003 sur les marchés publics selon lequel les marchés publics ne peuvent être conclus pour un terme dépassant la durée de l'exercice budgétaire. L'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée est complété, de sorte que la durée des contrats et marchés relatifs aux travaux, fournitures et services à exécuter dans le cadre de la loi de 1995 pourra excéder dix exercices, y non compris celui au cours duquel ils ont été conclus.

L'article 5 modifie le deuxième alinéa de l'article 15 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée pour faire droit aux dispositions prévues à l'article 22 de la directive 2001/14/CE.

A l'article 6, le troisième alinéa de l'article 20 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée transpose en droit national les principes prévus au paragraphe 7 de l'article 1er de la directive 2001/12/CE.

L'article 7 a pour objet de remplacer à l'article 3 de la loi du 28 mars 1997 les termes „réseau ferroviaire national“ par „réseau ferré luxembourgeois“, ceci dans le but d'adapter la législation luxembourgeoise à la terminologie commune employée dans le droit ferroviaire et utilisée par le législateur français.

L'article 8 remplace dans la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation les termes „réseau ferroviaire“ et „réseau“ par „réseau ferré“, respectivement les termes „réseau national“ et „réseau ferroviaire national“ par „réseau ferré luxembourgeois“, afin d'adapter la législation luxembourgeoise à la terminologie commune employée dans le droit ferroviaire et utilisée par le législateur français.

En exécution de l'article 10 de la directive 91/440/CEE, tel que modifié par le paragraphe 11 de l'article 1er de la directive 2001/12/CE, l'article 1er de la loi du 11 juin 1999 précitée est adapté. La loi de 1999 s'appliquera aux entreprises ferroviaires établies ou voulant s'établir au Luxembourg ou qui sont autorisées en vertu du droit communautaire à effectuer des services de transport sur le réseau ferré luxembourgeois, soit seules, soit dans le cadre d'un regroupement international.

L'article 9 ajoute également au deuxième alinéa de l'article 1er de la loi du 11 juin 1999 précitée à la référence à la directive 91/440/CEE et à la directive 95/18/CE, le terme „modifiée“, et ce afin de prendre en compte les modifications apportées par les directives 2001/12/CE (premier paquet ferroviaire), 2004/51/CE (deuxième paquet ferroviaire) respectivement 2001/13/CE. De surcroît, la référence à la directive 95/19/CE est supprimée, alors que ladite directive est abrogée par l'article 37 de la directive 2001/14/CE.

L'article 10 complète les définitions des notions de référence utilisées dans la loi du 11 juin 1999 précitée et reprises à l'article 2 de la loi en question. Conformément aux directives 2001/12/CE, 2001/13/CE et 2001/14/CE, la définition de l'„entreprise ferroviaire“ est précisée en ce sens qu'elle indique désormais que ce terme recouvre également les entreprises qui assurent uniquement la traction. La définition du „matériel roulant“ est ajoutée, alors que cette notion ne se trouve pas encore définie dans la législation luxembourgeoise. Dans le contexte de la loi du 11 juin 1999 précitée, il s'agit du matériel roulant admis à la circulation sur le réseau ferré luxembourgeois et ayant fait l'objet d'une classification répondant aux définitions prévues à cet effet dans l'annexe I de la directive 2001/16/CE. Les définitions „plan de renforcement des capacités“, „infrastructure saturée“ et „capacité(s) de l'infrastructure“ sont celles prévues par la directive 2001/14/CE.

Au niveau de l'article 11, il est ajouté à la référence à la directive 95/18/CE à l'article 3 de la loi du 11 juin 1999 précitée, le terme „modifiée“.

A l'article 12, la Haute Corporation demande en ordre principal le remplacement du terme „annulation“ par le terme „réformation“. Subsidiairement, pour le cas où le Conseil d'Etat ne serait pas suivi, il demande la suppression de l'article 12 du projet. La commission se rallie à la position du Conseil d'Etat et est d'accord pour remplacer le recours en annulation par un recours en réformation.

En ce qui concerne le deuxième paragraphe de l'article 13, le Conseil d'Etat en demande la suppression. Il estime que cette disposition est de nature à semer la confusion, alors que, pour le cas où le traitement de données porterait sur des données à caractère personnel, la législation sur la protection des données lui serait applicable et que, pour le cas où le traitement en question ne concernerait pas de donnée personnelle, aucune autorisation du législateur ne serait requise. La commission, dans sa réunion du 22 juin 2006, ne se rallie pas à la proposition du Conseil d'Etat, parce que conformément à l'article 8 paragraphe 2 de la loi du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, „le traitement de données relatives aux infractions, aux condamnations pénales ou aux mesures de sûreté ne peut être mis en œuvre qu'en exécution d'une

*disposition légale*“. En l’espèce, le ministre doit être autorisé par le législateur à traiter les données judiciaires, alors que, dans le cadre de la procédure de délivrance des licences ferroviaires, l’entreprise ferroviaire requérante doit joindre à son dossier un extrait du casier judiciaire de ses dirigeants.

En vue d’aligner les dispositions nationales au paragraphe 7 de l’article 1er de la directive 2001/13/CE, l’article 14 complète les conditions de validité des licences déjà fixées par la directive 95/18/CE, en ajoutant à l’article 10 de la loi du 11 juin 1999 précitée que l’entreprise ferroviaire doit respecter également les dispositions légales en matière douanière et fiscale, celles destinées à assurer des avantages au, ou une protection du consommateur, ainsi que les dispositions des traités et accords internationaux dans le domaine du chemin de fer auxquels le Grand-Duché de Luxembourg a adhéré.

Dans un souci de clarté, l’article 15 stipule que les montants libellés en francs à l’article 13 de la loi du 11 juin 1999 précitée sont convertis en euros.

Dans un souci de sécurité juridique, l’article 16 fait référence à la commission administrative, instituée en vertu de l’article 16 de la loi du 11 juin 1999 précitée, désormais exclusivement par le terme „commission administrative“, à l’exclusion de celui de „commission spéciale“.

Dans un souci de clarté, l’article 17 souligne que le taux des amendes exprimé en francs à l’article 17 de la loi du 11 juin 1999 précitée est converti en euros.

L’article 18 énonce que l’article 20 est complété par un nouveau paragraphe en vue d’introduire dans le droit luxembourgeois le recours prévu par la directive 2001/13/CE qui permettra à toute entreprise ferroviaire établie au Luxembourg ou autorisée à effectuer des services de transports sur le réseau ferré luxembourgeois de soumettre à la Commission européenne la question de la compatibilité des exigences de la législation luxembourgeoise avec le droit communautaire et la question du caractère non discriminatoire de ces exigences.

L’article 19 prévoit le remplacement des dispositions actuellement contenues à l’article 21 de la loi du 11 juin 1999 précitée. Le premier alinéa de cet article 21 nouveau détermine que la répartition des sillons se fait dans le respect du droit communautaire et par référence à un graphique de circulation à arrêter par règlement grand-ducal.

Au vu de la „technicité“ des mesures à prendre, les auteurs du projet de loi avaient prévu que les conditions de modification ou de suppression des sillons attribués seraient également fixées par règlement grand-ducal. Le Conseil d’Etat estime néanmoins que la „technicité“ d’une mesure ne justifie nullement un bouleversement de la hiérarchie des normes telle qu’elle résulte de la Constitution. Il insiste pour que les principales dispositions concernant l’octroi, le retrait et la suppression des sillons restent inscrites dans la loi, sous peine d’un refus de la dispense du second vote constitutionnel. En même temps, le Conseil d’Etat annonce qu’il donnerait son accord à tout nouveau libellé qui tiendrait compte d’exigences nouvelles découlant des directives à transposer.

Au cours de sa réunion du 22 juin 2006, 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 des Députés 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:

*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.

L'article 19 porte également transposition du paragraphe 1er de l'article 13 de la directive 2001/14/CE qui dispose qu'en principe les entreprises ferroviaires ne peuvent pas transférer les sillons qui leur ont été attribués à une autre entreprise ferroviaire ou à d'autres services que ceux pour lesquels le ou les sillons ont été attribués. Le non-respect de cette interdiction peut entraîner l'exclusion de l'attribution de sillons pendant une certaine période.

L'article 20 du projet de loi porte modification de l'article 22 de la loi de 1999 en confiant les fonctions d'organisme indépendant de répartition des sillons à une cellule „accès réseau“ de la CdT, établissement public créé par la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

La commission observe dans sa réunion du 22 juin 2006 que la Haute Corporation aurait préféré confier les fonctions d'organisme de répartition des sillons soit à l'Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR), soit au ministre, alors qu'elle met en doute l'indépendance de la CdT par rapport aux CFL. Dans cet ordre d'idées, la Haute Corporation ne peut être d'accord avec l'option préconisée par le gouvernement que si la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics prévoit l'extension des compétences de la CdT à cette nouvelle fonction et l'accomplissement indépendant de cette fonction par rapport aux autres missions assumées par la CdT, et ce d'un point de vue organisationnel et personnel.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat estime que l'attribution des sillons devrait être exercée par des agents de la CdT bénéficiant du statut de fonctionnaire de l'Etat. La commission est consciente que l'exercice de fonctions relevant de la puissance souveraine est *en principe* réservé à des fonctionnaires de l'Etat, mais ne l'est pas nécessairement. Comme il est prévu que les missions transférées à la cellule „accès réseau“ de la CdT seront assurées par des agents détachés des CFL qui peuvent se prévaloir des compétences nécessaires pour effectuer ces tâches, la commission modifie légèrement la proposition de texte faite par le Conseil d'Etat au niveau de l'article 25.

La Commission des Transports approuve l'option du gouvernement de confier les fonctions essentielles à la cellule „accès réseau“ de la CdT et décide par conséquent d'adopter la solution proposée par le Conseil d'Etat pour surmonter l'opposition formelle. L'article 20 est donc maintenu dans sa version initiale et l'article 25 est modifié de façon à donner satisfaction au Conseil d'Etat.

Une autre remarque du Conseil d'Etat concerne le paragraphe 9 de l'article 20. Il demande la suppression de ce paragraphe, au motif que si le recours auprès du directeur général de la CdT était un recours contentieux, il serait contraire à la Constitution et que s'il s'agissait d'un recours hiérarchique ou gracieux, la disposition en question serait superfétatoire. La commission est d'accord avec le Conseil d'Etat en ce sens qu'il ne saurait s'agir en l'espèce d'un recours contentieux, alors que seuls les tribunaux sont compétents pour statuer sur un tel recours. Cependant, la commission est d'avis que les dispositions en question sont nécessaires, alors que le droit communautaire régit le recours à instituer contre les décisions prises dans le cadre de l'attribution des sillons de manière plus stricte que les principes prévus dans la procédure administrative contentieuse. En effet, l'article 21 de la directive 2001/14/CE dispose qu'„*en cas de litige dans la répartition des capacités de l'infrastructure, un système de règlement des litiges est mis à disposition pour régler rapidement ces litiges. En cas de recours à ce système, une décision est prise dans un délai de dix jours ouvrables.*“ Il s'agit dès lors de mettre en place une voie de recours particulière à côté des voies de recours ordinaires prévues par la procédure administrative non contentieuse selon laquelle une décision administrative n'a à intervenir qu'après l'écoulement d'un délai de trois mois.

La commission a décidé par conséquent de maintenir le paragraphe 9 de l'article 20.

Au paragraphe premier de l'article 21, le Conseil d'Etat estime qu'il convient de biffer les termes „*Sans* préjudice du recours prévu au paragraphe 9 de l'article 22“, et ce par analogie à ses développements faits dans le cadre du paragraphe 9 de l'article 20. Etant donné que la commission n'a pas suivi l'avis du Conseil d'Etat sur le paragraphe 9 de l'article 20, il n'y a pas lieu de biffer cette partie de phrase.

Pour le deuxième alinéa du deuxième paragraphe de cet article 21, le Conseil d'Etat suit la même logique que pour l'article 19 et suggère de remplacer le recours en annulation par un recours en réformation. La commission a décidé de suivre cette approche.

A l'article 22, le Conseil d'Etat propose de remplacer au deuxième alinéa les termes „fixées par“ par „sont calculées pour chaque entreprise par“. La commission soutient cette proposition.

L'article 23 porte remplacement de l'article 25 de la loi du 11 juin 1999 précitée. Celle-ci transpose l'article 4 de la directive 2001/14/CE et met ainsi en place un cadre pour la tarification des sillons, tout en respectant l'indépendance de gestion prévue à l'article 4 de la directive 91/440/CEE.

Etant donné qu'au Luxembourg, le gestionnaire de l'infrastructure n'est pas indépendant de l'entreprise ferroviaire sur le plan juridique, organisationnel ou décisionnel, les règles de tarification spécifiques, ainsi que la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire doivent être fixées par un organisme indépendant de l'entreprise ferroviaire sur le plan juridique, organisationnel et décisionnel.

Afin d'éviter la prolifération d'organismes au Luxembourg et afin de se conformer le plus rapidement possible aux exigences communautaires, il semble de mise d'attribuer cette fonction d'organisme de tarification à la cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports. Cette cellule „accès réseau“ aura pour mission l'établissement des règles de tarification spécifiques ainsi que la détermination de la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure.

L'organisme de tarification veillera à ce que le système de tarification soit appliqué de manière non discriminatoire sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois et en conformité avec le système de redevance pour l'utilisation du réseau ferré luxembourgeois mis en place par la voie d'un règlement grand-ducal et avec les règles définies dans le document de référence du réseau (article 4, § 5 de la directive 2001/14/CE).

Il coopère à la mise en place d'un système de redevance conçu de façon à garantir une compétitivité optimale du transport ferroviaire international de marchandises et à assurer une utilisation efficace des réseaux transeuropéens de fret ferroviaire.

L'organisme de tarification peut sanctionner les manquements qu'il constate de la part des entreprises ferroviaires soumises à son contrôle.

Le Conseil d'Etat demande la suppression de l'article 24, et ce pour les mêmes raisons invoquées pour la suppression de l'article 13. La commission est d'accord pour supprimer cet article 24, étant donné que le projet de règlement grand-ducal sur les critères de délivrance et de validité du brevet pour les différentes catégories du personnel affecté à des tâches de sécurité au service d'une entreprise ferroviaire qui rendait nécessaire cette autorisation du législateur a été retiré de la procédure réglementaire en date du 23 janvier 2006.

L'article 25 a pour objet de compléter l'article 7*bis* de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics en prévoyant que la CdT pourra être chargée de tous actes, mesures et décisions par toute loi ou tout règlement grand-ducal.

Au vu de l'article 108*bis*, le Conseil d'Etat s'oppose formellement à une disposition conférant des compétences à un établissement public par voie de règlement grand-ducal.

Par ailleurs, il estime qu'il est évident que toute loi peut à tout moment modifier ou compléter les compétences d'un établissement public, sans qu'il soit nécessaire de le préciser dans sa loi organique. Selon la Haute Corporation, la disposition prévue à l'article 25 est superfétatoire et il convient de la supprimer.

Au vu des développements faits sous l'article 20 et pour le cas où le législateur déciderait de confier les fonctions de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure ferroviaire à la CdT, le Conseil d'Etat propose de donner un nouveau libellé à cet article 25.

La commission a décidé de suivre la Haute Corporation en ce qu'elle entend supprimer l'article 25 proposé par le gouvernement et modifier la loi modifiée du 29 juin 2004 précitée afin d'étendre les compétences de la CdT aux fonctions de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure

ferroviaire, tout en garantissant l'indépendance de ces fonctions par rapport aux autres missions de l'établissement public.

Elle reprend partant 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. Suite à la suppression d'une partie du second alinéa, le contenu de l'article 25 (nouvel article 24 selon le texte proposé par la commission) amendé par la commission se lit dès lors comme suit:

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

**„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 créé 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, ~~qui doivent avoir le statut de fonctionnaires de l'Etat. Elle est présidée par le fonctionnaire de l'Etat le plus élevé en rang.~~

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.“ “

Suite aux critiques formulées par le Conseil d'Etat dans son avis complémentaire du 4 juillet 2006, la commission décide de suivre sa recommandation de compléter le deuxième alinéa de l'article 7quater. Elle garantit de cette façon que les agents qui feront partie de la cellule „accès réseau“ seront statutairement et hiérarchiquement indépendants des opérateurs de transports par chemin de fer. Elle introduit aussi une assermentation des agents affectés à la cellule pour donner satisfaction au Conseil d'Etat. Le contenu de l'article 25 (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 créé 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. Ne peut faire partie de la cellule l'agent qui est statutairement ou hiérarchiquement lié à un ou plusieurs opérateurs de transports par chemin de fer. Avant d'entrer en fonction, l'agent affecté à la cellule prête, devant le ministre ou son délégué, le serment qui suit:

„Je jure fidélité au Grand-Duc, obéissance à la Constitution et aux lois de l'Etat. Je promets de remplir mes fonctions avec intégralité, exactitude et impartialité.“

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.“ “

\*

Compte tenu des observations qui précèdent, la Commission des Transports recommande à la Chambre des Députés de voter le texte dans la teneur qui suit:

\*

## TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION DES TRANSPORTS

### 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

#### Chapitre Ier

**Art. 1er.**– 1. A l'intitulé du titre I. de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ainsi qu'aux articles 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 11, 15, 17 et 20 de la même loi modifiée du 10 mai 1995, les termes „réseau ferroviaire“ respectivement „réseau“ et „réseau de chemin de fer“ sont remplacés par „réseau ferré“.

2. Aux articles 1er, 12 et 18 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée, les termes „réseau national“ et „réseau ferroviaire national“ sont remplacés par „réseau ferré luxembourgeois“.

**Art. 2.**– Le premier alinéa de l'article 2 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée est remplacé par le texte suivant:

„Par réseau ferré il faut entendre l'infrastructure ferroviaire telle qu'elle est définie par la directive modifiée du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires (91/440/CEE).“

**Art. 3.**– L'article 8 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée est abrogé.

**Art. 4.**– 1. Au premier paragraphe de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée, le troisième tiret est remplacé par le texte suivant:

„– les dépenses relatives à la gestion courante de l'infrastructure comprenant notamment les frais d'entretien du réseau ferré luxembourgeois ainsi que les dépenses relatives à la régulation du trafic ferroviaire sur ledit réseau;“

2. Le même article 10 est complété par un nouveau paragraphe 4 inséré derrière le paragraphe 3 et libellé comme suit:

„Par dérogation à l'article 12 b) de la loi du 30 juin 2003 sur les marchés publics, la durée des contrats et marchés relatifs aux travaux, fournitures et services à exécuter en vertu de la présente loi peut excéder dix exercices, y non compris celui au cours duquel ils ont été conclus.“

**Art. 5.**– Le deuxième alinéa de l'article 15 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée est complété comme suit:

„Les mêmes modalités valent dans le cadre de projets d'extension du réseau ou de suppression des lignes dont la réalisation technique est confiée au gestionnaire. Celui-ci est notamment tenu de

présenter au ministre un plan de renforcement des capacités, s'il est informé de problèmes de saturation sur un axe déterminé par l'organisme de répartition prévu par la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation."

**Art. 6.**– Le troisième alinéa de l'article 20 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée est remplacé par le texte suivant:

„Les comptes des CFL relatifs à la gestion du réseau ferroviaire sont tenus d'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale et de façon à permettre la tenue et la publication de comptes de profit et pertes séparés et de bilans financiers annuels séparés décrivant les actifs et les passifs, d'une part, pour les activités relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et, d'autre part, pour les autres activités dont notamment celle relative à la fourniture de services de transports. Les aides publiques versées à l'une de ces catégories d'activités ne peuvent pas être transférées à l'autre; cette interdiction doit être reflétée par les comptes y relatifs.“

## Chapitre II

**Art. 7.**– A l'article 3 de 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 les termes „réseau ferroviaire national“ sont remplacés par „réseau ferré luxembourgeois“.

## Chapitre III

**Art. 8.**– 1. Aux articles 1er, 2, 3, 20 et 21 de la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, les termes „réseau ferroviaire“ respectivement „réseau“ sont remplacés par „réseau ferré“.

2. Aux articles 1er, 2, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 28 et 30 de la même loi du 11 juin 1999, les termes „réseau national“ et „réseau ferroviaire national“ sont remplacés par „réseau ferré luxembourgeois“.

**Art. 9.**– L'article 1er de la loi du 11 juin 1999 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 1er.**– La présente loi détermine les critères d'obtention et de validité des licences et règle les conditions d'accès et d'utilisation du réseau ferré luxembourgeois que doivent respecter les entreprises ferroviaires qui s'établissent au Luxembourg ou qui sont autorisées en vertu du droit communautaire à effectuer des services de transport sur le réseau ferré luxembourgeois, soit seules, soit dans le cadre d'un regroupement international.

Elle a pour objet de transposer l'article 10 de la directive modifiée du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires (91/440/CEE), la directive modifiée du Conseil du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires (95/18/CE) et la directive du Parlement Européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (2001/14/CE).“

**Art. 10.**– 1. La lettre a) de l'article 2 de la loi du 11 juin 1999 précitée est remplacée par le texte suivant:

„ „entreprise ferroviaire“, toute entreprise à statut privé ou public dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction.“

2. A la lettre h) du même article 2 les termes „l'organisme désigné à cet effet“ sont remplacés par „l'organisme de répartition prévu par l'article 22“.

3. Le même article 2 est complété *in fine* par les lettres j), k), l) et m), libellées comme suit:

- „j) „matériel roulant“, le matériel roulant qui est admis à la circulation sur le réseau ferré luxembourgeois et qui fait l’objet d’une classification répondant aux définitions prévues à cet effet dans l’annexe I de la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l’interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel ou aux normes internationales en tenant lieu;
- k) „plan de renforcement des capacités“, une mesure ou une série de mesures, assorties d’un calendrier de mise en oeuvre et visant à réduire les contraintes en matière de capacités qui entraînent la déclaration d’une section de l’infrastructure comme „infrastructure saturée“;
- l) „infrastructure saturée“, la section de l’infrastructure pour laquelle les demandes de capacités d’infrastructure ne peuvent être totalement satisfaites pendant certaines périodes, même après coordination des différentes demandes de réservation des capacités;
- m) „capacité(s) de l’infrastructure“, la possibilité de programmer des sillons sollicités pour un segment de l’infrastructure pendant une certaine période.“

**Art. 11.**– A l’article 3 de la loi du 11 juin 1999 précitée, la référence à la directive 95/18/CE est remplacée par celle à la directive modifiée 95/18/CE.

**Art. 12.**– Le deuxième alinéa du paragraphe 2 de l’article 6 de la loi du 11 juin 1999 est remplacé par le texte suivant:

„Les décisions de refus sont motivées; elles sont susceptibles d’un recours en réformation devant le tribunal administratif.“

**Art. 13.**– 1. Au deuxième alinéa de l’article 8 de la loi du 11 juin 1999 précitée, le quatrième tiret est remplacé par le texte suivant:

„– n’ont pas été condamnés pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant du droit social ou du droit du travail, y compris les obligations au titre de la législation en matière de protection du travail, ni à des obligations découlant de la réglementation douanière dans le cas d’une entreprise ferroviaire désirant se livrer à des activités de transport transfrontalières de marchandises soumises à des procédures douanières.“

2. Le même article 8 est complété *in fine* par un alinéa nouveau libellé comme suit:

„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. Cette même autorisation vaut dans le cadre de sa mission d’instruction des demandes introduites par les entreprises ferroviaires pour la commission administrative prévue par l’article 16.“

**Art. 14.**– 1. Le troisième alinéa de l’article 10 de la loi du 11 juin 1999 précitée est remplacé par le texte suivant:

„L’entreprise ferroviaire doit respecter les dispositions légales en matière douanière et fiscale, celles concernant la santé, la sécurité, les conditions sociales et de façon générale 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.“

2. Le même article 10 est complété *in fine* par un alinéa nouveau libellé comme suit:

„Sans préjudice des dispositions qui précèdent, l’entreprise ferroviaire doit respecter les dispositions des traités et accords internationaux dans le domaine du chemin de fer auxquels le Grand-Duché de Luxembourg est partie.“

**Art. 15.**– A l’article 13 *in fine* de la loi du 11 juin 1999 précitée, les termes „cinquante mille francs“ et „deux cent mille francs“ sont remplacés respectivement par „mille deux cent cinquante euros“ et „cinq mille euros“.

**Art. 16.**– Au premier alinéa de l’article 16 de la loi du 11 juin 1999 précitée, le terme „une commission spéciale“ est remplacé par „la commission administrative“.

**Art. 17.**– Au premier paragraphe de l'article 17 de la loi du 11 juin 1999 précitée, les termes „dix mille à quatre cent mille francs“ sont remplacés par „deux cent cinquante à dix mille euros“.

**Art. 18.**– L'article 20 de la loi du 11 juin 1999 précitée est complété par un nouveau paragraphe 6 inséré derrière le paragraphe 5 et libellé comme suit:

„6. Toute entreprise ferroviaire établie au Luxembourg ou autorisée à effectuer des services de transports sur le réseau ferré luxembourgeois est en droit de soumettre à tout moment à la Commission européenne la question de la compatibilité des exigences de la législation luxembourgeoise avec le droit communautaire et la question du caractère non discriminatoire de ces exigences.“

**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.

Ce 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.“

**Art. 20.**– L'article 22 de la loi du 11 juin 1999 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 22.**– 1. La mission de garantir à toute entreprise ferroviaire un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire et d'éviter tout abus de position dominante d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires au détriment des autres est confiée à un organisme de répartition dont la fonction est assumée par la cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports, établissement public institué en vertu de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

2. L'organisme de répartition arrête le graphique de circulation après avoir, le cas échéant, demandé l'avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, tout en veillant à une utilisation optimale des capacités du réseau ferré luxembourgeois, 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 15 de la directive 2001/14/CE précitée.

Dans le cadre de son programme de répartition des sillons, l'organisme de répartition doit tenir compte des demandes de capacités de l'infrastructure en vue d'effectuer des travaux d'entretien sur le réseau ferré luxembourgeois. En vue de l'obtention de sillons, toute entreprise ferroviaire est tenue de soumettre à l'organisme de répartition un programme de mesures selon lequel elle assure le contrôle interne de l'application des normes de sécurité et de la réglementation ainsi que le respect par son propre personnel de ces normes et de cette réglementation.

L'organisme de répartition vérifie si l'entreprise ferroviaire qui demande ou qui s'est vu allouer un ou plusieurs sillons peut se prévaloir du certificat de sécurité prescrit par l'article 26 et il conclut

avec cette entreprise les accords requis en vue de la mise en circulation des trains pour lesquels cette entreprise s'est vu attribuer lesdits sillons.

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 entreprises ferroviaires.

L'attribution des sillons intervient selon les modalités de la directive 2001/14/CE précitée, les critères d'attribution étant déterminés dans un règlement grand-ducal.

3. La Communauté des Transports tient ses comptes d'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale et de façon à permettre la tenue et la publication de comptes de profits et pertes séparés et de bilans séparés, d'une part, sur les activités relevant des missions d'organisme de répartition ou d'organisme de tarification prévus respectivement au présent article et à l'article 25 et, d'autre part, pour ses autres activités. Cette séparation doit être reflétée par les comptes relatifs aux différents types d'activités.

4. La cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports respecte la confidentialité des informations qui lui sont communiquées par une entreprise ferroviaire dans l'exercice de ses fonctions décrites dans cet article et dans l'article 25.

5. L'organisme de répartition peut, soit d'office, soit à la demande de toute personne concernée, sanctionner les manquements de toute entreprise ferroviaire soumise à son contrôle. Il ne peut toutefois 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.

6. En cas d'un manquement visé au paragraphe 7, il met l'entreprise ferroviaire en demeure de se conformer aux prescriptions légales et réglementaires en vigueur dans un délai raisonnable. Lorsque l'entreprise ferroviaire concernée ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai fixé ou fournit des renseignements incomplets ou erronés, il peut prononcer à son encontre les sanctions prévues au présent article.

7. Toute entreprise ferroviaire tombant en vertu du présent article sous la surveillance de l'organisme de répartition peut être frappée par ce dernier d'une amende d'ordre qui ne peut pas dépasser vingt mille euros en cas de manquement à une disposition législative ou réglementaire relative à l'accès aux réseaux ou à leur utilisation. Il en est de même en cas de manquement aux obligations de communication de documents et d'informations nécessaires à la mission de surveillance. Le maximum de l'amende peut être doublé en cas de récidive dans un délai de deux ans après un premier manquement.

8. Les sanctions sont prononcées après que l'entreprise ferroviaire a reçu notification des griefs et a été mise à même de consulter le dossier et de présenter ses observations écrites.

L'instruction et la procédure devant l'organisme de répartition sont contradictoires.

9. Sans préjudice des dispositions de l'article 22bis, lorsqu'une entreprise ferroviaire qui demande l'allocation d'un sillon ou qui utilise le réseau ferré luxembourgeois trouve mal fondée une décision de l'organisme de répartition prise à son égard dans le cadre de la répartition des sillons, elle peut déférer celle-ci au directeur général de la Communauté des Transports qui, après avoir entendu la cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports, la confirme ou la réforme dans un délai de dix jours ouvrables.“

**Art. 21.**– Dans le Chapitre III – La répartition des sillons de la loi du 11 juin 1999 précitée, il est inséré derrière l'article 22 un article 22bis nouveau, libellé comme suit:

„1. Sans préjudice du recours prévu au paragraphe 9 de l'article 22, une entreprise ferroviaire peut saisir le ministre, lorsqu'elle s'estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice, notamment pour introduire un recours contre une décision prise à son égard par l'organisme de répartition ou par l'organisme de tarification prévus aux articles 22 et 25. L'entreprise ferroviaire doit adresser sa requête sous pli recommandé au ministre. La requête doit être rédigée en langue française ou allemande.

Il est institué une commission spéciale qui est composée de trois membres désignés par le ministre et qui a pour mission d'instruire les requêtes introduites par les entreprises ferroviaires, d'entendre les représentants de l'entreprise ferroviaire requérante et ceux de l'organisme dont émane la décision litigieuse, de dresser un procès-verbal de cette audition et d'émettre son avis sur le dossier. Les avis

de la commission sont rendus à la majorité des voix. Si l'entreprise requérante ou l'organisme en cause ne comparait pas malgré deux convocations par lettre recommandée, la procédure est faite par défaut.

La commission spéciale peut demander tous les renseignements nécessaires à l'instruction des dossiers qui lui sont soumis, et le cas échéant, s'assurer à ces fins le concours d'organismes et d'experts indépendants.

La commission spéciale émet son avis en temps utile en vue du respect du délai fixé au paragraphe 2.

2. Le ministre statue sur les requêtes et adopte les mesures nécessaires afin de remédier, le cas échéant, à la situation endéans les deux mois à compter du jour où le dossier comportant toutes les pièces utiles pour le bon déroulement de la procédure lui a été communiqué.

La décision ministérielle doit être motivée; elle est susceptible d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

3. Les frais d'instruction du dossier sont à charge de la requérante.

4. Le ministre veille en outre à ce que les redevances fixées par l'organisme de tarification prévu à l'article 25 soient conformes aux principes prévus par le droit communautaire.

5. Le ministre peut demander toutes les informations utiles dans l'exécution de ses fonctions de recours et de contrôle décrites au présent article."

**Art. 22.**– L'article 24 de la loi du 11 juin 1999 précitée est remplacé par le texte suivant:

„L'utilisation du réseau ferré luxembourgeois est soumise au paiement d'une redevance d'utilisation dont les modalités d'application sont arrêtées par règlement grand-ducal, l'avis de l'organisme de tarification demandé.

Les redevances d'utilisation sont calculées pour chaque entreprise par l'organisme de tarification prévu à l'article 25 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 selon des modalités arrêtées par règlement grand-ducal."

Les redevances d'utilisation sont prélevées pour compte de l'Etat par l'organisme de tarification prévu par l'article 25 sur toute entreprise ferroviaire qui emprunte le réseau ferré luxembourgeois; elles sont imputées sur le Fonds du Rail.

La cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports tient à la disposition de toute entreprise ferroviaire demandant l'allocation de sillons toute information utile sur les redevances imposées et doit pouvoir prouver que les redevances à payer par une entreprise ferroviaire ont été fixées conformément aux modalités de tarification de la redevance prévue."

**Art. 23.**– L'article 25 de la loi du 11 juin 1999 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 25.**– 1. 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 la cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports, instituée en vertu de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

L'organisme de tarification s'assure que le système de tarification soit appliqué sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois de manière non discriminatoire et en conformité avec le système de redevance pour l'utilisation du réseau ferré luxembourgeois instauré par le règlement grand-ducal prévu à l'article 24 et avec les règles définies dans le document de référence du réseau.

Il coopère à la mise en place d'un système de redevance conçu de façon à garantir une compétitivité optimale du transport ferroviaire de marchandises et à assurer une utilisation efficace des réseaux transeuropéens de fret ferroviaire.

2. L'organisme de tarification peut, soit d'office, soit à la demande de toute personne concernée, sanctionner les manquements d'une entreprise ferroviaire soumise à son contrôle. Il ne peut toutefois 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.

3. En cas d'un manquement visé au paragraphe 5, il met l'entreprise ferroviaire en demeure de se conformer aux prescriptions légales et réglementaires en vigueur dans un délai raisonnable. Lorsque l'entreprise ferroviaire concernée ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai fixé ou fournit des renseignements incomplets ou erronés, il peut prononcer à son encontre les sanctions prévues au présent article.

4. En cas de manquement à une disposition légale ou réglementaire relative aux règles de tarification et au paiement de la redevance, l'organisme de tarification peut infliger à l'entreprise ferroviaire une amende d'ordre qui ne dépasse pas vingt mille euros. Il en est de même en cas de manquement aux obligations de communication de documents et d'informations nécessaires à la mission de surveillance. Le maximum de l'amende d'ordre peut être doublé en cas de récidive dans un délai de deux ans après un premier manquement.

5. Les sanctions sont prononcées après que l'entreprise ferroviaire a reçu notification des griefs et a été mise à même de consulter le dossier et de présenter ses observations écrites ou verbales. L'instruction et la procédure devant l'organisme de tarification sont contradictoires."

#### Chapitre IV

**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 créé 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. Ne peut faire partie de la cellule l'agent qui est statutairement ou hiérarchiquement lié à un ou plusieurs opérateurs de transports par chemin de fer. Avant d'entrer en fonction, l'agent affecté à la cellule prête, devant le ministre ou son délégué, le serment qui suit:

„Je jure fidélité au Grand-Duc, obéissance à la Constitution et aux lois de l'Etat. Je promets de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité.“

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.“

Luxembourg, le 6 juillet 2006

*Le Président-Rapporteur,*  
Roland SCHREINER

