

N° 8027

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

modifiant la loi modifiée 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

* * *

(Dépôt: le 9.6.2022)

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (23.5.2022).....	1
2) Texte du projet de loi	2
3) Texte coordonné.....	4
4) Exposé des motifs	49
5) Commentaire des articles	74
6) Résumé des travaux.....	76
7) Fiche financière	79
8) Fiche d'évaluation d'impact.....	81
9) Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.....	84
10) Tableau de concordance	130

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

Article unique.— Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi modifiant la loi modifiée 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.

Palais de Luxembourg, le 23 mai 2022

*Le Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,*

François BAUSCH

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. 1^{er}. A l'article 10 (6) de la loi modifiée 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, les mots « de l'Union européenne » sont supprimés.

Art. 2. L'article 23, paragraphe 2, de la même loi, est complété de la manière suivante :

« En cas d'urgence, et de nécessité absolue, motivée par une défaillance rendant l'infrastructure momentanément inutilisable, les sillons alloués peuvent être supprimés sans préavis pendant le temps nécessaire à la remise en état des installations.

S'il l'estime nécessaire, le gestionnaire de l'infrastructure peut exiger des entreprises ferroviaires qu'elles mettent à sa disposition les moyens qui lui paraissent les plus appropriés pour rétablir la situation normale dans les meilleurs délais. »

Art. 3. A l'article 50, paragraphe 2, de la même loi, les alinéas suivants sont insérés entre les alinéas 2 et 3:

« Le gestionnaire de l'infrastructure tient dûment compte de l'incidence des réservations de capacités de l'infrastructure enregistrées par l'Administration pour les travaux d'entretien programmés du réseau sur les candidats.

Le gestionnaire de l'infrastructure informe, dès que possible, l'Administration de l'indisponibilité des capacités de l'infrastructure en raison des travaux d'entretien non programmés. »

Art. 4. A l'article 51, paragraphe 5, de la même loi, la troisième phrase est supprimée.

Art. 5. L'article 62 de la même loi est complété comme suit :

« Elle veille à ce que le système de tarification en vigueur soit fondé sur les mêmes principes sur l'ensemble de son réseau. »

Art. 6. L'article 72 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Le modèle de tarification de l'énergie de traction électrique, du chauffage et de la climatisation consiste dans le mesurage exact de la consommation réelle du train, conformément au règlement (UE) n° 1301/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant les spécifications techniques d'interopérabilité relatives au sous-système « énergie » du système ferroviaire de l'Union. En l'absence de mesurage réel ou manifestement erroné, la consommation électrique d'un train est estimée en s'appuyant sur une formule définie dans le DRR. La consommation estimée est adaptée par une réconciliation mensuelle pour tenir compte d'éventuelles pertes du réseau électrique ou autres éléments pertinents. »

Art. 7. L'article 73 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Le gestionnaire de l'infrastructure met à disposition des entreprises ferroviaires des installations fixes d'alimentation pour le préchauffage, la pré-climatisation ou le maintien à température positive durant les périodes de gel. Le tarif unitaire de préchauffage ou de pré-climatisation est précisé dans le DRR. »

Art. 8. A l'article 77 de la même loi, il est inséré un paragraphe 5 libellé comme suit :

« (5) Afin d'empêcher la discrimination, les redevances moyenne et marginale déterminées par l'Administration sont comparables pour une utilisation équivalente de son infrastructure et des services fournis dans le même segment de marché. Dans le document de référence du réseau, l'Administration montre que le système de tarification répond à ces exigences dans la mesure où elle peut le faire sans révéler d'informations commerciales confidentielles. »

Art. 9. L'article 81 de la même loi est complété de la manière suivante:

« Le régulateur dispose des capacités organisationnelles nécessaires en matière de ressources humaines et matérielles, proportionnellement à l'importance du secteur ferroviaire.

Les personnes chargées de la prise de décisions auprès du régulateur agissent indépendamment de tout intérêt commercial lié au secteur ferroviaire, et n'ont pas d'intérêts et ne se trouvent pas

dans une relation d'affaires avec aucune des entreprises ou entités réglementées. Elles déposent chaque année une déclaration de bonne conduite et d'absence de conflit d'intérêts direct ou indirect qui peut être considéré comme susceptible de nuire à leur indépendance et qui peut influencer sur l'exercice d'une fonction. Elles se retirent du processus de décision dans les cas qui concernent une entreprise avec laquelle elles ont été en rapport direct ou indirect pendant l'année précédant le lancement d'une procédure. Au terme de leur mandat auprès du régulateur, elles n'occupent aucune position professionnelle et n'exercent aucune responsabilité au sein d'aucune des entreprises ou entités régulées pendant une période minimale d'une année. »

Art. 10. L'article 82, paragraphe 16, de la même loi, est remplacé par la disposition suivante :

« (16) Le régulateur réexamine les décisions et pratiques prises par des organismes nationaux chargés des tâches relatives à la tarification et la répartition des capacités impliquées dans une coopération pour l'attribution de sillons internationaux. »

Art. 11. L'annexe I « Liste des projets d'infrastructure à charge du Fonds du rail » de la même loi est modifiée et complétée comme suit :

1. Le chiffre 7° du deuxième alinéa est modifié comme suit :

« 7°	Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg	164.007.000 € »
------	---	-----------------

2. Le chiffre 25° du deuxième alinéa est modifié comme suit :

« 25°	Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 1	66.250.000 € »
-------	--	----------------

3. Le deuxième alinéa est complété par le chiffre 40° libellé comme suit :

« 40°	Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 2	95.300.000 € »
-------	--	----------------

4. Le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant :

« Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 8°, 15°, 17°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1^{er} octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1^{er} avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1^{er} octobre 2002. Les montants repris sous 9° et 24° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1^{er} avril 2008. Ceux repris sous 16°, 18°, 26°, 27° et 28° correspondent à la valeur 685,44 de cet indice au 1^{er} octobre 2010. Ceux sous 29° et 34° correspondent à la valeur 725,05 de cet indice au 1^{er} octobre 2012. Celui de 30° correspond à la valeur 761,20 de cet indice au 1^{er} avril 2016. Celui sous 31° correspond à la valeur 730,85 de cet indice au 1^{er} avril 2013. Ceux sous 23°, 32° et 33° correspondent à la valeur 738,97 de cet indice au 1^{er} octobre 2013. Celui sous 35° correspond à la valeur 764,68 de cet indice au 1^{er} octobre 2016. Ceux sous 7°, 25° et 40° correspondent à la valeur 881,95 de cet indice au 1^{er} avril 2021. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité. »

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

TEXTE COORDONNE

LOI MODIFIEE DU 6 JUIN 2019 2019

relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire

Titre I^{er} – Généralités

Chapitre I^{er} – Objet et définitions

Art. 1^{er}. Objet

La présente loi détermine :

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

Art. 2. Définitions

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

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

11. « coordination » : la procédure mise en œuvre par l'Administration et les candidats afin de rechercher une solution en cas de demandes concurrentes de capacités de l'infrastructure ;
12. « développement de l'infrastructure ferroviaire » : la planification du réseau, la planification financière et la programmation des investissements, ainsi que la construction et la modernisation de l'infrastructure ;
13. « dirigeant » : la personne physique qui, seule ou de concert avec un ou plusieurs autres dirigeants, assume une responsabilité effective et permanente dans la direction d'une entreprise ferroviaire ;
14. « document de référence du réseau » : en abrégé « DRR », document précisant, de manière détaillée, les règles générales, les délais, les procédures et les critères relatifs aux systèmes de tarification et de répartition des capacités et contenant toutes les autres informations nécessaires pour permettre l'introduction de demandes de capacités de l'infrastructure ;
15. « entreprise ferroviaire » : toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la présente loi, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; toute entreprise qui assure uniquement la traction ;
16. « entreprise verticalement intégrée » : une entreprise dans laquelle, au sens du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil :
 - a) un gestionnaire de l'infrastructure est contrôlé par une entreprise qui contrôle en même temps une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure,
 - b) un gestionnaire de l'infrastructure est contrôlé par une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure, ou
 - c) une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure sont contrôlées par un gestionnaire de l'infrastructure.

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

Lorsqu'un gestionnaire de l'infrastructure et une entreprise ferroviaire sont totalement indépendants l'un de l'autre, mais qu'ils sont tous deux directement contrôlés par un État membre sans entité intermédiaire, ils ne sont pas considérés comme constituant une entreprise verticalement intégrée aux fins de la présente directive ;
17. « entretien de l'infrastructure ferroviaire » : les travaux destinés à entretenir l'état et les capacités de l'infrastructure existante ;
18. « exploitant d'installation de service » : toute entité publique ou privée chargée de gérer une ou plusieurs installations de service ou de fournir à des entreprises ferroviaires un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;
19. « exploitation de l'infrastructure ferroviaire » : la répartition des sillons, la gestion du trafic et la tarification de l'infrastructure ;
20. « fonctions essentielles de la gestion de l'infrastructure » : la prise de décision concernant la répartition des sillons, la définition et l'évaluation de la disponibilité et l'attribution des sillons individuels, et la prise de décision concernant la tarification de l'infrastructure, la détermination et la perception des redevances, conformément au cadre de tarification et au cadre de répartition des capacités ;
21. « gestionnaire de l'infrastructure » : toute entité ou entreprise chargée de l'exploitation, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure ferroviaire sur un réseau et responsable de la participation à son développement, conformément aux règles établies par l'État membre dans le cadre de sa politique générale en matière de développement et de financement de l'infrastructure ;
22. « horaire de service » : les données définissant tous les mouvements programmés des trains et du matériel roulant, sur l'infrastructure concernée, pendant la période de validité de cet horaire ;
23. « infrastructure saturée » : la section de l'infrastructure pour laquelle les demandes de capacités de l'infrastructure ne peuvent être totalement satisfaites pendant certaines périodes, même après coordination des différentes demandes de réservation de capacités ;

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

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

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

Titre II – La gestion de l'infrastructure ferroviaire

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 6. La remise en état, la modernisation et l'extension du réseau, la suppression de lignes ainsi que l'adaptation et le développement des raccordements ferroviaires internationaux sont réalisés sous

l'autorité du membre du Gouvernement ayant les Transports dans ses attributions, ci-après désigné par le terme « le ministre », avec le concours du gestionnaire de l'infrastructure.

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

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

Cette gestion comprend les missions suivantes :

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

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

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

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

8. les règles applicables en cas de perturbation importante des activités ou dans les situations d'urgence, y compris des plans d'urgence et de résiliation anticipée du contrat, ainsi que les règles en matière d'information en temps et en heure des utilisateurs ;
9. les mesures de réparation à prendre si l'une des parties manque à ses obligations contractuelles ou lorsque des circonstances exceptionnelles ont une incidence sur la disponibilité des financements publics ;
10. les conditions et procédures de renégociation et de résiliation anticipée.

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

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

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

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

Les projets de remise en état, de modernisation et d'extension du réseau ou de suppression de lignes sont repris dans un programme d'investissement quinquennal établi par le ministre avec le concours du gestionnaire de l'infrastructure et soumis préalablement à son exécution à l'approbation du Gouvernement en conseil.

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

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

Sont imputés sur le Fonds du rail :

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

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

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

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

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

financement par l'État, y compris, le cas échéant, les avances de l'État, et, d'autre part, les dépenses d'infrastructure.

Art. 10. Le Fonds du rail est alimenté:

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

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

Chapitre III – Les raccordements ferroviaires internationaux

Art. 11. La participation à la réalisation de projets ferroviaires situés en dehors du territoire national, lorsque ces projets contribuent au maintien et au développement des raccordements ferroviaires du Grand-Duché de Luxembourg avec ses pays voisins et à l'insertion du réseau dans les réseaux de transport transeuropéens doit être autorisée par une loi spéciale.

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

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

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

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

Chapitre IV – Coût de l'infrastructure et comptabilité

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

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

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

Art. 15. (1) Les recettes provenant des activités de gestion du réseau de l'infrastructure ne peuvent être utilisées par le gestionnaire de l'infrastructure que pour financer ses propres activités, y compris le service de ses emprunts. Le gestionnaire de l'infrastructure peut également utiliser ces recettes pour

verser des dividendes aux propriétaires de l'entreprise, à l'exception des entreprises faisant partie d'une entreprise verticalement intégrée et exerçant un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur le gestionnaire de l'infrastructure.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(2) D'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale des comptes de profits et pertes et des bilans distincts sont tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de trans-

port par des entreprises ferroviaires. Les aides publiques versées à l'une de ces deux activités ne sont pas transférées à l'autre.

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

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

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

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

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

Chapitre V – Les missions du gestionnaire de l'infrastructure

Art. 17. (1) La gestion du réseau comporte la charge de la conception, de la planification technique et financière, de l'adjudication et de la réalisation des travaux de renouvellement, de la maintenance de la totalité des voies et installations fixes du réseau, dans la mesure où celles-ci sont nécessaires pour assurer la circulation des trains et la sécurité de cette circulation. Cette gestion inclut l'administration centrale et locale de la circulation des trains qui comprend le suivi, l'expédition et la réception, le dispatching et les systèmes de communication et d'information.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(3) Dans les entreprises verticalement intégrées, les membres du conseil d'administration ou du directoire du gestionnaire de l'infrastructure et les personnes chargées de prendre des décisions sur les fonctions essentielles ne reçoivent, de toute autre entité juridique au sein de l'entreprise verticalement intégrée, aucune rémunération fondée sur la performance, ni de primes principalement liées aux résultats financiers d'entreprises ferroviaires particulières.

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

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

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

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

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

En cas de perturbation de la circulation des trains du fait d'une défaillance technique ou d'un accident, le gestionnaire de l'infrastructure prend toutes les dispositions nécessaires pour assurer le réta-

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

En cas d'urgence, et de nécessité absolue, motivée par une défaillance rendant l'infrastructure momentanément inutilisable, les sillons alloués peuvent être supprimés sans préavis pendant le temps nécessaire à la remise en état des installations.

S'il l'estime nécessaire, le gestionnaire de l'infrastructure peut exiger des entreprises ferroviaires qu'elles mettent à sa disposition les moyens qui lui paraissent les plus appropriés pour rétablir la situation normale dans les meilleurs délais.

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

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

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

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

(2) Par dérogation aux articles 7 et 22, paragraphe 1^{er}, les fonctions du gestionnaire de l'infrastructure peuvent être exercées par différents gestionnaires de l'infrastructure, y compris les parties à des accords de partenariat public-privé, à condition qu'ils respectent tous les exigences de l'article 22, paragraphes 2 à 6, ainsi que des articles 15, 23 et 52, et qu'ils assument la pleine responsabilité de l'exercice des fonctions concernées.

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

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

Art. 25. Des mécanismes de coordination appropriés sont mis en place pour assurer la coordination entre le gestionnaire de l'infrastructure ou l'Administration d'une part et l'ensemble des entreprises ferroviaires d'autre part ainsi que les candidats visés à l'article 16, paragraphe 1^{er}. Lorsque cela est pertinent, les représentants des usagers des services ferroviaires de transport de fret et de voyageurs

ainsi que les autorités nationales, locales ou régionales sont invités à participer. Le régulateur concerné peut participer en qualité d'observateur. La coordination porte entre autres sur :

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

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

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

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

Titre III – L'accès à l'infrastructure ferroviaire et son utilisation

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

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

Art. 28. (1) Les entreprises ferroviaires se voient accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes, à l'infrastructure ferroviaire nationale aux fins de l'exploitation de tout type de services de fret ferroviaire. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les ports de navigation intérieure et les autres installations de service visées à l'article 31, paragraphe 2, et à l'infrastructure desservant ou pouvant desservir plus d'un client final.

(2) Sans préjudice du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil, les entreprises ferroviaires se voient accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes, à l'infrastructure ferroviaire aux fins de l'exploitation de services de transport ferroviaire de voyageurs. Les entreprises ferroviaires ont le droit de prendre des voyageurs dans toute gare et de les déposer dans une autre. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service visées à l'article 31, paragraphe 2. Les dispositions d'un accord transfrontalier ne font pas de discriminations entre des entreprises ferroviaires et ne restreignent pas la liberté des entreprises ferroviaires d'exploiter des services transfrontaliers.

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

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

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

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

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

(Loi du 24 février 2022)

« (5) les entreprises ferroviaires assurant des services de transport de voyageurs mettent en place des plans d'urgence 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 année, elles communiquent les plans d'urgence visés à l'alinéa précédent au ministre ayant les transports dans ses attributions afin d'en assurer la coordination correcte. »

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

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

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

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

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

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

1. les gares de voyageurs comprenant leurs bâtiments et les autres infrastructures, y compris l'affichage d'informations sur les voyages et les emplacements convenables prévus pour les services de billetterie ;
2. les terminaux de marchandises ;
3. les gares de triage et les gares de formation, y compris les gares de manœuvre ;
4. les voies de garage ;
5. les installations d'entretien, à l'exception de celles affectées à des services de maintenance lourde et qui sont réservées aux trains à grande vitesse ou à d'autres types de matériel roulant nécessitant des installations spécifiques ;

6. les autres infrastructures techniques y compris les installations de nettoyage et de lavage ;
7. les infrastructures portuaires intérieures liées à des activités ferroviaires ;
8. les infrastructures d'assistance ;
9. les infrastructures de ravitaillement en combustible et la fourniture du combustible dans ces infrastructures, dont les redevances sont indiquées séparément sur les factures.

(3) Les prestations complémentaires peuvent comprendre :

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

(4) Les prestations connexes peuvent comprendre :

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

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

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

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

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

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

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

(5) Afin d'assurer la totale transparence et le caractère non discriminatoire de l'accès aux installations de service visées à l'article 31, paragraphe 2, points 1, 2, 3, 4, 7 et 9, et de la fourniture de services dans ces installations lorsque l'exploitant d'une telle installation de service est sous le contrôle direct ou indirect d'une entité ou entreprise qui est également active et occupe une position dominante sur des marchés nationaux de services de transport ferroviaire pour lesquels l'installation est utilisée, il est organisé de manière à assurer son indépendance organisationnelle et décisionnelle vis-à-vis de cette

entité ou entreprise. Cette indépendance n'implique pas obligatoirement l'établissement d'une entité juridique distincte pour ces installations de service et peut être réalisée par la mise en place de divisions distinctes au sein d'une même entité juridique.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les demandes en obtention d'une licence ferroviaire sont adressées au ministre. Elles indiquent notamment les types de services visés à l'article 34.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. les coordonnées de ses dirigeants ainsi qu'un organigramme duquel il ressort que les dirigeants assument des missions de direction effectives au sein de l'entreprise, et
2. un extrait du casier judiciaire ou un document en tenant lieu pour chacun de ses dirigeants.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Il est satisfait à cette obligation :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le ministre peut suspendre ou retirer la licence lorsque:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Chapitre III – Gestion des entreprises ferroviaires selon des principes commerciaux

Art. 48. (1) Les entreprises ferroviaires sont gérées selon les principes qui s'appliquent aux sociétés commerciales, quel que soit leur propriétaire. Cette règle s'applique également aux obligations de service public qui leur sont imposées par l'Etat et aux contrats de service public qu'elles concluent avec les autorités compétentes de l'Etat.

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

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

(3) Les entreprises ferroviaires arrêtent leurs plans d'entreprise, y compris les plans d'investissement et de financement. Ces plans sont conçus en vue d'atteindre l'équilibre financier des entreprises et de

réaliser les autres objectifs de gestion technique, commerciale et financière. Ils mentionnent en outre les moyens permettant d'atteindre ces objectifs.

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

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

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

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

Chapitre IV – La répartition des capacités

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le gestionnaire de l'infrastructure tient dûment compte de l'incidence des réservations de capacités de l'infrastructure enregistrées par l'Administration pour les travaux d'entretien programmés du réseau sur les candidats.

Le gestionnaire de l'infrastructure informe, dès que possible, l'Administration de l'indisponibilité des capacités de l'infrastructure en raison des travaux d'entretien non programmés.

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

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

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

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

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

(2) Le DRR contient les informations suivantes :

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

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

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

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

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

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

~~L'Administration soumet le DRR pour approbation au ministre.~~

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

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

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

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

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

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

- 1. une entreprise ferroviaire ou toute autre entité juridique n'exerce aucune influence décisive sur l'Administration en ce qui concerne les fonctions essentielles ;

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

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

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

(Loi du 24 février 2022)

« **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. Ils s'efforcent notamment de garantir une compétitivité optimale des services ferroviaires internationaux et d'assurer une utilisation efficace des réseaux ferroviaires. À 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 1er, 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. »

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dans de tels cas exceptionnels, l'accord-cadre peut indiquer les caractéristiques détaillées des capacités qui sont mises à la disposition du candidat pour la durée de l'accord-cadre. Ces caractéristiques peuvent comprendre la fréquence, le volume et la qualité des sillons.

L'Administration peut réduire les capacités réservées dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure au seuil fixé par le DRR.

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

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

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

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

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

Le droit d'utiliser des capacités déterminées de l'infrastructure sous forme de sillons peut être accordé aux candidats pour une durée maximale correspondant à une seule période de l'horaire de service. Lorsque la demande est présentée au titre d'un accord-cadre, l'Administration prend en compte les engagements contractuels lors de la répartition des capacités de l'infrastructure. Dans le cas de sillons traversant plus d'un réseau, les gestionnaires de l'infrastructure veillent à ce que les candidats puissent introduire leur demande auprès d'un guichet unique, qui est soit une entité commune instituée par les gestionnaires de l'infrastructure, soit un seul gestionnaire de l'infrastructure participant au sillon. Ce gestionnaire de l'infrastructure est habilité à agir pour le compte du candidat dans sa recherche de capacités auprès d'autres gestionnaires de l'infrastructure concernés. Cette exigence est sans préjudice du règlement (UE) n°913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(2) Les demandes de sillons extraordinaires ou préétablis peuvent être présentées à tout moment sans préjudice des délais prévus au DRR. L'Administration répond à ces demandes dans un délai de

cinq jours ouvrables, si possible en présentant une offre ou, le cas échéant, en indiquant un nouveau délai pour la remise de l'offre.

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

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

Ce contrat porte sur les conditions administratives, techniques et financières de l'utilisation de l'infrastructure et spécifie les conditions dans lesquelles sont appliquées les règles de sécurité. Sans préjudice des stipulations contractuelles, le contrat d'utilisation de l'infrastructure du réseau peut être résilié sans indemnité pour le bénéficiaire d'un sillon dans les cas suivants :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Titre IV – La tarification

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(Loi du 24 février 2022)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La durée d'accès est calculée en jours complets.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le modèle de tarification de l'énergie de traction électrique, du chauffage et de la climatisation consiste dans le mesurage exact de la consommation réelle du train, conformément au règlement (UE) n° 1301/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant les spécifications techniques d'interopérabilité relatives au sous-système « énergie » du système ferroviaire de l'Union. En l'absence de mesurage réel ou manifestement erroné, la consommation électrique d'un train est estimée en s'appuyant sur une formule définie dans le DRR. La consommation estimée est adaptée par une réconciliation mensuelle pour tenir compte d'éventuelles pertes du réseau électrique ou autres éléments pertinents.

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

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

Le gestionnaire de l'infrastructure met à disposition des entreprises ferroviaires des installations fixes d'alimentation pour le préchauffage, la pré-climatisation ou le maintien à température positive durant les périodes de gel. Le tarif unitaire de préchauffage ou de pré-climatisation est précisé dans le DRR.

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

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

Le tarif horaire applicable est précisé dans le DRR.

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

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

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

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

Chapitre III – Exceptions aux principes de tarification

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

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

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

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

1. services de fret ;
2. services de transport de passagers dans le cadre d'un contrat de service public ; et
3. autres services de transport de passagers.

L'Administration peut procéder à une différenciation plus poussée des segments de marché en fonction des marchandises ou des passagers transportés.

Les segments de marché sur lesquels les entreprises ferroviaires n'interviennent pas actuellement mais peuvent fournir des services durant la période de validité du système de tarification sont également définis. Pour ces segments de marché, l'Administration n'introduit pas de majoration dans le système de tarification.

La liste des segments de marché est publiée dans le DRR et fait l'objet d'une révision au moins tous les cinq ans. Le régulateur contrôle cette liste conformément à l'article 56 de la directive 2012/34/UE précitée.

(2) Pour des projets futurs d'investissement spécifiques ou des projets d'investissement spécifiques qui ont été achevés après 1988, l'Administration fixe ou maintient des redevances plus élevées fondées sur le coût à long terme de tels projets, pour autant qu'il s'agisse de projets améliorant le rendement et la rentabilité et qui, dans le cas contraire, ne pouvaient pas être mis en œuvre. De tels arrangements en matière de tarification peuvent également comporter des accords sur le partage des risques liés à de nouveaux investissements.

(3) Afin d'empêcher la discrimination, les redevances moyenne et marginale de l'Administration donné sont comparables pour une utilisation équivalente de son infrastructure et des services comparables fournis dans le même segment de marché sont soumis aux mêmes redevances. Dans le DRR, l'Administration montre que le système de tarification répond à ces exigences dans la mesure où elle peut le faire sans révéler d'informations commerciales confidentielles.

(4) Si l'Administration compte modifier les éléments essentiels du système de tarification visé au paragraphe 1^{er}, elle en informe le public au moins trois mois avant la date limite de publication du DRR conformément à l'article 51.

(5) Afin d'empêcher la discrimination, les redevances moyenne et marginale déterminées par l'Administration sont comparables pour une utilisation équivalente de son infrastructure et des services fournis dans le même segment de marché. Dans le document de référence du réseau, l'Administration montre que le système de tarification répond à ces exigences dans la mesure où elle peut le faire sans révéler d'informations commerciales confidentielles.

(Loi du 24 février 2022)

« **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) À 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. »

Chapitre IV – Système d'amélioration des performances

Art. 78. Les trains des entreprises ferroviaires circulant sur le réseau sont soumis à un système d'amélioration des performances reposant sur les principes de base déterminés par l'annexe VI, point 2, de la directive 2012/34/UE précitée telle que modifiée par la suite. Le système d'amélioration des performances comporte des pénalités et des compensations en cas de retards importants ou de suppressions imprévues.

(Loi du 24 février 2022)

« 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. » Les pénalités et compensations associées aux retards importants de trains sont fixées comme le produit d'un taux unitaire et des minutes de retard causées respectivement par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure.

La valeur du taux unitaire est précisée dans le DRR.

Les pénalités et compensations associées aux suppressions imprévues de trains sont précisées dans le DRR.

Les pénalités et compensations prévues dans cet article ne peuvent être supérieures à l'acompte prévu à l'article 76.

Les seuils de retard à partir desquels les pénalités et compensations sont applicables, les limites maximales de ces pénalités et compensations ainsi que les modalités d'application du système d'amélioration des performances sont précisés dans le DRR.

Art. 79. L'Administration peut remplacer, pour des trains internationaux, le système d'amélioration des performances prévu à l'article 78 par un système d'amélioration des performances européen, établi dans le cadre de sa coopération avec les organismes de tarification et les autorités compétentes des autres Etats membres de l'Union européenne.

Titre V – La régulation du marché ferroviaire

Chapitre I^{er} – Organisme de contrôle du marché ferroviaire : définition et missions

Art. 80. La fonction d'organisme de contrôle du marché ferroviaire est confiée à l'Institut luxembourgeois de régulation, en abrégé « ILR ».

Art. 81. L'organisme de contrôle du marché ferroviaire, ci-après dénommé le « régulateur », est une autorité publique qui est chargée d'assurer la non-discrimination, une concurrence effective et un fonctionnement efficace du marché ferroviaire. Il veille à ce que l'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux différentes prestations associées soit accordé de manière équitable et non discriminatoire.

Le régulateur dispose des capacités organisationnelles nécessaires en matière de ressources humaines et matérielles, proportionnellement à l'importance du secteur ferroviaire.

Les personnes chargées de la prise de décisions auprès du régulateur agissent indépendamment de tout intérêt commercial lié au secteur ferroviaire, et n'ont pas d'intérêts et ne se trouvent pas dans une relation d'affaires avec aucune des entreprises ou entités réglementées. Elles déposent chaque année une déclaration de bonne conduite et d'absence de conflit d'intérêts direct ou indirect qui peut être considéré comme susceptible de nuire à leur indépendance et qui peut influencer sur l'exercice d'une fonction. Elles se retirent du processus de décision dans les cas qui concernent une entreprise avec laquelle elles ont été en rapport direct ou indirect pendant l'année précédant le lancement d'une procédure. Au terme de leur mandat auprès du régulateur, elles n'occupent aucune position professionnelle et n'exercent aucune responsabilité au sein d'aucune des entreprises ou entités régulées pendant une période minimale d'une année.

Art. 82. (1) Le régulateur assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau et peut, après avoir procédé à toute consultation qu'il estime utile des acteurs du secteur ferroviaire, formuler et publier toute recommandation. Tout en respectant le secret professionnel, le régulateur procède à l'établissement de statistiques et collecte les données nécessaires auprès des personnes physiques ou morales tombant sous sa surveillance. Lorsque les données transmises par les organismes sous sa surveillance sont commercialement sensibles, elles sont considérées comme confidentielles. Des données permettant d'identifier des entreprises ferroviaires ou se rapportant à des entreprises ferroviaires déterminées sont également à considérer comme confidentielles.

(2) Le ministre et le régulateur sont chacun autorisés à procéder à la publication de données statistiques sur le secteur ferroviaire, à condition que cette publication ne permette pas d'en déduire des données commercialement sensibles relatives à une entreprise déterminée. Nonobstant cette limitation, des données statistiques nationales peuvent être publiées.

(3) La confidentialité des informations ne fait pas obstacle à la communication par le ministre et le régulateur des informations ou des documents qu'ils détiennent ou qu'ils recueillent à la Commission européenne ou aux autorités des autres Etats membres de l'Union européenne exerçant des compétences analogues, sous réserve de réciprocité, et à condition que l'autorité de l'autre Etat membre de l'Union européenne concerné soit soumis au secret professionnel avec les garanties équivalentes qu'au Grand-Duché de Luxembourg.

(4) Le régulateur est totalement indépendant du gestionnaire d'infrastructure, des organismes de tarification, des organismes de répartition, de toute entreprise ferroviaire agréée et de tout regroupement international d'entreprises ferroviaires et de tout utilisateur du réseau sur le plan organisationnel, juridique, décisionnel et en ce qui concerne les décisions en matière financière. Il est fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public.

(5) Les membres qui font partie des organes du régulateur sont indépendants du secteur ferroviaire et n'ont pas d'intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire.

(6) Le régulateur peut échanger avec les autres organismes de contrôle des informations sur leur travail et leurs principes et pratiques décisionnels sur les principaux aspects des procédures et sur les problèmes d'interprétation de la législation ferroviaire transposée de l'Union européenne. Ils coordonnent leurs processus décisionnels dans l'ensemble de l'Union européenne en participant et en collaborant au sein d'un réseau dont la Commission est membre. Celle-ci coordonne et soutient les travaux de ce réseau et lui adresse des recommandations.

(7) Dans le respect du secret des affaires, le régulateur est autorisé à collaborer et à échanger des informations avec d'autres instances et administrations publiques, dont notamment des informations concernant les sillons internationaux, sous condition d'assurer le degré de confidentialité initialement attribué aux informations.

Le régulateur coopère étroitement avec l'Administration et avec l'autorité responsable des licences en élaborant ensemble un cadre de coopération et d'échange d'informations visant à prévenir les effets préjudiciables à la concurrence ou à la sécurité sur le marché ferroviaire.

Ce cadre contient un mécanisme permettant au régulateur d'adresser les recommandations à l'Administration et à l'autorité responsable des licences sur des aspects susceptibles de nuire à la concurrence sur le marché ferroviaire.

Sans préjudice de l'indépendance de chacune de ces autorités dans son domaine de compétences propres, l'autorité concernée examine chaque recommandation qui lui est adressée avant d'adopter sa décision. Si l'autorité concernée décide de s'écarter de ces recommandations, elle en donne les raisons dans ses décisions.

(8) L'exploitant traite dans un délai raisonnable fixé par le régulateur les demandes d'accès à l'installation de service et de fourniture de services dans l'installation visée à l'annexe II, point 2, de la directive 2012/34/UE précitée telle que modifiée par la suite, introduites par les entreprises ferroviaires. De telles demandes ne peuvent être refusées que s'il existe des alternatives viables permettant aux entreprises ferroviaires d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné sur le même trajet ou sur un itinéraire de substitution dans des conditions économiquement acceptables. Cela n'oblige pas l'exploitant de l'installation de service à investir dans les ressources ou les installations pour répondre à toutes les demandes introduites par les entreprises ferroviaires.

Lorsque les demandes introduites par les entreprises ferroviaires concernent l'accès à une installation de service et la fourniture de services dans une installation de service gérée par un exploitant d'installation de service visé, cet exploitant justifie par écrit toute décision de refus et indique les alternatives viables dans d'autres installations.

En cas de conflit entre différentes demandes, un exploitant d'installation de service visé à l'annexe II, point 2, de la directive 2012/34/UE précitée telle que modifiée par la suite, tente de répondre à toutes les demandes. Si aucune alternative viable n'existe et qu'il est impossible de répondre à toutes les demandes de capacités pour l'installation concernée sur la base des besoins avérés, le candidat peut introduire une plainte auprès du régulateur qui examine le dossier et prend des mesures, le cas échéant, pour qu'une partie adéquate de la capacité soit dévolue à ce candidat.

(9) L'Administration et l'exploitant d'installation de service fournissent au régulateur, à la demande de celui-ci, toute information nécessaire sur les redevances imposées. L'Administration et l'exploitant d'installation de service prouvent aux entreprises ferroviaires que les redevances d'utilisation de l'infrastructure et des services réellement facturés à l'entreprise ferroviaire sont conformes à la méthodologie, aux règles et, le cas échéant, aux barèmes définis dans le DRR.

(10) Le régulateur veille à la conformité des redevances fixées par l'Administration aux dispositions déterminées par le titre IV et à leur caractère non discriminatoire. Les négociations éventuelles entre les candidats et l'Administration concernant le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure ne sont autorisées que si elles ont lieu sous l'égide du régulateur. Le régulateur émet un avis sur la fixation des redevances de l'infrastructure ferroviaire telles qu'elles résultent du titre IV.

(11) Le régulateur contrôle les critères de détermination du défaut d'utilisation par l'Administration d'une redevance appropriée pour les capacités attribuées, mais non utilisées, conformément à la procédure prévue à l'article 85. Cette redevance encourage une utilisation efficace des capacités et est obligatoirement perçue, lorsque des candidats qui se sont vu attribuer un sillon s'abstiennent, de façon régulière, de l'utiliser en tout ou partie. L'Administration établit dans le DRR les critères de détermination du défaut d'utilisation pour la facturation de cette redevance. Le paiement de cette redevance est effectué soit par le candidat, soit par l'entreprise ferroviaire désignée, conformément aux règles fixées au présent titre. L'Administration est en mesure d'indiquer à toute partie intéressée les capacités d'infrastructure qui ont déjà été attribuées aux entreprises ferroviaires utilisatrices.

(12) Le régulateur et l'Administration sont informés par les candidats sur leurs demandes de capacités de l'infrastructure en vue de l'exploitation de services de transport de voyageurs dans un État membre où le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire est limité conformément à l'article 28, au moins dix-huit mois avant l'entrée en vigueur de l'horaire de service auquel la demande de capacité se rapporte. Afin d'évaluer l'incidence économique potentielle sur les contrats de service public existants, le régulateur informe sans retard indu et au plus tard dans un délai de dix jours :

1. toute autorité compétente ayant attribué un service ferroviaire de transport de voyageurs sur le trajet défini dans un contrat de service public ;

2. toute autre autorité compétente concernée ayant le droit de limiter l'accès en vertu de l'article 28, paragraphe 4 ; et
3. toute entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public sur le trajet de ce service de transport de voyageurs.

(13) Tous les deux ans au moins, le régulateur consulte les représentants des usagers des services ferroviaires de transport de fret et de voyageurs pour tenir compte de leurs opinions quant au marché ferroviaire.

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

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

(15) Afin de vérifier le respect des dispositions relatives à la séparation comptable établies à l'article 16 et des dispositions relatives à la transparence financière établies à l'article 15, le régulateur est habilité à effectuer des audits ou à commander des audits externes auprès du gestionnaire de l'infrastructure, des exploitants d'installations de service et auprès des entreprises ferroviaires. Dans le cas des entreprises verticalement intégrées, ces pouvoirs s'étendent à l'ensemble des entités juridiques. Le régulateur est habilité à demander toute information utile. Il est habilité à demander au gestionnaire de l'infrastructure, aux exploitants d'installations de service et à toutes les entreprises ou autres entités qui assurent ou intègrent différents types de services de transport ferroviaire ou de gestion de l'infrastructure, tels que visés à l'article 16, paragraphe 2, et tels que fixés par voie de règlement grand-ducal de communiquer la totalité ou une partie des informations comptables mentionnées à l'annexe VIII de la directive 2012/34/UE précitée telle que modifiée par la suite, avec un degré de détail suffisant au regard de ce qui est jugé nécessaire et proportionné par le régulateur.

Sans préjudice des pouvoirs des autorités nationales chargées des questions en matière d'aides d'État, le régulateur peut en outre tirer des comptes des conclusions au sujet de problèmes en matière d'aides d'État, conclusions qu'il transmet auxdites autorités.

Les flux financiers, les prêts et les dettes visées à l'article 15, sont soumis à la surveillance du régulateur.

Le régulateur évalue les accords de coopération visés à l'article 24, paragraphe 4.

(16) Le régulateur réexamine les décisions et pratiques de répartition de l'infrastructure de représentants d'organismes nationaux chargés des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer, visées au point 15 de l'article 4 de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire. Le régulateur réexamine les décisions et pratiques prises par des organismes nationaux chargés des tâches relatives à la tarification et la répartition des capacités impliquées dans une coopération pour l'attribution de sillons internationaux.

Art. 83. (1) Lorsqu'une entreprise ferroviaire assure des dessertes intérieures à l'occasion d'un service international de voyageurs, le régulateur vérifie, à la demande du ministre ou des entreprises ferroviaires concernées, que le transport de voyageurs entre les gares situées dans des Etats membres différents constitue l'objet principal du service ainsi assuré.

Le droit d'accès visé à l'article 28, paragraphe 2, peut être limité aux services de transport de voyageurs entre un lieu de départ donné et une destination donnée lorsqu'un ou plusieurs contrats de service public couvrent le même trajet ou un trajet alternatif si l'exercice de ce droit est susceptible de compromettre l'équilibre économique du ou des contrats de service public en question.

(2) Pour déterminer si l'équilibre économique d'un contrat de service public est susceptible d'être compromis, le régulateur procède à une analyse économique objective et fonde sa décision sur des critères préétablis. Il statue à la demande de l'une des entités suivantes, présentée dans un délai d'un

mois à compter de la réception de l'information relative à l'intention d'assurer un service de transport de voyageurs tel qu'il est mentionné à l'article 82, paragraphe 12 :

1. l'autorité compétente qui attribue le contrat de service public ;
2. toute autre autorité compétente concernée qui a le droit de limiter l'accès en vertu du présent article ;
3. le gestionnaire de l'infrastructure ;
4. l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public.

Les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires assurant les services publics fournissent au régulateur les informations nécessaires à la prise d'une décision. Dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande, le régulateur examine les informations fournies, sollicite toute information utile et lance des consultations. Il informe les parties concernées de sa décision motivée dans un délai de six semaines à compter de la réception de toutes les informations pertinentes.

Le régulateur motive sa décision et précise les conditions dans lesquelles une des entités suivantes peut demander le réexamen de la décision dans un délai d'un mois à compter de sa notification :

1. l'autorité ou les autorités compétentes concernées ;
2. le gestionnaire de l'infrastructure ;
3. l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public ;
4. l'entreprise ferroviaire demandant l'accès.

Lorsque le régulateur décide que le service de transport de voyageurs envisagé au sens de l'article 82, paragraphe 12, compromet l'équilibre économique d'un contrat de service public, il indique les changements qui pourraient être apportés à ce service afin que les conditions d'octroi du droit d'accès prévu à l'article 28, soient remplies.

Art. 84. (1) En vue de développer le marché des services de transport de voyageurs à grande vitesse, de favoriser une utilisation optimale de l'infrastructure disponible et d'encourager la compétitivité des services de transport de voyageurs à grande vitesse, l'exercice du droit d'accès prévu à l'article 28 en ce qui concerne les services de transport de voyageurs à grande vitesse ne sont soumis qu'aux exigences établies par le régulateur.

(2) Lorsque, à la suite de l'analyse prévue à l'article 83, paragraphe 2, le régulateur détermine que le service de transport de voyageurs à grande vitesse envisagé entre un lieu de départ donné et une destination donnée compromet l'équilibre économique d'un contrat de service public couvrant le même trajet ou un trajet alternatif, il indique les changements qui sont apportés à ce service afin que les conditions d'octroi du droit d'accès prévu à l'article 28, soient remplies. Ces changements comprennent une modification du service envisagé.

Chapitre II – Litiges et recours

Art. 85. (1) Dès lors que le candidat estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice lié à l'accès au réseau, il peut saisir le régulateur en particulier pour introduire un recours contre les décisions prises par le gestionnaire de l'infrastructure, par l'entreprise ferroviaire, par l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition ou l'exploitant d'une installation de service en ce qui concerne :

1. le DRR dans ses versions provisoire et définitive ;
2. les critères contenus dans ce document ;
3. la procédure de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et les décisions afférentes ;
4. le système de tarification ;
5. le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire qu'il est ou pourrait être tenu d'acquitter ;
6. les dispositions en matière d'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux services ;
7. l'accès aux services et leur tarification ;
8. la gestion du trafic ;
9. la planification du renouvellement et l'entretien programmé ou non programmé ;

10. le respect des exigences énoncées aux articles 15, 22 à 24 et 52, et celles relatives aux conflits d'intérêts.

(2) Le requérant adresse sa requête sous pli recommandé au régulateur. La requête est rédigée en langue française, allemande ou anglaise.

(3) Le régulateur est habilité à assurer le suivi de la situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires et sur le marché des services de transport de voyageurs à grande vitesse, ainsi que les activités du gestionnaire de l'infrastructure visées au paragraphe 1^{er}, points 1 à 10. En particulier, le régulateur vérifie le respect du paragraphe 1^{er}, points 1 à 10, de sa propre initiative en vue de prévenir toute discrimination à l'égard des candidats. Il vérifie si le DRR contient des clauses discriminatoires ou octroie au gestionnaire de l'infrastructure des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats.

Le régulateur prend de sa propre initiative les mesures appropriées pour corriger toute discrimination à l'égard des candidats, toute distorsion du marché et toute autre évolution indésirable sur ces marchés, eu égard au paragraphe 1^{er}, points 1 à 10.

En outre, le régulateur coopère étroitement avec l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition et avec le ministre.

(4) Le régulateur examine chaque plainte, et, en cas de besoin, sollicite des informations utiles et engage des consultations avec toutes les parties concernées dans un délai d'un mois à compter de la réception de la plainte. Il se prononce sur toutes les plaintes, adopte les mesures nécessaires afin de remédier à la situation et communique sa décision motivée aux parties concernées dans les six semaines suivant la réception de toutes les informations utiles.

Les décisions prises par le régulateur sont contraignantes pour toutes les parties concernées et ne sont soumises au contrôle d'aucune autre instance administrative.

La décision, qui peut être assortie des astreintes prévues à l'article 86, précise les conditions d'ordre technique et financières de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, le régulateur fixe de manière objective, transparente, retraceable, non-discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès au réseau et ses conditions d'utilisation.

Au cas où un recours est introduit contre un refus d'octroyer des capacités de l'infrastructure ou contre les modalités d'une proposition de capacités, le régulateur soit confirme qu'il n'y a pas lieu de modifier la décision prise par le gestionnaire de l'infrastructure, soit exige la modification de la décision incriminée conformément aux lignes directrices fixées par le régulateur.

(5) Les décisions prises par le régulateur sont publiées sur le site Internet de ce dernier.

(6) En cas de plainte, ou d'enquête lancée de sa propre initiative, sur des questions d'accès ou de tarification relatives à un sillon international, ainsi que dans le cadre de la surveillance de la concurrence sur le marché concernant des services de transport ferroviaire international, le régulateur consulte les organismes de contrôle de tous les autres États membres par lesquels passe le sillon international en cause et, en cas de besoin, la Commission européenne, et leur demande toutes les informations nécessaires avant de prendre sa décision.

(7) Lorsque des questions concernant un service international nécessitent des décisions de la part de deux ou de plusieurs organismes de contrôle, les organismes de contrôle concernés coopèrent lors de la préparation de leurs décisions respectives dans le but de régler ces questions. À cette fin, les organismes de contrôle concernés exercent leurs fonctions conformément à l'article 56 de la directive 2012/34/UE précitée telle que modifiée par la directive 2016/2370/UE précitée.

Les organismes de contrôle consultés au titre de l'alinéa 1^{er} et du paragraphe 6 fournissent toutes les informations qu'ils ont eux-mêmes le droit de demander en vertu de leur droit national. Ces informations ne peuvent être utilisées qu'aux fins du traitement de la plainte.

Le régulateur qui reçoit la plainte transmet toute information pertinente à l'organisme de contrôle responsable afin que celui-ci puisse prendre des mesures à l'égard des parties concernées.

(8) Les frais d'instruction du dossier sont à charge de la partie requérante.

Chapitre III – Sanctions administratives

Art. 86. (1) Le régulateur peut soit d'office, soit à la demande de l'autorité administrative compétente, du gestionnaire de l'infrastructure, d'un candidat ou de toute autre entité professionnelle du secteur ferroviaire, sanctionner les manquements du gestionnaire de l'infrastructure ou d'un candidat aux obligations qui leur incombent au titre de l'accès au réseau ou de son utilisation. Le régulateur met en demeure l'organisme intéressé de se conformer à ses obligations dans un délai imparti.

Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti, le régulateur peut prononcer à son encontre en fonction de la gravité du manquement :

1. un avertissement ;
2. un blâme ;
3. une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau pour une durée n'excédant pas un an ;
4. une amende d'ordre, dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à la situation de l'intéressé, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés sans pouvoir excéder 150 000 euros. Le maximum de la sanction peut être doublé en cas de récidive dans un délai de deux ans après un premier manquement.

L'amende ne peut être prononcée que pour autant que les manquements visés ne fassent pas l'objet d'une sanction pénale.

Les mêmes sanctions sont encourues lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ou le candidat ne s'est pas conformé dans les délais requis à une décision prise par le régulateur, après mise en demeure restée sans effet dans le contexte d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés à l'accès au réseau en application de l'article 85.

(2) En cas de manquement soit du gestionnaire de l'infrastructure, soit d'un candidat, soit d'une entité professionnelle du secteur ferroviaire aux obligations de communication de documents et d'informations ou à l'obligation de donner accès aux informations économiques, financières et sociales, le régulateur met l'intéressé en demeure de s'y conformer.

Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti ou fournit des renseignements incomplets ou erronés, le régulateur peut prononcer à son encontre les sanctions prévues au paragraphe 1^{er}, alinéa 2.

(3) Les sanctions sont prononcées par le régulateur après que l'intéressé a reçu notification des griefs et a été mis à même de consulter le dossier et de présenter ses observations écrites.

(4) Le régulateur ne peut se saisir ou être saisi de faits remontant à plus de trois ans s'il n'a été fait aucun acte tendant à leur recherche, à leur constatation ou à leur sanction.

(5) Le régulateur peut assortir ses décisions d'une astreinte dont le montant journalier se situe entre 200 et 2 000 euros. Le montant de l'astreinte tient compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.

(6) En cas d'enquête lancée de sa propre initiative sur des questions d'accès ou de tarification relatives à un sillon international, ainsi que dans le cadre de la surveillance de la concurrence sur le marché concernant des services de transport ferroviaire international, le régulateur consulte les organismes de contrôle de tous les autres États membres par lesquels passe le sillon international en cause et, en cas de besoin, la Commission européenne, et leur demande toutes les informations nécessaires avant de prendre sa décision.

Les organismes de contrôle consultés au titre de l'alinéa 1^{er} fournissent toutes les informations qu'ils ont eux-mêmes le droit de demander en vertu de leur droit national. Ces informations ne peuvent être utilisées qu'aux fins du traitement de l'enquête.

Le régulateur qui mène une enquête de sa propre initiative transmet toute information pertinente à l'organisme de contrôle responsable afin que celui-ci puisse prendre des mesures à l'égard des parties concernées.

(7) Les décisions prises par le régulateur sont contraignantes pour toutes les parties concernées et ne sont soumises au contrôle d'aucune autre instance administrative.

(8) L'instruction et la procédure devant le régulateur sont contradictoires.

(9) La décision du régulateur, assortie ou non d'une astreinte, est susceptible d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

(10) La perception des amendes d'ordre et des astreintes prononcées par le régulateur est confiée à l'Administration de l'enregistrement et des domaines procédant comme en matière de recouvrement des droits d'enregistrement.

Chapitre IV – Financement du régulateur

Art. 87. Le régulateur exerce ses fonctions de manière impartiale, transparente et à un coût économiquement proportionné. Il se dote du personnel, des moyens et de l'organisation interne nécessaires à l'accomplissement de ses missions.

Sans préjudice des dispositions de l'article 86, paragraphe 10, les frais de fonctionnement du régulateur en vertu de la présente loi sont rémunérés sur base des redevances d'infrastructures encaissées pour compte de l'Etat.

Titre VI – Dispositions finales, modificatives et abrogatoires

Chapitre I^{er} – Dispositions finales

Art. 88. L'accès aux infrastructures ferroviaires nationales de matériel patrimonial muséologique et touristique est soumis au respect des dispositions des articles 28 et 29 de la présente loi. La circulation de matériel roulant patrimonial, muséologique et touristique sur le réseau n'est acceptée que sous la responsabilité d'une entreprise ferroviaire titulaire d'un certificat de sécurité valable sur le réseau pour les services demandés ou d'un gestionnaire de l'infrastructure titulaire d'un agrément de sécurité.

Art. 89. Les infractions aux dispositions des articles 28, 29, 49, 50 et 62 à 64 ou aux règlements pris en leur exécution commises par les personnes qui dirigent une entreprise effectuant des transports par chemin de fer ou qui sont au service d'une telle entreprise sont punies des peines prévues à l'article 46, paragraphe 1^{er}.

Chapitre II – Dispositions modificatives et abrogatoires

Art. 90. Sont abrogés l'article 49 et l'article 50, à l'exception de son dernier alinéa, de la loi du 23 décembre 1994 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1995.

Art. 91. Sont abrogées :

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

Art. 92. Les références faites aux dispositions des lois abrogées à l'article 91 sont entendues comme faites à la présente loi.

Art. 93. La référence à la présente loi se fait sous la forme suivante : « Loi relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire ».

ANNEXE 1

Liste de projets d'infrastructure ferroviaire à charge du Fonds du rail

Les dépenses d'investissement concernant ces projets ne peuvent pas dépasser les montants ci-après indiqués, sans préjudice des hausses légales de prix pouvant intervenir jusqu'à l'achèvement des travaux :

1a°	Ligne de Zoufftgen à Luxembourg (renouvellement complet des voies existantes entre Bettembourg/frontière et Luxembourg)	12.518.623 €
1b°	Ligne Zoufftgen - Luxembourg (aménagement d'une 3e voie dans le triangle de Fentange, augmentation de la capacité de ligne par l'optimisation des blocks de section, intégration du poste de Berchem dans le Poste Directeur de Luxembourg)	27.500.000 €
2°	Mise à double voie intégrale de la ligne de Pétange à Luxembourg et renouvellement et modernisation des installations fixes de ces lignes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et de Rodange	319.920.000 €
3°	Renouvellement complet de voie et des infrastructures de la ligne de Luxembourg à Gouvy, dite « Ligne du Nord », en particulier de la section de voie Walferdange – Lorentzwelmer et augmentation de la capacité de ligne	14.497.656 €
4°	Renouvellement de voie, d'appareils de voie et du poste directeur en gare de Wasserbillig	23.867.189 €
5°	Renouvellement et modernisation des installations fixes des lignes de Noertzange à Rumelange et de Tétange à Langengrund, en particulier dans les secteurs des gares	9.441.223 €
6°	Gare Esch-sur-Alzette (modernisation et renouvellement des installations fixes, situation définitive)	25.161.193 €
7°	Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg	164.007.000 €
8°	Remise en Luxembourg état du viaduc « Pulvermuehle » en gare de Luxembourg	15.917.755€
9°	Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau	37.269.864,25 €
10°	Aménagement de nouveaux quais pour voyageurs	9.915.741 €
11°	Alimentation du réseau en énergie électrique de traction dans l'optique du trafic au début du 21e siècle	35.101.996 €
12°	Renouvellement et suppression de passages à niveau sur l'ensemble du réseau	12.345.098€
13°	Modernisation et renouvellement de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen	
14°	Renouvellement de voie et d'appareils de voie, aménagement de nouvelles voies et de nouveaux appareils de voie tertiaires et aménagement de supports spéciaux antiraisage dans les aiguilles des appareils de voie	8.676.273 €
15°	Modernisation et sécurisation de l'infrastructure ferroviaire de l'antenne de Kautenbach à Wiltz	31.463.086€
16°	Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermühle) et Sandweiler	215 000 000 €
17°	Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Modernisation des installations de signalisation et de télécommunication des postes de Wecker, Roodt, Oetrange et Sandweiler-Contern	25.606.000 €

18°	Réseau. Aménagement d'un réseau numérique intégré ERTMS/GSM-R (partie infrastructure)	51.100.000 €
19°	Ligne du Nord. Renouvellement d'installations de voie sur plusieurs tronçons de ligne	40.016.000 €
20°	Tronçon de ligne Berchem/Nord-Oetrange et courbe de raccordement d'Alzingen. Renouvellement complet d'installations de voie	12.752.000 €
21°	Raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel, d'une part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg-Gouvy, dite Ligne du Nord, et, d'autre part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg-Wasserbillig	389.680.000 €
22°	Construction d'une antenne ferroviaire Belval-Usines – Belvaux-Mairie	95.450.000 €
23°	Construction d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie Nord de la Gare de Luxembourg et réaménagement général de la tête Nord de la Gare de Luxembourg	334.000.000 €
24°	Gare de Luxembourg. Reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 0,858 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen (Rue d'Alsace)	19.250.000 €
25°	Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 1	66.250.000 €
26°	Ligne du Nord. Renouvellement complet de différents tronçons de voie avec amélioration de la plate-forme en vue de la mise en œuvre de traverses en béton	96.200.000 €
27°	Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase 1 : Renouvellement des Postes Directeurs sur la situation actuelle	42.000.000 €
28°	Gare de Differdange. Modernisation et renouvellement des installations fixes	51.000.000 €
29°	Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg ; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase 1 : travaux préparatoires	182.000.000 €
30°	Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II : Réélectrification de la ligne	71.900.000 €
31°	Construction d'une nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg	292.013.570 €
32°	Ligne de Luxembourg à Troisvierges/frontière. Aménagement d'un point d'arrêt « Pfaffenthal-Kirchberg » à Luxembourg	96.297.629 €
33°	Pôle d'échange multimodal de la gare d'Ettelbruck	98.000.000 €
34°	Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg ; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase II : bâtiment administratif	39.000.000 €
35°	Ligne de Pétange à Athus / Longwy ; aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Rodange	43.470.000 €
36°	Gare de Luxembourg ; aménagement des quais V et VI et restructuration du plan des voies	171.000.000 €
37°	<i>(projet de loi en cours de procédure)</i> Ligne de Pétange à Athus / Longwy ; mise en conformité des installations voyageurs en gare de Rodange	107.500.000 €
38°	<i>(projet de loi en cours de procédure)</i> Ligne de Luxembourg à Troisvierges/frontière ; mise en conformité des installations voyageurs en gare de Mersch	51.750.000 €

39°	(<i>projet de loi en cours de procédure</i>) Ligne de Luxembourg à Wasserbillig ; modernisation des installations ferroviaires avec aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Wasserbillig	105.000.000 €
40°	(<i>projet de loi en cours de procédure</i>) Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 2	95.300.000 €

Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 17°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1^{er} octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1^{er} avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1^{er} octobre 2002. Les montants repris sous 9°, et 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1^{er} avril 2008. Ceux repris sous 16°, 18°, 26°, 27° et 28° correspondent à la valeur 685,44 de cet indice au 1^{er} octobre 2010. Ceux sous 29° et 34° correspondent à la valeur 725,05 de cet indice au 1^{er} octobre 2012. Celui de 30° correspond à la valeur 761,20 de cet indice au 1^{er} avril 2016. Celui sous 31° correspond à la valeur 730,85 de cet indice au 1^{er} avril 2013. Ceux sous 23°, 32° et 33° correspondent à la valeur 738,97 de cet indice au 1^{er} octobre 2013. Celui sous 35° correspond à la valeur 764,68 de cet indice au 1^{er} octobre 2016. **Ceux sous 7°, 25° et 40° correspondent à la valeur 881,95 de cet indice au 1^{er} avril 2021.** Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.

*

ANNEXE II

LISTE DES ELEMENTS DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

L'infrastructure ferroviaire se compose des éléments suivants, pour autant qu'ils fassent partie des voies principales et des voies de service, à l'exception de celles situées à l'intérieur des ateliers de réparation du matériel et des dépôts ou garages d'engins de traction, ainsi que des embranchements particuliers:

- a) terrains ;
- b) corps et plate-forme de la voie, notamment remblais, tranchées, drains, rigoles, fossés maçonnés, aqueducs, murs de revêtement, plantations de protection des talus, etc.; quais à voyageurs et à marchandises, y compris dans les gares de voyageurs et les terminaux de marchandises; accotements et pistes; murs de clôture, haies vives, palissades; bandes protectrices contre le feu, dispositifs pour le réchauffage des appareils de voie; croisements, écrans pare-neige ;
- c) ouvrages d'art: ponts, ponceaux et autres passages supérieurs, tunnels, tranchées couvertes et autres passages inférieurs; murs de soutènement et ouvrages de protection contre les avalanches, les chutes de pierres ;
- d) passages à niveau, y compris les installations destinées à assurer la sécurité de la circulation routière ;
- e) superstructure, notamment: rails, rails à gorge et contre-rails; traverses et longrines, petit matériel d'assemblage, ballast, y compris gravillon et sable; appareils de voie, etc.; plaques tournantes et chariots transbordeurs (à l'exception de ceux exclusivement réservés aux engins de traction) ;
- f) chaussées des cours de voyageurs et de marchandises, y compris les accès par route et les accès pour piétons ;
- g) installations de sécurité, de signalisation et de télécommunication de pleine voie, de gare et de triage, y compris installations de production, de transformation et de distribution de courant électrique pour le service de la signalisation et des télécommunications; bâtiments affectés auxdites installations; freins de voie ;
- h) installations d'éclairage destinées à assurer la circulation des véhicules et la sécurité de cette circulation ;

- i) installations de transformation et de transport de courant électrique pour la traction des trains: sous-stations, lignes d'alimentation entre les sous-stations et les fils de contact, caténaires et supports; troisième rail avec supports ;
- j) bâtiments affectés au service des infrastructures, y compris une partie des installations destinées au recouvrement des frais de transport.

*

(Loi du 24 février 2022)

« ANNEXE III

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

(visées au Chapitre III du Titre IV, 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. »

*

EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de loi a pour objet de compléter la loi modifiée 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 par l'adaptation :

- de la liste des projets d'infrastructure ferroviaire à charge du Fonds du rail sous l'annexe I ;
- des articles 72 et 73 afin d'assurer la compatibilité avec le règlement (UE) n° 1301/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant les spécifications techniques d'interopérabilité relatives au sous-système « énergie » du système ferroviaire de l'Union ;

et de manière à ce que le Grand-Duché de Luxembourg se conforme aux procédures d'infractions n°2020/2303 et n°2020/2311 concernant la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen ou la non-conformité du droit national au droit européen.

*

1. PROJETS D'INVESTISSEMENT

Afin d'améliorer le réseau ferré luxembourgeois et de l'adapter aux besoins futurs, une série de projets d'investissement sont en cours de réalisation ou en cours de planification. Le présent projet de loi prévoit l'adaptation de deux projets en cours et l'insertion d'un nouveau projet à la liste reprenant les projets de grande envergure.

a) Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg

Projet initial 2003

« 7°	Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg	102.570.000 € »
------	---	-----------------

Projet adapté

« 7°	Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg	164.007.000 € »
------	---	-----------------

Le projet 7° prévoyait la « création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg ». Le but de ce projet était le regroupement des activités du dépôt des CFL (Remisage et entretien courant du matériel ferroviaire et gestion du personnel de conduite) et des ateliers CFL (grand entretien du matériel ferroviaire) sur un seul site à Luxembourg-Ville dans la gare de triage à Howald et d'abandonner le site des Ateliers CFL à Luxembourg-Gare.

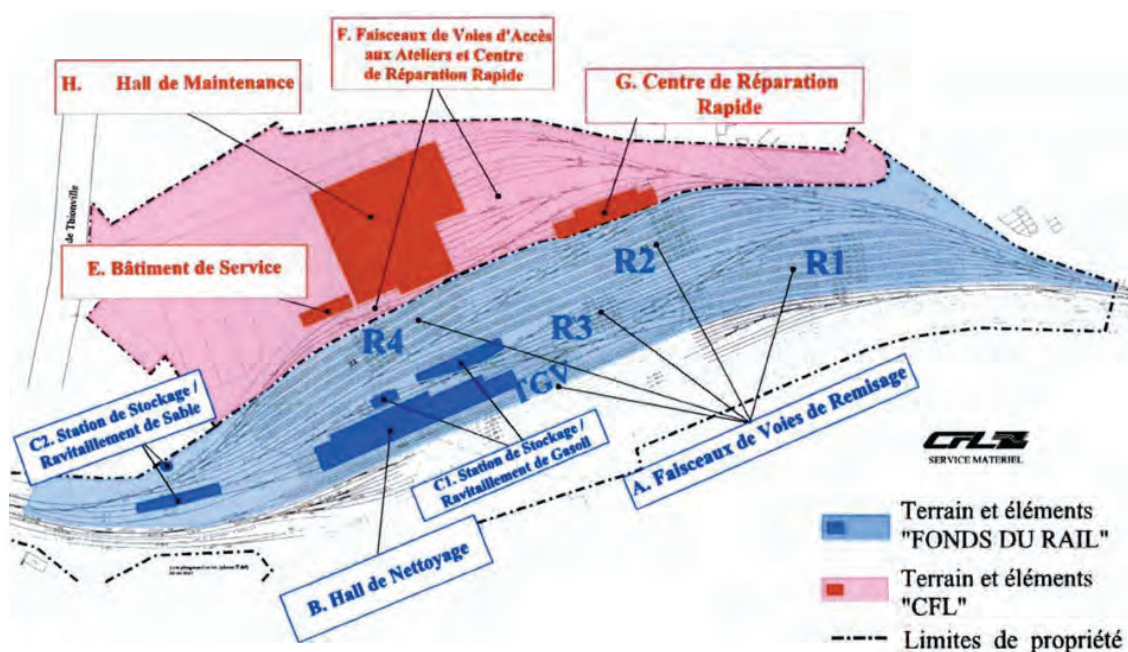
La conception du nouveau projet tient compte d'une augmentation sensible du futur parc de matériel voyageurs pour le besoin du transport intérieur et régional transfrontalier notamment dans le cadre du concept stratégique « mobilité.lu ».

Le projet global comporte les éléments suivants :

- A. les faisceaux de remisage pour le stationnement des véhicules ferroviaires et les modifications connexes en Gare de Luxembourg ;
- B. le hall de nettoyage pour le nettoyage intérieur des véhicules et le lavage extérieur des carrosseries ;
- C. les installations de préparation des engins ferroviaires :
 - C1. la station pour le stockage et le ravitaillement en gasoil pour véhicules ferroviaires ;
 - C2. la station pour le stockage et le ravitaillement en sable anti-patinage pour véhicules ferroviaires ;
- D. les acquisitions de terrains ;
- E. le bâtiment de service ;
- F. les faisceaux de voie d'accès au centre de réparation rapide et à l'atelier ;
- G. le Centre de Réparation Rapide, qui est un petit atelier pour les petites réparations aux véhicules ferroviaires ;
- H. un hall pour les grandes réparations et révisions nécessitant un temps d'immobilisation important.

Les éléments A à D étant financés par le Fonds du Rail et les éléments E à H étant financés par les CFL, le montant du projet global se chiffrait à 151.620.000 euros, dont 102.570.000 euros à charge du Fonds du Rail et 49.050.000 euros à charge des CFL.

PROJET DU CENTRE DE REMISAGE ET DE MAINTENANCE
PLAN D'AMENAGEMENT
Disposition des éléments financés par le Fonds du Rail et par les CFL



Les faisceaux de remisage sont destinés au stationnement d'engins ferroviaires et à la préparation des engins avant leur prise de service.

Toutes les voies sont équipées de caténaires afin d'obtenir une exploitation et une accessibilité flexible, adaptées à tous les types d'engins.

Les installations comprennent:

- les voies;
- les caténaires;
- les aiguilles et la signalisation télécommandées;
- le réseau de télécommunication;
- les pistes et quais d'accès équipés d'éclairage entre les voies;
- le ravitaillement en eau;
- l'installation d'air comprimé pour les essais des freins;
- l'installation pour le préchauffage des voitures;
- le renforcement du tunnel de la pénétrante sud;
- les modifications connexes en Gare de Luxembourg;
- le bâtiment pour les besoins du gestionnaire du réseau.

Les opérations de nettoyages du matériel ferroviaire se partagent en deux parties dont le nettoyage extérieur des carrosseries et le nettoyage des espaces intérieurs des véhicules. Le hall de lavage avec ses installations techniques est conçu pour le nettoyage des trains classiques et des TGV.

Les installations comprennent:

- un hall en charpente métallique;
- une voie équipée d'une installation automatique type car-wash pour le lavage des carrosseries;
- deux voies équipées pour le nettoyage intérieur des véhicules ferroviaires;
- une cabine fermée pour le décrassage des bogies de locomotives;
- des installations pour le traitement et le recyclage des eaux;

- un système d’aspiration fixe;
- des locaux techniques;
- des locaux sanitaires.

Un autre élément du projet constitue les aires de préparation des locomotives (ravitaillement en gasoil et en sable). La station de stockage et de ravitaillement en gasoil comprend:

- une aire de dépotage pour les livraisons de gasoil par wagon-citerne ou camion-citerne;
- une station de réservoirs aériens destinés au stockage de gasoil pour engins ferroviaires;
- une station de ravitaillement des engins ferroviaires en gasoil;
- un système informatique de gestion du ravitaillement et de la facturation.

La station de stockage et de ravitaillement en sable anti-patinage comprend :

- une aire de dépotage pour les livraisons de sable par wagon-citerne ou camion-citerne;
- une station de stockage de sable pour engins ferroviaires;
- une station de ravitaillement des engins ferroviaires en sable;
- un système informatique de gestion du ravitaillement et de la facturation.

Une régularisation des droits fonciers entre le Fonds du Rail et les CFL est prévue.

La première phase des travaux

Comme énoncé dans le projet initial et repris ci-dessus le projet « Création d’un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg » a été divisé en deux phases. Lors de la première phase les travaux des faisceaux de remisage R2 et R3 ont été réalisés. Les travaux de la première phase ont débuté en 2004 et se sont achevés en 2010. La mise en service des faisceaux R2 et R3 a eu lieu en septembre 2009.

Les faisceaux R2 et R3

Figure 1: Faisceaux de remisage en 2010



Figure 2: Bornes d'énergie



Figure 3: Bornes de préchauffage



Les travaux relatifs aux faisceaux R1 et R4 sont prévus dans la deuxième phase de ce projet. Cette phase a déjà commencé avec les travaux du faisceau R4 actuellement en cours.

Le projet a connu plusieurs imprévus et des demandes supplémentaires spécifiques sont venues augmenter le coût de la première phase :

- La zone et le volume de terre polluée avaient été supérieurs à l'estimation initiale. Ceci a conduit à des terrassements supplémentaires et à un volume plus important de terres à échanger;
- La conception de plusieurs fondations a dû être revue suite à la géologie du terrain et la qualité du sol qui étaient bien plus défavorables qu'initialement estimées;
- La conception des quais avec leurs bornes respectives s'est vue modifiée à plusieurs reprises tout au long de la réalisation;
- Un renforcement supplémentaire des zones au-dessus du tunnel Albert Bousser s'avérerait nécessaire.

Le hall de nettoyage

Figure 4: Hall de nettoyage

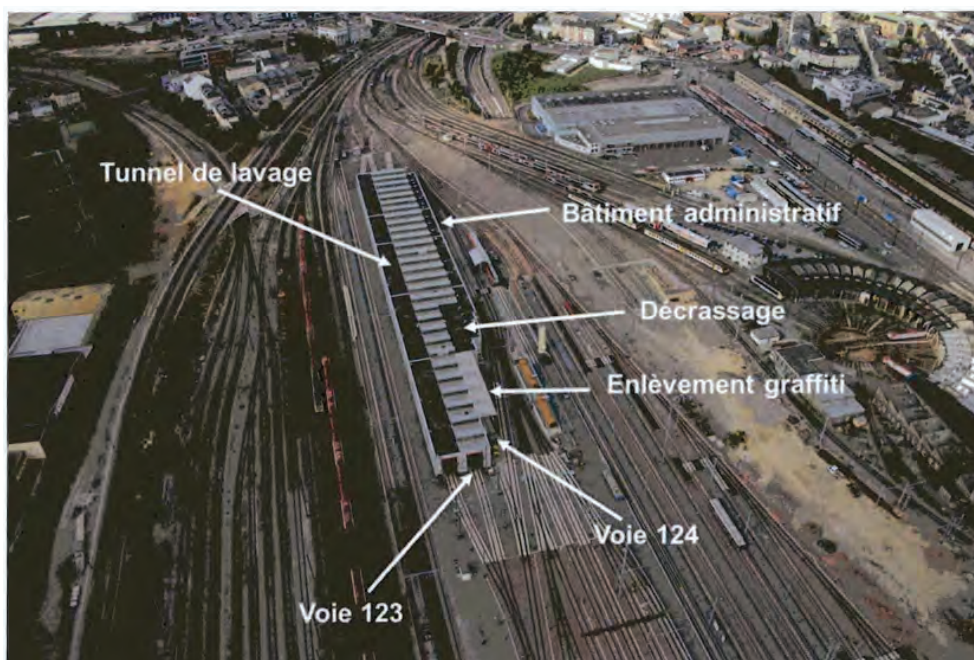


Figure 5: Galerie technique

Tous les équipements techniques ont dû être adaptés pour répondre aux besoins changeants des CFL et pour respecter les réglementations et les normes techniques devenues plus restrictives. Ainsi des éléments plus modernes ont été installés, notamment en ce qui concerne les systèmes HVAC (Heating, Ventilation and Air-Conditioning). Toutes ces installations se sont avérées plus onéreuses que celles prévues initialement.

La conception de la façade du hall de nettoyage s'est vue modifiée, afin de répondre aux normes énergétiques en vigueur.

Les aires de préparation des locomotives ont été mises en service en juillet 2009. Leur réalisation n'a subi aucune modification importante et leur coût est resté sous le montant approuvé.

Figure 6: Station de ravitaillement en gasoil*Figure 7: Station de ravitaillement en sable*

Le poste acquisition de terrains ne fait plus partie de la loi de financement. Pour les travaux restant, aucune acquisition de terrain ne sera nécessaire.

La deuxième phase des travaux

Les études relatives à la deuxième phase du projet « Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg » ont repris en 2018. Entre 2001 et 2018 la technologie des installations ferroviaires, les réglementations et les normes, notamment en matière de sécurité ainsi que les besoins des CFL ont évolué de manière substantielle de sorte à avoir des répercussions sensibles sur le budget approuvé initialement.

Le faisceau de remisage R1

Dans le cadre du projet d'augmentation de la capacité de manœuvres du Centre de Remisage et de Maintenance (CRM) et pour donner suite à l'aménagement du faisceau R4, il s'avère nécessaire de finaliser le faisceau R1, déjà partiellement existant, en direction de la gare de Howald.

Figure 8: Centre de Remisage et de Maintenance avant le début de la deuxième phase des travaux



Ceci induit un réaménagement complet du plan des voies côté sud avec une modification des installations caténaïres et une adaptation de la signalisation ferroviaire. Les quais métalliques existants seront prolongés et munis des équipements respectifs.

A la finalisation du faisceau de remisage R1, s'y ajoutent les éléments suivants :

- Nouveau tracé des voies :

En fonction de l'évolution des besoins CFL, il a fallu adapter le tracé des voies du Centre de Remisage et de Maintenance (CRM), avec des répercussions directes sur les ouvrages de génie civil et sur les installations de traction électrique et de signalisation.

- Evolution des normes d'éclairage :

Des luminaires LED seront installés, conformément aux nouvelles spécifications techniques et à l'usage du site, tout en évitant le plus possible la pollution lumineuse des environs ;

- Evolution des équipements techniques :

Suite à l'évolution technologique permanente, certains éléments existants deviennent obsolètes et des modifications techniques s'avèrent nécessaires.

Figure 9 : Situation actuelle (schéma filaire)

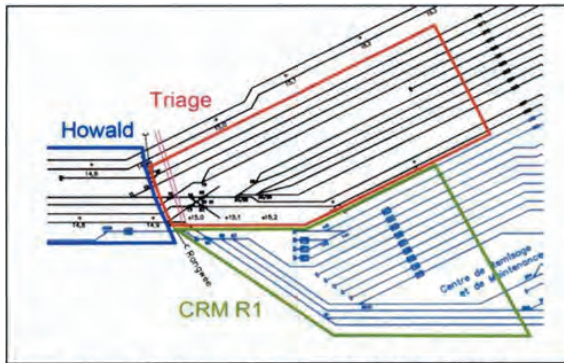
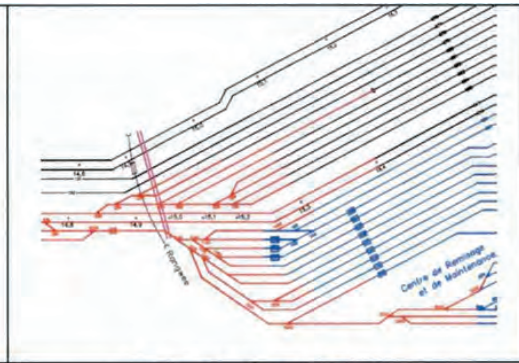


Figure 10 : Situation finale



Le faisceau de remisage R4

Les travaux du faisceau R4 ont été entamés en janvier 2021 et dureront jusqu'en septembre 2022.

Le projet comprend la création de nouvelles voies, notamment l'ajout des voies n°401 à 407 et la modification du faisceau de voies existant devant le Hall de nettoyage, côté gare de Luxembourg. L'adaptation des voies existantes améliorera l'accès aux installations déjà présentes sur le site.

La création des voies n° 401 à 407 permet le garage des trains, l'inspection visuelle sous les voitures et les locomotives ainsi que le ravitaillement en sable. Dans le cadre de ces travaux il est nécessaire d'effectuer un renforcement structurel de certaines parties d'ouvrages existants et d'adapter les installations des caténaires existantes. Une modernisation du poste de commande du Centre de Remisage et de Maintenance (CRM) s'avère également nécessaire.

A la réalisation du faisceau de remisage R4 s'ajoutent les éléments suivants :

– Nouveau tracé des voies :

En fonction de l'évolution des besoins CFL, il a fallu adapter le tracé des voies du Centre de Remisage et de Maintenance (CRM), avec des répercussions directes sur les ouvrages de génie civil et sur les installations de traction électrique et de signalisation.

– Guérites :

6 nouvelles guérites ont été ajoutées au projet suite aux besoins des différents services.

– Rétention des eaux pluviales :

Une modification du système de rétention des eaux pluviales devient nécessaire, pour pouvoir réaliser les travaux sans perturber le présent trafic.

– Aqueduc existant :

L'intégration d'un ancien aqueduc sous les voies dans le nouveau système de drainage, rend sa réhabilitation nécessaire.

– Renforcement d'ouvrages :

Suite au changement du tracé des voies, il est nécessaire de procéder à des renforcements de plusieurs ouvrages se trouvant sous les voies :

- Renforcement du tunnel Rangwee;
- Renforcement partiel de la zone du tunnel Albert Bousser;
- Renforcement de la galerie technique.

– Micropieux :

Dû à la géologie du terrain, plus défavorable que prévue, les fondations à aménager lors de cette deuxième phase devront être réalisées sur micropieux.

– Evolution des normes d'éclairage :

Des luminaires LED seront installés, conformément aux nouvelles spécifications techniques et à l'usage du site, tout en évitant le plus possible la pollution lumineuse des environs.

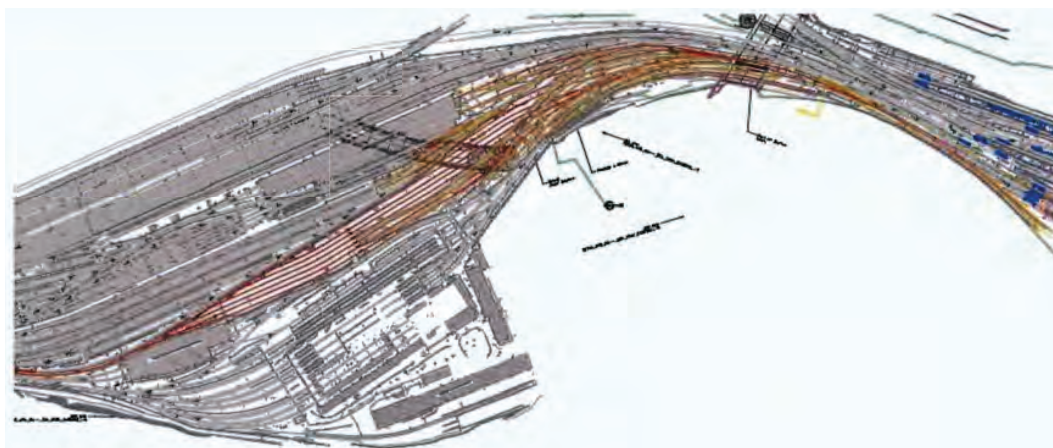
– Confection de regards :

Le nombre de gaines passant dans la galerie technique a dû être augmenté et des regards d'accès supplémentaires ont dû être réalisés.

– Système de sablage :

Le système de sablage a dû être revu afin de l'adapter aux exigences actuelles des CFL.

Figure 11: Travaux du faisceau de voie de remisage R4



Réévaluation du projet

Initialement était prévu un budget de 102.570.000 € (indice 554,26 – octobre 2001). Tenant compte de l'indice du coût de la construction, le projet dispose aujourd'hui d'un budget de **135.958.441,65 €** (indice 881,15 – avril 2021).

Le budget initial a été approuvé sur base d'une estimation datant de l'année 2001 pour la globalité du projet « Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg » sans tenir compte d'une subdivision en deux phases de sa réalisation ultérieure.

Le projet ayant subi de maintes adaptations et les devis datant de 2001 n'étant plus à jour, il a fallu revoir les études et les devis respectifs.

L'évolution technologique des équipements d'infrastructure ferroviaire, le volume plus important des travaux à réaliser et l'évolution du coût de la vie sont les principaux éléments qui expliquent l'augmentation du devis actuel.

Le nouveau coût réévalué à la phase APD du sous-projet « Faisceau de remisage R1 », s'élève désormais à :

Pos.	Désignation	Montant
A	Génie Civil et Génie Technique	6.284.413,93 €
B	Installations ferroviaires	9.429.025,00 €
C	Encadrement CFL pour installations ferroviaires	1.793.600,00 €
D	Encadrement CFL pour Génie Civil et Génie Technique (15% de A)	942.662,09 €
Total travaux futurs selon nouveau APD (indice 845,51 – oct. 2020)		18.449.701,02 €
E	Etudes (15% de A+B)	2.357.015,84 €
F	Divers et imprévus (15% de A)	942.662,09 €
Montant total selon nouveau APD (indice 845,51 – oct. 2020)		21.749.378,95 €
Montant total selon nouveau APD (indice 881,15 – avril 2021)		22.662.852,86 €

Le nouveau coût réévalué à la phase APD (avant-projet détaillé) du sous-projet « Faisceau de remisage R4 », s'élève désormais à :

<i>Pos.</i>	<i>Désignation</i>	<i>Montant</i>
A	Génie Civil et Génie Technique	24.788.628,00 €
B	Installations ferroviaires	24.429.200,00 €
C	Encadrement CFL pour installations ferroviaires	3.210.000,00 €
D	Encadrement CFL pour Génie Civil et Génie Technique (15% de A)	3.718.294,20 €
Total travaux futurs selon nouveau APD (indice 845,51 – oct. 2020)		56.146.122,20 €
E	Etudes (15% de A+B)	7.382.674,20 €
F	Divers et imprévus (15% de A)	3.718.294,20 €
Montant total selon nouveau APD (indice 845,51 – oct. 2020)		67.247.090,60 €
Montant total selon nouveau APD (Indice 881,15 – avril 2021)		70.071.468,41 €

Les études et les travaux de la première phase du projet avaient été réalisés entre 2004 et 2010 et leur coût final s'élève à **71.272.058,56 €**.

Ainsi le coût total du projet « Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg » tenant compte des travaux restant à réaliser selon les nouveaux avant-projets détaillés et des travaux déjà réalisés entre 2004 et 2010, s'élève désormais à **164.006.379,83 €** (indice 881,15 – avril 2021) :

<i>Désignation</i>	<i>Montant</i>
Coût total sous-projet CRM R1 selon nouveau APD (indice 881,15 – avril 2021):	22.662.852,86 €
Coût total sous-projet CRM R4 selon nouveau APD (indice 881,15 – avril 2021):	70.071.468,41 €
Coût des travaux déjà réalisés	71.272.058,56 €
Coût total projet (indice 881,15 – avril 2021)	164.006.379,83 €

Par conséquent, le surcoût total du projet 7° s'élève à :

Budget du projet initial approuvé par la loi du 3 juin 2003 indice 554.26 – octobre 2001	102.570.000,00 €
Budget initial adapté à l'indice 881,15 – avril 2021 (actualisation semestrielle du non-réalisé respectif)	135.958.441,65 €
Nouvelle estimation du projet actuel à l'indice 881,15 – avril 2021	164.006.379,83 €
Dépassement budgétaire (indice 881,15 – avril 2021)	28.047.938,18 €

Au vu de ce qui précède, le budget initial du projet et actualisé à l'indice d'avril 2021, sera dépassé d'environ 21%.

Afin de pouvoir financer le projet il est proposé d'adapter le projet 7° d'après les nouvelles estimations qui se chiffrent à 164.007.000€ (montant arrondi, indice 881,15 – avril 2021).

b) Première phase de la gare périphérique de Howald

Projet initial

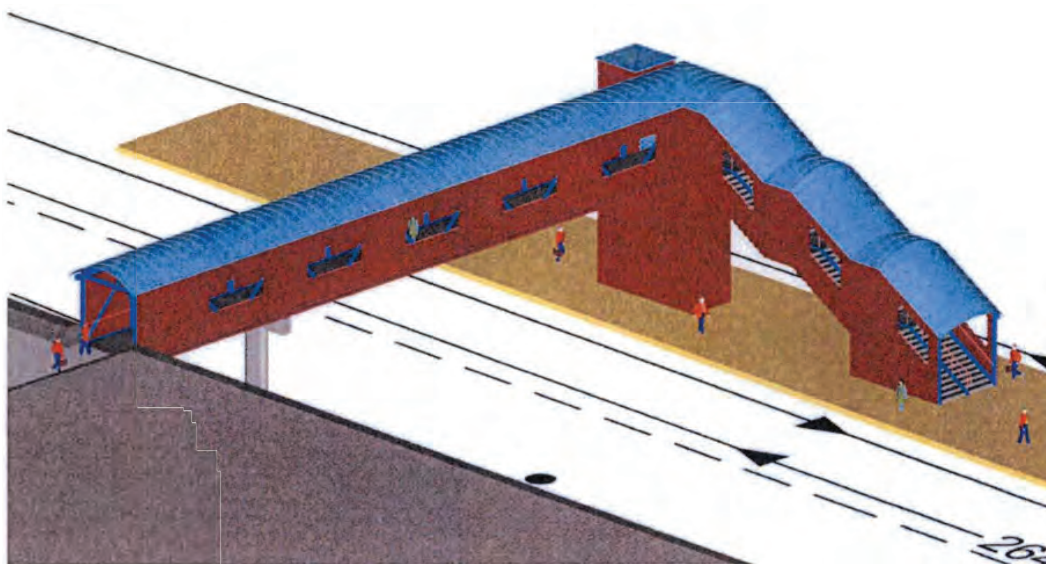
« 25°	Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 1	42.878.500 € »
-------	--	----------------

Projet adapté

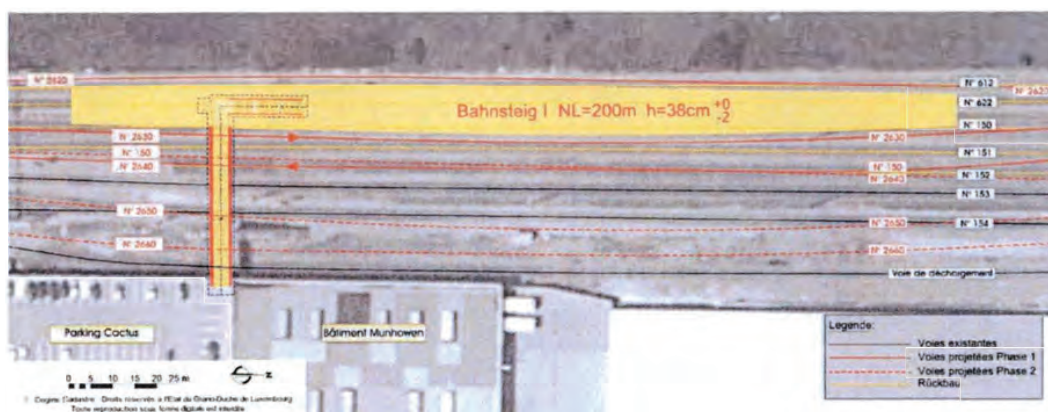
« 25°	Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 1	66.250.000 € »
-------	--	----------------

Les aménagements de la première phase de la gare périphérique de Howald consistaient en la réalisation d'un quai à voyageurs unique avec tous les aménagements d'infrastructures ferroviaires connexes. L'accessibilité du quai était assurée par le biais d'une passerelle provisoire, raccordant le quai à la zone industrielle « Rue des Scillas ».

Passerelle provisoire



Emplacement du quai I de la gare périphérique de Howald



Les aménagements du projet intégral « Gare périphérique de Howald – Aménagement de la phase 1 » sont subdivisés en 3 sous-projets et concernent la réalisation des installations suivantes :

- **Raccordement voies 10 + 11 :**
Installation d'une connexion entre les voies 10 et 11 au sud de la gare centrale moyennant deux appareils de voie supplémentaires ;
- **Howald Phase 1a :**
Adaptations au Triage de Luxembourg - renouvellement des installations ferroviaires à Luxembourg Sud ;
- **Howald Phase 1b :**
Adaptations de l'Arrêt Howald - construction d'un quai à voyageurs unique.
Le projet initial intégrait l'ensemble des travaux précités.

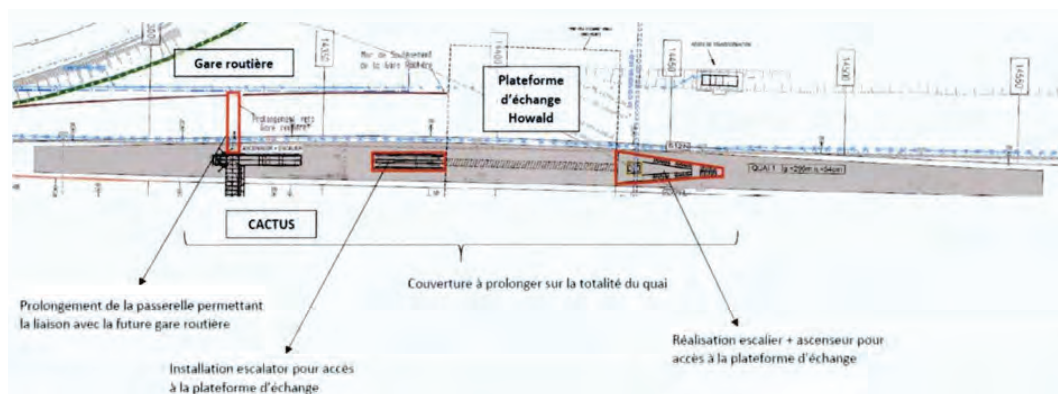
Evolution du projet

Le raccord des voies 10 et 11 a subi des optimisations du tracé de voie durant la période de 2012 à 2017. La phase la concernant des adaptations au niveau du Triage de Luxembourg a subi des optimisations du tracé des voies et des technologies mises en œuvre.

En ce qui concerne la phase 1b concernant l'adaptation de l'arrêt de Howald, il y a lieu de relever que lorsque la loi du 17 décembre 2010 précitée est entrée en vigueur, les projets connexes à la gare périphérique de Howald et indépendants des CFL, se trouvaient au stade d'études de faisabilité seulement. Suite à l'avancement des études de ces projets limitrophes, le projet « Howald Phase 1b - Adaptations de l'Arrêt Howald » a subi plusieurs modifications, entourées en rouge sur l'image ci-dessous :

- Construction d'une passerelle définitive au lieu d'une passerelle provisoire seulement ;
- Prolongement de la passerelle définitive en direction de la future gare routière ;
- Construction supplémentaire de deux accès à la plateforme d'échange ;
- Ajout d'une marquise sur une longueur d'environ 175m (amélioration du confort au client).

Travaux complémentaires à la gare périphérique de Howald



L'avancement des études des projets connexes à la gare périphérique de Howald a permis aux CFL d'intégrer les différents accès depuis le quai I vers ces derniers.

Ainsi, disposant de plus amples informations sur le projet de la future gare routière, il était possible d'intégrer le prolongement de la passerelle définitive vers celle-ci. De même, il était possible d'intégrer les accès depuis le quai I vers la future plateforme d'échange ainsi que l'emplacement au niveau du quai I, des appuis intermédiaires de la plateforme d'échange. Enfin, l'intégration au projet d'une marquise d'environ 175 mètres par-dessus du quai I, permettra d'améliorer de manière sensible le confort au client.

Par ailleurs, avec l'avancement des études, les adaptations suivantes sont venues s'ajouter au projet :

- Le quai I de 250 mètres a été prolongé à 290 mètres ;
- Adaptation importante du profil en long des voies 612/622, nécessitant la mise en place d'importants blindages ;
- Réalisation d'un fonçage pour les eaux de drainage ;
- Les travaux de voies et donc de plateforme ferroviaire ont été allongés d'environ 600 mètres.

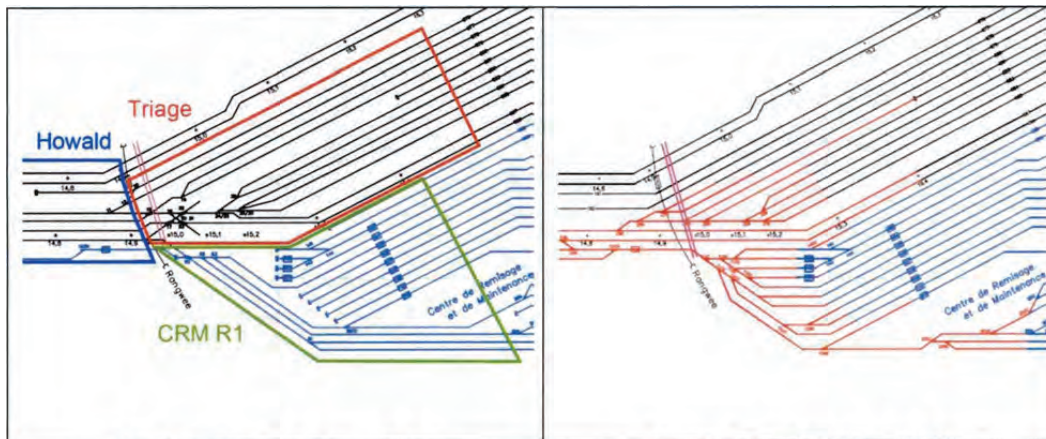
Le raccord des voies 10 et 11 s'étalait de 2012 à 2017.

Les travaux relatifs à l'adaptation du Triage de Luxembourg seront réalisés ensemble avec les travaux du nouveau projet Howald-phase 2 (quai II) et avec les travaux de finalisation du faisceau R1 du Centre de Remisage et de Maintenance (CRM-R1). Le projet de Howald – phase 2 nécessitera le vote d'une nouvelle loi de financement tandis que la finalisation du faisceau R1 nécessitera le vote d'un amendement de la loi de financement actuelle du CRM par la Chambre des Députés. Les adaptations au Triage de Luxembourg et au CRM-R1 sont représentées en rouge au schéma filaire ci-dessous.

Le sous-projet « Howald Phase 1a - Adaptations au Triage de Luxembourg » prévoit une modification du plan des voies dans la zone de triage (voies n°76 à 88) et la prolongation de certaines voies situées dans la zone CRM R1 (voies n° 101 à 110) nécessaires à la finalisation du faisceau R1 du CRM.

Situation actuelle (schéma filaire)

Situation finale (schéma filaire)



La nouvelle configuration des voies ferrées impose une étude approfondie de l'assainissement et des fondements de la plateforme du triage en tenant compte des normes et réglementations en vigueur.

Il en découle un renouvellement de la plateforme en remblai ainsi que de ses sous-couches avant la mise en place du ballast et l'armement des voies. Parallèlement à ces travaux, des nouvelles pistes de service seront créées. Enfin, s'ajoutent tous les travaux liés aux équipements ferroviaires :

- dépose et création de nouvelles fondations caténaires,
- dépose et pose de caniveaux à câbles ainsi que des réseaux,
- dépose et pose de différents appareils de voies,
- réalisation du drainage d'entre-voie.

Depuis sa mise en service en décembre 2017, la gare périphérique de Howald se compose d'un quai médian d'une longueur de 290m, positionné entre les voies principales 612 et 622. Le quai I, partiellement recouvert d'une marquise, est relié moyennant une passerelle piétonne à la zone industrielle « Rue des Scillas ».

Les deux projets connexes de la gare routière et de la plateforme d'échange n'étant pas réalisés en même temps que le quai I, les accès y relatifs n'avaient pas pu être réalisés. Toutefois les travaux préparatoires respectifs avaient directement été intégrés. Ainsi la passerelle définitive avait été conçue de manière à pouvoir supporter les charges provenant du prolongement ultérieur de celle-ci et les fondations des accès vers la future plateforme d'échange avaient été réalisées.



Afin de préparer l'aménagement de la future plateforme d'échange à Howald, les piliers de celle-ci avaient déjà été réalisés lors des travaux du projet « Howald – phase 1b » en 2017.

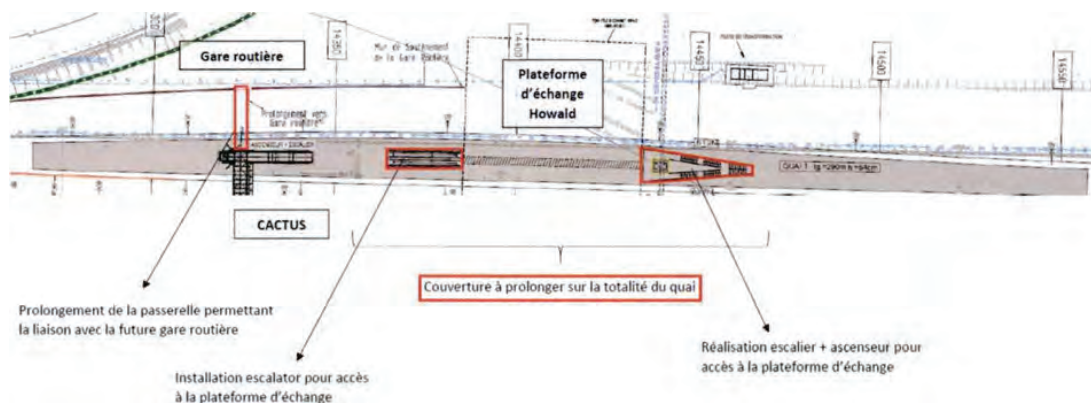
Piliers de la future plateforme d'échange



Afin de finaliser le projet « Howald phase 1b » il faudra encore réaliser les éléments suivants :

- prolongement de la passerelle existante jusqu'à la future gare routière ;
- construction de deux accès à la future plateforme d'échange sur base des fondations existantes ;
- prolongement de la marquise existante.

Travaux à réaliser sur le quai I de la gare périphérique de Howald



Réévaluation du projet

Au vu de ces évolutions du projet initial de la « Gare périphérique de Howald - Aménagement de la phase 1 », il s'avère nécessaire d'adapter son budget approuvé initialement.

Les adaptations indispensables ont engendré une hausse du coût total final de sorte qu'une augmentation des crédits approuvés est nécessaire pour assurer le financement des travaux de finalisation.

Raccordement des voies 10 et 11

Initialement était prévu un budget de 2.577.500,00 € (indice 666,12 – avril 2008) pour ce sous-projet.

Tenant compte des transferts de crédits entre corps de métiers et entre sous-projets ainsi que de l'adaptation de l'indice du coût de la construction (le détail en est repris aux tableaux des pages 10 à 11), ce sous-projet dispose aujourd'hui d'un budget de **2.099.142,16 €** (indice 881,15 – avril 2021).

Les études et les travaux de ce sous-projet avaient été réalisés entre 2012 et 2017 et leur coût final s'élève à **1.356.260,77 €** (réalisé).

Le sous-projet « Raccordement des voies 10 et 11 » accuse donc une économie de **742.881,39 €** (indice 881,15 – avril 2021) et qui sera mise à disposition du sous-projet « Howald-Phase 1a ».

<i>Désignation</i>	<i>Montant</i>
Budget du sous-projet adapté (indice 881,15 – avril 2021)	2.099.142,16 €
Coût total du sous-projet (réalisé)	- 1.356.260,77 €
Economie disponible du sous-projet (indice 881,15 avril 2021)	742.881,39 €

Gare périphérique de Howald – phase 1a

Initialement était prévu un budget de 22.107.500,00 € (indice 666,12 – avril 2008) pour la réalisation de ce sous-projet.

Tenant compte des transferts de crédits entre corps de métiers et entre sous-projets ainsi que de l'adaptation de l'indice du coût de la construction (le détail en est repris aux tableaux des pages 10 à 11), ce sous-projet dispose aujourd'hui d'un budget de **18.927.217,93 €** (indice 881,15 – avril 2021).

Les travaux de ce sous-projet n'ayant pas encore débuté, à part quelques travaux d'adaptations devenus nécessaires en 2017 suite à la réalisation du sous-projet « Howald-Phase 1b », et les devis datant de 2009 n'étant plus à jour, il a fallu revoir les études et les devis respectifs.

L'évolution technologique des équipements d'infrastructure ferroviaire, le volume plus important des travaux à réaliser et l'évolution du coût de la vie sont les principaux éléments qui expliquent l'augmentation du devis actuel.

Le tableau ci-dessous résume les principaux changements intervenus entre le projet initial à la base de la loi de financement de 17 décembre 2010 et le projet actuel.

<i>Projet initial (17 décembre 2010)</i>	<i>Changements entraînant une hausse des coûts</i>
– Adaptation triage sud – Déplacement de signaux existants – Adaptation des circuits de voie existants	– Adaptation triage nord et sud – Remplacement de tous les signaux à ampoules existants par des signaux à LED – Remplacement des circuits de voie existants par des compteurs d'essieux – Un nombre plus élevé de sections de voies à considérer – Coût de la vie (taux horaires, indices des contrats-cadres)

Le nouveau coût réévalué à la phase APD (avant-projet détaillé) du sous-projet « Howald-Phase 1a », s'élève désormais à :

<i>Pos.</i>	<i>Désignation</i>	<i>Montant</i>
A	Génie Civil et Génie Technique	6.707.000,00 €
B	Installations ferroviaires	18.393.175,00 €
C	Encadrement CFL pour installations ferroviaires	2.818.600,00 €
D	Encadrement CFL pour Génie Civil et Génie Technique (15% de A)	1.006.050,00 €
Total travaux futurs selon nouveau APD (indice 845,51 – oct. 2020)		28.924.825,00 €
E	Etudes (15% de A+B)	3.765.026,25 €
F	Divers et imprévus (15% de A)	1.006.050,00 €
Montant total selon nouveau APD (indice 845,51 – oct. 2020)*		33.695.901,25 €

* Il est à noter que l'estimation du coût des travaux restants à réaliser selon le nouveau Avant-projet détaillé du projet « Howald-Phase 1a », tient compte de la situation actuelle des marchés en particulier de la hausse exceptionnelle des prix des matières premières lors de ces derniers mois.

Les travaux d'adaptations devenus nécessaires en 2017 suite à la réalisation du sous-projet « Howald – phase 1b » ont engendré des coûts au montant de **1.820.303,87 €** (réalisé), pas considérés au niveau des devis APD actualisés.

Ainsi le coût total du projet « Howald-Phase 1a », tenant compte des travaux restant à réaliser selon le nouvel avant-projet détaillé et des travaux d'adaptations déjà réalisés en 2017, s'élève désormais à **36.931.432,97 €** (indice 881,15 - avril 2021).

<i>Désignation</i>	<i>Montant</i>
Coût total sous-projet selon nouveau APD (indice 845,51 – oct. 2020):	33.695.901,25 €
Coût total sous-projet « Howald-Phase 1a » (indice 881,15 – avril 2021)	35.111.129,10 €
Coût des travaux d'adaptations déjà réalisés	1.820.303,87 €
Coût total sous-projet « Howald-Phase 1a » (indice 881,15 – avril 2021)	36.931.432,97 €

L'augmentation du projet « Howald-Phase 1a » représente un montant de **18.004.215,04 €** (indice 881,15 - avril 2021) :

<i>Désignation</i>	<i>Montant</i>
Budget disponible du sous-projet (indice 881,15-avril 2021)	18.927.217,93 €
Nouvelle situation (indice 881,15-avril 2021)	36.931.432,97 €
Dépassement budgétaire du du sous-projet (indice 881,15-avril 2021)	18.004.215,04 €

Gare périphérique de Howald – phase 1b

Initialement était prévu un budget de 18.193.500,00 € (indice 666.12 – avril 2008) pour la réalisation de ce sous-projet.

Tenant compte des transferts de crédits entre corps de métiers et entre sous-projets ainsi que de l'adaptation de l'indice du coût de la construction (le détail en est repris aux tableaux des pages 10 à 11), ce sous-projet dispose aujourd'hui d'un budget de **32.227.980,44 €** (indice 881,15 – avril 2021).

Les travaux suivants restent encore à réaliser pour ce sous-projet :

- Prolongement de la passerelle reliant le parking du centre commercial au quai 1, jusqu'à la future gare routière ;
- Construction supplémentaire de deux accès à la plateforme d'échange (escalator, escalier et ascenseur) ;
- Ajout d'une marquise sur une longueur de +/- 175m (confort client).

Le nouveau coût de ces travaux restants réévalué à la phase APD (avant-projet détaillé) du sous-projet « Howald-Phase 1b », s'élève désormais à :

<i>Pos.</i>	<i>Désignation</i>	<i>Valeur</i>
A	Génie Civil et Génie Technique	5.080.000,00 €
B	Encadrement CFL pour Génie Civil et Génie Technique	250.000,00 €
Total travaux futurs (indice 845,51 – oct. 2020)		5.330.000,00 €
C	Etudes	799.500,00 €
Total études et travaux (indice 845,51 – oct. 2020)		6.129.500,00 €
D	Situation actuelle des marches (+30% de A)*	1.524.000,00 €
Total des études et travaux restants (indice 845,51 – oct. 2020)		7.653.500,00 €
Total des études et travaux restants (indice 881,15 – avril 2021)		7.974.947,00 €

* Il est à noter que l'estimation du coût des travaux restants à réaliser pour le projet « Howald phase 1b », a été établie en 2020, or suite à la situation actuelle des marchés en particulier l'augmentation des prix des matières premières lors de ces derniers mois nous amène à prévoir un surplus de 30% sur le devis actuel des travaux de génie civil et de génie technique.

Le coût des travaux déjà réalisés pour ce sous-projet s'élève à **19.916.199,44 €** (réalisé).

Ainsi le coût total du projet « Howald – phase 1b », tenant compte des travaux restant à réaliser selon le nouveau avant-projet détaillé et des travaux finalisés en 2017, s'élève désormais à **27.891.146,44 €** (indice 881,15 – avril 2021).

Le sous-projet « Howald - phase 1b » accuse donc une économie de **4.336.834,00 €** (indice 881,15 – avril 2021) et qui sera mise à disposition du sous-projet « Howald – phase 1a ».

<i>Désignation</i>	<i>Montant</i>
Budget du sous-projet adapté (indice 881,15 - avril 2021)	32.227.980,44 €
Coût total des travaux déjà finalisés en 2017	- 19.916.199,44 C
Coût total des travaux restants à réaliser (indice 881,15 - avril 2021)	- 7.974.947,00 €
Economie disponible du sous-projet (indice 881,15 avril 2021)	4.336.834,00 €

Réévaluation du projet à l'indice d'avril 2021

Le coût total du projet 25 s'élève à :

Budget du projet initial approuvé par la loi du 17 décembre 2010 indice 666.12 – avril 2008	42.878.500,00 €
Budget initial adapté à l'indice 881,15 – avril 2021 en tenant compte des transferts de crédits et des crédits réalisés (actualisation semestrielle du non-réalisé respectif)	53.254.340,53 €
Economies réalisées sur le raccordement des voies 10 et 11	-742.881,39 €
Budget manquant sur phase 1a	18.004.215,04 €
Economie réalisée 1b sur base de travaux réalisés sous la phase 1a	-4.336.834,00 €
Nouvelle estimation du projet actuel à l'indice 881,15 – avril 2021	66.178.840,18 €
Dépassement budgétaire (indice 881,15 – avril 2021)	12.924.499,65 €

Au vu de ce qui précède, le coût de réalisation du projet approuvé par le législateur sera dépassé.

Afin de pouvoir financer le projet, il est proposé d'adapter le projet initial d'après les nouvelles estimations qui se chiffrent à **66.250.000,00 €** (montant arrondi, indice 881,15 – avril 2021).

c) Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 2.

Enfin, il est proposé d'ajouter un nouveau projet n°40 à ladite annexe.

« 40°	Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 2	95.300.000 € »
-------	--	----------------

La deuxième phase de la gare périphérique de Howald concerne l'aménagement d'un deuxième quai médian à Howald ainsi que le raccordement à Howald de la nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg.

La stratégie « MODU » du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics vise la création d'un pôle d'échanges multimodal à Howald, permettant un échange facile entre les différents modes de transports en commun (train, tram et bus).

Les études APD (avant-projet détaillé) sont achevées.

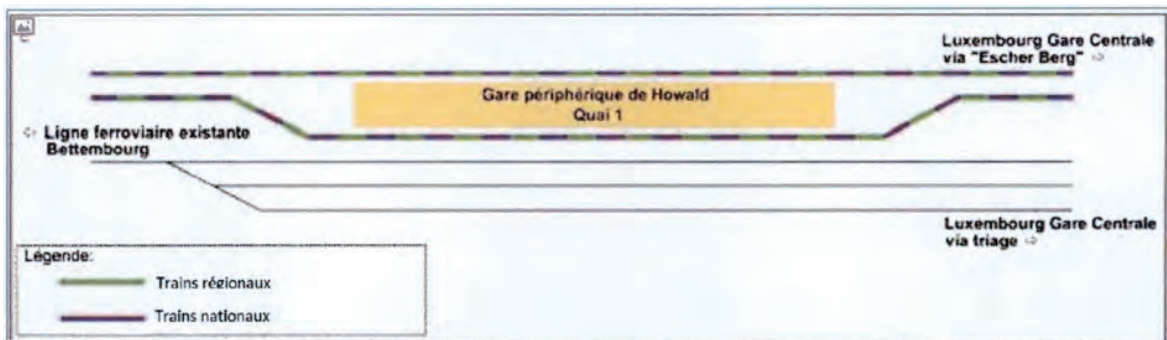
Elaboré en juillet 2004, le Masterplan définit la structure du futur tissu urbain du « Ban de Gasperich ». Ainsi le Masterplan se prononce-t-il au sujet de la future gare périphérique comme suit : « *La nouvelle gare Howald constitue la base pour la desserte des transports en commun dans la zone à études et assure par-là la jonction entre le train classique et les moyens de transports urbains (tram et bus).* » *l'image ci-dessous montre le « Ban de Gasperich » avec la gare périphérique de Howald.*



Philosophie de desserte

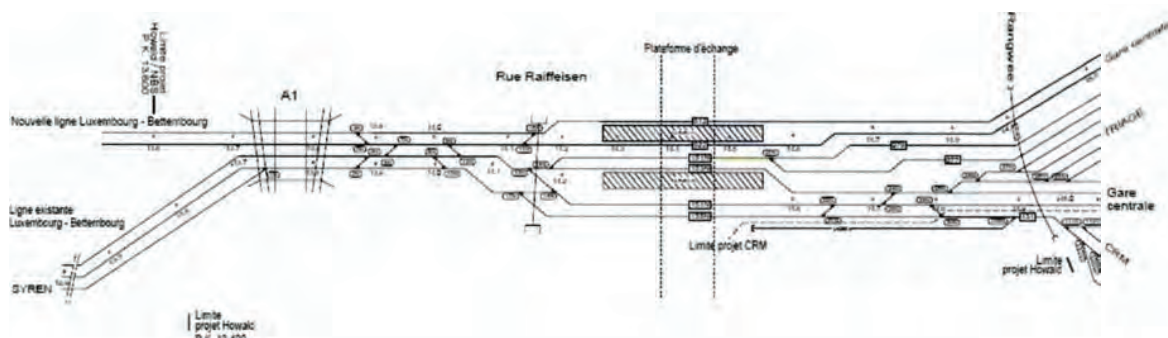
Lors d'une première phase, la qualité d'attraction de la gare de Howald se manifesta par l'offre de desserte des trains voyageurs ; d'un côté des trains nationaux en provenance de Rodange via Esch-Alzette et d'un autre côté des trains régionaux en provenance de la Lorraine.

La gare périphérique de Howald bénéficie ainsi, dès la première phase de mise en service, d'une desserte ferroviaire performante et cadencée.



Faisant partie intégrante du concept de raccordement de la future ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg à l'entrée Sud de la gare centrale, les deux quais de la gare périphérique de Howald, satisferont au schéma de desserte suivant (phase 2) :

- Quai I :** trafic ferroviaire en relation avec la nouvelle ligne vers Bettembourg, accueillant prioritairement les trains internationaux et transfrontaliers en provenance de la France et empruntant l'itinéraire traditionnel pour accéder à la gare centrale ;
- Quai II :** trafic national en provenance de Rodange via Esch-Alzette et de Dudelange passant par la ligne ferroviaire existante, empruntant les nouvelles voies d'entrée en gare centrale via les voies de circulation nouvellement aménagées à la hauteur du triage Luxembourg-Sud.



La phase a été décrite ci-avant. La deuxième phase est l'objet de la présente loi de financement. Les travaux suivants sont prévus :

- la réalisation du quai II de 307 mètres de longueur ;
- la réalisation de nombreux travaux d'infrastructure ferroviaire (assainissement, dépose et repose de voies, adaptation des installations de traction électriques et de sécurité) ;
- la réalisation des accès depuis le quai II vers la passerelle piétonne (escalier et ascenseur) et vers la plateforme d'échange (escalier, ascenseur, escalator) ;
- l'adaptation des appuis de la passerelle existante pour intégrer au plan des voies une nouvelle voie fret entre les deux quais ;
- l'adaptation du plan des voies et le renouvellement de la plateforme en vue du raccordement de la nouvelle ligne entre Bettembourg et Luxembourg et de la ligne vers Syren aux deux quais de la gare de Howald.

Situation projetée de la gare périphérique de Howald et du pôle d'échange



Le quai II, se trouvant entre les voies 153 et 154, aura une géométrie variable. La longueur du quai sera de 307 mètres, à ses extrémités sud et nord le quai aura des largeurs minimales respectives de 4,80 mètres et de 4,20 mètres et sa hauteur sera de 54 cm au-dessus du plan de roulement.

Les éléments de rive seront préfabriqués et la partie centrale sera réalisée en pavés sur remblais afin de reprendre plus facilement les variations de largeur. Les éléments préfabriqués de quai seront entièrement préparés en usine, y compris leur revêtement. Les caractéristiques requises pour ces éléments, qui devront être antidérapants, résistants au gel et au sel de déneigement, seront garanties par l'emploi de mélanges spéciaux de béton de haute qualité. Tous les dispositifs indispensables de guidage tactile seront également intégrés au système.

Les équipements de quai seront conformes aux installations des gares du réseau ferré luxembourgeois (éclairage, sonorisation, signalétique, téléaffichage, mobilier urbain, etc. ...).

Des bandes de guidage podotactiles faciliteront les déplacements des personnes malvoyantes.

Les toitures de quai seront conçues sous forme d'éléments modulaires permettant de couvrir tout type de quai, quelle que soit sa singularité de forme ou de géométrie. L'emploi de profilés standards en acier à haut degré de préfabrication réduira le temps de montage et limitera ainsi les coûts. La forme évasée ou conique des quais sera reprise par les marquises, de façon à ce que les quais soient couverts sur toute leur largeur.

Afin de prendre en compte les diverses géométries du quai, différents modules de toiture ont été conçus sur base d'un concept cohérent. Les portiques de la marquise seront alignés avec un écartement d'environ 8 mètres. Ils permettront le passage des câbles et l'évacuation des eaux du toit. Sur la partie médiane des portiques reposera la gouttière carrée prévue en tant qu'élément pré monté.

La marquise sera caractérisée par sa forme en ailes de papillon réalisés en panneaux sandwich, la partie centrale étant réalisée en verre. L'éclairage, la vidéosurveillance et la sonorisation y seront intégrés et certains éléments (panneaux de guidage, écrans d'affichage, horloges) seront suspendus à la marquise de sorte à réduire les encombrements aux circulations des voyageurs sur le quai.



La réalisation d'un quai supplémentaire à la gare périphérique de Howald et le raccordement de la nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg (NBS L-Bt) imposent une modification du plan des voies. Les travaux s'étendront du point kilométrique 13,400 au sud jusqu'au point kilométrique 14,900 au nord (tunnel Rangwee).

Les travaux de voies incluront :

- le renouvellement des voies courantes et des appareils de voie comprenant un ripage des voies dans la zone sud ;
- la modernisation des différents composants, comprenant notamment la mise en œuvre de traverses en béton monobloc nécessitant moins d'entretien courant que la voie actuelle ;
- le remplacement du ballast en scorie de haut-fourneau par du ballast en pierre naturelle pour améliorer le maintien dans le temps de la géométrie de la voie et réduire ainsi la fréquence des interventions de bourrage/dressage de la voie et des appareils de voie ;
- l'amélioration de la stabilité de la plate-forme pour permettre la pose de traverses en béton;
- l'amélioration de l'évacuation des eaux superficielles pour garantir l'assainissement correct du corps de la voie ;
- le renouvellement des pistes longeant les voies y compris les tracés des caniveaux à câbles.

Le futur pont routier, à réaliser par l'Administration des Ponts et Chaussées, permettra une interconnexion entre les différents modes de transport en commun train, bus et tram. L'accès depuis le quai II à cette plateforme d'échange sera possible grâce à un escalator se trouvant du côté sud du pont et grâce à un ascenseur, avec une cabine, d'une largeur de 1,80 mètres, d'une profondeur de 3,20 mètres, d'une hauteur de 2,30 mètres et ayant une charge maximale de 3000 kg entouré d'un escalier architectonique se trouvant du côté nord du pont.

Accès au pôle d'échange



Les escaliers d'accès au pôle d'échange seront composés de limons en béton armé et d'une structure métallique venant s'appuyer sur la cage d'ascenseur. Leur toiture, de même matérialité que la marquise, sera constituée d'une tôle de couverture métallique sur un châssis en acier. Cette toiture sera supportée par des profilés en acier à l'identique des supports de la marquise.

Pour venir habiller l'escalier, une tôle perforée sera intégrée. Celle-ci permettra par la même occasion d'éviter tout risque de chute.

Escaliers architectoniques



Le concept d'assainissement de la plateforme ferroviaire et du quai a été défini conformément aux prescriptions de l'Administration de la Gestion de l'Eau.

Assainissement des plateformes ferroviaires

Pour assurer un assainissement correct des plateformes ferroviaires, des drainages seront prévus entre les voies et déverseront l'eau pluviale dans les deux sens. En conformité avec le règlement RIL 836 DB, le drainage sera fermé et enterré. Il sera posé avec une pente minimale allant de 0,15 % à 0,30 %. Les tuyaux de drainages seront conformes à la DIN 4262 T1 et à la RIL 836 DB.

Assainissement des quais

Les volumes nécessaires à la rétention des eaux pluviales provenant des marquises ont été déterminés selon les règlements en vigueur et sont prévus d'être réalisés par moyen de «Rigolenfüllkörper» étanchéifiés sous le quai II. L'écoulement des eaux sera retardé par un régulateur de débit.

Les eaux du drainage longitudinal des voies se rejoindront au point bas (point kilométrique 14,675) et traverseront l'ensemble de la plateforme ferroviaire via une canalisation DN500 réalisée lors du projet de « Howald-phase 1 ». Le rejet se fera ensuite dans une canalisation DN1000 existante qui évacue dans l'ancien ruisseau canalisé (Drosbach).

Les installations techniques – concept général

Les installations électriques tiennent compte des spécificités du projet et sont dimensionnées en fonction des normes en vigueur. L'appareillage est choisi de façon à assurer la plus grande uniformité

et cohérence de l'ensemble de l'installation, et présenter les caractéristiques de solidité nécessaire contre le vandalisme.

Alimentation électrique

L'alimentation électrique de tous les équipements des deux quais et de la passerelle d'accès est assurée par un transformateur à enroulements secs de 250 kVA déjà existant et se trouvant à proximité de la bretelle de sortie de l'autoroute A3. Le transformateur est raccordé au réseau moyenne tension 20kV de CREOS et convertit la tension à 400V.

Le poste de transformation, de construction préfabriquée en béton, est composé du côté moyenne tension (CREOS) de cellules de bouclage et de protection et du transformateur. Le refroidissement de l'ensemble est assuré par la ventilation naturelle à travers des grilles de refroidissement dans les portes d'accès. La guérite comprend également un local TGBT (tableau général basse tension) et un local pour les installations à courant faible appartenant aux CFL.

La sélectivité sera définie de sorte à garantir une alimentation électrique sécurisée.

Distribution générale basse tension

Le TGBT comprend 5 départs : 4 départs de 100A pour les deux tableaux secondaires du quai I et du quai II, et une réserve qui pourra servir pour la phase construction. Les départs des ascenseurs et des escalators seront également dans le TGBT.

Les équipements et les éclairages des quais I et II et de la passerelle seront alimentés par les tableaux secondaires sur les quais.

Sous les deux escaliers de la passerelle se situe respectivement un local technique contenant un premier tableau secondaire. Le deuxième tableau ayant un indice de protection IP 65 se trouve au dernier tiers de chaque quai en direction de Luxembourg.

La gaine d'ascenseur est équipée d'une cuve étanche avec un raccordement à la terre. Une alimentation pour une pompe permanente dans la cuve est prévue. Une gaine vide sous le quai permet l'évacuation des eaux.

Appareillage électrique

Afin de limiter les dégradations volontaires, la robustesse du matériel électrique utilisé prime son choix. Ainsi l'indice de protection contre les impacts mécaniques est au minimum IK10 « anti-vandales » pour les luminaires. L'appareillage, p.ex. les bornes de distribution d'énergie, sera d'un indice de protection minimum IP65 pour une pose apparente à l'extérieur.

Les différents appareils sont raccordés à la centrale de gestion EIB-Bus des CFL. Les bornes SOS, les afficheurs, les horloges ainsi que tous les équipements ferroviaires seront fournis et posés par les CFL.

Eclairage

Les quais sont principalement couverts par des marquises équipées d'un éclairage extérieur pour permettre la circulation des passagers en toute sécurité. L'intensité lumineuse est de 50 lx sur les quais, de 150 lx dans les escaliers et de 100 lx dans la passerelle.

Suivant le Règlement (UE) N° 1300/2014 du 18 novembre 2014, le niveau d'éclairage :

- 1° des zones extérieures d'une gare doit être suffisant pour faciliter l'orientation et signaler les différences de niveau, les portes et les entrées ;
- 2° le long des cheminements libres d'obstacles doit être adapté aux opérations visuelles des voyageurs. Une attention particulière doit être accordée aux différences de niveaux, aux distributeurs automatiques de billet et aux affichages d'informations.

L'éclairage du quai en dehors des zones couvertes par la marquise, est assuré par des luminaires sur mâts rabattables d'une hauteur de 5,50m et de couleur RAL 3004. L'ensemble des luminaires, commandé depuis la centrale EIB-bus des CFL, a un indice de protection IP65 et un indice de résistance aux chocs IK10.

Une attention particulière sera apportée à la pollution lumineuse. L'éclairage est conçu en conformité avec les prescriptions et les classes environnementales (classe E2) de la norme européenne EN12464-2.

Le système d'éclairage installé permet une graduation afin de pouvoir s'adapter au mieux aux normes et prescriptions en vigueur.

Eclairage de secours

Le dispositif d'éclairage de secours moyennant pictogrammes et balisage des chemins de fuite est alimenté par des batteries auto nomades déportées dans les locaux techniques sous les escaliers de la passerelle. Ce choix a été fait pour limiter l'impact de détérioration des batteries exposées au grand froid pendant les longues périodes hivernales. En cas de coupure électrique, elles alimentent en mode secours et pendant une heure les luminaires de la passerelle, du local technique et des escaliers.

Ce dispositif, pour être conforme à la norme EN1838 et à la VDE 0108, devra être dimensionné en capacité de batterie selon la puissance des luminaires choisis avec l'obligation de préserver un départ par circuit et un luminaire maximum par circuit.

Equipement de courant faible

Dans un souci de préserver une homogénéité des installations techniques et électriques sur l'ensemble de la gare, les nouveaux équipements seront conçus selon les mêmes principes que les équipements déjà en place :

- **CCTV (Closed Circuit Television):** l'ensemble de la gare sera sous vidéo-surveillance (les ascenseurs, les escaliers et escalators, la passerelle, les deux quais). Un rack dédié avec ses switches et son extension du serveur avec enregistreur seront dans le local technique, relié via une interface de contrôle vers la surveillance BMS.
- **Sonorisation :** la gare sera intégralement équipée d'un système de sonorisation identique à ce qui existe déjà au niveau de la passerelle et du quai I, et réparti selon les résultats de l'étude acoustique conformément à la norme DIN EN 60268-16 : 2012-05 «*Equipements pour systèmes électroacoustiques, Partie 16 : Evaluation objective de l'intelligibilité de la parole au moyen de l'indice de transmission de la parole STIPA*».

Ascenseur et escalators

Dans le but d'une optimisation des flux voyageurs sur l'ensemble de la gare Howald (les quais et leurs accès, la passerelle et le pôle d'échange), le concept est de préserver l'homogénéité des types d'ascenseurs et d'escalators.

A cette fin, les ascenseurs doivent être conformes à la norme EN 81-70 relative à l'accessibilité aux ascenseurs pour toutes les personnes, y compris les personnes à mobilité réduite et les personnes malvoyantes.

La gare ferroviaire sera certifiée conformément aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI), s'appliquant à la conception, à la construction, à l'exploitation et à l'entretien des infrastructures ferroviaires :

- STI-PMR pour l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite :
 - Contraste
 - Exigence tactile (bande de guidage)
 - Lisibilité d'une police à caractères
 - Caractère antidérapant des revêtements de sol
 - Confort d'éclairage
 - Intelligibilité des annonces vocales
 - Accessibilité
- STI-INF pour l'infrastructure ferroviaire :
 - Cheminement libre d'obstacle

- Circulation verticale
- Signalisation des cheminements et obstacles transparents
- Largeur et bordure des quais
- Gabarits ferroviaires
- Equipements ferroviaires
- Voies ferrées, signalisation ferroviaire et caténaires

Les spécifications techniques d'interopérabilité suivantes seront également concernées :

- STI-ENE pour les installations de traction électrique
- STI-CCS pour les installations contrôle-commande et signalisation.

Les travaux sont prévus de mi-2023 à fin 2026, sur une durée de 3,5 années.

Lors des études APD (avant-projet-détaillé) un phasage de principe sur sept étapes de construction fut défini en respect des contraintes du trafic ferroviaire.

Les deux premières phases concernent les travaux préliminaires de façon à ce que le quai I, plus précisément les voies 612 et 622, restent en service pendant toute la durée de ces travaux. Un barrage d'envergure est planifié pendant les congés d'été 2023 pour la dépose des voies 151, 152 et 153 et la pose des nouvelles voies 151N et 152N.

Les phases 3 et 4 du planning regroupent les travaux de fondations du nouveau quai II et des caténaires, ainsi que les travaux de pose des éléments préfabriqués du nouveau quai II et de plateforme ferroviaire. Lors de ces deux phases se dérouleront également les travaux d'adaptations du Triage et du faisceau R1 du Centre de Remisage et de Maintenance.

Lors de la phase 5 se dérouleront les travaux de finition du quai II et de pose des voies 154N et 155N. À la fin de cette phase tous les travaux de plateforme ferroviaire entre l'arrêt Howald et la gare de Luxembourg seront terminés. Le raccordement de la nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg (NBS L-Bt) à la gare périphérique de Howald nécessite une modification du tracé des voies en direction de Syren à partir du quai II.

Lors de la phase 6 toutes les voies au sud du quai I seront déposées et reposées en vue d'un raccordement de la ligne existante entre Luxembourg et Bettembourg (ABS L-Bt) au nouveau quai II. Enfin, lors de la phase 7, les deux voies de la nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg (NBS L-Bt) seront raccordées au quai I de la gare périphérique de Howald.

D'un point de vue financier, le projet se résume comme suit (valeur 881,15 de l'indice semestriel des de la construction au 1^{er} avril 2021) :

<i>Libellé</i>	<i>Montant hTVA</i>
A. Génie civil et génie technique	26.992.621,52 €
B. Installations ferroviaires	36.791.980,00 €
C. Encadrement CFL pour installations ferroviaires	9.696.600,00 €
D. Encadrement CFL pour génie civil et génie technique (15 % de A)	4.048.893,23€
E. Mesures compensatoires	300.000,00 €
TOTAL hTVA du projet, indice 854,51 au 1^{er} octobre 2020	77.830.094,75 €
F. Etudes (15 % de A+ B)	9.567.690,23 €
G. Divers et imprévus (15% de A)	4.048.893,23 €
TOTAL hTVA du projet, indice 854,51 au 1^{er} octobre 2020	91.446.678,21 €
TOTAL hTVA du projet, indice 881,15 au 1^{er} avril 2021	95.287.439,69 €
Montant arrondi hTVA, indice 881,15 au 1^{er} avril 2021	95.300.000,00 €

2. ADAPTATION DES ARTICLES 72 ET 73

Le règlement (UE) n° 1301/2014 concernant les spécifications techniques d'interopérabilité relatives au sous-système « énergie » du système ferroviaire, modifié par deux règlements d'exécution, impose aux États membres de l'Union européenne d'adapter leurs systèmes ferroviaires d'ici début 2022 afin de permettre la mesure et la facturation de la consommation d'énergie électrique de chaque train.

En effet, ce règlement prévoit que « les États membres veillent à ce que soit mis en place un système au sol de collecte des données sur l'énergie capable d'échanger des données compilées à des fins de facturation de l'énergie ».

La facturation actuelle est basée sur l'estimation de la consommation d'énergie électrique, aussi bien pour le courant de traction que pour le courant de chauffage ou de climatisation. Or, la modification du règlement (UE) n° 1301/2014 précité a pour objectif d'offrir aux entreprises ferroviaires dont les engins de traction sont équipés de compteurs électriques, la possibilité d'être facturées sur la base d'une consommation d'énergie électrique mesurée de manière exacte.

Ceci représente également une opportunité, tant pour le gestionnaire de l'infrastructure que pour les entreprises ferroviaires, d'obtenir des données détaillées concernant les profils de consommation réelle d'énergie des trains. Ces données permettront d'identifier d'éventuels points d'optimisation de l'efficacité énergétique et justifieront, d'un point de vue économique et écologique, des investissements dans ce domaine.

Afin de répondre dans les délais impartis et de manière efficace à ces nouvelles obligations, les CFL ont adhéré en 2020 à l'organisation ERESS (The European Railway Energy Settlement System), un accord de coopération regroupant des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire de la Belgique, de la Suisse, des Pays-Bas, du Danemark, de la Finlande, de la Suède, de l'Espagne et de la Norvège. L'organisation ERESS exploite et développe EREX, un système informatique conforme à ces nouvelles contraintes légales. EREX est actuellement en cours de paramétrage pour une utilisation au Luxembourg.

À ce jour, les entreprises ferroviaires opérant sur le réseau ferroviaire géré par les CFL ont été tenues informées des évolutions envisagées afin de les impliquer dans les tests et de leur donner l'opportunité de formuler leurs observations, ainsi que de s'adapter aux changements. Le règlement d'exécution (UE) n° 2018/868 de la Commission du 13 juin 2018 modifiant le règlement (UE) n° 1301/2014 et le règlement (UE) n° 1302/2014 en ce qui concerne les dispositions relatives au système de mesure énergétique et au système de collecte des données énergétiques donne aux entreprises ferroviaires le droit d'être facturées dès début 2022 de manière exacte pour leur consommation d'énergie électrique.

Cela aboutit à l'adaptation des outils informatiques et des processus relatifs. Il s'avère en effet nécessaire d'adapter en parallèle le cadre réglementaire au Luxembourg.

Il s'agit plus précisément de l'article 72 de la loi modifiée du 6 juin 2019 : Cet article prévoit que « La redevance associée à l'utilisation du courant de traction fourni par le gestionnaire de l'infrastructure est fixée comme le produit d'un tarif unitaire, d'un facteur lié au poids du train, d'un facteur lié à la vitesse moyenne hors arrêts du train, d'un facteur lié au nombre d'arrêts prévus et d'un coefficient de pointe ».

Il n'est donc pas actuellement autorisé de facturer la consommation d'énergie électrique mesurée. Profitant de l'expérience des autres membres d'ERESS, mais étant également limité par les possibilités d'EREX, il est dès lors souhaitable d'adapter la formule d'estimation.

L'article 73 de la loi modifiée du 6 juin 2019 est également à adapter. Le chauffage et la climatisation des voitures ne seront plus facturés de manière séparée du courant de traction, mais seront dorénavant pris en compte dans la consommation réelle mesurée ou par la nouvelle formule d'estimation incluant un facteur température.

Le Document de référence du réseau (DRR) ne pouvant s'inscrire que dans le cadre légal existant, il ne contient dans sa version actuelle pour 2022 pas de dispositions reflétant les nouvelles possibilités accordées par le cadre réglementaire européen. Une fois le cadre légal luxembourgeois adapté, le DRR prendra rapidement en compte les changements.

3. PROCEDURES D'INFRACTIONS N°2020/2303 ET N°2020/2311

La Commission européenne a lancé les procédures d'infractions n°2020/2303 et n°2020/231 à l'encontre du Luxembourg en date du 3 décembre 2020.

Dans les procédures d'infractions en question, la Commission européenne s'est plainte de la transposition incorrecte, voire l'absence de transposition, de certaines dispositions de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.

Les observations y relatives ont été transmises à la Commission européenne en date du 22 janvier 2021. Comme la Commission européenne est restée muette jusqu'au 2 décembre 2021, les auteurs avaient cru avoir argumenté de manière convaincante. Néanmoins, en ce qui concerne la moitié des articles mis en question dans les mises en demeure du 3 décembre 2020, la Commission a fait parvenir au Grand-Duché de Luxembourg deux avis motivés en date du 2 décembre 2021, de manière à ce que la loi du 6 juin 2019 précitée nécessite une nouvelle adaptation.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

ad article 1^{er}

L'article 1^{er} prévoit la modification de l'article 10 de la loi du 6 juin 2019 précitée. Les termes « de l'Union européenne » sont supprimés à ce qu'il soit possible que le Fonds du rail puisse encaisser des subventions qui ne proviennent pas forcément de la part de la Commission européenne.

ad article 2

L'article 54, paragraphe 2, prévoit qu'en cas d'urgence et de nécessité absolue motivée par une défaillance rendant l'infrastructure momentanément inutilisable, les sillons alloués peuvent être supprimés sans préavis pendant le temps nécessaire à la remise en état des installations. S'il l'estime nécessaire, le gestionnaire de l'infrastructure peut exiger des entreprises ferroviaires qu'elles mettent à sa disposition les moyens qui lui paraissent les plus appropriés pour rétablir la situation normale dans les meilleurs délais.

Le fait que ces dispositions soient littéralement transposées au point 4.8.4. du DRR (Document de référence du réseau) de 2021 est insuffisant par rapport à la nécessité de mettre en œuvre les dispositions des directives avec une force contraignante incontestable et pour que soit satisfaite l'exigence de sécurité juridique.

Afin d'y remédier, les dispositions de l'article 54, paragraphe 2, de la directive sont insérées dans le corps de la loi et plus précisément à l'article 23 (2) de la loi du 6 juin 2019 précitée.

ad article 3

Tout comme pour l'article précédent, les paragraphes 2 et 3 de l'article 53 de la directive 2012/34/UE précitée, se retrouvent transposés dans le DRR de 2021. Or ceci ne saurait être considérée comme une transposition valable comme le DRR est modifiable et, à défaut de base juridique précise dans la législation nationale, l'organisme de contrôle national risque de ne pas pouvoir faire appliquer les dispositions en question.

Les dispositions en question sont donc déplacées dans le corps de la loi et plus précisément à l'article 50 (2) de la loi du 6 juin 2019 précitée.

ad article 4

L'approbation du DRR par le ministre pose problème étant donné que le gestionnaire de l'infrastructure ou, le cas échéant, l'organisme de répartition est entièrement responsable du contenu, de la publication et de la mise à jour du document de référence du réseau.

Bien que le fait que le DRR soit simplement approuvé par le ministre ne remet pas en question ni la responsabilité du contenu, ni de la publication, ni de la mise à jour du DRR par l'Administration des chemins de fer et qu'il s'agit d'une simple formalité dans la procédure de publication, sans impli-

cation du ministre dans son processus d'élaboration, cette disposition remise en cause est supprimée de l'article 51, paragraphe 5, de la loi du 6 juin 2019 précitée.

ad article 5

L'article 29, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE dispose que : « *Sauf en cas d'arrangements particuliers en application de l'article 32, paragraphe 3, le gestionnaire de l'infrastructure veille à ce que le système de tarification en vigueur soit fondé sur les mêmes principes sur l'ensemble de son réseau.* »

Comme pour les articles 2 et 3, le renvoi au DRR est insuffisant. Les dispositions des directives doivent être mises en œuvre avec une force contraignante incontestable ainsi qu'avec la spécificité, la précision et la clarté requises afin que soit satisfaite l'exigence de sécurité juridique. L'insertion d'une disposition dans un DRR, qui, par nature, est modifiable et possède un régime de publicité différent de celui du droit national, ne saurait être considéré comme constituant une exécution valable des obligations du traité.

Il est donc impératif d'inscrire expressément dans la loi nationale, et plus précisément à l'article 62 de la loi du 6 juin 2019 précitée, que le gestionnaire de l'infrastructure veille à ce que le système de tarification en vigueur soit fondé sur les mêmes principes sur l'ensemble du réseau.

ad article 6

La formule d'estimation de la consommation du courant de traction peut prendre en compte tous les facteurs jugés pertinents, par exemple des facteurs liés au poids du train, à la distance parcourue, à un tarif unitaire, à la vitesse moyenne hors arrêts du train, au nombre d'arrêts prévus ou réalisés, à un coefficient de pointe et à la température moyenne mesurée à un (des) point(s) de référence pour le réseau ferré luxembourgeois pour le jour en question.

En vue de l'harmonisation de la formule d'estimation du courant de traction entre les états membres européens, celle-ci est sujette à des modifications futures pouvant conduire à l'emploi de nouveaux facteurs qui seront repris dans le DRR.

En l'absence de mesurage réel ou manifestement erroné, la consommation électrique d'un train est estimée en s'appuyant sur une formule définie dans le DRR.

ad article 7

Le chauffage et la climatisation des voitures ne sont plus facturés de manière séparée du courant de traction, mais seront dorénavant pris en compte dans la consommation réelle mesurée ou par la nouvelle formule d'estimation incluant un facteur température.

ad article 8

L'article 32, paragraphe 5, de la directive 2012/34/UE dispose que : « *5. Afin d'empêcher la discrimination, les États membres font en sorte que les redevances moyenne et marginale d'un gestionnaire de l'infrastructure donné soient comparables pour une utilisation équivalente de son infrastructure et que des services comparables fournis dans le même segment de marché soient soumis aux mêmes redevances. Dans le document de référence du réseau, le gestionnaire de l'infrastructure montre que le système de tarification répond à ces exigences dans la mesure où il peut le faire sans révéler d'informations commerciales confidentielles.* »

Cette obligation vise à garantir l'application non discriminatoire des redevances et s'applique à quiconque est chargé de fixer les redevances d'infrastructure, qu'il s'agisse du principal gestionnaire de l'infrastructure ou d'un organisme de tarification et de répartition, comme c'est le cas dans le système luxembourgeois. Cette obligation n'est pas subordonnée à l'existence de plusieurs gestionnaires de l'infrastructure. Par conséquent la disposition de l'article 32, paragraphe 5, de la directive 2012/34/UE est inscrite au « *Chapitre III – Exceptions aux principes de tarification* », et plus précisément à l'article 77 de la loi du 6 juin 2019 précitée comme elle figure également sous ce chapitre dans la directive.

ad article 9

L'article 81 de la loi du 6 juin 2019 précitée est adapté afin de se conformer aux exigences de la directive relative

- aux capacités organisationnelles nécessaires en matière de ressources humaines et matérielles (article 56, paragraphe 5, de la directive 2012/34/UE), et
- à la déclaration annuelle de bonne conduite et à la déclaration d'absence de conflits d'intérêts (article 55, paragraphe 3, alinéas 3 et 5, de la directive 2012/34/UE)

qui font défaut.

ad article 10

L'article 57, paragraphe 9, de la directive 2012/34/ UE dispose que : « *Les organismes de contrôle réexaminent en outre les décisions et pratiques des associations de gestionnaires de l'infrastructure visées à l'article 37 et à l'article 40, paragraphe 1, qui exécutent les dispositions de la présente directive ou, de manière générale, facilitent le transport ferroviaire international.* »

L'article 82 (16) de la loi du 6 juin 2019 précitée est adapté car le fait que le Luxembourg ait établi un organisme de tarification et de répartition ne saurait justifier une limitation quelconque du champ d'application et de la transposition des dispositions de la directive se rapportant au gestionnaire de l'infrastructure. Ces dispositions doivent être interprétées comme se rapportant à l'organisme de tarification et de réparation. Le fait qu'il n'y ait actuellement qu'un seul gestionnaire de l'infrastructure est sans pertinence pour la portée de la transposition car il s'agit d'une circonstance factuelle qui ne devrait pas entraver l'établissement d'un cadre juridique pleinement conforme à la directive.

Afin de garantir une transposition satisfaisante de l'article 57, paragraphe 9, de la directive 2012/34/UE, l'article 82, paragraphe 16, de la loi du 6 juin 2019 précitée est adapté.

ad article 11

L'article 11 prévoit d'adapter deux projets d'investissement existants (7° et 25°) et d'ajouter un nouveau projet sous le chiffre 40 à la liste sous l'annexe I de la loi du 6 juin 2019 précitée.

L'augmentation des crédits à prévoir pour le Centre de Remisage et de Maintenance prévoit d'aménager le faisceau R4 nécessaire en vue de la fourniture dans les années à venir des automotrices commandées par les CFL. Il s'y ajoute l'adaptation des voies à la nouvelle situation et l'adaptation des installations aux nouvelles normes pas encore en vigueur en 2001 lors de l'établissement du devis.

La phase 1 de la gare périphérique de Howald prévoit la prolongation du quai existant et le prolongement de la marquise. Il s'y ajoute l'accès à la gare qui était encore en phase de planification lors de la définition du projet.

Le nouveau projet de la phase 2 de la gare périphérique de Howald prévoit la construction d'un quai supplémentaire, y compris son accès vers la passerelle piétonne et la gare. Il s'y ajoute une série d'adaptations au niveau d'installations ferroviaires afin de connecter les lignes Luxembourg - Bettembourg et celle venant de Syren à la nouvelle gare périphérique de Howald.

*

RESUME DES TRAVAUX

Le présent projet de loi a pour objet de compléter la loi modifiée 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 par l'adaptation :

- de la liste des projets d'infrastructure ferroviaire à charge du Fonds du rail sous l'annexe I ;
- des articles 72 et 73 afin d'assurer la compatibilité avec le règlement (UE) n° 1301/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant les spécifications techniques d'interopérabilité relatives au sous-système « énergie » du système ferroviaire de l'Union ;

et de manière à ce que le Grand-Duché de Luxembourg se conforme aux procédures d'infractions n°2020/2303 et n°2020/2311 concernant la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen ou la non-conformité du droit national au droit européen.

*

1. PROJETS D'INVESTISSEMENT

Afin d'améliorer le réseau ferré luxembourgeois et de l'adapter aux besoins futurs, une série de projets d'investissement sont en cours de réalisation ou en cours de planification. Le présent projet de loi prévoit l'adaptation de deux projets en cours et l'insertion d'un nouveau projet à la liste reprenant les projets de grande envergure.

a) Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg

Projet initial 2003

« 7°	Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg	102.570.000 € »
------	---	-----------------

Projet adapté

« 7°	Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg	164.007.000 € »
------	---	-----------------

Le projet 7° prévoyait la « création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg ». Le but de ce projet était le regroupement des activités du dépôt des CFL (Remisage et entretien courant du matériel ferroviaire et gestion du personnel de conduite) et des ateliers CFL (grand entretien du matériel ferroviaire) sur un seul site à Luxembourg-Ville dans la gare de triage à Howald et d'abandonner le site des Ateliers CFL à Luxembourg-Gare.

La conception du nouveau projet tient compte d'une augmentation sensible du futur parc de matériel voyageurs pour le besoin du transport intérieur et régional transfrontalier notamment dans le cadre du concept stratégique « mobilité.lu ».

b) Première phase de la gare périphérique de Howald

Projet initial

« 25°	Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 1	42.878.500 € »
-------	--	----------------

Projet adapté

« 25°	Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 1	66.250.000 € »
-------	--	----------------

Les aménagements de la première phase de la gare périphérique de Howald consistaient en la réalisation d'un quai à voyageurs unique avec tous les aménagements d'infrastructures ferroviaires connexes. L'accessibilité du quai était assurée par le biais d'une passerelle provisoire, raccordant le quai à la zone industrielle « Rue des scillas ».

Suite à l'avancement des études de ces projets limitrophes, le projet a subi plusieurs modifications :

- o Construction d'une passerelle définitive au lieu d'une passerelle provisoire seulement ;
- o Prolongement de la passerelle définitive en direction de la future gare routière ;
- o Construction supplémentaire de deux accès à la plateforme d'échange ;
- o Ajout d'une marquise sur une longueur d'environ 175m (amélioration du confort au client).

c) Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 2.

« 40°	Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 2	95.300.000 € »
-------	--	----------------

La deuxième phase de la gare périphérique de Howald concerne l'aménagement d'un deuxième quai médian à Howald ainsi que le raccordement à Howald de la nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg.

La stratégie « MODU » du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics vise la création d'un pôle d'échanges multimodal à Howald, permettant un échange facile entre les différents modes de transports en commun (train, tram et bus).

*

2. ADAPTATION DES ARTICLES 72 ET 73

Le règlement (UE) n° 1301/2014 concernant les spécifications techniques d'interopérabilité relatives au sous-système « énergie » du système ferroviaire, modifié par deux règlements d'exécution, impose aux États membres de l'Union européenne d'adapter leurs systèmes ferroviaires d'ici début 2022 afin de permettre la mesure et la facturation de la consommation d'énergie électrique de chaque train.

En effet, ce règlement prévoit que « les États membres veillent à ce que soit mis en place un système au sol de collecte des données sur l'énergie capable d'échanger des données compilées à des fins de facturation de l'énergie ».

La facturation actuelle est basée sur l'estimation de la consommation d'énergie électrique, aussi bien pour le courant de traction que pour le courant de chauffage ou de climatisation. Or, la modification du règlement (UE) n° 1301/2014 précité a pour objectif d'offrir aux entreprises ferroviaires dont les engins de traction sont équipés de compteurs électriques, la possibilité d'être facturées sur la base d'une consommation d'énergie électrique mesurée de manière exacte.

*

3. PROCEDURES D'INFRACTIONS N°2020/2303 ET N°2020/2311

La Commission européenne a lancé les procédures d'infractions n°2020/2303 et n°2020/2311 à l'encontre du Luxembourg en date du 3 décembre 2020.

Dans les procédures d'infractions en question, la Commission européenne s'est plainte de la transposition incorrecte, voire l'absence de transposition, de certaines dispositions de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.

Les observations y relatives ont été transmises à la Commission européenne en date du 22 janvier 2021. Comme la Commission européenne est restée muette jusqu'au 2 décembre 2021, les auteurs avaient cru avoir argumenté de manière convaincante. Néanmoins, en ce qui concerne la moitié des articles mis en question dans les mises en demeure du 3 décembre 2020, la Commission a fait parvenir au Grand-Duché de Luxembourg deux avis motivés en date du 2 décembre 2021, de manière à ce que la loi du 6 juin 2019 précitée nécessite une nouvelle adaptation.

*

FICHE FINANCIERE

Le projet de loi sous examen prévoit la modification des crédits à autoriser par le législateur, conformément à l'article 99 de la Constitution, des projets d'investissement 7° et 25°, qui se présentent comme suit :

7°	Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg	164.007.000 €
25°	Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 1	66.250.000 €

Il s'y ajoute un nouveau projet d'envergure concernant la réalisation de la phase 2 de la gare périphérique de Howald. Ce nouveau projet 40° se présente comme suit :

40°	Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 2	95.300.000 €
-----	--	--------------

Le projet n°7 prévoit la réalisation d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en gare de Luxembourg. L'augmentation des crédits à prévoir pour le présent projet s'explique par le renforcement d'ouvrage, l'adaptation du projet, qui était basé sur un devis de 2001, aux nouvelles normes et la construction du faisceau de remisage R4, y comprise l'adaptation du faisceau de remisage R1.

Réévaluation du projet

<i>Désignation</i>	<i>Montant</i>
Coût total sous-projet CRM R1 selon nouveau APD (indice 881,15 – avril 2021):	22.662.852,86 €
Coût total sous-projet CRM R4 selon nouveau APD (indice 881,15 – avril 2021):	70.071.468,41 €
Coût des travaux déjà réalisés	71.272.058,56 €
Coût total projet (indice 881,15 – avril 2021)	164.006.379,83 €

Par conséquent, le surcoût total du projet 7° s'élève à :

Budget du projet initial approuvé par la loi du 3 juin 2003 indice 554.26 – octobre 2001	102.570.000,00 €
Budget initial adapté à l'indice 881,15 – avril 2021 (actualisation semestrielle du non-réalisé respectif)	135.958.441,65 €
Nouvelle estimation du projet actuel à l'indice 881,15 – avril 2021	164.006.379,83 €
Dépassement budgétaire (indice 881,15 – avril 2021)	28.047.938,18 €

Le projet n°25 prévoit la réalisation de la première phase de la gare périphérique de Howald. L'augmentation des crédits à prévoir pour ce projet s'explique par le fait que le pôle multimodal de Howald n'a encore été développé en détail lors de l'établissement du devis. Les crédits supplémentaires à prévoir concernent principalement des travaux nécessaires pour adapter les quais ferroviaires au projet du pôle multimodal de Howald. Ces travaux concernent notamment la prolongation du quai, la prolongation de sa marquise, la connexion de ces quais à la plateforme portant notamment l'arrêt du tram et la modification des raccords de la gare périphérique au triage et au centre de remisage de la gare de Luxembourg.

Réévaluation du projet à l'indice d'avril 2021

Le coût total du projet 25 s'élève à :

Budget du projet initial approuvé par la loi du 17 décembre 2010 indice 666,12 – avril 2008	42.878.500,00 €
Budget initial adapté à l'indice 881,15 – avril 2021 en tenant compte des transferts de crédits et des crédits réalisés (actualisation semestrielle du non-réalisé respectif)	53.254.340,53 €
Economies réalisées sur le raccordement des voies 10 et 11	- 742.881,39 €
Budget manquant sur phase 1a	18.004.215,04 €
Economie réalisée 1b sur base de travaux réalisés sous la phase 1a	- 4.336.834,00 €
Nouvelle estimation du projet actuel à l'indice 881,15 – avril 2021	66.178.840,18 €
Dépassement budgétaire (indice 881,15 – avril 2021)	12.924.499,65 €

Le nouveau projet 40° concerne la réalisation de la deuxième phase de la gare périphérique de Howald. La deuxième phase de la gare périphérique de Howald concerne l'aménagement d'un deuxième quai médian à Howald ainsi que le raccordement à Howald de la nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg.

D'un point de vue financier, le projet se résume comme suit (valeur 881,15 de l'indice semestriel des de la construction au 1^{er} avril 2021) :

<i>Libellé</i>	<i>Montant hTVA</i>
A. Génie civil et génie technique	26.992.621,52 €
B. Installations ferroviaires	36.791.980,00 €
C. Encadrement CFL pour installations ferroviaires	9.696.600,00 €
D. Encadrement CFL pour génie civil et génie technique (15 % de A)	4.048.893,23 €
E. Mesures compensatoires	300.000,00 €
TOTAL hTVA du projet, indice 854,51 au 1^{er} octobre 2020	77.830.094,75 €
F. Etudes (15 % de A + B)	9.567.690,23 €
G. Divers et imprévus (15% de A)	4.048.893,23 €
TOTAL hTVA du projet, indice 854,51 au 1^{er} octobre 2020	91.446.678,21 €
TOTAL hTVA du projet, indice 881,15 au 1^{er} avril 2021	95.287.439,69 €
Montant arrondi hTVA, indice 881,15 au 1^{er} avril 2021	95.300.000,00 €

FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de loi modifiant la loi modifiée 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
Ministère initiateur :	Ministère de la Mobilité et des Travaux publics
Auteur(s) :	Julien Kessels, CFL / André Bissen, MMTP / Anouk Ensich, MMTP
Téléphone :	247-84426
Courriel :	anouk.ensich@tr.etat.lu
Objectif(s) du projet :	Le projet de loi a pour objet de compléter la loi modifiée 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 par l'adaptation : – de la liste des projets d'infrastructure ferroviaire à charge du Fonds du rail sous l'annexe I ; – des articles 72 et 73 afin d'assurer la compatibilité avec le règlement (UE) n° 1301/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant les spécifications techniques d'interopérabilité relatives au sous-système « énergie » du système ferroviaire de l'Union ; et de manière à ce que le Grand-Duché de Luxembourg se conforme aux procédures d'infractions n°2020/2303 et n°2020/2311 concernant la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen ou la non-conformité du droit national au droit européen.
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :	CFL
Date :	22/02/2022

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s) : Oui ☐ Non ☒
 Si oui, laquelle/lesquelles :
 Remarques/Observations :

2. Destinataires du projet :

– Entreprises/Professions libérales :	Oui ☐	Non ☒
– Citoyens :	Oui ☐	Non ☒
– Administrations :	Oui ☐	Non ☒

3. Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui ☐ Non ☐ N.a.¹ ☒
 (c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)
 Remarques/Observations :

4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui ☒ Non ☐
 Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui ☒ Non ☐
 Remarques/Observations :

¹ N.a. : non applicable.

5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui ☐ Non ☒
Remarques/Observations :
6. Le projet contient-il une charge administrative² pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui ☐ Non ☒
Si oui, quel est le coût administratif³ approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel⁴ ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
8. Le projet prévoit-il :
– une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
– des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
– le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
Si oui, laquelle :
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
Sinon, pourquoi ?
11. Le projet contribue-t-il en général à une :
a) simplification administrative, et/ou à une Oui ☐ Non ☒
b) amélioration de la qualité réglementaire ? Oui ☐ Non ☒
Remarques/Observations :
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui ☐ Non ☒
Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?

² Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en oeuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

³ Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

⁴ Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
- Si oui, lequel ?
- Remarques/Observations :

Egalité des chances

15. Le projet est-il :
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui ☐ Non ☒
 - positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui ☐ Non ☒
 - Si oui, expliquez de quelle manière :
 - neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui ☐ Non ☒
 - Si oui, expliquez pourquoi :
 - négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui ☐ Non ☒
 - Si oui, expliquez de quelle manière :
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
- Si oui, expliquez de quelle manière :

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵ ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
- Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur : www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶ ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
- Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur : www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

*

⁵ Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

DIRECTIVE 2012/34/UE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 21 novembre 2012

établissant un espace ferroviaire unique européen

(refonte)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires ⁽⁴⁾, la directive 95/18/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires ⁽⁵⁾ et la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire ⁽⁶⁾ ont été modifiées de façon substantielle. Étant donné que de nouvelles modifications sont nécessaires, ces directives devraient faire l'objet d'une refonte et être regroupées en un seul acte dans un souci de clarté.
- (2) Une plus grande intégration du secteur des transports de l'Union est un élément essentiel de l'achèvement du marché intérieur, et les chemins de fer constituent un élément vital du secteur des transports de l'Union dans l'optique d'une mobilité plus durable.
- (3) Il importe d'améliorer l'efficacité du système ferroviaire afin de l'intégrer dans un marché compétitif tout en prenant en compte les aspects spécifiques des chemins de fer.

⁽¹⁾ JO C 132 du 3.5.2011, p. 99.

⁽²⁾ JO C 104 du 2.4.2011, p. 53.

⁽³⁾ Position du Parlement européen du 16 novembre 2011 (non encore parue au Journal officiel) et position du Conseil en première lecture du 8 mars 2012 (JO C 108 E du 14.4.2012, p. 8). Position du Parlement européen du 3 juillet 2012 et décision du Conseil du 29 octobre 2012.

⁽⁴⁾ JO L 237 du 24.8.1991, p. 25.

⁽⁵⁾ JO L 143 du 27.6.1995, p. 70.

⁽⁶⁾ JO L 75 du 15.3.2001, p. 29.

- (4) Les États membres qui ont une part importante de trafic ferroviaire avec des pays tiers dont l'écartement des voies est identique entre eux mais différent de l'essentiel du réseau ferroviaire de l'Union devraient pouvoir appliquer des règles opérationnelles spécifiques garantissant à la fois la coordination entre leurs gestionnaires de l'infrastructure et ceux des pays tiers concernés, ainsi qu'une concurrence équitable entre les entreprises ferroviaires.

- (5) Pour rendre les transports par chemin de fer efficaces et compétitifs par rapport aux autres modes de transport, les États membres devraient s'assurer que les entreprises ferroviaires ont un statut d'exploitant indépendant leur permettant de se comporter selon des modalités commerciales et de s'adapter aux nécessités du marché.

- (6) Pour assurer le développement futur et une exploitation efficace du système ferroviaire, une distinction devrait être faite entre l'exploitation des services de transport et la gestion de l'infrastructure. Dans ces conditions, il est nécessaire que ces deux activités puissent être gérées séparément et aient des comptes distincts. Sous réserve que ces exigences en matière de séparation soient respectées, qu'il n'y ait pas de conflit d'intérêts et que la confidentialité des informations sensibles sur le plan commercial soit garantie, les gestionnaires de l'infrastructure devraient avoir la possibilité d'externaliser des tâches administratives spécifiques, comme la perception des redevances, en les confiant à des entités autres que celles qui sont actives sur les marchés de services de transport ferroviaires.

- (7) Il convient que le principe de la libre prestation de services soit appliqué au secteur ferroviaire, en tenant compte des caractéristiques spécifiques de ce secteur.

- (8) Pour stimuler la concurrence dans le domaine de l'exploitation des services de transport ferroviaire en vue de l'amélioration du confort et des services rendus aux usagers, il convient que les États membres gardent la responsabilité générale du développement d'une infrastructure ferroviaire appropriée.

- (9) En l'absence de règles communes concernant la répartition des coûts d'infrastructure, les États membres devraient, après consultation du gestionnaire de l'infrastructure, définir les modalités régissant le paiement des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire effectué par les entreprises ferroviaires. Ces modalités ne devraient pas introduire de discrimination entre les entreprises ferroviaires.
- (10) Les États membres devraient veiller à ce que les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises de transport ferroviaire publiques existantes jouissent d'une structure financière saine dans le plein respect des règles de l'Union sur les aides d'État. Ceci est sans préjudice de la compétence des États membres en matière de planification et de financement des infrastructures.
- (11) Les candidats devraient avoir la possibilité d'exprimer leur opinion sur le contenu du plan d'entreprise en ce qui concerne l'exploitation, la mise à disposition et le développement de l'infrastructure. Cela ne devrait pas nécessairement avoir comme conséquence la communication de l'ensemble du plan d'entreprise mis au point par le gestionnaire de l'infrastructure.
- (12) Étant donné que les embranchements particuliers tels que ceux situés dans des installations industrielles particulières ne font pas partie de l'infrastructure ferroviaire telle que définie dans la présente directive, les gestionnaires de ces infrastructures ne devraient pas être soumis aux obligations imposées aux gestionnaires de l'infrastructure en vertu de la présente directive. Un accès non discriminatoire aux embranchements devrait cependant être garanti, quel que soit leur propriétaire, lorsqu'ils sont nécessaires pour avoir accès à des installations de service qui sont essentielles pour la fourniture de services de transport et lorsqu'ils desservent ou peuvent desservir plus d'un client final.
- (13) Les États membres devraient être en mesure de décider de couvrir les dépenses d'infrastructure par des moyens autres que le financement direct par l'État, comme un partenariat public-privé et un financement par le secteur privé.
- (14) Le compte de profits et pertes d'un gestionnaire de l'infrastructure devrait être en équilibre sur une période raisonnable qui, une fois définie, pourrait être dépassée dans des circonstances exceptionnelles telles qu'une détérioration majeure et soudaine de la situation économique d'un État membre affectant de manière importante le niveau du trafic sur son infrastructure ou le niveau de financement public disponible. Conformément aux règles comptables internationales, le montant des emprunts servant au financement des projets d'infrastructure n'apparaît pas dans le compte de profits et pertes.
- (15) Un secteur du fret efficace, surtout à l'échelon transfrontalier, nécessite des mesures d'ouverture du marché.
- (16) Pour garantir que les droits d'accès aux infrastructures ferroviaires soient appliqués sur une base uniforme et de manière non discriminatoire dans toute l'Union, il convient d'instaurer une licence pour les entreprises ferroviaires.
- (17) Pour les trajets qui comportent des arrêts intermédiaires, il convient d'autoriser les nouveaux entrants sur le marché à prendre et à déposer des voyageurs en cours de route afin de garantir que ces opérations soient économiquement viables et d'éviter d'infliger un désavantage aux concurrents potentiels par rapport aux opérateurs existants.
- (18) L'introduction de nouveaux services de transport de voyageurs librement accessibles et internationaux comportant des arrêts intermédiaires ne devrait pas être utilisée pour ouvrir le marché pour les services intérieurs de transport de voyageurs mais devrait simplement concerner les arrêts qui sont connexes au trajet international. L'objet principal des nouveaux services devrait être le transport de voyageurs sur un trajet international. Afin de déterminer si tel est l'objet principal du service, il convient de prendre en compte des critères comme la part du chiffre d'affaires, et du volume, provenant du transport national de voyageurs ou du transport international de voyageurs, et la longueur du service. C'est à l'organisme de contrôle national respectif qu'il devrait incomber de déterminer l'objet principal du service à la demande d'une partie intéressée.
- (19) Le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ⁽¹⁾ autorise les États membres et les autorités locales à attribuer des contrats de service public qui peuvent comporter des droits exclusifs pour l'exploitation de certains services. Il est donc nécessaire de veiller à la cohérence entre les dispositions de ce règlement et le principe de l'ouverture à la concurrence pour les services internationaux de transport de voyageurs.
- (20) L'ouverture à la concurrence pour les services internationaux de transport de voyageurs peut avoir des incidences sur l'organisation et le financement des services de transport de voyageurs par chemin de fer fournis en vertu d'un contrat de service public. Les États membres devraient avoir la faculté de limiter le droit d'accès au marché lorsque ledit droit compromettrait l'équilibre économique de ces contrats de service public et lorsque l'organisme de contrôle donne son accord sur la base d'une analyse économique objective, après une demande des autorités compétentes qui ont attribué le contrat de service public.
- (21) L'évaluation d'une éventuelle atteinte à l'équilibre économique du contrat de service public devrait prendre en compte des critères prédéterminés comme les répercussions sur la rentabilité des services qui sont inclus dans le contrat de service public, y compris les répercussions sur le coût net pour l'autorité publique compétente qui a attribué le contrat, la demande émanant des voyageurs, la fixation du prix des billets, les accords en matière de billetterie, la localisation et le nombre d'arrêts des deux côtés de la frontière ainsi que l'horaire et la fréquence du

⁽¹⁾ JO L 315 du 3.12.2007, p. 1.

- nouveau service proposé. Conformément à cette évaluation et à la décision de l'organisme de contrôle compétent, les États membres devraient être en mesure d'autoriser, de modifier ou de refuser le droit d'accès demandé pour le service international de transport de voyageurs, y compris en ce qui concerne la perception d'une redevance auprès de l'opérateur d'un nouveau service international de transport de voyageurs, en accord avec l'analyse économique et conformément au droit de l'Union et aux principes d'égalité et de non-discrimination.
- (22) Afin de contribuer à l'exploitation de services de transport de voyageurs sur les lignes remplissant une obligation de service public, les États membres devraient pouvoir permettre aux autorités compétentes pour ces services de prélever une redevance sur les services de transport de voyageurs qui relèvent de leur compétence. Cette redevance devrait participer au financement des obligations de service public fixées par les contrats de service public.
- (23) L'organisme de contrôle devrait fonctionner de manière à éviter tout conflit d'intérêts et tout lien éventuel avec l'attribution du contrat de service public concerné. Les compétences de l'organisme de contrôle devraient être étendues de manière à lui permettre d'évaluer l'objectif d'un service international et, le cas échéant, l'incidence économique potentielle sur les contrats de service public existants.
- (24) Afin d'investir dans les services utilisant des infrastructures spécialisées, notamment des lignes à grande vitesse, les candidats ont besoin de sécurité juridique vu l'ampleur des investissements à long terme.
- (25) Les organismes de contrôle devraient échanger des informations et, s'il y a lieu dans des cas particuliers, coordonner leurs principes et pratiques d'évaluation d'une atteinte éventuelle à l'équilibre économique d'un contrat de service public. Ils devraient progressivement établir des lignes directrices fondées sur leur expérience.
- (26) Pour assurer une concurrence équitable entre les entreprises ferroviaires ainsi qu'une totale transparence, un accès aux services et leur mise à disposition de manière non discriminatoire, il convient d'opérer une distinction entre l'exploitation des services de transport et la gestion des installations de service. Par conséquent, il est nécessaire que ces deux types d'activité soient gérés indépendamment lorsque l'exploitant de l'installation de service dépend d'une entité ou entreprise qui est également active et occupe une position dominante au niveau national sur au moins un des marchés de transport ferroviaire de marchandises ou de voyageurs pour lesquels l'installation est utilisée. Cette indépendance ne devrait pas avoir comme conséquence l'établissement d'une entité juridique distincte pour les installations de service.
- (27) L'accès non discriminatoire aux installations de services et la fourniture de services liés au rail dans ces installations devraient permettre aux entreprises ferroviaires d'offrir des services de meilleure qualité aux voyageurs et aux usagers des services de fret.
- (28) Dès lors que la directive 2009/72/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité⁽¹⁾ prévoit l'ouverture du marché européen de l'électricité, le courant de traction devrait être fourni aux entreprises ferroviaires sur demande, d'une manière non discriminatoire. Lorsqu'un seul fournisseur est disponible, la redevance imposée pour un tel service devrait être fixée sur la base de principes de tarification uniformes.
- (29) Concernant les relations avec les pays tiers, il y a lieu d'accorder une attention particulière à l'existence d'un accès réciproque des entreprises ferroviaires de l'Union au marché ferroviaire de ces pays, et des accords transfrontaliers devraient apporter une contribution en ce sens.
- (30) Pour garantir des services fiables et adéquats, il est nécessaire qu'une entreprise ferroviaire satisfasse à tout moment à certaines exigences en matière d'honorabilité, de capacité financière et de capacité professionnelle.
- (31) Pour la protection des clients et des tiers, il est essentiel de garantir que les entreprises ferroviaires soient suffisamment assurées en matière de responsabilité civile. Il convient également de permettre que cette responsabilité civile en cas d'accident soit assurée par des garanties fournies par des banques ou d'autres entreprises, sous réserve que cette assurance soit offerte aux conditions du marché, ne se traduise pas par une aide d'État et ne contienne pas d'éléments de discrimination à l'encontre des autres entreprises ferroviaires.
- (32) Une entreprise ferroviaire devrait par ailleurs être tenue de respecter le droit national et de l'Union relatif à l'exploitation de services ferroviaires, appliqué de manière non discriminatoire, visant à assurer qu'elle est à même d'exercer son activité sur des parcours spécifiques en toute sécurité et dans le plein respect de la santé, des conditions sociales et des droits des travailleurs et des consommateurs.
- (33) Les procédures de délivrance, de maintien et de modification des licences des entreprises ferroviaires doivent être transparentes et respecter le principe de non-discrimination.

⁽¹⁾ JO L 211 du 14.8.2009, p. 55.

- (34) Afin d'assurer la transparence et un accès non discriminatoire aux infrastructures ferroviaires et aux services dans les installations de service pour toutes les entreprises ferroviaires, toutes les informations requises pour exercer les droits d'accès devraient être publiées dans un document de référence du réseau. Ce document de référence du réseau devrait être publié dans au moins deux langues officielles de l'Union, conformément à l'usage existant au niveau international.
- (35) Des systèmes appropriés de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire, combinés à l'existence d'opérateurs compétitifs, conduiront à un meilleur équilibre entre les différents modes de transport.
- (36) Il conviendrait d'inciter les gestionnaires de l'infrastructure, par exemple par des primes aux directeurs généraux, à réduire le niveau des redevances d'accès et les coûts de fourniture de l'infrastructure.
- (37) L'obligation qui incombe aux États membres de garantir que les objectifs de performance et les revenus à moyen et long termes du gestionnaire de l'infrastructure soient mis en œuvre par un contrat entre l'autorité compétente et le gestionnaire de l'infrastructure devrait être sans préjudice de la compétence des États membres en matière de planification et de financement de l'infrastructure ferroviaire.
- (38) L'encouragement à une utilisation optimale de l'infrastructure ferroviaire entraînera une réduction des coûts de transport pesant sur la société.
- (39) Les méthodes d'imputation des coûts établies par les gestionnaires de l'infrastructure devraient se fonder sur les meilleures connaissances disponibles quant à l'origine des coûts et imputer les coûts aux différents services proposés aux entreprises ferroviaires et, le cas échéant, aux types de matériel roulant.
- (40) Des systèmes de tarification adéquats pour les infrastructures ferroviaires combinés à des systèmes de tarification adéquats pour les autres infrastructures de transport et à des opérateurs compétitifs devraient conduire à un équilibre optimal et durable des différents modes de transport.
- (41) Lors de la perception de majorations, différents segments de marché devraient être définis par le gestionnaire de l'infrastructure, lorsque les coûts de la fourniture de services de transport, leurs prix sur le marché ou leurs exigences en matière de qualité de service diffèrent considérablement.
- (42) Il y a lieu que les systèmes de tarification et de répartition des capacités assurent à toutes les entreprises un accès égal et non discriminatoire et s'efforcent, dans la mesure du possible, de répondre aux besoins de tous les utilisateurs et de tous les types de trafic et ce, de manière équitable et non discriminatoire. Ces systèmes devraient permettre une concurrence équitable dans la fourniture de services ferroviaires.
- (43) Dans le cadre défini par les États membres, il est opportun que les systèmes de tarification et de répartition des capacités incitent les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire à optimiser l'utilisation de leur infrastructure.
- (44) Il convient que les systèmes de répartition des capacités et les systèmes de tarification émettent des signaux économiques clairs et cohérents permettant aux entreprises ferroviaires de prendre des décisions rationnelles.
- (45) Le bruit de roulement causé par les sabots de frein faisant appel à la technologie de la fonte utilisés sur les wagons de fret est l'une des causes d'émissions sonores qui pourraient être réduites au moyen de solutions techniques appropriées. Les redevances d'infrastructure différenciées en fonction du bruit devraient en priorité concerner les wagons de fret qui ne respectent pas les exigences de la décision 2006/66/CE de la Commission du 23 décembre 2005 relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «Matériel roulant – bruit» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel ⁽¹⁾. Lorsque cette différenciation entraîne une perte de recettes pour le gestionnaire de l'infrastructure, elle devrait être sans préjudice des règles de l'Union en matière d'aides d'État.
- (46) Les redevances d'infrastructure différenciées en fonction du bruit devraient venir en complément d'autres mesures visant à réduire le bruit généré par le trafic ferroviaire, telles que l'adoption de spécifications techniques d'interopérabilité (STI) établissant des limites maximales de bruit généré par les véhicules ferroviaires, une cartographie du bruit et des programmes d'action pour la réduction des nuisances sonores en vertu de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ⁽²⁾, ainsi que la modernisation des véhicules ferroviaires et la mise en place d'infrastructures de réduction du bruit grâce à des financements de l'Union et à des financements publics nationaux.
- (47) Des mesures de réduction du bruit équivalentes à celles adoptées pour le secteur ferroviaire devraient être envisagées pour d'autres moyens de transport.
- (48) Les gestionnaires de l'infrastructure devraient modifier le système de tarification au moyen d'une différenciation temporaire pour les trains équipés du système européen de contrôle des trains (ETCS) afin d'accélérer son installation à bord des locomotives. Cette différenciation devrait se traduire par des incitations appropriées à équiper les trains du système ETCS.
- (49) Afin de tenir compte de la nécessité pour les utilisateurs, ou utilisateurs potentiels, des capacités de l'infrastructure ferroviaire de planifier leurs opérations, ainsi que des besoins des clients et des bailleurs de fonds, il est important que les gestionnaires de l'infrastructure veillent à ce que les capacités de l'infrastructure soient attribuées d'une manière qui reflète la nécessité de maintenir et d'améliorer les niveaux de fiabilité du service.

⁽¹⁾ JO L 37 du 8.2.2006, p. 1.

⁽²⁾ JO L 189 du 18.7.2002, p. 12.

- (50) Il est souhaitable que les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure soient encouragés à réduire au minimum les défaillances et à améliorer les performances du réseau ferroviaire.
- (51) Les États membres devraient avoir la faculté de donner aux acheteurs de services ferroviaires un accès direct au processus de répartition des capacités.
- (52) Il importe de prendre en considération les exigences commerciales tant des candidats que du gestionnaire de l'infrastructure.
- (53) Il importe de laisser aux gestionnaires de l'infrastructure autant de souplesse que possible pour la répartition des capacités de l'infrastructure, mais il convient que cette souplesse reste compatible avec la satisfaction des besoins raisonnables des candidats.
- (54) Il convient que le processus de répartition des capacités évite que les souhaits des entreprises qui détiennent ou souhaitent détenir des droits d'utilisation de l'infrastructure ne soit soumis à des contraintes excessives.
- (55) Il peut être nécessaire, dans le cadre des systèmes de tarification et de répartition des capacités, de tenir compte du fait que différents segments du réseau ferroviaire peuvent avoir été conçus de manière à répondre aux besoins d'utilisateurs principaux différents.
- (56) Souvent, des utilisateurs différents et des catégories différentes d'utilisateurs ne produisent pas les mêmes effets sur la capacité de l'infrastructure et il y a lieu de dûment peser, les uns par rapport aux autres, les besoins de services différents.
- (57) Les services exploités en vertu de contrats conclus avec les autorités publiques peuvent rendre nécessaire l'adoption de règles particulières afin de préserver leur attrait pour les utilisateurs.
- (58) Il convient que les systèmes de tarification et de répartition des capacités tiennent compte des effets de la saturation croissante de la capacité de l'infrastructure, voire de la rareté des capacités.
- (59) Les différents calendriers de programmation des divers types de trafic devraient assurer que les demandes de capacités de l'infrastructure qui sont introduites après l'achèvement du processus d'établissement de l'horaire de service annuel soient satisfaites.
- (60) Afin d'assurer un résultat optimal pour les entreprises ferroviaires, il est opportun d'exiger un contrôle de l'utilisation des capacités de l'infrastructure lorsque la coordination des demandes de capacités est indispensable pour pouvoir répondre aux besoins des utilisateurs.
- (61) Vu leur position de monopole, les gestionnaires de l'infrastructure devraient être obligés d'examiner les capacités de l'infrastructure disponibles et les méthodes de renforcement de celles-ci lorsque la procédure de répartition des capacités n'est pas à même de répondre aux besoins des utilisateurs.
- (62) En raison du manque d'informations sur les demandes d'autres entreprises ferroviaires et sur les contraintes du système, il peut être difficile pour les entreprises ferroviaires d'optimiser leurs demandes de capacités de l'infrastructure.
- (63) Il est important d'assurer une meilleure coordination des systèmes de répartition des capacités de manière à rendre le transport ferroviaire plus intéressant pour le trafic utilisant le réseau de plusieurs gestionnaires de l'infrastructure, et en particulier pour le trafic international.
- (64) Il importe de réduire autant que possible les distorsions de concurrence pouvant se produire, soit entre infrastructures ferroviaires, soit entre modes de transport différents, du fait de l'existence de divergences notables dans les principes de tarification.
- (65) Il est souhaitable de définir les composantes du service d'infrastructure qui sont essentielles pour permettre à un exploitant de fournir un service et qui doivent être assurées en contrepartie de redevances d'accès minimales.
- (66) Les investissements dans l'infrastructure ferroviaire sont nécessaires et il y a lieu que les systèmes de tarification de l'infrastructure prévoient des mesures d'incitation pour les gestionnaires de l'infrastructure afin de rendre les investissements appropriés économiquement avantageux.
- (67) Pour permettre l'établissement des redevances d'utilisation de l'infrastructure à des niveaux adaptés et équitables, il est nécessaire que les gestionnaires de l'infrastructure estiment et comptabilisent la valeur de leurs actifs, et acquièrent une bonne connaissance des facteurs qui déterminent les coûts d'exploitation de l'infrastructure.
- (68) Il est souhaitable de garantir que les coûts externes sont pris en considération dans les décisions arrêtées en matière de transport et que la tarification de l'infrastructure ferroviaire peut contribuer à l'internalisation des coûts externes de manière cohérente et équilibrée, tous modes de transport confondus.
- (69) Il importe de garantir que les tarifs appliqués au trafic national et international soient de nature à permettre au rail de répondre aux besoins du marché. Par conséquent, il importe que la redevance d'utilisation de l'infrastructure soit d'un niveau égal au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire.
- (70) Le niveau général de recouvrement des coûts par le biais d'une tarification de l'infrastructure a des répercussions sur le niveau des contributions publiques. Les États membres peuvent exiger des niveaux différents de recouvrement des coûts. Toutefois, tout système de tarification de l'infrastructure devrait permettre au trafic qui peut couvrir au moins le coût supplémentaire qu'il impose d'utiliser le réseau ferroviaire.
- (71) L'infrastructure ferroviaire est un monopole naturel, et il est dès lors nécessaire d'inciter, par des mesures d'encouragement, les gestionnaires de l'infrastructure à réduire les coûts et à gérer leur infrastructure de manière efficace.
- (72) Le développement du transport ferroviaire devrait se faire en utilisant, entre autres, les instruments de l'Union disponibles et sans préjudice des priorités déjà établies.

- (73) Les réductions consenties aux entreprises ferroviaires devraient être liées à des réductions réelles des coûts administratifs, notamment des coûts de transaction. Des ristournes peuvent également être consenties pour promouvoir une utilisation efficiente de l'infrastructure.
- (74) Il est utile de prévoir des mesures d'incitation qui encouragent les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure à réduire au minimum les défaillances du réseau.
- (75) La répartition des capacités a, pour le gestionnaire de l'infrastructure, un coût qu'il convient de recouvrer.
- (76) La gestion efficace et l'utilisation équitable et non discriminatoire de l'infrastructure ferroviaire exigent la mise en place d'un organisme de contrôle chargé de surveiller l'application des règles de la présente directive et d'agir comme organisme de recours, sans préjudice de la possibilité d'un contrôle juridictionnel. Cet organisme de contrôle devrait être habilité à assortir ses demandes d'informations et ses décisions de sanctions.
- (77) Il convient que le financement de l'organisme de contrôle garantisse son indépendance et qu'il provienne soit du budget de l'État, soit de contributions obligatoires perçues auprès du secteur, dans le respect des principes d'équité, de transparence, de non-discrimination et de proportionnalité.
- (78) Des procédures de recrutement appropriées devraient contribuer à garantir l'indépendance de l'organisme de contrôle, en s'assurant notamment que la nomination des personnes en charge de la décision relève d'une autorité publique n'exerçant pas les droits de propriété directs sur l'entreprise réglementée. Pour autant que cette condition soit remplie, une telle autorité pourrait être, par exemple, un parlement, un président ou un premier ministre.
- (79) Des mesures spécifiques sont requises pour tenir compte de la situation géopolitique et géographique particulière de certains États membres ainsi que de l'organisation spécifique des chemins de fer dans divers États membres, tout en en assurant l'intégrité du marché intérieur.
- (80) Afin de prendre en compte l'évolution du marché ferroviaire, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne les modifications techniques relatives aux informations à fournir par une entreprise qui demande une licence, à la liste des catégories de retard, au calendrier du processus de répartition et aux informations comptables à soumettre à l'organisme de contrôle. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées tout au long de son travail préparatoire, y compris au niveau des experts. Il convient que, lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée, au Parlement européen et au Conseil.
- (81) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées conformément aux dispositions du règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission ⁽¹⁾.
- (82) La Commission ne devrait pas adopter les actes d'exécution relatifs à l'objet principal des services ferroviaires, à l'évaluation de l'impact des nouveaux services internationaux sur l'équilibre économique des contrats de service public, aux redevances perçues auprès des entreprises ferroviaires fournissant des services de transport de passagers, à l'accès aux services à fournir dans les installations de service essentielles, aux modalités de la procédure à suivre pour obtenir une licence, aux modalités de calcul du coût direct pour l'application des redevances correspondant au coût des effets du bruit et pour la mise en place de la différenciation de la redevance d'utilisation de l'infrastructure de manière à encourager l'équipement des trains avec le système ETCS ainsi qu'aux principes et pratiques communs pour la prise de décision par les organismes de contrôle, lorsque le comité institué en vertu de la présente directive ne rend pas d'avis sur le projet d'acte d'exécution présenté par la Commission.
- (83) Étant donné que les objectifs de la présente directive, à savoir favoriser le développement des chemins de fer de l'Union, établir de grands principes en matière d'octroi de licences aux entreprises ferroviaires et coordonner les systèmes des États membres régissant la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et la perception des redevances d'utilisation de ladite infrastructure, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres compte tenu de la dimension manifestement internationale de l'octroi de ces licences et du fonctionnement d'éléments importants des réseaux ferroviaires et compte tenu de la nécessité d'assurer des conditions d'accès équitables et non discriminatoires à l'infrastructure et peuvent donc, en raison de leurs aspects transnationaux, être mieux réalisés au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (84) L'obligation de transposer la présente directive en droit national devrait être limitée aux dispositions qui constituent une modification de fond par rapport aux directives précédentes. L'obligation de transposer les dispositions de la présente directive, inchangées quant au fond en comparaison des directives précédentes, résulte desdites directives.

⁽¹⁾ JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

- (85) Si un État membre n'a pas de système ferroviaire et n'envisage pas d'en avoir un dans l'immédiat, l'obligation qui lui serait faite de transposer et de mettre en œuvre les chapitres II et IV de la présente directive aurait un caractère disproportionné et inutile. Par conséquent, un État membre dans cette situation devrait être exempté de cette obligation.
- (86) Conformément à la déclaration politique commune du 28 septembre 2011 des États membres et de la Commission sur les documents explicatifs ⁽¹⁾, les États membres se sont engagés à accompagner, dans les cas où cela se justifie, la notification de leurs mesures de transposition d'un ou de plusieurs documents expliquant le lien entre les éléments d'une directive et les parties correspondantes des instruments nationaux de transposition. En ce qui concerne la présente directive, le législateur considère que la transmission de tels documents se justifie.
- (87) La présente directive ne préjuge pas les délais indiqués à l'annexe IX, partie B, dans lesquels les États membres sont tenus de se conformer aux directives précédentes,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet et champ d'application

1. La présente directive établit:
 - a) les règles applicables à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et aux activités de transport par chemin de fer des entreprises ferroviaires qui sont établies ou s'établiront dans un État membre, telles qu'énoncées au chapitre II;
 - b) les critères applicables à la délivrance, à la prorogation ou à la modification, par un État membre, des licences destinées aux entreprises ferroviaires qui sont établies ou qui s'établiront dans l'Union, tels qu'exposés au chapitre III;
 - c) les principes et les procédures applicables à la fixation et à la perception de redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ainsi qu'à la répartition des capacités de cette infrastructure, tels qu'exposés au chapitre IV.
2. La présente directive s'applique à l'utilisation d'infrastructures ferroviaires pour les services ferroviaires nationaux et internationaux.

Article 2

Exclusions du champ d'application

1. Le chapitre II ne s'applique pas aux entreprises ferroviaires qui n'exploitent que des services urbains, suburbains ou régionaux sur des réseaux locaux ou régionaux autonomes destinés à des services de transport empruntant une infrastructure ferroviaire ou sur des réseaux destinés uniquement à l'exploitation de services ferroviaires urbains ou suburbains.

⁽¹⁾ JO C 369 du 17.12.2011, p. 14.

Nonobstant le premier alinéa, lorsqu'une telle entreprise ferroviaire est sous le contrôle direct ou indirect d'une entreprise ou d'une autre entité qui assure ou intègre des services de transport ferroviaire autres que des services urbains, suburbains ou régionaux, les articles 4 et 5 sont applicables. L'article 6 s'applique également à une telle entreprise ferroviaire en ce qui concerne sa relation avec l'entreprise ou l'entité qui la contrôle directement ou indirectement.

2. Les États membres peuvent exclure du champ d'application du chapitre III:

- a) les entreprises qui exploitent uniquement des services ferroviaires de transport de voyageurs sur des infrastructures ferroviaires locales et régionales autonomes;
- b) les entreprises qui exploitent uniquement des services ferroviaires urbains ou suburbains de transport de voyageurs;
- c) les entreprises qui exploitent uniquement des services régionaux de fret ferroviaire;
- d) les entreprises qui exploitent uniquement des services de fret sur une infrastructure ferroviaire privée qui n'existe que pour les activités de fret du propriétaire de l'infrastructure.

3. Les États membres peuvent exclure du champ d'application des articles 7, 8, et 13, et du chapitre IV:

- a) les réseaux locaux et régionaux autonomes destinés à des services de transport de voyageurs empruntant une infrastructure ferroviaire;
- b) les réseaux destinés uniquement à l'exploitation de services urbains et suburbains de transport ferroviaire de voyageurs;
- c) les réseaux régionaux qui ne sont utilisés, pour des services de fret régionaux, que par une seule entreprise ferroviaire qui ne relève pas du paragraphe 1 jusqu'à ce qu'un autre candidat demande à utiliser la capacité dudit réseau;
- d) les infrastructures ferroviaires privées réservées au seul usage de leur propriétaire pour ses propres activités de fret.

4. Sans préjudice du paragraphe 3, les États membres peuvent exclure du champ d'application de l'article 8, paragraphe 3, les infrastructures ferroviaires locales et régionales qui ne revêtent pas une importance stratégique pour le fonctionnement du marché ferroviaire, et du champ d'application du chapitre IV les infrastructures ferroviaires locales qui ne revêtent pas une importance stratégique pour le fonctionnement du marché ferroviaire. Les États membres notifient à la Commission leur intention d'exclure ce type d'infrastructures ferroviaires. Selon la procédure consultative visée à l'article 62, paragraphe 2, la Commission décide si l'infrastructure ferroviaire en question peut être considérée comme étant dépourvue d'importance stratégique, compte tenu de la longueur des lignes ferroviaires concernées, de leur degré d'utilisation et du volume du trafic qui pourrait être affecté.

5. Les États membres peuvent exclure du champ d'application de l'article 31, paragraphe 5, les véhicules exploités ou destinés à être exploités en provenance ou à destination de pays tiers, circulant sur un réseau dont l'écartement des voies est différent de celui du principal réseau ferroviaire de l'Union.

6. Les États membres peuvent fixer, en ce qui concerne le calendrier pour la répartition des capacités, des périodes et des délais différents de ceux visés à l'article 43, paragraphe 2, à l'annexe VI, point 2 b), et à l'annexe VII, points 3, 4 et 5, si l'établissement de sillons internationaux en coopération avec les gestionnaires de l'infrastructure de pays tiers sur un réseau dont l'écartement des voies est différent de celui du principal réseau ferroviaire de l'Union a un effet important sur le calendrier de répartition des capacités en général.

7. Lorsque c'est nécessaire pour assurer une concurrence équitable, les États membres peuvent décider de publier avec d'autres instruments et délais que ceux qui sont prévus à l'article 29, paragraphe 1, le cadre et les règles de tarification applicables spécifiquement aux services de fret international en provenance de pays tiers et vers ceux-ci et qui sont opérés sur un réseau dont l'écartement des voies est différent de celui du principal réseau ferroviaire de l'Union.

8. Les États membres peuvent exclure du champ d'application du chapitre IV l'infrastructure ferroviaire ayant un écartement des voies différent de celui du principal réseau ferroviaire de l'Union et reliant les gares frontières d'un État membre au territoire d'un pays tiers.

9. La présente directive ne s'applique pas, à l'exception de l'article 6, paragraphes 1 et 4, et des articles 10, 11, 12 et 28, aux entreprises dont les activités sont limitées à la seule fourniture de services de navette pour véhicules routiers à travers les tunnels sous-marins ou aux opérations de transport sous forme de services de navette pour véhicules routiers à travers ces tunnels.

10. Les États membres peuvent exclure du champ d'application du chapitre II, à l'exception de l'article 14, et du chapitre IV tout service ferroviaire effectué en transit dans l'Union.

11. Les États membres peuvent exclure de l'application de l'article 32, paragraphe 4, les trains non équipés du système ETCS (European Train Control System) et utilisés pour les services régionaux de transport de passagers qui ont été mis en service pour la première fois avant 1985.

Article 3

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- 1) «entreprise ferroviaire», toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la présente directive, 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) «gestionnaire de l'infrastructure», toute entité ou entreprise chargée notamment de l'établissement, de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, y compris la gestion du trafic, et du système de signalisation et de contrôle-commande; les fonctions de gestionnaire de l'infrastructure sur tout ou partie d'un réseau peuvent être attribuées à plusieurs entités ou entreprises;
- 3) «infrastructure ferroviaire», l'ensemble des éléments visés à l'annexe I;
- 4) «service de fret international», un service de transport dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un État membre; le train peut être assemblé et/ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière;
- 5) «service international de transport de voyageurs», un service de transport de voyageurs dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un État membre et dont l'objet principal est le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents; le train peut être assemblé et/ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et des destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière;
- 6) «services urbains et suburbains», les services de transport dont l'objet principal est de répondre aux besoins de transports d'un centre urbain ou d'une agglomération, y compris d'une agglomération transfrontalière, ainsi qu'aux besoins de transports entre ce centre ou cette agglomération et ses banlieues;
- 7) «services régionaux», les services de transport dont l'objet principal est de répondre aux besoins de transports d'une région, y compris d'une région transfrontalière;
- 8) «transit», la traversée du territoire de l'Union sans chargement ni déchargement de marchandises et/ou sans prise en charge ni dépose de voyageurs sur ce territoire;
- 9) «itinéraire de substitution», un autre itinéraire entre la même origine et la même destination, l'entreprise ferroviaire pouvant substituer un itinéraire à l'autre pour exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné;
- 10) «alternative viable», l'accès à une autre installation de service économiquement acceptable pour l'entreprise ferroviaire et lui permettant d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné;
- 11) «installation de service», l'installation, y compris les terrains, bâtiments et équipements qui ont été spécialement aménagés, en totalité ou en partie, pour permettre la fourniture d'un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4;

- 12) «exploitant d'installation de service», toute entité publique ou privée chargée de gérer une ou plusieurs installations de service ou de fournir à des entreprises ferroviaires un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4;
- 13) «accord transfrontalier», tout accord entre deux ou plusieurs États membres ou entre des États membres et des pays tiers destiné à faciliter la fourniture de services ferroviaires transfrontaliers;
- 14) «licence», une autorisation accordée par l'autorité responsable des licences à une entreprise à laquelle la qualité de fournisseur de services de transport ferroviaire en tant qu'entreprise ferroviaire est reconnue. Cette qualité peut être limitée à l'exploitation de certains types de services;
- 15) «autorité responsable des licences», l'entité chargée de délivrer les licences dans un État membre;
- 16) «accord contractuel», un contrat ou, mutatis mutandis, des dispositions s'inscrivant dans le cadre de procédures administratives;
- 17) «bénéfice raisonnable», un taux de rémunération du capital propre qui prend en compte le risque, y compris celui pesant sur les recettes, ou l'absence de risque, encouru par l'exploitant de l'installation de service et qui est conforme au taux moyen constaté dans le secteur concerné au cours des dernières années;
- 18) «répartition», l'affectation des capacités de l'infrastructure ferroviaire par un gestionnaire de l'infrastructure;
- 19) «candidat», toute entreprise ferroviaire, tout regroupement international d'entreprises ferroviaires ou d'autres personnes physiques ou morales ou entités, par exemple les autorités compétentes visées dans le règlement (CE) n° 1370/2007 et les chargeurs, les transitaires et les opérateurs de transports combinés ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquiescer des capacités de l'infrastructure;
- 20) «infrastructure saturée», un élément de l'infrastructure pour lequel les demandes de capacités de l'infrastructure ne peuvent être totalement satisfaites pendant certaines périodes, même après coordination des différentes demandes de réservation de capacités;
- 21) «plan de renforcement des capacités», une mesure ou une série de mesures, assorties d'un calendrier de mise en œuvre, visant à réduire les contraintes en matière de capacités qui ont entraîné la déclaration d'un élément de l'infrastructure comme «infrastructure saturée»;
- 22) «coordination», la procédure mise en œuvre par le gestionnaire de l'infrastructure et les candidats afin de rechercher une solution en cas de demandes concurrentes de capacités de l'infrastructure;
- 23) «accord-cadre», un accord général juridiquement contraignant de droit public ou privé définissant les droits et obligations d'un candidat et du gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne les capacités de l'infrastructure à répartir et la tarification à appliquer sur une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service;
- 24) «capacité(s) de l'infrastructure», la possibilité de programmer des sillons sollicités pour un élément de l'infrastructure pendant une certaine période;
- 25) «réseau», l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire gérée par un gestionnaire de l'infrastructure;
- 26) «document de référence du réseau», le document précisant, de manière détaillée, les règles générales, les délais, les procédures et les critères relatifs aux systèmes de tarification et de répartition des capacités, y compris toutes les autres informations nécessaires pour permettre l'introduction de demandes de capacités de l'infrastructure;
- 27) «sillon», la capacité de l'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre au cours d'une période donnée;
- 28) «horaire de service», les données définissant tous les mouvements programmés des trains et du matériel roulant, sur l'infrastructure concernée, pendant la période de validité de cet horaire.
- 29) «voies de garage», les voies spécifiquement réservées au stationnement temporaire des véhicules ferroviaires entre deux missions;
- 30) «service de maintenance lourde», les travaux qui ne sont pas effectués de manière régulière et dans le cadre des activités quotidiennes, et qui impliquent que le véhicule soit retiré du service.

CHAPITRE II

DÉVELOPPEMENT DES CHEMINS DE FER DE L'UNION

SECTION 1

Indépendance de gestion

Article 4

Indépendance des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure

1. Les États membres assurent qu'en matière d'organisation, de gestion et de contrôle administratif, économique et comptable interne, les entreprises ferroviaires directement ou indirectement détenues ou contrôlées par les États membres sont dotées d'un statut d'indépendance selon lequel elles disposeront notamment d'un patrimoine, d'un budget et d'une comptabilité séparés de ceux des États.

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

Article 5

Gestion des entreprises ferroviaires selon des principes commerciaux

1. Les États membres permettent aux entreprises ferroviaires d'ajuster au marché leurs activités et de les gérer sous la responsabilité de leurs organes de direction, en vue de fournir des prestations efficaces et appropriées au moindre coût possible pour la qualité de service requise.

Les entreprises ferroviaires sont gérées selon les principes qui s'appliquent aux sociétés commerciales, quel que soit leur propriétaire. Cette règle s'applique également aux obligations de service public qui leur sont imposées par l'État membre et aux contrats de service public qu'elles concluent avec les autorités compétentes de l'État.

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

3. Eu égard aux lignes directrices de politique générale arrêtées par chaque État membre et compte tenu des plans ou contrats nationaux (éventuellement pluriannuels), y compris les plans d'investissement et de financement, les entreprises ferroviaires sont en particulier libres:

- a) de définir leur organisation interne, sans préjudice des dispositions des articles 7, 29 et 39;
- b) de contrôler la fourniture et la commercialisation des services et d'en fixer la tarification;
- c) de prendre les décisions concernant le personnel, les actifs et les achats propres;
- d) de développer leur part de marché, de créer de nouvelles technologies et de nouveaux services et d'adopter toute technique innovatrice de gestion;
- e) de lancer de nouvelles activités dans des domaines associés à l'activité ferroviaire.

Le présent paragraphe est sans préjudice du règlement (CE) n° 1370/2007.

4. Nonobstant le paragraphe 3, les actionnaires d'entreprises ferroviaires détenues ou contrôlées par l'État peuvent exiger leur approbation préalable pour les principales décisions relatives à la gestion de l'entreprise, à l'instar des actionnaires de sociétés anonymes privées, en application du droit des sociétés des États membres. Les dispositions du présent article s'appliquent sans préjudice des compétences des organes de surveillance prévus

par le droit des sociétés des États membres en ce qui concerne la nomination des membres du conseil d'administration.

SECTION 2

Séparation entre la gestion de l'infrastructure et l'activité de transport et entre les différents types d'activité de transport

Article 6

Séparation comptable

1. Les États membres veillent à ce que des comptes de profits et pertes et des bilans distincts soient tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la fourniture de services de transport par des entreprises ferroviaires et, d'autre part, les activités relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Les aides publiques versées à l'une de ces deux activités ne sont pas transférées à l'autre.

2. Les États membres peuvent, en outre, prévoir que cette séparation suppose la mise en place de divisions distinctes au sein d'une même entreprise ou que la gestion de l'infrastructure et des services de transport est assurée par des entités distinctes.

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

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

Article 7

Indépendance des fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure

1. Les États membres veillent à ce que les fonctions essentielles en vue de garantir un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure soient confiées à des entités ou entreprises qui ne sont pas elles-mêmes fournisseurs de services de transport ferroviaire. Quelles que soient les structures organisationnelles, cet objectif est atteint d'une manière probante.

Les fonctions essentielles sont:

- a) l'adoption des décisions concernant la répartition des sillons, y compris la définition et l'évaluation de la disponibilité, ainsi que l'attribution de sillons individuels; et

- b) l'adoption des décisions concernant la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et le recouvrement des redevances, sans préjudice de l'article 29, paragraphe 1.

Les États membres peuvent toutefois confier aux entreprises ferroviaires ou à toute autre entité la responsabilité de contribuer au développement de l'infrastructure ferroviaire, par exemple par l'investissement, l'entretien et le financement.

2. Si le gestionnaire de l'infrastructure n'est pas indépendant des entreprises ferroviaires sur le plan juridique, organisationnel ou décisionnel, les fonctions visées au chapitre IV, sections 2 et 3, sont assumées respectivement par un organisme de tarification et par un organisme de répartition qui sont indépendants des entreprises ferroviaires sur le plan juridique, organisationnel et décisionnel.

3. Lorsqu'elles portent sur des fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure, les dispositions du chapitre IV, sections 2 et 3, s'entendent comme s'appliquant à l'organisme de tarification ou à l'organisme de répartition pour leurs compétences respectives.

SECTION 3

Assainissement de la situation financière

Article 8

Financement du gestionnaire de l'infrastructure

1. Les États membres développent l'infrastructure ferroviaire nationale en tenant compte, le cas échéant, des besoins généraux de l'Union, y compris celui de coopérer avec les pays tiers voisins. Ils publient à cette fin, au plus tard le 16 décembre 2014, après consultation des parties intéressées, une stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire visant à répondre aux futurs besoins de mobilité en termes d'entretien, de renouvellement et de développement de l'infrastructure et reposant sur un financement durable du système ferroviaire. Cette stratégie couvre une période d'au moins cinq ans et est reconductible.

2. Dans le respect des articles 93, 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, les États membres peuvent en outre accorder au gestionnaire de l'infrastructure un financement compatible avec ses fonctions visées à l'article 3, point 2, la dimension de l'infrastructure et les besoins financiers, notamment pour couvrir des investissements nouveaux. Les États membres peuvent décider de financer ces investissements par des moyens autres que le financement direct par l'État. En tout état de cause, les États membres se conforment aux exigences visées au paragraphe 4 du présent article.

3. Dans le cadre de la politique générale arrêtée par l'État membre concerné, et compte tenu de la stratégie visée au paragraphe 1 et du financement accordé par l'État membre visé au paragraphe 2, le gestionnaire de l'infrastructure adopte un plan d'entreprise incluant des plans d'investissement et de financement. Le but de ce plan est d'assurer une utilisation, une mise à disposition et un développement optimaux et efficaces de l'infrastructure, tout en permettant d'atteindre l'équilibre financier et en prévoyant les moyens nécessaires pour réaliser ces objec-

tifs. Le gestionnaire de l'infrastructure veille à ce que les candidats connus et, sur demande, les candidats potentiels aient accès aux informations pertinentes et aient la possibilité d'exprimer leur avis sur le contenu du plan d'entreprise pour ce qui est des conditions d'accès et d'utilisation, de la nature, de la mise à disposition et du développement de l'infrastructure avant son approbation par le gestionnaire de l'infrastructure.

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

Sans préjudice d'un objectif éventuel, à long terme, de couverture par l'utilisateur des coûts d'infrastructure pour tous les modes de transport sur la base d'une concurrence intermodale équitable et non discriminatoire, lorsque le transport ferroviaire est en mesure de concurrencer d'autres modes, un État membre peut, à l'intérieur du cadre de tarification défini aux articles 31 et 32, exiger du gestionnaire de l'infrastructure qu'il équilibre ses comptes sans apport financier de l'État.

Article 9

Allègement de dette transparent

1. Sans préjudice des règles de l'Union sur les aides d'État et conformément aux articles 93, 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, les États membres mettent en place des mécanismes adéquats pour contribuer à réduire l'endettement des entreprises ferroviaires publiques jusqu'à un niveau qui n'entrave pas une gestion financière saine et qui réalise l'assainissement de la situation financière de celles-ci.

2. Aux fins visées au paragraphe 1, les États membres peuvent exiger que soit créé, au sein de la comptabilité de ces entreprises ferroviaires, un service distinct d'amortissement des dettes.

Au passif de ce service peuvent être transférés tous les emprunts de l'entreprise ferroviaire contractés tant pour le financement des investissements que pour la couverture d'excédents de dépenses d'exploitation résultant de l'activité de transport par chemin de fer ou de la gestion de l'infrastructure ferroviaire, jusqu'au moment de l'extinction de ces emprunts. Les dettes provenant d'activités de filiales ne peuvent pas être prises en compte.

3. Les paragraphes 1 et 2 s'appliquent uniquement aux dettes ou intérêts dus sur les dettes contractées par les entreprises ferroviaires publiques avant la date d'ouverture du marché pour l'ensemble ou une partie des services de transport ferroviaire dans l'État membre concerné et, en tout cas, au plus tard le 15 mars 2001 ou avant la date d'adhésion à l'Union dans le cas des États membres ayant adhéré à l'Union après cette date.

SECTION 4

Accès à l'infrastructure et aux services ferroviaires**Article 10****Conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire**

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

2. Les entreprises ferroviaires se voient accorder un droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire de tous les États membres aux fins de l'exploitation de services internationaux de transport de voyageurs. Au cours d'un service international de transport de voyageurs, les entreprises ferroviaires ont le droit de prendre et de déposer des voyageurs dans toute gare située sur le trajet international, y compris dans des gares situées dans un même État membre. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service visées à l'annexe II, point 2.

3. À la demande des autorités compétentes ou des entreprises ferroviaires concernées, il incombe à l'organisme ou aux organismes de contrôle pertinents visés à l'article 55 de déterminer si le principal objectif du service est le transport de voyageurs entre deux gares situées dans des États membres différents.

4. Sur la base de l'expérience acquise par les organismes de contrôle, les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires, ainsi que sur la base des activités du réseau visé à l'article 57, paragraphe 1, la Commission adopte, au plus tard le 16 décembre 2016, des mesures détaillant la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'application du paragraphe 3 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3.

Article 11**Limitation du droit d'accès et du droit de prendre et déposer des voyageurs**

1. Les États membres peuvent limiter le droit d'accès visé à l'article 10 sur les services entre un lieu de départ et une destination qui font l'objet d'un ou de plusieurs contrats de service public conformes au droit de l'Union. Une telle limitation ne peut avoir pour effet de restreindre le droit de prendre des voyageurs dans une gare située sur le trajet d'un service international et de les déposer dans une autre, y compris dans des gares situées dans un même État membre, sauf dans les cas où l'exercice de ce droit compromettrait l'équilibre économique d'un contrat de service public.

2. C'est à l'organisme ou aux organismes de contrôle compétents visés à l'article 55 qu'il incombe de déterminer une éventuelle atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service

public en se fondant sur une analyse économique objective et sur la base de critères prédéterminés, après une demande:

- a) de l'autorité ou des autorités compétentes qui ont attribué le contrat de service public;
- b) de toute autre autorité compétente concernée qui aurait le droit de limiter l'accès en vertu du présent article;
- c) du gestionnaire de l'infrastructure;
- d) de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public.

Les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires assurant les services publics fournissent à l'organisme de contrôle ou aux organismes de contrôle compétents les informations raisonnablement nécessaires à la prise d'une décision. Dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande, l'organisme de contrôle compétent examine les informations fournies par ces parties et, le cas échéant, sollicite toute information utile à toutes les parties concernées et lance des consultations avec celles-ci. L'organisme de contrôle consulte toutes les parties concernées s'il y a lieu et les informe de sa décision motivée dans un délai prédéterminé et raisonnable, et en tout état de cause dans un délai de six semaines à compter de la réception de toutes les informations pertinentes.

3. L'organisme de contrôle motive sa décision et précise le délai et les conditions dans lesquels les entités suivantes peuvent demander le réexamen de la décision:

- a) l'autorité ou les autorités compétentes concernées;
- b) le gestionnaire de l'infrastructure;
- c) l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public;
- d) l'entreprise ferroviaire demandant l'accès.

4. Sur la base de l'expérience acquise par les organismes de contrôle, les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires, ainsi que sur la base des activités du réseau visé à l'article 57, paragraphe 1, la Commission adopte, au plus tard le 16 décembre 2016, des mesures détaillant la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'application des paragraphes 1, 2 et 3 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3.

5. Les États membres peuvent également limiter le droit de prendre et de déposer des voyageurs dans des gares situées dans un même État membre sur le trajet d'un service international de transport de voyageurs lorsqu'un droit exclusif de transport de voyageurs entre ces gares a été accordé au titre d'un contrat de concession attribué avant le 4 décembre 2007 selon une procédure de mise en concurrence équitable et conformément aux principes pertinents du droit de l'Union. Cette limitation peut être maintenue pour la durée initiale du contrat ou une durée de quinze ans, la période la plus courte étant retenue.

6. Les États membres veillent à ce que les décisions visées aux paragraphes 1, 2, 3 et 5 soient soumises à un contrôle juridictionnel.

Article 12

Prélèvement d'une redevance auprès des entreprises ferroviaires fournissant des services de voyageurs

1. Sans préjudice de l'article 11, paragraphe 2, les États membres peuvent, dans les conditions prévues au présent article, autoriser l'autorité chargée du transport de voyageurs par chemin de fer à prélever, auprès des entreprises ferroviaires assurant des services de voyageurs, une redevance sur l'exploitation de lignes qui relèvent de la compétence de cette autorité et qui sont effectuées entre deux gares de l'État membre en question.

Dans ce cas, les entreprises ferroviaires assurant des services nationaux ou internationaux de transport de voyageurs sont soumises au même prélèvement sur l'exploitation des lignes qui relèvent de la compétence de cette autorité.

2. La redevance est destinée à compenser les obligations de service public de l'autorité dans le cadre de contrats de service public attribués conformément au droit de l'Union. Le montant obtenu au titre d'une telle redevance et payé en guise de compensation ne dépasse pas ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public concernées, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations.

3. La redevance est prélevée conformément au droit de l'Union et respecte en particulier les principes d'équité, de transparence, de non-discrimination et de proportionnalité, notamment entre le prix moyen du service au voyageur et le niveau de la redevance. La totalité des redevances prélevées en application du présent paragraphe ne doit pas porter atteinte à la viabilité économique du service de transport ferroviaire de voyageurs sur lequel elles sont prélevées.

4. Les autorités compétentes conservent les informations nécessaires afin de pouvoir garantir la traçabilité de l'origine des redevances et de leur utilisation. Les États membres communiquent ces informations à la Commission.

5. Sur la base de l'expérience acquise par les organismes de contrôle, les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires ainsi que sur la base des activités du réseau visé à l'article 57, paragraphe 1, la Commission adopte des mesures détaillant la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'application du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3.

Article 13

Conditions d'accès aux services

1. Les gestionnaires de l'infrastructure fournissent à toutes les entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, l'ensemble des prestations minimales établies à l'annexe II, point 1.

2. Les exploitants d'installations de service fournissent à toutes les entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, un accès, y compris aux voies d'accès, aux infrastructures visées à l'annexe II, point 2, et aux services offerts dans ces infrastructures.

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

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

Lorsque l'exploitation de l'installation de service est assurée par un gestionnaire de l'infrastructure ou que l'exploitant de l'installation de service est sous le contrôle direct ou indirect d'un gestionnaire de l'infrastructure, le respect des exigences visées dans le présent paragraphe est réputé être démontré par le respect des exigences visées à l'article 7.

4. Les demandes d'accès à l'installation de service, et de fourniture de services dans ladite installation visée à l'annexe II, point 2, introduites par les entreprises ferroviaires sont traitées dans un délai raisonnable fixé par l'organisme de contrôle visé à l'article 55. De telles demandes ne peuvent être refusées que s'il existe des alternatives viables permettant aux entreprises ferroviaires d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné sur le même trajet ou sur un itinéraire de substitution dans des conditions économiquement acceptables. Cela n'oblige pas l'exploitant de l'installation de service à investir dans les ressources ou les installations pour répondre à toutes les demandes introduites par les entreprises ferroviaires.

Lorsque les demandes introduites par les entreprises ferroviaires concernent l'accès à une installation de service et la fourniture de services dans une installation de service gérée par un exploitant d'installation de service visé au paragraphe 3, cet exploitant justifie par écrit toute décision de refus et indique les alternatives viables dans d'autres installations.

5. En cas de conflit entre différentes demandes, un exploitant d'installation de service visée à l'annexe II, point 2, tente de répondre à toutes les demandes dans la mesure du possible. Si aucune alternative viable n'existe et qu'il est impossible de répondre à toutes les demandes de capacités pour l'installation concernée sur la base des besoins avérés, le candidat peut introduire une plainte auprès de l'organisme de contrôle visé à l'article 55, qui examine le dossier et prend des mesures, le cas échéant, pour qu'une partie adéquate de la capacité soit dévolue à ce candidat.

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

7. Si l'exploitant de l'installation de service fournit l'un des services visés à l'annexe II, point 3, en tant que prestations complémentaires, il les fournit de manière non discriminatoire à toute entreprise ferroviaire qui en fait la demande.

8. Les entreprises ferroviaires peuvent demander en sus, en tant que prestation connexe, au gestionnaire de l'infrastructure ou à d'autres exploitants d'installations de service, une prestation visée à l'annexe II, point 4. L'exploitant d'installations de service n'est pas tenu de fournir ces prestations connexes. Lorsque l'exploitant de l'installation de service décide de proposer à d'autres l'une de ces prestations, il les fournit sur demande aux entreprises ferroviaires de manière non discriminatoire.

9. Sur la base de l'expérience acquise par les organismes de contrôle et les exploitants d'installation de service, ainsi que sur la base des activités du réseau visé à l'article 57, paragraphe 1, la Commission peut adopter des mesures détaillant la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'accès aux services à fournir dans les installations de service visées à l'annexe II, points 2 à 4. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3.

SECTION 5

Accords transfrontaliers

Article 14

Principes généraux des accords transfrontaliers

1. Les États membres veillent à ce que les dispositions d'un accord transfrontalier ne fassent pas de discriminations entre

des entreprises ferroviaires ou ne restreignent pas la liberté des entreprises ferroviaires d'exploiter des services transfrontaliers.

2. Les États membres notifient à la Commission tout accord transfrontalier, au plus tard le 16 juin 2013, pour les accords conclus avant cette date et avant leur conclusion pour les nouveaux accords ou les accords révisés entre États membres. La Commission statue sur la conformité de ces accords avec le droit de l'Union dans les neuf mois suivant leur notification pour les accords conclus avant le 15 décembre 2012 et dans les quatre mois suivant leur notification pour les nouveaux accords ou les accords révisés entre États membres. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure consultative visée à l'article 62, paragraphe 2.

3. Sans préjudice de la répartition des compétences entre l'Union et les États membres, conformément au droit de l'Union, les États membres notifient à la Commission leur intention d'engager des négociations sur de nouveaux accords transfrontaliers ou des accords transfrontaliers révisés entre des États membres et des pays tiers ainsi que de conclure ces accords.

4. Si, dans les deux mois suivant la réception de la notification de l'intention d'un État membre d'engager des négociations visée au paragraphe 2, la Commission conclut que les négociations sont susceptibles de compromettre les objectifs des négociations que l'Union mène avec les pays tiers concernés et/ou de déboucher sur un accord contraire au droit de l'Union, elle en informe l'État membre.

Les États membres tiennent la Commission régulièrement informée de ces négociations et, le cas échéant, l'invitent à y participer en qualité d'observateur.

5. Les États membres sont autorisés à appliquer provisoirement et/ou à conclure de nouveaux accords transfrontaliers ou des accords transfrontaliers révisés avec des pays tiers, à condition qu'ils soient compatibles avec le droit de l'Union et ne portent pas atteinte aux objectifs de la politique de transports de l'Union. La Commission adopte ces décisions d'autorisation. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure consultative visée à l'article 62, paragraphe 2.

SECTION 6

Missions de surveillance de la Commission

Article 15

Champ d'application de la surveillance du marché

1. La Commission prend les mesures nécessaires en vue d'examiner les conditions techniques et économiques ainsi que l'évolution du marché des transports ferroviaires de l'Union.

2. Dans ce cadre, la Commission associe étroitement à ses travaux des représentants des États membres, y compris des représentants des organismes de contrôle visés à l'article 55, et des représentants des secteurs concernés, y compris, s'il y a lieu, les partenaires sociaux du secteur ferroviaire, des usagers et des représentants des autorités locales et régionales, afin que ceux-ci soient en mesure de mieux suivre le développement du secteur ferroviaire et l'évolution du marché, de procéder à l'évaluation de l'effet des mesures adoptées et d'analyser l'impact des mesures envisagées par la Commission. Le cas échéant, la Commission associe également l'Agence ferroviaire européenne, conformément à ses fonctions définies dans le règlement (CE) n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne (règlement instituant une Agence) ⁽¹⁾.

3. La Commission surveille l'utilisation des réseaux et l'évolution des conditions-cadres dans le secteur du rail, en particulier la tarification de l'infrastructure, la répartition des capacités, les investissements dans l'infrastructure ferroviaire, l'évolution des prix, la qualité des services de transport ferroviaire et des services de transport ferroviaire couverts par des contrats de service public, le système d'octroi de licences et le degré d'ouverture du marché et d'harmonisation entre États membres, l'évolution de l'emploi et des conditions sociales dans le secteur du rail. Ces activités de contrôle sont sans préjudice des activités similaires dans les États membres et du rôle des partenaires sociaux.

4. La Commission fait tous les deux ans rapport au Parlement européen et au Conseil sur:

- a) l'évolution du marché intérieur concernant les services ferroviaires et les services à fournir aux entreprises ferroviaires, visés à l'annexe II;
- b) les conditions-cadres visées au paragraphe 3, y compris pour les services publics de transport de voyageurs par chemin de fer;
- c) l'état du réseau ferroviaire de l'Union;
- d) l'utilisation des droits d'accès;
- e) les obstacles à une plus grande efficacité des services ferroviaires;
- f) les insuffisances des infrastructures;
- g) la nécessité d'une législation.

5. Aux fins de la surveillance du marché exercée par la Commission, les États membres, tout en respectant le rôle des partenaires sociaux, transmettent annuellement à la Commission les informations nécessaires sur l'utilisation des réseaux et l'évolution des conditions-cadres dans le secteur ferroviaire.

6. La Commission peut adopter des mesures visant à assurer la cohérence des obligations d'information des États membres. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3.

⁽¹⁾ JO L 164 du 30.4.2004, p. 1.

CHAPITRE III

LICENCES DES ENTREPRISES FERROVIAIRES

SECTION 1

Autorité responsable de la délivrance des licences

Article 16

Autorité responsable de la délivrance des licences

Chaque État membre désigne l'autorité responsable de la délivrance des licences et de l'exécution des obligations découlant du présent chapitre.

L'autorité responsable de la délivrance des licences n'effectue elle-même aucune prestation de services de transport ferroviaire et est indépendante de toute entreprise ou entité qui l'effectue.

SECTION 2

Conditions d'obtention d'une licence

Article 17

Exigences générales

1. Une entreprise a le droit de demander une licence dans l'État membre où elle est établie.
2. Les États membres n'accordent pas de licences ou ne prorogent pas leur validité lorsqu'il n'est pas satisfait aux exigences énoncées au présent chapitre.
3. Toute entreprise qui satisfait aux exigences du présent chapitre est autorisée à recevoir une licence.
4. Aucune entreprise n'est autorisée à effectuer des services de transport ferroviaire entrant dans le champ d'application du présent chapitre si elle ne possède pas la licence appropriée au type de services en question.

Toutefois, cette licence ne donne pas droit, par elle-même, à l'accès à l'infrastructure ferroviaire.

5. La Commission adopte des mesures détaillant l'utilisation d'un modèle commun de licence et, si nécessaire pour assurer une concurrence équitable et efficace sur les marchés du transport ferroviaire, des mesures détaillant la procédure à suivre pour l'application du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3.

Article 18

Conditions d'obtention d'une licence

Une entreprise qui demande une licence doit être en mesure de démontrer aux autorités responsables des licences dans l'État membre concerné, dès avant le début de ses activités, qu'elle pourra à tout moment répondre à certaines exigences en matière d'honorabilité, de capacité financière et de capacité professionnelle ainsi que de couverture de sa responsabilité civile, visées aux articles 19 à 22.

À cet effet, toute entreprise qui demande une licence doit fournir tous les renseignements utiles.

Article 19

Exigences en matière d'honorabilité

Les États membres définissent les conditions dans lesquelles les exigences en matière d'honorabilité sont satisfaites de façon à garantir que l'entreprise qui demande une licence ou les personnes responsables de sa gestion:

- a) n'ont pas fait l'objet d'une condamnation pénale grave, y compris pour des infractions commises dans le domaine commercial;
- b) n'ont pas fait l'objet d'une procédure de faillite;
- c) n'ont pas été condamnées pour des infractions graves énoncées dans la législation spécifique applicable au transport;
- d) n'ont pas été condamnées pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant du droit social ou du droit du travail, y compris des obligations au titre de la législation en matière de sécurité et de santé au travail, ni à des obligations découlant de la réglementation douanière dans le cas d'une société désirant se livrer à des activités transfrontalières de fret soumises à des procédures douanières.

Article 20

Exigences en matière de capacité financière

1. Les exigences en matière de capacité financière sont satisfaites lorsque l'entreprise qui demande une licence peut apporter la preuve qu'elle pourra faire face à ses obligations réelles et potentielles, évaluées sur la base d'hypothèses réalistes, pour une période de douze mois.
2. L'autorité responsable des licences examine la capacité financière, notamment sur la base des comptes annuels de l'entreprise ferroviaire ou, pour les entreprises qui demandent une licence et ne sont pas en mesure de présenter ces comptes, sur la base du bilan annuel. Chaque entreprise qui demande une licence fournit au moins les informations indiquées à l'annexe III.
3. L'autorité responsable des licences considère qu'une entreprise qui demande une licence ne présente pas la capacité financière requise lorsque des arriérés considérables ou récurrents d'impôts ou de cotisations sociales sont dus pour l'activité de l'entreprise.
4. L'autorité responsable des licences peut exiger la présentation d'un rapport d'expertise et de documents appropriés établis par une banque, une caisse d'épargne publique, un expert comptable ou un commissaire aux comptes. Ces documents comportent les informations indiquées à l'annexe III.
5. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 60 en ce qui concerne certaines modifications à apporter à l'annexe III. Ainsi, l'annexe III peut être modifiée pour préciser les informations que doivent fournir les entreprises qui demandent une licence ou les compléter à la lumière de l'expérience acquise par les autorités responsables des licences ou de l'évolution du marché du transport ferroviaire.

Article 21

Exigences en matière de capacité professionnelle

Les exigences en matière de capacité professionnelle sont satisfaites lorsqu'une entreprise qui demande une licence peut démontrer qu'elle a ou aura une organisation de gestion qui possède les connaissances ou l'expérience nécessaires pour exercer un contrôle opérationnel et une surveillance sûrs et efficaces en ce qui concerne le type d'opérations spécifiées dans la licence.

Article 22

Exigences en matière de couverture de la responsabilité civile

Sans préjudice des règles de l'Union en matière d'aides d'État et conformément aux articles 93, 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, une entreprise ferroviaire est suffisamment assurée ou dispose de garanties suffisantes dans des conditions de marché pour couvrir, en application des législations nationales et internationales, sa responsabilité civile en cas d'accident, notamment en ce qui concerne les passagers, les bagages, le fret, le courrier et les tiers. Nonobstant cette obligation, peuvent être pris en compte les spécificités et le profil de risque des différents types de services, notamment des services ferroviaires à finalité historique ou culturelle.

SECTION 3

Validité de la licence

Article 23

Validité spatiale et temporelle

1. La validité de la licence s'étend à l'ensemble du territoire de l'Union.
2. Les licences restent valables aussi longtemps que l'entreprise ferroviaire remplit les obligations prévues par le présent chapitre. Toutefois, l'autorité responsable peut en prescrire le réexamen à intervalles réguliers. Dans ce cas, le réexamen a lieu au moins tous les cinq ans.
3. Des dispositions spécifiques concernant la suspension ou le retrait d'une licence peuvent être incluses dans la licence elle-même.

Article 24

Licence temporaire, approbation, suspension et révocation

1. L'autorité responsable des licences peut, s'il existe un doute sérieux quant au respect des exigences du présent chapitre, et notamment de celles de l'article 18, par une entreprise ferroviaire à laquelle elle a délivré une licence, vérifier à tout moment si ces exigences sont respectées.

L'autorité responsable des licences suspend ou retire la licence si elle constate que l'entreprise ferroviaire ne satisfait plus aux exigences.

2. Lorsque l'autorité responsable des licences d'un État membre constate qu'il existe un doute sérieux quant au respect des exigences définies dans le présent chapitre par une entreprise ferroviaire à laquelle a été délivrée une licence par l'autorité d'un autre État membre, elle en informe sans délai cette autorité.

3. Nonobstant le paragraphe 1, lorsqu'une licence est suspendue ou retirée pour cause de non-respect des exigences en matière de capacité financière, l'autorité responsable des licences peut délivrer une licence temporaire durant la réorganisation de l'entreprise ferroviaire, pour autant que la sécurité ne soit pas compromise. La licence temporaire n'est toutefois valable que pendant une période maximale de six mois à compter de la date d'octroi de la licence.

4. Lorsqu'une entreprise ferroviaire a interrompu ses activités pendant six mois ou n'a pas commencé ses activités dans les six mois suivant la délivrance d'une licence, l'autorité responsable des licences peut décider que la licence fait l'objet d'une nouvelle demande d'agrément ou est suspendue.

Dans le cas de démarrage d'activité, l'entreprise ferroviaire peut demander qu'un délai plus long soit fixé en tenant compte de la spécificité des services fournis.

5. En cas de modification affectant la situation juridique d'une entreprise ferroviaire, notamment en cas de fusion ou de prise de contrôle, l'autorité responsable des licences peut décider que la licence doit faire l'objet d'une nouvelle demande d'agrément. L'entreprise ferroviaire en cause peut poursuivre ses activités, à moins que l'autorité responsable des licences ne décide que la sécurité est compromise. Dans ce cas, la décision doit être motivée.

6. Si une entreprise ferroviaire envisage de modifier ou d'étendre ses activités de manière significative, la licence doit être soumise à l'autorité responsable des licences en vue d'un réexamen.

7. Lorsqu'une procédure en insolvabilité ou toute autre procédure similaire est engagée à l'encontre d'une entreprise ferroviaire, l'autorité responsable des licences ne l'autorise pas à conserver sa licence si elle est convaincue qu'il n'existe pas de possibilité réaliste de restructuration financière satisfaisante dans un délai raisonnable.

8. Lorsque l'autorité responsable des licences délivre, suspend, retire ou modifie une licence, elle en informe immédiatement l'Agence ferroviaire européenne. L'Agence ferroviaire européenne informe aussitôt les autorités responsables des licences des autres États membres.

Article 25

Procédure de délivrance des licences

1. Les procédures de délivrance des licences sont rendues publiques par l'État membre concerné, qui en informe la Commission.

2. L'autorité responsable des licences statue sur la demande de délivrance le plus rapidement possible et au plus tard trois mois après la date à laquelle les informations nécessaires, notamment les informations visées à l'annexe III, lui ont été présentées. L'autorité responsable des licences prend en compte toutes les informations disponibles. Elle communique, sans délai, sa décision à l'entreprise qui a demandé la licence. Tout refus doit être motivé.

3. Les États membres veillent à ce que les décisions de l'autorité responsable des licences soient soumises à un contrôle juridictionnel.

CHAPITRE IV

TARIFICATION DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE ET RÉPARTITION DES CAPACITÉS DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

SECTION 1

Principes généraux

Article 26

Utilisation efficace des capacités de l'infrastructure

Les États membres veillent à ce que les systèmes de tarification et de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire respectent les principes énoncés dans la présente directive et permettent ainsi au gestionnaire de l'infrastructure de commercialiser les capacités de l'infrastructure disponibles et d'en faire une utilisation effective et optimale.

Article 27

Document de référence du réseau

1. Le gestionnaire de l'infrastructure établit et publie, après consultation des parties intéressées, un document de référence du réseau pouvant être obtenu contre paiement d'un droit qui ne peut être supérieur au coût de publication de ce document. Le document de référence du réseau est publié dans au moins deux langues officielles de l'Union. Son contenu est mis gratuitement à disposition sous forme électronique sur le portail internet du gestionnaire de l'infrastructure et accessible par un portail internet commun. Ce portail internet est mis en place par les gestionnaires de l'infrastructure dans le cadre de leur coopération conformément aux articles 37 et 40.

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

3. Le document de référence du réseau est tenu à jour et, le cas échéant, modifié.

4. Le document de référence du réseau est publié au plus tard quatre mois avant la date limite pour l'introduction des demandes de capacités de l'infrastructure.

Article 28

Accords entre les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure

Toute entreprise ferroviaire assurant des services de transport ferroviaire conclut les accords de droit public ou privé requis avec les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire utilisée. Les conditions régissant ces accords doivent être non discriminatoires et transparentes, conformément à la présente directive.

SECTION 2

Tarification de l'infrastructure et des services

Article 29

Établissement et recouvrement des redevances

1. Les États membres mettent en place un cadre pour la tarification, tout en respectant l'indépendance de gestion prévue à l'article 4.

Sous réserve de cette condition, les États membres établissent également des règles de tarification spécifiques ou délèguent ce pouvoir au gestionnaire de l'infrastructure.

Les États membres veillent à ce que les documents de référence du réseau contiennent le cadre de tarification et les règles de tarification ou renvoient à un site internet sur lequel le cadre de tarification et les règles de tarification sont publiés.

Le gestionnaire de l'infrastructure détermine et perçoit la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure conformément au cadre de tarification et aux règles de tarification établis.

Sans préjudice de l'indépendance de gestion prévue à l'article 4 et pour autant que ce droit ait été directement conféré par le droit constitutionnel avant 15 décembre 2010, le Parlement national peut avoir le droit d'examiner et, au besoin, de revoir le niveau des tarifs fixés par le gestionnaire de l'infrastructure. Un tel réexamen assure que les redevances sont conformes à la présente directive ainsi qu'au cadre de tarification et aux règles de tarification établis.

2. Sauf en cas d'arrangements particuliers en application de l'article 32, paragraphe 3, le gestionnaire de l'infrastructure veille à ce que le système de tarification en vigueur soit fondé sur les mêmes principes sur l'ensemble de son réseau.

3. Le gestionnaire de l'infrastructure s'assure que le système de tarification est appliqué de telle manière que les différentes entreprises ferroviaires effectuant des prestations de service de nature équivalente sur une partie similaire du marché soient soumises à des redevances équivalentes et non discriminatoires et que les redevances effectivement appliquées soient conformes aux règles définies dans le document de référence du réseau.

4. Le gestionnaire de l'infrastructure respecte la confidentialité, sous l'angle commercial, des informations que lui communiquent les candidats.

Article 30

Coût de l'infrastructure et comptabilité

1. Le gestionnaire de l'infrastructure, tout en respectant les exigences en matière de sécurité et en maintenant et améliorant la qualité de service de l'infrastructure, est encouragé par des mesures d'incitation à réduire les coûts de fourniture de l'infrastructure et le niveau des redevances d'accès.

2. Sans préjudice de leur compétence en matière de planification et de financement de l'infrastructure et du principe

budgétaire d'annualité, le cas échéant, les États membres veillent à ce qu'un contrat respectant les principes de base et paramètres énoncés à l'annexe V soit conclu, pour une durée minimale de cinq ans, entre l'autorité compétente et le gestionnaire de l'infrastructure.

Les États membres veillent à ce que les accords en application à la date du 15 décembre 2012 soient modifiés, si nécessaire, afin de les aligner sur la présente directive au moment de leur renouvellement ou au plus tard le 16 juin 2015.

3. Les États membres mettent en vigueur les mesures d'incitation visées au paragraphe 1 par le contrat visé au paragraphe 2, par des mesures réglementaires, ou par une combinaison de mesures d'incitation visant à réduire les coûts dans le contrat et le niveau des redevances par des mesures réglementaires.

4. Si un État membre décide de mettre en œuvre les mesures d'incitation visées au paragraphe 1 par des mesures réglementaires, cette décision se fonde sur une analyse des réductions de coût réalisables. Cette disposition est sans préjudice des compétences de l'organisme de contrôle pour réexaminer les redevances visées à l'article 56.

5. Les modalités du contrat visé au paragraphe 2 et la structure des versements destinés à procurer des moyens financiers au gestionnaire de l'infrastructure sont convenues à l'avance et couvrent toute la durée du contrat.

6. Les États membres veillent à ce que les candidats et, sur demande, les candidats potentiels, soient informés par l'autorité compétente et le gestionnaire de l'infrastructure sur le contenu du contrat et à ce qu'ils aient la possibilité d'exprimer leur avis sur celui-ci avant sa signature. Le contrat est publié au plus tard un mois après sa conclusion.

Le gestionnaire de l'infrastructure veille à la cohérence entre les dispositions de l'accord et le plan d'entreprise.

7. Les gestionnaires de l'infrastructure dressent et tiennent à jour le registre de leurs actifs et des actifs qu'ils sont chargés de gérer et qui seraient utilisés pour évaluer le financement nécessaire pour les remettre en état ou les remplacer. Ce registre est accompagné du détail des dépenses consacrées au renouvellement et à la mise à niveau de l'infrastructure.

8. Les gestionnaires de l'infrastructure établissent une méthode d'imputation des coûts aux différentes catégories de services offerts aux entreprises ferroviaires. Les États membres peuvent soumettre cette méthode à approbation préalable. Cette méthode est mise à jour de temps à autre sur la base des meilleures pratiques internationales.

Article 31

Principes de tarification

1. Les redevances d'utilisation de l'infrastructure et des installations de service sont versées respectivement au gestionnaire de l'infrastructure et à l'exploitant d'installation de service, qui les affectent au financement de leurs activités.

2. Les États membres exigent du gestionnaire de l'infrastructure et de l'exploitant d'installation de service qu'ils fournissent à l'organisme de contrôle toute information nécessaire sur les redevances imposées afin de permettre à ce dernier d'assumer ses fonctions au sens de l'article 56. À cet égard, le gestionnaire de l'infrastructure et l'exploitant d'installation de service sont en mesure de prouver aux entreprises ferroviaires que les redevances d'utilisation de l'infrastructure et des services réellement facturées à l'entreprise ferroviaire en application des articles 30 à 37 sont conformes à la méthodologie, aux règles et, le cas échéant, aux barèmes définis dans le document de référence du réseau.

3. Sans préjudice des paragraphes 4 ou 5 du présent article ou de l'article 32, les redevances perçues pour l'ensemble des prestations minimales et pour l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire.

Avant le 16 juin 2015, la Commission adopte des mesures présentant les modalités de calcul du coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3.

Le gestionnaire de l'infrastructure peut décider de s'adapter progressivement aux modalités pendant une période de quatre ans maximum après l'entrée en vigueur de ces actes d'exécution.

4. Les redevances d'utilisation de l'infrastructure visées au paragraphe 3 peuvent inclure une redevance au titre de la rareté des capacités de la section identifiable de l'infrastructure pendant les périodes de saturation.

5. Les redevances d'utilisation de l'infrastructure visées au paragraphe 3 peuvent être modifiées pour tenir compte du coût des effets sur l'environnement de l'exploitation des trains. Toute modification de ce type est différenciée en fonction de l'ampleur de l'effet engendré.

Sur la base de l'expérience acquise par les gestionnaires d'infrastructures, les entreprises ferroviaires, les organismes de contrôle et les autorités compétentes, et compte tenu des systèmes existants en matière de différenciation en fonction du bruit, la Commission adopte des mesures d'exécution déterminant les modalités à suivre pour l'application des redevances correspondant au coût des effets du bruit, y compris en ce qui concerne leur durée d'application, et permettant que les redevances d'infrastructure soient différenciées pour tenir compte, le cas échéant, de la sensibilité de la zone touchée, eu égard notamment à la taille de la population concernée et à la composition des trains ayant une incidence sur le niveau des émissions sonores. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3. Ils ne doivent pas entraîner de distorsion de la concurrence entre entreprises ferroviaires ni nuire à la compétitivité générale du secteur ferroviaire.

Toute modification des redevances d'infrastructure visant à prendre en compte le coût induit par le bruit favorise la modernisation des wagons utilisant la technologie de freinage à bas niveau de bruit disponible aux conditions économiques les plus avantageuses.

La tarification des coûts environnementaux entraînant une augmentation du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure n'est cependant autorisée que si elle s'applique au fret routier, conformément au droit de l'Union.

Si la tarification des coûts environnementaux entraîne un accroissement des recettes, il appartient aux États membres de décider de l'affectation de ces recettes supplémentaires.

Les États membres veillent à ce que les informations nécessaires soient conservées et à garantir la traçabilité de l'origine des redevances liées aux coûts environnementaux et de leur application. Les États membres communiquent ces informations à la Commission, à la demande de celle-ci.

6. Afin d'éviter des variations disproportionnées indésirables, les redevances visées aux paragraphes 3, 4 et 5 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.

7. La redevance imposée pour l'accès aux voies dans le cadre des installations de service visées à l'annexe II, point 2, et la fourniture de services dans ces installations, ne dépasse pas le coût de leur prestation majoré d'un bénéfice raisonnable.

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

9. Des redevances peuvent être perçues au titre des capacités utilisées pour l'entretien de l'infrastructure. De telles redevances ne sont pas supérieures au montant net du manque à gagner supporté par le gestionnaire de l'infrastructure du fait des opérations d'entretien.

10. L'exploitant de l'installation destinée à la prestation des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4, transmet au gestionnaire de l'infrastructure les informations sur les redevances à inclure dans le document de référence du réseau ou indique un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique, conformément à l'article 27.

Article 32

Exceptions aux principes de tarification

1. Un État membre peut, afin de procéder au recouvrement total des coûts encourus par le gestionnaire de l'infrastructure et si le marché s'y prête, percevoir des majorations sur la base de principes efficaces, transparents et non discriminatoires, tout en garantissant une compétitivité optimale des segments du marché ferroviaire. Le système de tarification respecte les gains de productivité réalisés par les entreprises ferroviaires.

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

Avant d'approuver la perception de telles majorations, les États membres s'assurent que les gestionnaires de l'infrastructure ont évalué leur pertinence pour des segments de marché spécifiques, en considérant au moins les paires d'éléments énumérées à l'annexe VI, point 1, et en retenant les plus pertinentes. La liste des segments de marché définis par les gestionnaires de l'infrastructure contient au moins les trois segments suivants: services de fret, services de transport de passagers dans le cadre d'un contrat de service public et autres services de transport de passagers.

Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent procéder à une différenciation plus poussée des segments de marché en fonction des marchandises ou des passagers transportés.

Les segments de marché sur lesquels les entreprises ferroviaires n'interviennent pas actuellement mais peuvent fournir des services durant la période de validité du système de tarification sont également définis. Pour ces segments de marché, le gestionnaire de l'infrastructure n'introduit pas de majoration dans le système de tarification.

La liste des segments de marché est publiée dans le document de référence du réseau et fait l'objet d'une révision au moins tous les cinq ans. L'organisme de contrôle visé à l'article 55 contrôle cette liste conformément à l'article 56.

2. Pour le transport de marchandises en provenance et à destination de pays tiers exploité sur un réseau dont l'écartement des voies est différent de celui du principal réseau ferroviaire de l'Union, les gestionnaires de l'infrastructure peuvent fixer des redevances plus élevées pour recouvrer totalement les coûts supportés.

3. Pour des projets futurs d'investissement spécifiques ou des projets d'investissement spécifiques qui ont été achevés après 1988, le gestionnaire de l'infrastructure peut fixer ou maintenir des redevances plus élevées fondées sur le coût à long terme de tels projets, pour autant qu'il s'agisse de projets améliorant le rendement et/ou la rentabilité et qui, dans le cas contraire, ne pourraient pas ou n'auraient pas pu être mis en œuvre. De tels arrangements en matière de tarification peuvent également comporter des accords sur le partage des risques liés à de nouveaux investissements.

4. Les redevances d'utilisation de l'infrastructure pour l'utilisation de corridors ferroviaires définis dans la décision 2009/561/CE de la Commission ⁽¹⁾ sont différenciées de manière à encourager l'équipement des trains avec le système ETCS conforme à la version adoptée par la décision 2008/386/CE de la Commission ⁽²⁾ et aux versions ultérieures. Cette différenciation n'entraîne aucun changement du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure.

⁽¹⁾ Décision 2009/561/CE de la Commission du 22 juillet 2009 modifiant la décision 2006/679/CE relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel (JO L 194 du 25.7.2009, p. 60).

⁽²⁾ Décision 2008/386/CE de la Commission du 23 avril 2008 modifiant l'annexe A de la décision 2006/679/CE relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel et l'annexe A de la décision 2006/860/CE concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse (JO L 136 du 24.5.2008, p. 11).

Sans préjudice de cette obligation, les États membres peuvent décider que cette différenciation des redevances d'utilisation de l'infrastructure ne s'applique pas aux lignes ferroviaires mentionnées dans la décision 2009/561/CE sur lesquelles ne circulent que des trains équipés du système ETCS.

Les États membres peuvent décider d'étendre cette différenciation aux lignes ferroviaires non mentionnées dans la décision 2009/561/CE.

Avant le 16 juin 2015 et après une étude d'impact, la Commission adopte des mesures définissant les modalités à suivre pour mettre en place cette différenciation de la redevance d'utilisation de l'infrastructure, selon un calendrier compatible avec le plan de déploiement européen de l'ERTMS, mis en place conformément à la décision 2009/561/CE, et en veillant à ce que cela n'entraîne aucun changement du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure. Ces mesures d'exécution adaptent les modalités de différenciation aux trains qui assurent des services locaux et régionaux sur un tronçon limité des corridors ferroviaires définis dans la décision 2009/561/CE. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3. Ils ne doivent pas entraîner de distorsion de la concurrence entre entreprises ferroviaires ni nuire à la compétitivité globale du secteur ferroviaire.

5. Afin d'empêcher la discrimination, les États membres font en sorte que les redevances moyenne et marginale d'un gestionnaire de l'infrastructure donné soient comparables pour une utilisation équivalente de son infrastructure et que des services comparables fournis dans le même segment de marché soient soumis aux mêmes redevances. Dans le document de référence du réseau, le gestionnaire de l'infrastructure montre que le système de tarification répond à ces exigences dans la mesure où il peut le faire sans révéler d'informations commerciales confidentielles.

6. Si un gestionnaire de l'infrastructure compte modifier les éléments essentiels du système de tarification visé au paragraphe 1 du présent article, il en informe le public au moins trois mois avant la date limite de publication du document de référence du réseau conformément à l'article 27, paragraphe 4.

Article 33

Réductions

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 31, paragraphe 3, de la présente directive, toute réduction consentie sur les redevances perçues auprès d'une entreprise ferroviaire par le gestionnaire de l'infrastructure, pour une prestation de service quelle qu'elle soit, remplit les critères énoncés au présent article.

2. À 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. Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent 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.

Article 34

Systèmes de compensation des coûts environnementaux, des coûts liés aux accidents et des coûts d'infrastructure non couverts dans les autres modes de transport

1. Les États membres peuvent instaurer un système de compensation à durée limitée, lors de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, des coûts environnementaux, des coûts liés aux accidents et des coûts d'infrastructure non couverts dans les modes de transport concurrents, lorsque l'absence de couverture de ces coûts peut être établie et dans la mesure où ils dépassent les coûts équivalents propres au chemin de fer.

2. Lorsqu'une entreprise ferroviaire bénéficiant d'une compensation jouit d'un droit exclusif, cette compensation s'accompagne pour les utilisateurs d'avantages comparables.

3. La méthode employée et les calculs effectués sont rendus publics. Il est notamment possible de faire la preuve des coûts spécifiques de l'infrastructure de transport concurrente non couverts que le transport ferroviaire permet d'éviter, et de veiller à ce que le système soit appliqué de manière non discriminatoire.

4. Les États membres veillent à ce que le système soit compatible avec les articles 93, 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Article 35

Système d'amélioration de performance

1. Par l'établissement d'un système d'amélioration des performances, les systèmes 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. Ce système peut comporter des sanctions en cas d'actes à l'origine de défaillances du réseau, des compensations pour les entreprises qui sont victimes de ces défaillances et des primes en cas de bonnes performances dépassant les prévisions.

2. Les principes de base du système d'amélioration des performances énumérés au point 2 de l'annexe VI s'appliquent à l'ensemble du réseau.

3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 60 en ce qui concerne des modifica-

tions à apporter à l'annexe VI, point 2 c). Ainsi, le point 2 c) de l'annexe VI peut être modifié en fonction de l'évolution du marché ferroviaire et à la lumière de l'expérience acquise par les organismes de contrôle visés à l'article 55, les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires. Ces modifications adaptent les catégories de retard aux meilleures pratiques élaborées par le secteur.

Article 36

Droits de réservation de capacités

Le gestionnaire de l'infrastructure peut percevoir un droit approprié pour les capacités attribuées mais non utilisées. Ce droit, perçu en cas de non-utilisation, encourage une utilisation efficace des capacités et est obligatoirement perçu lorsque des candidats qui se sont vu attribuer un sillonn s'abstiennent, de façon régulière, de l'utiliser en tout ou partie. Le gestionnaire de l'infrastructure établit, dans son document de référence du réseau, les critères de détermination du défaut d'utilisation pour la perception de ce droit. L'organisme de contrôle visé à l'article 55 contrôle ces critères conformément à l'article 56. Le paiement de ce droit est effectué soit par le candidat, soit par l'entreprise ferroviaire désignée, conformément à l'article 41, paragraphe 1. Le gestionnaire de l'infrastructure est, en permanence, en mesure d'indiquer à toute partie intéressée les capacités d'infrastructure qui ont déjà été attribuées aux entreprises ferroviaires utilisatrices.

Article 37

Coopération en matière de systèmes de tarification sur plusieurs réseaux

1. Les États membres veillent à ce que les gestionnaires de l'infrastructure 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. Les gestionnaires de l'infrastructure s'efforcent notamment de garantir une compétitivité optimale des services ferroviaires internationaux et d'assurer une utilisation efficace des réseaux ferroviaires. À cette fin, ils mettent en place les procédures appropriées, soumises aux règles fixées par la présente directive.

2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, les États membres veillent à ce que les gestionnaires de l'infrastructure coopèrent en vue d'une application efficace des majorations visées à l'article 32 et des systèmes d'amélioration des performances visés à l'article 35, pour le trafic circulant sur plusieurs réseaux du système ferroviaire au sein de l'Union.

SECTION 3

Répartition des capacités de l'infrastructure

Article 38

Droits concernant les capacités

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

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

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

2. Le droit d'utiliser des capacités déterminées de l'infrastructure sous forme de sillons peut être accordé aux candidats pour une durée maximale correspondant à une seule période de l'horaire de service.

Un gestionnaire de l'infrastructure et un candidat peuvent conclure un accord-cadre, conformément à l'article 42, en ce qui concerne l'utilisation des capacités sur l'infrastructure ferroviaire concernée, pour une durée supérieure à une seule période de validité de l'horaire de service.

3. Les droits et les obligations respectifs du gestionnaire de l'infrastructure et des candidats, en ce qui concerne la répartition des capacités, sont définis par voie de contrat ou par le droit des États membres.

4. Lorsqu'un candidat a l'intention de demander des capacités de l'infrastructure en vue de l'exploitation de services internationaux de transport de voyageurs, il en informe les gestionnaires de l'infrastructure et les organismes de contrôle concernés. Afin de pouvoir évaluer si l'objectif d'un service international est le transport de voyageurs sur un trajet entre des gares situées dans des États membres différents et quelle est l'incidence économique potentielle sur les contrats de service public existants, les organismes de contrôle veillent à ce que toute autorité compétente ayant attribué un service ferroviaire de transport de voyageurs sur ce trajet défini dans un contrat de service public, toute autre autorité compétente concernée ayant le droit de limiter l'accès en vertu de l'article 11 et toute entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public sur le trajet de ce service international de transport de voyageurs soient informées.

Article 39

Répartition des capacités

1. Les États membres peuvent mettre en place un cadre pour la répartition des capacités de l'infrastructure, sous réserve que soit satisfaite la condition relative à l'indépendance de gestion prévue à l'article 4. Des règles spécifiques de répartition des capacités sont établies. Le gestionnaire de l'infrastructure accomplit les procédures de répartition de ces capacités. Il veille notamment à ce que les capacités de l'infrastructure soient réparties sur une base équitable et de manière non discriminatoire et dans le respect du droit de l'Union.

2. Le gestionnaire de l'infrastructure respecte la confidentialité, sous l'angle commercial, des informations qui lui sont communiquées.

Article 40

Coopération en vue de répartir les capacités de l'infrastructure sur plusieurs réseaux

1. Les États membres veillent à ce que les gestionnaires de l'infrastructure coopèrent afin de permettre la création et la répartition efficaces de capacités de l'infrastructure impliquant

plusieurs réseaux du système ferroviaire au sein de l'Union, y compris en ce qui concerne les accords-cadres visés à l'article 42. Les gestionnaires de l'infrastructure mettent en place les procédures appropriées, soumises aux règles fixées par la présente directive, et organisent en conséquence les sillons qui traversent plus d'un réseau.

Les États membres veillent à ce que les représentants des gestionnaires de l'infrastructure dont les décisions en matière de répartition ont des répercussions sur d'autres gestionnaires de l'infrastructure s'associent afin de coordonner la répartition des capacités de l'infrastructure ou de répartir toutes les capacités concernées au niveau international, sans préjudice des règles spécifiques contenues dans le droit de l'Union sur les réseaux de fret ferroviaire. Les principes et critères de répartition des capacités établis dans le cadre de cette coopération sont publiés par les gestionnaires de l'infrastructure dans leur document de référence du réseau, conformément à l'annexe IV, paragraphe 3. Des représentants appropriés de gestionnaires de l'infrastructure de pays tiers peuvent y être associés.

2. La Commission est informée et est invitée à participer en qualité d'observateur aux principales réunions où sont élaborés des principes et pratiques communs de répartition de l'infrastructure. Les organismes de contrôle obtiennent suffisamment d'informations sur l'élaboration des principes et pratiques communs de répartition de l'infrastructure et suffisamment d'informations des systèmes de répartition informatiques pour pouvoir effectuer leur surveillance réglementaire conformément à l'article 56.

3. Lors des réunions ou des autres activités entreprises dans le cadre de la répartition des capacités de l'infrastructure pour les services ferroviaires empruntant plusieurs réseaux, les décisions sont prises par les seuls représentants des gestionnaires de l'infrastructure.

4. Les représentants qui coopèrent en vertu du paragraphe 1 veillent à ce que la liste des participants, les modes de fonctionnement de cette collaboration et tous les critères utilisés pour l'évaluation et la répartition des capacités de l'infrastructure soient rendus publics.

5. Dans le cadre de la coopération visée au paragraphe 1, les gestionnaires de l'infrastructure évaluent les besoins et, le cas échéant, proposent et organisent les sillons internationaux afin de faciliter l'exploitation des trains de marchandises qui font l'objet d'une demande ad hoc visée à l'article 48.

Ces sillons internationaux préétablis sont mis à la disposition des candidats par l'entremise de l'un des gestionnaires de l'infrastructure participants.

Article 41

Candidats

1. Les demandes visant à obtenir des capacités de l'infrastructure peuvent être introduites par les candidats. Afin d'utiliser ces capacités de l'infrastructure, les candidats désignent une entreprise ferroviaire pour conclure un accord avec le gestionnaire de l'infrastructure conformément à l'article 28. Ceci s'entend sans préjudice du droit des candidats à conclure des accords avec les gestionnaires de l'infrastructure au sens de l'article 44, paragraphe 1.

2. Le gestionnaire de l'infrastructure peut imposer aux candidats des règles afin d'assurer la sauvegarde de ses aspirations légitimes en ce qui concerne les recettes et l'utilisation futures de l'infrastructure. Ces règles sont appropriées, transparentes et non discriminatoires. Elles figurent dans le document de référence du réseau, comme indiqué à l'annexe IV, point 3 b). Elles ne peuvent porter que sur la fourniture d'une garantie financière ne dépassant pas un niveau approprié, proportionnel au niveau d'activité envisagé du candidat, et sur la capacité à présenter des offres conformes en vue de l'obtention de capacités de l'infrastructure.

3. Avant le 16 juin 2015, la Commission adopte des mesures d'exécution détaillant les critères à respecter pour l'application du paragraphe 2. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3.

Article 42

Accords-cadres

1. Sans préjudice des dispositions des articles 101, 102 et 106 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, un accord-cadre peut être conclu entre un gestionnaire de l'infrastructure et un candidat. Cet accord-cadre précise les caractéristiques des capacités de l'infrastructure ferroviaire requises par un candidat ainsi que de celles qui lui sont offertes pour toute durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service.

L'accord-cadre ne définit pas un sillon de façon détaillée mais est établi de manière à répondre aux besoins commerciaux légitimes du candidat. Un État membre peut soumettre un tel accord-cadre à l'approbation préalable de l'organisme de contrôle mentionné à l'article 55 de la présente directive.

2. L'accord-cadre ne fait pas obstacle à l'utilisation de l'infrastructure concernée par d'autres candidats ou services.

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

4. L'accord-cadre peut comporter des sanctions dans l'hypothèse où il faudrait modifier ou mettre un terme à l'accord.

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

6. Pour les services utilisant une infrastructure spécialisée au sens de l'article 49 et qui nécessitent des investissements importants et à long terme, dûment justifiés par le candidat, l'accord-cadre peut être conclu pour une durée de quinze ans. Une durée supérieure à quinze ans n'est admissible que dans des cas exceptionnels, notamment lorsqu'il s'agit d'investissements importants et à long terme et spécialement lorsque ceux-ci font l'objet d'engagements contractuels comprenant un plan pluriannuel d'amortissement.

Dans de tels cas exceptionnels, l'accord-cadre peut indiquer les caractéristiques détaillées des capacités qui sont mises à la disposition du candidat pour la durée de l'accord-cadre. Ces caractéristiques peuvent comprendre la fréquence, le volume et la qualité des sillons. Le gestionnaire de l'infrastructure peut réduire les capacités réservées dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure au seuil prévu à l'article 52.

À partir du 1^{er} janvier 2010, un accord-cadre initial peut être établi pour une période de cinq ans, renouvelable une fois, sur la base des caractéristiques des capacités utilisées par les candidats assurant des services avant le 1^{er} janvier 2010, afin de tenir compte des investissements spécialisés ou de l'existence de contrats commerciaux. L'organisme de contrôle visé à l'article 55 est chargé d'autoriser l'entrée en vigueur d'un tel accord.

7. Tout en respectant la confidentialité sous l'angle commercial, les dispositions générales de chaque accord-cadre sont communiquées à toute partie intéressée.

8. Sur la base de l'expérience acquise par les organismes de contrôle, les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires, ainsi que sur la base des activités du réseau visé à l'article 57, paragraphe 1, la Commission peut adopter des mesures détaillant la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'application du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3.

Article 43

Calendrier du processus de répartition

1. Le gestionnaire de l'infrastructure respecte, pour la répartition des capacités, le calendrier figurant à l'annexe VII.

2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 60 en ce qui concerne certaines modifications à apporter à l'annexe VII. Ainsi, après consultation de tous les gestionnaires de l'infrastructure, l'annexe VII peut être modifiée pour tenir compte de considérations opérationnelles du processus de répartition. Ces modifications se font sur la base de ce qui est nécessaire à la lumière de l'expérience, de manière à garantir l'efficacité du processus de répartition et à tenir compte des préoccupations des gestionnaires de l'infrastructure sur le plan opérationnel.

3. Les gestionnaires de l'infrastructure conviennent, avec les autres gestionnaires de l'infrastructure concernés, quels sillons internationaux sont à intégrer dans l'horaire de service, avant de commencer les consultations concernant le projet d'horaire de service. Des ajustements ne sont opérés qu'en cas d'absolue nécessité.

Article 44

Demandes

1. Les candidats peuvent introduire auprès du gestionnaire de l'infrastructure, sur la base du droit public ou privé, une demande visant à obtenir des droits d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, en contrepartie d'une redevance prévue au chapitre IV, section 2.

2. Les demandes relatives à l'horaire de service régulier respectent les délais fixés à l'annexe VII.

3. Un candidat qui est partie à un accord-cadre introduit sa demande conformément aux dispositions de cet accord.

4. Dans le cas de sillons traversant plus d'un réseau, les gestionnaires de l'infrastructure veillent à ce que les candidats puissent introduire leur demande auprès d'un guichet unique, qui est soit une entité commune instituée par les gestionnaires de l'infrastructure, soit un seul gestionnaire de l'infrastructure participant au sillon. Ce gestionnaire de l'infrastructure est habilité à agir pour le compte du candidat dans sa recherche de capacités auprès d'autres gestionnaires de l'infrastructure concernés. Cette exigence est sans préjudice du règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif⁽¹⁾.

Article 45

Programmation

1. Le gestionnaire de l'infrastructure s'efforce, dans la mesure du possible, de satisfaire toutes les demandes de capacités de l'infrastructure, et notamment celles portant sur les sillons qui traversent plus d'un réseau, et de tenir compte, dans la mesure du possible, de toutes les contraintes auxquelles les candidats doivent faire face, telles que l'incidence économique sur leurs activités.

2. Le gestionnaire de l'infrastructure peut, dans le cadre de la procédure de programmation et de coordination, accorder la priorité à certains services, mais uniquement dans les cas visés aux articles 47 et 49.

3. Le gestionnaire de l'infrastructure consulte les parties intéressées au sujet du projet d'horaire de service et leur laisse la faculté de présenter leurs observations durant une période d'au moins un mois. Les parties intéressées comprennent toutes celles qui ont introduit une demande de capacités de l'infrastructure, ainsi que les autres parties qui souhaitent formuler des commentaires au sujet de l'incidence que l'horaire de service pourrait avoir sur leur aptitude à fournir des services ferroviaires durant la période de validité de l'horaire de service.

4. Le gestionnaire de l'infrastructure adopte les mesures appropriées afin de prendre en compte les préoccupations exprimées.

Article 46

Processus de coordination

1. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure est confronté, dans le cadre de la programmation visée à l'article 45, à des demandes concurrentes, il s'efforce, par la coordination des demandes, d'assurer la meilleure adéquation possible entre celles-ci.

2. Lorsque la situation est telle qu'une coordination s'impose, le gestionnaire de l'infrastructure peut, dans des limites raisonnables, proposer des capacités de l'infrastructure différentes de celles qui ont été demandées.

⁽¹⁾ JO L 276 du 20.10.2010, p. 22.

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

- a) les sillons demandés par tous les autres candidats sur les mêmes lignes;
- b) les sillons alloués dans un premier temps à tous les autres candidats sur les mêmes lignes;
- c) les autres sillons proposés sur les lignes concernées, conformément au paragraphe 2;
- d) des informations complètes et détaillées sur les critères de répartition des capacités.

Conformément à l'article 39, paragraphe 2, ces informations sont fournies sans révéler l'identité des autres candidats, à moins que les candidats concernés n'aient accepté qu'elles le soient.

4. Les principes régissant la procédure de coordination sont exposés dans le document de référence du réseau. Ils reflètent, en particulier, la difficulté de tracer des sillons internationaux et l'incidence que toute modification risque d'avoir sur les autres gestionnaires de l'infrastructure.

5. Lorsqu'une demande de capacités de l'infrastructure ne peut être satisfaite sans coordination, le gestionnaire de l'infrastructure s'efforce de traiter l'ensemble des demandes par la voie de la coordination.

6. Sans préjudice des voies de recours existantes et de l'article 56, 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. Ce système est exposé dans le document de référence du réseau. En cas de recours à ce système, une décision est prise dans un délai de dix jours ouvrables.

Article 47

Saturation de l'infrastructure

1. Lorsque, à l'issue de la coordination des sillons demandés et de la consultation des candidats, il s'avère impossible de répondre favorablement à toutes les demandes de capacités de l'infrastructure, le gestionnaire de l'infrastructure déclare immédiatement la section de l'infrastructure concernée «infrastructure saturée». Il en va de même des infrastructures dont on peut penser qu'elles souffriront d'une même pénurie dans un proche avenir.

2. Lorsqu'une infrastructure a été déclarée saturée, le gestionnaire de l'infrastructure procède à une analyse des capacités conformément à l'article 50, sauf si un plan de renforcement des capacités, tel que prévu à l'article 51, a déjà été mis en œuvre.

3. Si les redevances prévues à l'article 31, paragraphe 4, n'ont pas été perçues ou n'ont pas donné des résultats satisfaisants et que l'infrastructure a été déclarée saturée, le gestionnaire de l'infrastructure peut appliquer en outre des critères de priorité à la répartition des capacités de l'infrastructure.

4. Les critères de priorité tiennent compte de l'importance d'un service pour la collectivité, par rapport à tout autre service qui serait de ce fait exclu.

Afin de garantir le développement de services de transport adéquats dans ce cadre, en particulier pour répondre à des exigences de service public ou pour favoriser le développement du fret ferroviaire national et international, les États membres peuvent prendre les mesures nécessaires, dans des conditions non discriminatoires, pour que ces services soient prioritaires lors de l'attribution des capacités de l'infrastructure.

Les États membres peuvent, le cas échéant, accorder au gestionnaire de l'infrastructure une compensation, correspondant à la perte de recette éventuelle liée à la nécessité d'attribuer à certains services une capacité déterminée en application du deuxième alinéa.

Ces mesures et cette compensation tiennent compte de l'incidence de cette exclusion dans d'autres États membres.

5. L'importance des services de fret, et en particulier des services de fret internationaux, est dûment prise en compte lors de la fixation des critères de priorité.

6. Les procédures à suivre et les critères à appliquer lorsque les infrastructures sont déclarées saturées sont exposés dans le document de référence du réseau.

Article 48

Demandes ad hoc

1. Le gestionnaire de l'infrastructure répond, dans un délai aussi court que possible et, en tout cas, dans les cinq jours ouvrables, aux demandes ad hoc de sillons individuels. Les informations relatives aux capacités non utilisées et disponibles sont mises à la disposition de tous les candidats qui pourraient souhaiter faire usage de ces capacités.

2. Le gestionnaire de l'infrastructure procède, le cas échéant, à une évaluation de la nécessité de maintenir une réserve de capacités dans le cadre de l'horaire de service définitif afin de lui permettre de répondre rapidement aux demandes ad hoc prévisibles de capacités. La présente disposition s'applique également dans les cas où l'infrastructure est saturée.

Article 49

Infrastructure spécialisée

1. Sans préjudice du paragraphe 2, la capacité de l'infrastructure est considérée comme étant disponible pour l'utilisation de tous les types de services conformes aux caractéristiques requises pour emprunter le sillon en question.

2. Lorsque des itinéraires de substitution adéquats existent, le gestionnaire de l'infrastructure peut, après consultation des

parties intéressées, désigner des infrastructures spécifiques à utiliser par des types déterminés de trafic. Sans préjudice des dispositions des articles 101, 102 et 106 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, lorsque cette désignation a eu lieu, le gestionnaire de l'infrastructure peut accorder la priorité à ce type de trafic lors de la répartition des capacités de l'infrastructure.

Cette désignation ne fait pas obstacle à l'utilisation de ces infrastructures par d'autres types de trafic, dès lors que des capacités sont disponibles.

3. Lorsque l'infrastructure a été désignée conformément au paragraphe 2, il en est fait état dans le document de référence du réseau.

Article 50

Analyse des capacités

1. L'objectif de l'analyse des capacités est de déterminer les contraintes des capacités de l'infrastructure qui empêchent que les demandes de capacités puissent être satisfaites de manière appropriée, et de proposer des méthodes permettant de satisfaire les demandes supplémentaires. L'analyse des capacités détermine les raisons de cette saturation et les mesures qui pourraient être prises à court et moyen terme pour y remédier.

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

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

Article 51

Plan de renforcement des capacités

1. Dans un délai de six mois suivant l'achèvement de l'analyse des capacités, le gestionnaire de l'infrastructure présente un plan de renforcement des capacités.

2. Le plan de renforcement des capacités est établi après consultation des utilisateurs de l'infrastructure saturée concernée.

Il indique;

- a) les raisons de la saturation;
- b) l'évolution probable du trafic;
- c) les contraintes qui pèsent sur le développement de l'infrastructure;
- d) les solutions envisageables concernant le renforcement des capacités et leur coût, notamment pour ce qui est des modifications probables des redevances d'accès.

Sur la base d'une analyse coût-avantage des éventuelles mesures envisagées, il définit également les actions à mener pour renforcer les capacités de l'infrastructure et comporte un calendrier pour leur mise en œuvre.

Ce plan peut être soumis à l'approbation préalable de l'État membre.

3. Le gestionnaire de l'infrastructure renonce à percevoir une quelconque redevance au titre de l'article 31, paragraphe 4, sur l'infrastructure concernée dans les cas où:

- a) il ne présente pas de plan de renforcement des capacités; ou
- b) il tarde à mettre en œuvre les actions définies dans le cadre du plan de renforcement des capacités.

4. Nonobstant le paragraphe 3 du présent article, le gestionnaire de l'infrastructure peut, sous réserve de l'accord de l'organisme visé à l'article 55, continuer de percevoir ces redevances si:

- a) le plan de renforcement des capacités ne peut pas être mis en œuvre pour des raisons échappant à son contrôle; ou
- b) les options qui s'offrent à lui ne sont pas viables économiquement ou financièrement.

Article 52

Utilisation des sillons

1. Le gestionnaire de l'infrastructure précise, dans le document de référence du réseau, les conditions de prise en compte des niveaux d'utilisation antérieurs des sillons lors de la détermination des priorités dans le cadre de la procédure de répartition.

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

Article 53

Capacités de l'infrastructure pour les travaux d'entretien

1. Les demandes de capacités de l'infrastructure en vue d'effectuer des travaux d'entretien sont introduites dans le cadre de la programmation.

2. Le gestionnaire de l'infrastructure tient dûment compte de l'incidence des réservations de capacités de l'infrastructure pour les travaux d'entretien programmés du réseau sur les candidats.

3. Le gestionnaire de l'infrastructure informe, dès que possible, les parties intéressées de l'indisponibilité des capacités de l'infrastructure en raison des travaux d'entretien non programmés.

Article 54

Mesures particulières à prendre en cas de perturbations

1. En cas de perturbation de la circulation des trains du fait d'une défaillance technique ou d'un accident, le gestionnaire de

l'infrastructure prend toutes les dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale. À cette fin, il établit un plan d'intervention comportant une liste des divers organismes à alerter en cas d'accidents graves ou de perturbations sérieuses de la circulation.

2. En cas d'urgence, et de nécessité absolue, motivée par une défaillance rendant l'infrastructure momentanément inutilisable, les sillons alloués peuvent être supprimés sans préavis pendant le temps nécessaire à la remise en état des installations.

S'il l'estime nécessaire, le gestionnaire de l'infrastructure peut exiger des entreprises ferroviaires qu'elles mettent à sa disposition les moyens qui lui paraissent les plus appropriés pour rétablir la situation normale dans les meilleurs délais.

3. Les États membres peuvent exiger que les entreprises ferroviaires participent au contrôle de l'application et de leur propre respect des normes et règles de sécurité.

SECTION 4

Organisme de contrôle

Article 55

Organisme de contrôle

1. Chaque État membre institue un organisme de contrôle national unique du secteur ferroviaire. Sans préjudice du paragraphe 2, cet organisme est une autorité autonome juridiquement distincte et indépendante sur les plans organisationnel, fonctionnel, hiérarchique et décisionnel, de toute autre entité publique ou privée. Dans son organisation, ses décisions de financement, sa structure juridique et ses prises de décisions, cet organisme est en outre indépendant de tout gestionnaire de l'infrastructure, organisme de tarification, organisme de répartition ou candidat. Il est par ailleurs fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public.

2. Les États membres peuvent instituer des organismes de contrôle compétents pour plusieurs secteurs réglementés, à condition que ces autorités de contrôle intégrées répondent aux exigences d'indépendance énoncées au paragraphe 1 du présent article. L'organisme de contrôle du secteur ferroviaire peut également être rattaché, sur le plan organisationnel, à l'autorité nationale de concurrence visée à l'article 11 du règlement (CE) n° 1/2003 du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à la mise en œuvre des règles de concurrence prévues aux articles 101 et 102 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne⁽¹⁾, à l'autorité de sécurité instituée par la directive

⁽¹⁾ JO L 1 du 4.1.2003, p. 1.

Note de l'éditeur: le titre du règlement (CE) n° 1/2003 du Conseil a été aménagé pour tenir compte de la renumérotation des articles du traité établissant la Communauté européenne, conformément à l'article 5 du traité de Lisbonne; il comportait à l'origine la mention des articles 81 et 82 du traité.

2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires ⁽¹⁾ ou à l'autorité responsable des licences visée au chapitre III de la présente directive, à condition que cette instance commune réponde aux exigences d'indépendance énoncées au paragraphe 1 du présent article.

3. Les États membres s'assurent que l'organisme de contrôle dispose d'un personnel et d'un mode de gestion garantissant son indépendance. Ils veillent notamment à ce que les personnes chargées de la prise de décisions au sein de l'organisme de contrôle conformément à l'article 56, telles que les membres de son conseil d'administration, le cas échéant, soient nommées sur la base de règles claires et transparentes, garantissant leur indépendance, par le conseil des ministres ou par toute autre autorité publique qui n'exerce pas directement de droits de propriété sur les entreprises réglementées.

Les États membres décident si ces personnes sont nommées pour un mandat d'une durée déterminée et renouvelable, ou sur une base permanente, qui ne permet le licenciement que pour motif disciplinaire, non lié aux décisions qu'elles prennent. Ces personnes sont sélectionnées selon une procédure transparente, sur la base de leur mérite, y compris de compétences appropriées et d'une expérience pertinente, de préférence dans le domaine des industries ferroviaires ou de réseau.

Les États membres veillent à ce que ces personnes agissent indépendamment de tout intérêt commercial lié au secteur ferroviaire, et n'aient donc pas d'intérêts et ne se trouvent pas dans une relation d'affaires avec aucune des entreprises ou entités réglementées. À cet effet, ces personnes déposent chaque année une déclaration de bonne conduite et d'absence de conflit d'intérêts direct ou indirect qui pourrait être considéré comme susceptible de nuire à leur indépendance et qui pourrait influencer sur l'exercice d'une fonction. Ces personnes se retirent du processus de décision dans les cas qui concernent une entreprise avec laquelle elles ont été en rapport direct ou indirect pendant l'année précédant le lancement d'une procédure.

Elles ne sollicitent ni n'acceptent d'instructions d'aucun gouvernement ou autre entité publique ou privée dans l'exercice des fonctions de l'organisme de contrôle et elles ont pleine autorité sur le recrutement et la gestion du personnel de l'organisme de contrôle.

Au terme de leur mandat au sein de l'organisme de contrôle, elles n'occupent aucune position professionnelle et n'exercent aucune responsabilité au sein d'aucune des entreprises ou entités régulées pendant une période minimale d'une année.

Article 56

Fonctions de l'organisme de contrôle

1. Sans préjudice de l'article 46, paragraphe 6, un candidat peut saisir l'organisme de contrôle dès lors qu'il estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice, notamment pour introduire un recours

contre les décisions prises par le gestionnaire de l'infrastructure ou, le cas échéant, par l'entreprise ferroviaire ou l'exploitant d'une installation de service en ce qui concerne:

- a) le document de référence du réseau dans ses versions provisoire et définitive;
- b) les critères exposés dans ce document;
- c) la procédure de répartition et ses résultats;
- d) le système de tarification;
- e) le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure qu'il est ou pourrait être tenu d'acquitter;
- f) les dispositions en matière d'accès conformément aux articles 10 à 13;
- g) l'accès aux services et leur tarification conformément à l'article 13.

2. Sans préjudice des compétences des autorités nationales de concurrence pour assurer la concurrence sur le marché des services ferroviaires, l'organisme de contrôle est habilité à assurer le suivi de la situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires et, en particulier, à contrôler le paragraphe 1, points a) à g), de sa propre initiative en vue de prévenir toute discrimination à l'égard des candidats. Il vérifie notamment si le document de référence du réseau contient des clauses discriminatoires ou octroie au gestionnaire de l'infrastructure des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats.

3. En outre, l'organisme de contrôle coopère étroitement avec l'autorité nationale de sécurité au sens de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté ⁽²⁾ et avec l'autorité responsable des licences au sens de la présente directive.

Les États membres veillent à ce que ces autorités élaborent ensemble un cadre de coopération et d'échange d'informations visant à prévenir les effets préjudiciables à la concurrence ou à la sécurité sur le marché ferroviaire. Ce cadre contient un mécanisme permettant, d'une part, à l'organisme de contrôle d'adresser des recommandations à l'autorité nationale de sécurité et à l'autorité responsable des licences sur des aspects susceptibles de nuire à la concurrence sur le marché ferroviaire et, d'autre part, à l'autorité nationale de sécurité d'adresser des recommandations à l'organisme de contrôle et à l'autorité responsable des licences sur des aspects susceptibles de compromettre la sécurité. Sans préjudice de l'indépendance de chacune de ces autorités dans son domaine de compétences propres, l'autorité concernée examine chaque recommandation qui lui est adressée avant d'adopter sa décision. Si l'autorité concernée décide de s'écarter de ces recommandations, elle en donne les raisons dans ses décisions.

⁽¹⁾ JO L 164 du 30.4.2004, p. 44.

⁽²⁾ JO L 191 du 18.7.2008, p. 1.

4. Les États membres peuvent décider que l'organisme de contrôle est chargé d'adopter des avis non contraignants concernant les versions provisoires du plan d'entreprise visé à l'article 8, paragraphe 3, l'accord contractuel et le plan de renforcement des capacités, afin d'indiquer notamment si ces instruments sont cohérents avec la situation de concurrence sur les marchés des services ferroviaires.

5. L'organisme de contrôle dispose des capacités organisationnelles nécessaires en matière de ressources humaines et matérielles, proportionnellement à l'importance du secteur ferroviaire dans l'État membre.

6. L'organisme de contrôle veille à ce que les redevances fixées par le gestionnaire de l'infrastructure soient conformes aux dispositions du chapitre IV, section 2, et non discriminatoires. Les négociations entre les candidats et un gestionnaire de l'infrastructure concernant le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure ne sont autorisées que si elles ont lieu sous l'égide de l'organisme de contrôle. L'organisme de contrôle intervient immédiatement si les négociations sont susceptibles de contrevenir aux dispositions du présent chapitre.

7. À intervalles réguliers, et en tout état de cause tous les deux ans au moins, l'organisme de contrôle consulte les représentants des usagers des services ferroviaires de transport de fret et de voyageurs pour tenir compte de leurs opinions quant au marché ferroviaire.

8. L'organisme de contrôle est habilité à demander les informations utiles au gestionnaire de l'infrastructure, aux candidats et à toute autre partie intéressée dans l'État membre concerné.

Ces informations sont fournies dans un délai raisonnable, fixé par l'organisme de contrôle, ne dépassant pas un mois, à moins que, dans des circonstances exceptionnelles, l'organisme de contrôle n'accepte et n'autorise une prorogation limitée dans le temps n'excédant pas deux semaines supplémentaires. L'organisme de contrôle est habilité à assortir ces demandes de sanctions appropriées, y compris d'amendes. Les informations à fournir à l'organisme de contrôle comprennent toutes les données requises par celui-ci dans le cadre de ses fonctions de recours et de surveillance de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires conformément au paragraphe 2. Il s'agit notamment des données nécessaires pour établir des statistiques et observer le marché.

9. L'organisme de contrôle examine chaque plainte et, le cas échéant, sollicite des informations utiles et engage des consultations avec toutes les parties concernées dans un délai d'un mois à compter de la réception de la plainte. Il se prononce sur toutes les plaintes, adopte les mesures nécessaires afin de remédier à la situation et communique sa décision motivée aux parties concernées dans un délai prédéterminé et raisonnable et, en tout état de cause, dans les six semaines suivant la réception de toutes les informations utiles. Sans préjudice des compétences des autorités nationales de concurrence pour assurer la concurrence sur le marché des services ferroviaires, l'organisme de régulation, le cas échéant, prend de sa propre initiative les mesures appropriées pour corriger toute discrimination à l'égard

des candidats, toute distorsion du marché et toute autre évolution indésirable sur ces marchés, notamment eu égard aux points a) à g) du paragraphe 1.

Les décisions prises par l'organisme de contrôle sont contraignantes pour toutes les parties concernées et ne sont soumises au contrôle d'aucune autre instance administrative. L'organisme de contrôle est en mesure d'assortir ses décisions de sanctions appropriées, y compris d'amendes.

Au cas où un recours est introduit contre un refus d'octroyer des capacités de l'infrastructure ou contre les modalités d'une proposition de capacités, l'organisme de contrôle soit confirme qu'il n'y a pas lieu de modifier la décision prise par le gestionnaire de l'infrastructure, soit exige la modification de la décision incriminée conformément aux lignes directrices fixées par l'organisme de contrôle.

10. Les États membres veillent à ce que les décisions prises par l'organisme de contrôle soient soumises à un contrôle juridictionnel. Le recours ne peut avoir un effet suspensif sur la décision de l'organisme de contrôle que lorsque l'effet immédiat de ladite décision peut causer à la partie qui a formé le recours un préjudice irréparable ou manifestement excessif. Cette disposition est sans préjudice des compétences conférées, le cas échéant, par le droit constitutionnel à la juridiction saisie du recours.

11. Les États membres veillent à ce que les décisions prises par l'organisme de contrôle soient publiées.

12. L'organisme de contrôle est habilité à effectuer des audits ou à commander des audits externes auprès des gestionnaires de l'infrastructure, des exploitants d'installations de service et, le cas échéant, auprès des entreprises ferroviaires pour vérifier le respect des dispositions relatives à la séparation comptable établies à l'article 6. À cet égard, l'organisme de contrôle est habilité à demander toute information utile. En particulier, il est habilité à demander aux gestionnaires de l'infrastructure, aux exploitants d'installations de service et à toutes les entreprises ou autres entités qui assurent ou intègrent différents types de services de transport ferroviaire ou de gestion de l'infrastructure, tels que visés à l'article 6, paragraphes 1 et 2, et à l'article 13 la totalité ou une partie des informations comptables mentionnées à l'annexe VIII, avec un degré de détail suffisant au regard de ce qui est jugé nécessaire et proportionné.

Sans préjudice des pouvoirs des autorités nationales chargées des questions en matière d'aides d'État, l'organisme de contrôle peut en outre tirer des comptes des conclusions au sujet de problèmes en matière d'aides d'État, conclusions qu'il transmet auxdites autorités.

13. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 60 en ce qui concerne certaines modifications à apporter à l'annexe VIII. Ainsi, l'annexe VIII peut être modifiée en vue de l'adapter à l'évolution des pratiques comptables et de contrôle et/ou de la compléter par des éléments supplémentaires nécessaires à la vérification de la séparation des comptes.

Article 57

Coopération entre organismes de contrôle

1. Les organismes de contrôle échangent des informations sur leur travail et leurs principes et pratiques décisionnels, notamment, sur les principaux aspects de leurs procédures et sur les problèmes d'interprétation de la législation ferroviaire transposée de l'Union. De manière générale, ils coopèrent afin de coordonner leurs processus décisionnels dans l'ensemble de l'Union. À cette fin, ils participent et collaborent au sein d'un réseau qui se réunit régulièrement. La Commission est membre de ce réseau, elle coordonne et soutient les travaux de ce dernier et, le cas échéant, lui adresse des recommandations. Elle s'assure de la coopération active des organismes de contrôle appropriés.

Sous réserve des règles en matière de protection des données fixées par la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données ⁽¹⁾ et le règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données ⁽²⁾, la Commission apporte un soutien à l'échange des informations mentionnées ci-dessus entre les membres du réseau, éventuellement par des moyens électroniques, dans le respect de la confidentialité du secret des affaires invoqué par les entreprises concernées.

2. Les organismes de contrôle coopèrent étroitement, notamment en fixant des modalités de collaboration à des fins d'assistance mutuelle dans leurs tâches de surveillance du marché et de traitement des plaintes ou des enquêtes.

3. En cas de plainte ou d'enquête lancée de sa propre initiative sur des questions d'accès ou de tarification relatives à un sillon international, ainsi que dans le cadre de la surveillance de la concurrence sur le marché concernant des services de transport ferroviaire international, l'organisme de contrôle concerné consulte les organismes de contrôle de tous les autres États membres par lesquels passe le sillon international en cause et, le cas échéant, la Commission, et leur demande toutes les informations nécessaires avant de prendre sa décision.

4. Les organismes de contrôle consultés au titre du paragraphe 3 fournissent toutes les informations qu'ils ont eux-mêmes le droit de demander en vertu de leur droit national. Ces informations ne peuvent être utilisées qu'aux fins du traitement de la plainte ou de l'enquête visée au paragraphe 3.

5. L'organisme de contrôle qui reçoit la plainte ou mène une enquête de sa propre initiative transmet toute information pertinente à l'organisme de contrôle responsable afin que celui-ci puisse prendre des mesures à l'égard des parties concernées.

6. Les États membres veillent à ce que tout représentant des gestionnaires de l'infrastructure associé conformément à l'ar-

ticle 40, paragraphe 1, fournisse sans délai toutes les informations nécessaires aux fins du traitement de la plainte ou de l'enquête visée au paragraphe 3 du présent article, qui ont été demandées par l'organisme de contrôle de l'État membre où se situe le représentant associé. Cet organisme de contrôle est habilité à transmettre ces informations concernant le sillon international aux organismes de contrôle visés au paragraphe 3.

7. À la demande d'un organisme de contrôle, la Commission peut prendre part aux activités énumérées aux paragraphes 2 à 6 afin de faciliter la coopération des organismes de contrôle mentionnée auxdits paragraphes.

8. Les organismes de contrôle élaborent des principes et pratiques communs pour les décisions que la présente directive les habilite à prendre. Sur la base de l'expérience acquise par les organismes de contrôle et des activités du réseau visé au paragraphe 1, et lorsque cela est nécessaire pour assurer une coopération efficace des organismes de contrôle, la Commission peut adopter des mesures établissant de tels principes et pratiques communs. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3.

9. Les organismes de contrôle réexaminent en outre les décisions et pratiques des associations de gestionnaires de l'infrastructure visées à l'article 37 et à l'article 40, paragraphe 1, qui exécutent les dispositions de la présente directive ou, de manière générale, facilitent le transport ferroviaire international.

CHAPITRE V

DISPOSITIONS FINALES

Article 58

Règles de passation des marchés publics

Les dispositions de la présente directive s'appliquent sans préjudice de la directive 2004/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 portant coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux ⁽³⁾.

Article 59

Dérogations

1. Jusqu'au 15 mars 2013, l'Irlande, en tant qu'État membre insulaire et n'ayant de liaison ferroviaire qu'avec un seul autre État membre, et le Royaume-Uni, pour ce qui est de l'Irlande du Nord, sur la même base:

- a) ne sont pas tenus d'attribuer à un organisme indépendant les fonctions essentielles pour garantir un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure, telles que prévues à l'article 7, paragraphe 1, premier alinéa, dans la mesure où cet article oblige les États membres à créer des organismes indépendants exécutant les tâches visées à l'article 7, paragraphe 2;

⁽¹⁾ JO L 281 du 23.11.1995, p. 31.

⁽²⁾ JO L 8 du 12.1.2001, p. 1.

⁽³⁾ JO L 134 du 30.4.2004, p. 1.

b) ne sont pas tenus de satisfaire aux exigences prévues à l'article 27, à l'article 29, paragraphes 2, aux articles 38, 39 et 42, à l'article 46, paragraphes 4 et 6, à l'article 47, à l'article 49, paragraphe 3, aux articles 50 à 53, 55 et 56, à condition que les décisions en matière de répartition des capacités de l'infrastructure ou de tarification puissent, si l'entreprise ferroviaire en fait la demande par écrit, faire l'objet d'un recours devant un organisme indépendant, qui prend sa décision dans un délai de deux mois à compter de la fourniture de toutes les informations pertinentes et dont la décision est soumise à un contrôle juridictionnel.

2. Lorsque plus d'une entreprise ferroviaire ayant obtenu une licence conformément à l'article 17 ou, dans le cas de l'Irlande et de l'Irlande du Nord, une entreprise qui a obtenu cette licence à un autre endroit, présente une demande officielle visant à exploiter des services ferroviaires concurrents en Irlande ou en Irlande du Nord, ou à destination ou en provenance de ces pays, il est décidé, conformément à la procédure consultative visée à l'article 62, paragraphe 2, si la présente dérogation est toujours applicable.

Les dérogations prévues au paragraphe 1 ne s'appliquent pas lorsqu'une entreprise ferroviaire exploitant des services ferroviaires en Irlande ou en Irlande du Nord présente une demande officielle visant à exploiter des services ferroviaires sur le territoire d'un autre État membre ou à destination ou en provenance de celui-ci, à l'exception de l'Irlande pour les entreprises ferroviaires exerçant leur activité en Irlande du Nord et du Royaume-Uni pour les entreprises ferroviaires exerçant leur activité en Irlande.

Dans un délai d'un an à compter de la réception soit de la décision visée au premier alinéa du présent paragraphe, soit de la notification de la demande officielle visée au deuxième alinéa du présent paragraphe, le ou les États membres concernés (l'Irlande ou le Royaume-Uni pour ce qui est de l'Irlande du Nord) mettent en place une législation visant à mettre en œuvre les articles visés au paragraphe 1.

3. Une dérogation visée au paragraphe 1 peut être renouvelée pour des périodes ne dépassant pas cinq ans. Au plus tard douze mois avant la date d'expiration de cette dérogation, un État membre qui en bénéficie peut adresser une demande de renouvellement de la dérogation à la Commission. Une telle demande est motivée. La Commission examine cette demande et adopte une décision selon la procédure consultative visée à l'article 62, paragraphe 2. Ladite procédure s'applique à toute décision relative à la demande.

Lorsqu'elle adopte sa décision, la Commission tient compte de toute évolution de la situation géopolitique ainsi que du développement du marché des transports ferroviaires dans l'État membre qui a fait la demande de renouvellement de la dérogation ou à destination ou en provenance de celui-ci.

Article 60

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués est conféré à la Commission sous réserve des conditions fixées au présent article.

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 20, paragraphe 5, à l'article 35, paragraphe 3, à l'article 43, paragraphe 2, et à l'article 56, paragraphe 13, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 15 décembre 2012. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir, au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prolongée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prolongation, trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 20, paragraphe 5, à l'article 35, paragraphe 3, à l'article 43, paragraphe 2, et à l'article 56, paragraphe 13, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui y est précisée. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 20, paragraphe 5, de l'article 35, paragraphe 3, de l'article 43, paragraphe 2, et de l'article 56, paragraphe 13, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous les deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 61

Mesures d'application

À la demande d'un État membre ou d'un organisme de contrôle, ou de sa propre initiative, la Commission examine les mesures spécifiques adoptées par les autorités nationales concernant l'application de la présente directive au sujet des conditions d'accès à l'infrastructure et aux services ferroviaires, des licences des entreprises ferroviaires, des redevances pour l'utilisation de l'infrastructure et de la répartition des capacités, dans un délai de douze mois à compter de l'adoption de ces mesures. Dans un délai de quatre mois à compter de la réception de cette demande, la Commission décide, selon la procédure visée à l'article 62, paragraphe 2, si la mesure en question peut être maintenue.

Article 62

Comité

1. La Commission est assistée par un comité. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique. Lorsque le comité n'émet aucun avis sur un projet d'acte d'exécution à adopter conformément à l'article 10, paragraphe 4, à l'article 11, paragraphe 4, à l'article 12, paragraphe 5, à l'article 13, paragraphe 9, à l'article 17, paragraphe 5, à l'article 31, paragraphes 3 et 5, à l'article 32, paragraphe 4, et à l'article 57, paragraphe 8, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Article 63

Rapport

1. Pour le 31 décembre 2012 au plus tard, la Commission présente au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions un rapport concernant la mise en œuvre du chapitre II. Ce rapport porte aussi sur le développement du marché, en ce compris l'état de préparation en vue d'une ouverture supplémentaire du marché ferroviaire. Dans son rapport, la Commission analyse aussi les différents modèles pour l'organisation de ce marché, ainsi que l'impact de la présente directive sur les contrats de service public et leur financement. Pour ce faire, la Commission tient compte de la mise en œuvre du règlement (CE) n° 1370/2007 ainsi que des différences intrinsèques entre les États membres (densité des réseaux, nombre de passagers, distance moyenne parcourue). La Commission propose, si nécessaire, des mesures législatives relatives à l'ouverture du marché intérieur du transport ferroviaire de voyageurs et à la mise en place des conditions nécessaires pour garantir un accès non discriminatoire à l'infrastructure, en s'appuyant sur les exigences de séparation existantes entre la gestion de l'infrastructure et l'activité de transport, et évalue l'impact de ces mesures.

2. À la lumière de l'expérience acquise par l'intermédiaire du réseau des organismes de contrôle et au plus tard le 16 décembre 2014, la Commission présente au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen, et au Comité des régions un rapport sur la coopération entre lesdits organismes. La Commission propose, le cas échéant, des mesures complémentaires visant à garantir une surveillance plus intégrée de la régulation du marché ferroviaire européen, en particulier des services internationaux. À cette fin, l'adoption de mesures législatives est également envisagée, le cas échéant.

Article 64

Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive, y compris en ce qui concerne le respect desdits articles et annexes par les entreprises, les opérateurs, les candidats, les autorités et les autres entités concernées, au plus tard le 16 juin 2015. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Elles contiennent également une mention précisant que les références faites, dans les dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur, aux directives abrogées par la présente directive s'entendent comme faites à la présente directive. Les modalités de cette référence et la formulation de cette mention sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine couvert par la présente directive.

Les obligations en matière de transposition et de mise en œuvre des chapitres II et IV de la présente directive ne s'appliquent pas à Chypre et à Malte tant qu'aucun système ferroviaire n'existe sur leur territoire.

Article 65

Abrogation

Les directives 91/440/CEE, 95/18/CE et 2001/14/CE, telle que modifiées par les directives visées à l'annexe IX, partie A, sont abrogées avec effet au 15 décembre 2012, sans préjudice des obligations des États membres en ce qui concerne les délais de transposition en droit national des directives indiqués à l'annexe IX, partie B.

Les références faites aux directives abrogées s'entendent comme faites à la présente directive et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe X.

Article 66

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 67

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 21 novembre 2012.

Par le Parlement européen

Le président

M. SCHULZ

Par le Conseil

Le président

A. D. MAVROYIANNIS

ANNEXE I

LISTE DES ÉLÉMENTS DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

L'infrastructure ferroviaire se compose des éléments suivants, pour autant qu'ils fassent partie des voies principales et des voies de service, à l'exception de celles situées à l'intérieur des ateliers de réparation du matériel et des dépôts ou garages d'engins de traction, ainsi que des embranchements particuliers:

- terrains,
- corps et plate-forme de la voie, notamment remblais, tranchées, drains, rigoles, fossés maçonnés, aqueducs, murs de revêtement, plantations de protection des talus, etc.; quais à voyageurs et à marchandises, y compris dans les gares de voyageurs et les terminaux de marchandises; accotements et pistes; murs de clôture, haies vives, palissades; bandes protectrices contre le feu, dispositifs pour le réchauffage des appareils de voie; croisements, etc.; écrans pare-neige,
- ouvrages d'art: ponts, ponceaux et autres passages supérieurs, tunnels, tranchées couvertes et autres passages inférieurs; murs de soutènement et ouvrages de protection contre les avalanches, les chutes de pierres, etc.,
- passages à niveau, y compris les installations destinées à assurer la sécurité de la circulation routière,
- superstructure, notamment: rails, rails à gorge et contre-rails; traverses et longrines, petit matériel d'assemblage, ballast, y compris gravillon et sable; appareils de voie, etc.; plaques tournantes et chariots transbordeurs (à l'exception de ceux exclusivement réservés aux engins de traction),
- chaussées des cours de voyageurs et de marchandises, y compris les accès par route et les accès pour piétons,
- installations de sécurité, de signalisation et de télécommunication de pleine voie, de gare et de triage, y compris installations de production, de transformation et de distribution de courant électrique pour le service de la signalisation et des télécommunications; bâtiments affectés auxdites installations; freins de voie,
- installations d'éclairage destinées à assurer la circulation des véhicules et la sécurité de cette circulation,
- installations de transformation et de transport de courant électrique pour la traction des trains: sous-stations, lignes d'alimentation entre les sous-stations et les fils de contact, caténaires et supports; troisième rail avec supports,
- bâtiments affectés au service des infrastructures, y compris une partie des installations destinées au recouvrement des frais de transport.

ANNEXE II

SERVICES À FOURNIR AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES**(visés à l'article 13)**

1. L'ensemble des prestations minimales comprend:
 - a) le traitement des demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire;
 - b) le droit d'utiliser les capacités accordées;
 - c) l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, y compris les branchements et aiguilles du réseau;
 - d) le contrôle de la circulation des trains, y compris la signalisation, la régulation, le dispatching, ainsi que la communication et la fourniture d'informations concernant la circulation des trains;
 - e) l'utilisation du système d'alimentation électrique pour le courant de traction, le cas échéant;
 - f) toute autre information nécessaire à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service pour lequel les capacités ont été accordées.
2. L'accès, y compris l'accès aux voies, est fourni aux installations de service suivantes, lorsqu'elles existent, et aux services offerts dans ces installations:
 - a) les gares de voyageurs, leurs bâtiments et les autres infrastructures, y compris l'affichage d'informations sur les voyages et les emplacements convenables prévus pour les services de billetterie;
 - b) les terminaux de marchandises;
 - c) les gares de triage et les gares de formation, y compris les gares de manœuvre;
 - d) les voies de garage;
 - e) les installations d'entretien, à l'exception de celles affectées à des services de maintenance lourde et qui sont réservées aux trains à grande vitesse ou à d'autres types de matériel roulant nécessitant des installations spécifiques;
 - f) les autres infrastructures techniques, y compris les installations de nettoyage et de lavage;
 - g) les infrastructures portuaires maritimes et intérieures liées à des activités ferroviaires;
 - h) les infrastructures d'assistance;
 - i) les infrastructures de ravitaillement en combustible et la fourniture du combustible dans ces infrastructures, dont les redevances sont indiquées séparément sur les factures.
3. Les prestations complémentaires peuvent comprendre:
 - a) le courant de traction, dont les redevances seront séparées, sur les factures, des redevances d'utilisation du système d'alimentation électrique, sans préjudice de l'application de la directive 2009/72/CE;
 - b) le préchauffage des voitures;
 - c) des contrats sur mesure pour:
 - le contrôle du transport de marchandises dangereuses,
 - l'assistance à la circulation de convois spéciaux.
4. Les prestations connexes peuvent comprendre:
 - a) l'accès au réseau de télécommunications;
 - b) la fourniture d'informations complémentaires;
 - c) le contrôle technique du matériel roulant;
 - d) les services de billetterie dans les gares de voyageurs;
 - e) les services de maintenance lourde fournis dans des installations d'entretien réservées aux trains à grande vitesse ou à d'autres types de matériel roulant nécessitant des installations spécifiques.

ANNEXE III

CAPACITÉ FINANCIÈRE**(visée à l'article 20)**

Les informations que doivent communiquer les entreprises qui demandent une licence conformément à l'article 20 portent sur les éléments suivants:

- a) ressources financières disponibles, y compris dépôts en banque, avances consenties en compte courant et prêts;
 - b) fonds et éléments d'actif mobilisables à titre de garantie;
 - c) capital d'exploitation;
 - d) coûts pertinents, y compris coûts d'acquisition et acomptes sur véhicules, terrains, bâtiments, installations et matériel roulant;
 - e) charges pesant sur le patrimoine de l'entreprise;
 - f) impôts et cotisations sociales.
-

ANNEXE IV

CONTENU DU DOCUMENT DE RÉFÉRENCE DU RÉSEAU

(visé à l'article 27)

Le document de référence du réseau visé à l'article 27 contient les informations suivantes:

- 1) un chapitre exposant la nature de l'infrastructure qui est mise à la disposition des entreprises ferroviaires et les conditions d'accès à cette infrastructure. Il est fait en sorte que les informations figurant dans ce chapitre concordent, sur une base annuelle, avec les registres d'infrastructures ferroviaires à publier conformément à l'article 35 de la directive 2008/57/CE, ou y fassent référence;
- 2) un chapitre relatif aux principes de tarification et aux tarifs. Ce chapitre contient des précisions appropriées concernant le système de tarification ainsi que des informations suffisantes sur les redevances et d'autres informations utiles relatives à l'accès applicables aux services énumérés à l'annexe II qui sont offerts par un seul fournisseur. Il décrit en détail la méthode, les règles et, le cas échéant, les barèmes utilisés pour appliquer les articles 31 à 36 en ce qui concerne les coûts et les redevances. Il contient, lorsqu'elles sont disponibles, des informations concernant les modifications de redevances déjà décidées ou prévues au cours des cinq prochaines années;
- 3) un chapitre sur les principes et les critères de répartition des capacités. Ce chapitre expose les grandes caractéristiques des capacités de l'infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires et précise les restrictions éventuelles qui en limitent l'utilisation, et notamment les contraintes probables imposées par l'entretien du réseau. Il précise également les procédures et délais relatifs à la répartition des capacités. Il contient les critères spécifiques applicables à cette répartition, et notamment:
 - a) les procédures d'introduction des demandes de capacités auprès du gestionnaire de l'infrastructure par les candidats;
 - b) les exigences auxquelles les candidats doivent satisfaire;
 - c) les délais applicables aux procédures de demande et de répartition, les procédures à suivre pour demander des informations sur la programmation et les procédures de programmation des travaux d'entretien prévus et imprévus;
 - d) les principes régissant le processus de coordination et le système de règlement des litiges mis à disposition dans le cadre de ce processus;
 - e) les procédures à suivre et les critères à appliquer lorsque l'infrastructure est saturée;
 - f) des détails sur les restrictions imposées à l'utilisation des infrastructures;
 - g) les règles concernant la prise en compte des niveaux antérieurs d'utilisation des capacités pour déterminer les priorités lors du processus de répartition.

Il détaille les mesures prises pour assurer un traitement adéquat des services de fret, des services internationaux et des demandes soumises à la procédure ad hoc. Il contient un modèle de formulaire pour les demandes de capacité. Le gestionnaire de l'infrastructure publie également des informations détaillées sur les procédures d'allocation des sillons internationaux;
- 4) un chapitre contenant des informations sur la demande de licence visée à l'article 25 de la présente directive et sur les certificats de sécurité ferroviaire délivrés conformément à la directive 2004/49/CE ou indiquant un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique;
- 5) un chapitre contenant des informations sur les procédures de règlement des litiges et de recours concernant des questions d'accès à l'infrastructure et aux services ferroviaires et le système d'amélioration des performances visé à l'article 35;
- 6) un chapitre contenant des informations sur l'accès aux installations de service visées à l'annexe II et la tarification de leur utilisation. Les exploitants d'installations de service qui ne se trouvent pas sous le contrôle du gestionnaire de l'infrastructure fournissent des informations sur les tarifs pratiqués pour l'accès à l'installation et pour la prestation de services ainsi que des informations sur les conditions techniques d'accès, à inclure dans le document de référence du réseau, ou indiquent un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique;
- 7) Un modèle d'accord pour la conclusion d'accords-cadres entre un gestionnaire de l'infrastructure et un candidat conformément à l'article 42.

ANNEXE V

PRINCIPES DE BASE ET PARAMÈTRES DES CONTRATS ENTRE AUTORITÉS COMPÉTENTES ET GESTIONNAIRES DE L'INFRASTRUCTURE**(visés à l'article 30)**

Le contrat précise les dispositions de l'article 30 et comporte au moins les éléments suivants:

- 1) le champ d'application du contrat en ce qui concerne l'infrastructure et les installations de service, en conformité avec la structure indiquée à l'annexe II. Ce point englobe tous les aspects de la gestion de l'infrastructure, y compris l'entretien et le renouvellement des éléments de l'infrastructure déjà en service. Le cas échéant, la construction de nouvelles infrastructures peut également être mentionnée;
 - 2) la structure des versements ou des fonds alloués aux différents services d'infrastructure énumérés à l'annexe II, à l'entretien et au renouvellement ainsi qu'à la résorption des arriérés d'entretien et de renouvellement existants. Le cas échéant, la structure des versements ou des fonds alloués à une nouvelle infrastructure peut être mentionnée;
 - 3) les objectifs de performance orientés vers l'utilisateur, sous la forme d'indicateurs et de critères de qualité portant sur des éléments tels que:
 - a) les performances des trains, par exemple en termes de rapidité et de fiabilité, et la satisfaction de la clientèle;
 - b) la capacité du réseau;
 - c) la gestion des actifs;
 - d) les volumes d'activité;
 - e) les niveaux de sécurité; et
 - f) la protection de l'environnement;
 - 4) le volume de l'arriéré d'entretien éventuel et les actifs qui seront retirés du service et, partant, généreront des flux financiers différents;
 - 5) les mesures d'incitation visées à l'article 30, paragraphe 1, à l'exception de celles qui sont mises en œuvre par des mesures réglementaires, conformément à l'article 30, paragraphe 3;
 - 6) les obligations d'information minimales incombant au gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne le contenu et la fréquence de présentation des rapports, y compris les informations à publier chaque année;
 - 7) la durée convenue du contrat, qui est synchronisée et compatible avec la durée du plan d'entreprise, de la concession ou de la licence du gestionnaire de l'infrastructure, le cas échéant, et le cadre et les règles de tarification fixés par l'État;
 - 8) les règles applicables en cas de perturbation importante des activités ou dans les situations d'urgence, y compris des plans d'urgence et de résiliation anticipée du contrat, ainsi que les règles en matière d'information en temps et en heure des utilisateurs;
 - 9) les mesures de réparation à prendre si l'une des parties manque à ses obligations contractuelles; ou lorsque des circonstances exceptionnelles ont une incidence sur la disponibilité des financements publics; il s'agit notamment de définir les conditions et procédures de renégociation et de résiliation anticipée.
-

ANNEXE VI

EXIGENCES EN MATIÈRE DE COÛTS ET DE REDEVANCES EN RAPPORT AVEC L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

(visées à l'article 32, paragraphe 1, et à l'article 35)

1. Les paires d'éléments à prendre en compte par les gestionnaires de l'infrastructure, 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 32, paragraphe 1, 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 35 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, le gestionnaire de l'infrastructure 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) Le gestionnaire de l'infrastructure 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. Le gestionnaire de l'infrastructure 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) Le gestionnaire de l'infrastructure 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 56, 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, le gestionnaire de l'infrastructure 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.
-

ANNEXE VII

CALENDRIER DU PROCESSUS DE RÉPARTITION**(visé à l'article 43)**

1. L'horaire de service est établi une fois par année civile.
 2. Les modifications de l'horaire de service interviennent à minuit le deuxième samedi de décembre. Lorsqu'une modification ou un ajustement est effectué après l'hiver, notamment pour prendre en compte, le cas échéant, les changements d'horaires du trafic régional de voyageurs, il intervient à minuit le deuxième samedi de juin ainsi que, le cas échéant, à d'autres moments entre ces dates. Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent convenir de dates différentes, auquel cas ils informent la Commission si le trafic international risque d'être perturbé.
 3. Le délai d'introduction des demandes de capacités à intégrer dans l'horaire de service ne peut pas dépasser douze mois avant l'entrée en vigueur de cet horaire.
 4. Au plus tard onze mois avant l'entrée en vigueur de l'horaire de service, les gestionnaires de l'infrastructure établissent des sillons internationaux provisoires en coopération avec les autres gestionnaires de l'infrastructure pertinents. Les gestionnaires de l'infrastructure s'assurent, dans la mesure du possible, que ces sillons sont respectés dans la suite de la procédure.
 5. Au plus tard quatre mois après la date limite pour la présentation des offres par les candidats, le gestionnaire de l'infrastructure établit un projet d'horaire de service.
-

ANNEXE VIII

INFORMATIONS COMPTABLES À SOUMETTRE À L'ORGANISME DE CONTRÔLE SUR DEMANDE**(visées à l'article 56, paragraphe 12)****1. Séparation des comptes:**

- a) des comptes de profits et pertes et des bilans distincts pour les activités de fret, de transport de voyageurs et de gestion de l'infrastructure;
- b) des informations détaillées sur chaque source et utilisation de fonds publics et d'autres formes de compensation, présentées d'une manière transparente et précise, y compris une analyse détaillée des flux de trésorerie des entreprises permettant de déterminer de quelle manière ces fonds publics et ces autres formes de compensation ont été utilisés;
- c) des catégories de coûts et profits permettant d'établir si des subventions croisées ont été opérées entre ces différentes activités, conformément aux exigences de l'organisme de contrôle;
- d) la méthode utilisée pour ventiler les coûts entre les différentes activités;
- e) lorsque l'entreprise réglementée appartient à un groupe, des informations complètes sur les paiements interentreprises.

2. Suivi des redevances d'accès aux voies:

- a) les différentes catégories de coûts, et notamment des informations suffisantes sur les coûts marginaux/directs des différents services ou groupes de services pour permettre le suivi des redevances d'utilisation de l'infrastructure;
- b) des informations suffisantes pour permettre le suivi des redevances individuelles versées pour les services (ou groupes de services); à la demande de l'organisme de contrôle, ces informations comprennent des données sur les volumes de services individuels, les prix des services individuels et les recettes totales afférentes aux services individuels et issues de la clientèle interne et externe;
- c) les coûts et les recettes afférents à chaque service (ou groupe de services), établis à l'aide de la méthode de calcul des coûts appropriée, selon les modalités définies par l'organisme de contrôle, de manière à pouvoir déceler l'existence éventuelle d'une tarification anticoncurrentielle (subventions croisées, pratiques d'éviction et tarifs excessifs).

3. Indication des performances financières:

- a) un état des performances financières;
 - b) un état succinct des dépenses;
 - c) un état des dépenses d'entretien;
 - d) un état des dépenses d'exploitation;
 - e) un compte de résultat;
 - f) des notes d'accompagnement développant et expliquant ces informations, s'il y a lieu.
-

ANNEXE IX

PARTIE A

DIRECTIVES ABROGÉES AVEC LA LISTE DE LEURS MODIFICATIONS SUCCESSIVES
(visées à l'article 65)

Directive 91/440/CEE du Conseil
(JO L 237 du 24.8.1991, p. 25)

Directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil
(JO L 75 du 15.3.2001, p. 1)

Directive 2004/51/CE du Parlement européen et du Conseil
(JO L 164 du 30.4.2004, p. 164)

Directive 2006/103/CE du Conseil
(JO L 363 du 20.12.2006, p. 344)

uniquement le point B de l'annexe

Directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil
(JO L 315 du 3.12.2007, p. 44)

uniquement l'article 1^{er}

Directive 95/18/CE du Conseil
(JO L 143 du 27.6.1995, p. 70)

Directive 2001/13/CE du Parlement européen et du Conseil
(JO L 75 du 15.3.2001, p. 26)

Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil
(JO L 164 du 30.4.2004, p. 44)

uniquement l'article 29

Directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil
(JO L 75 du 15.3.2001, p. 29)

Décision 2002/844/CE de la Commission
(JO L 289 du 26.10.2002, p. 30)

Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil
(JO L 164 du 30.4.2004, p. 44)

uniquement l'article 30

Directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil
(JO L 315 du 3.12.2007, p. 44)

uniquement l'article 2

PARTIE B

DÉLAIS DE TRANSPOSITION EN DROIT NATIONAL
(visés à l'article 65)

Directive	Délai de transposition
91/440/CEE	1 ^{er} janvier 1993
95/18/CE	27 juin 1997
2001/12/CE	15 mars 2003
2001/13/CE	15 mars 2003
2001/14/CE	15 mars 2003
2004/49/CE	30 avril 2006
2004/51/CE	31 décembre 2005
2006/103/CE	1 ^{er} janvier 2007
2007/58/CE	4 juin 2009

ANNEXE X

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Directive 91/440/CEE	Directive 95/18/CE	Directive 2001/14/CE	Présente directive
Article 2, paragraphe 1	Article 1 ^{er} , paragraphe 1	Article 1 ^{er} , paragraphe 1, premier alinéa	Article 1 ^{er} , paragraphe 1
		Article 1 ^{er} , paragraphe 2	Article 1 ^{er} , paragraphe 2
Article 2, paragraphe 2	Article 1 ^{er} , paragraphe 2		Article 2, paragraphe 1
			Article 2, paragraphe 2
		Article 1 ^{er} , paragraphe 3	Article 2, paragraphe 3
Article 2, paragraphe 4			Article 2, paragraphes 4 à 9
			Article 2, paragraphe 10
			Article 2, paragraphe 11
Article 3			Article 3, points 1) à 8)
			Article 3, points 9) à 13)
			Article 3, points 14) et 15)
			Article 3, points 16) et 17)
		Article 2	Article 3, points 18) à 28)
			Article 3, points 29) et 30)
Article 4			Article 4
Article 5			Article 5, paragraphes 1 à 3
			Article 5, paragraphe 4
Article 6, paragraphes 1 et 2			Article 6, paragraphes 1 et 2
Article 9, paragraphe 4			Article 6, paragraphe 3
Article 6, paragraphe 1, deuxième alinéa			Article 6, paragraphe 4
Article 6, paragraphe 3, et annexe II			Article 7, paragraphe 1
		Article 4, paragraphe 2, et article 14, paragraphe 2	Article 7, paragraphe 2

Directive 91/440/CEE	Directive 95/18/CE	Directive 2001/14/CE	Présente directive
Article 7, paragraphes 1, 3 et 4		Article 6, paragraphe 1	Article 8, paragraphes 1, 2 et 3 Article 8, paragraphe 4 Article 9, paragraphes 1 et 2 Article 10, paragraphes 1 et 2 Article 11, paragraphes 1, 2 et 3 Article 11, paragraphe 4 Article 11, paragraphes 5 et 6 Article 12, paragraphes 1 à 4 Article 12, paragraphe 5 Article 13 Article 14 Article 15 Article 16 Article 17, paragraphes 1 à 4 Article 18 Article 19 Article 20, paragraphe 1 Article 20, paragraphe 2 Article 20, paragraphe 3 Article 21 Article 22 Article 23, paragraphe 1 Article 23, paragraphes 2 et 3 Article 24 Article 25 Article 26 Article 27 Article 28
Article 9, paragraphes 1 et 2			
Article 10, paragraphes 3 et 3 bis			
Article 10, paragraphe 3 ter			
Article 10, paragraphes 3 quater et 3 sexies			
Article 10, paragraphe 3 septies			
Article 10 ter	Article 3 Article 4, paragraphes 1 à 4 Article 5 Article 6 Article 7, paragraphe 1 Annexe, partie I, point 1 Article 8 Article 9 Article 4, paragraphe 5 Article 10 Article 11 Article 15	Article 5	
Article 10, paragraphe 5		Article 1 ^{er} , paragraphe 1, deuxième alinéa Article 3	

Directive 91/440/CEE	Directive 95/18/CE	Directive 2001/14/CE	Présente directive
		Article 4, paragraphes 1, 3, 4, 5 et 6	Article 29
		Article 6, paragraphes 2 à 5	Article 30
		Article 7	Article 31
		Article 8	Article 32
		Article 9	Article 33
		Article 10	Article 34
		Article 11	Article 35
		Article 12	Article 36
			Article 37
		Article 13	Article 38
		Article 14, paragraphes 1 et 3	Article 39
		Article 15	Article 40
		Article 16	Article 41
		Article 17	Article 42
		Article 18	Article 43
		Article 19	Article 44
		Article 20, paragraphes 1, 2 et 3	Article 45, paragraphes 1, 2 et 3
			Article 45, paragraphe 4
		Article 20, paragraphe 4	Article 45, paragraphe 5
		Article 21	Article 46
		Article 22	Article 47
		Article 23	Article 48
		Article 24	Article 49
		Article 25	Article 50

Directive 91/440/CEE	Directive 95/18/CE	Directive 2001/14/CE	Présente directive
		Article 26	Article 51
		Article 27	Article 52
		Article 28	Article 53
		Article 29	Article 54
		Article 30, paragraphe 1	Article 55
		Article 30, paragraphe 2	Article 56, paragraphe 1
		Article 31	Article 57
Article 12			Article 58
Article 14 <i>bis</i>		Article 33, paragraphes 1, 2 et 3	Article 59
			Article 60
		Article 34, paragraphe 2	Article 61
Article 11 <i>bis</i>		Article 35, paragraphes 1, 2 et 3	Article 62
Article 10, paragraphe 9			Article 63
		Article 38	Article 64
			Article 65
	Article 17	Article 39	Article 66
Article 16	Article 18	Article 40	Article 67
			Annexe I
		Annexe II	Annexe II
			Annexe III
	Annexe	Annexe I	Annexe IV
			Annexe V
			Annexe VI
		Annexe III	Annexe VII
			Annexe VIII

TABLEAU DE CONCORDANCE

Directive 2012/34/UE	Loi modifiée du 6 juin 2019	Commentaire
/	Art. 1^{er}. A l'article 10 (6) de la loi modifiée 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, les mots « de l'Union européenne » sont supprimés.	L'article 1 ^{er} prévoit la modification de l'article 10 de la loi du 6 juin 2019 précitée. Les termes « de l'Union européenne » sont supprimés à ce qu'il soit possible que le Fonds du rail puisse encaisser des subventions qui ne proviennent pas forcément de la part de la Commission européenne.
Article 54 Mesures particulières à prendre en cas de perturbations (...) 2. En cas d'urgence, et de nécessité absolue, motivée par une défaillance rendant l'infrastructure momentanément inutilisable, les sillons alloués peuvent être supprimés sans préavis pendant le temps nécessaire à la remise en état des installations. S'il l'estime nécessaire, le gestionnaire de l'infrastructure peut exiger des entreprises ferroviaires qu'elles mettent à sa disposition les moyens qui lui paraissent les plus appropriés pour rétablir la situation normale dans les meilleurs délais. (...)	Art. 2. L'article 23, paragraphe 2, de la même loi, est complété de la manière suivante : « En cas d'urgence, et de nécessité absolue, motivée par une défaillance rendant l'infrastructure momentanément inutilisable, les sillons alloués peuvent être supprimés sans préavis pendant le temps nécessaire à la remise en état des installations. S'il l'estime nécessaire, le gestionnaire de l'infrastructure peut exiger des entreprises ferroviaires qu'elles mettent à sa disposition les moyens qui lui paraissent les plus appropriés pour rétablir la situation normale dans les meilleurs délais. »	L'article 54, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE prévoit qu'en cas d'urgence et de nécessité absolue motivée par une défaillance rendant l'infrastructure momentanément inutilisable, les sillons alloués peuvent être supprimés sans préavis pendant le temps nécessaire à la remise en état des installations. S'il l'estime nécessaire, le gestionnaire de l'infrastructure peut exiger des entreprises ferroviaires qu'elles mettent à sa disposition les moyens qui lui paraissent les plus appropriés pour rétablir la situation normale dans les meilleurs délais. Le fait que ces dispositions soient littéralement transposées au point 4.8.4. du DRR (Document de référence du réseau) de 2021 est insuffisant par rapport à la nécessité de mettre en œuvre les dispositions des directives avec une force contraignante incontestable et pour que

Article 53 Capacités de l'infrastructure pour les travaux d'entretien (...) 2. Le gestionnaire de l'infrastructure tient dûment compte de l'incidence des réservations de capacités de l'infrastructure pour les travaux d'entretien programmés du réseau sur les candidats. 3. Le gestionnaire de l'infrastructure informe, dès que possible, les parties intéressées de l'indisponibilité des capacités de l'infrastructure en raison des travaux d'entretien non programmés.		soit satisfaite l'exigence de sécurité juridique. Afin d'y remédier, les dispositions de l'article 54, paragraphe 2, de la directive sont insérées dans le corps de la loi et plus précisément à l'article 23 (2) de la loi du 6 juin 2019 précitée.
Article 53 Capacités de l'infrastructure pour les travaux d'entretien (...) 2. Le gestionnaire de l'infrastructure tient dûment compte de l'incidence des réservations de capacités de l'infrastructure pour les travaux d'entretien programmés du réseau sur les candidats. 3. Le gestionnaire de l'infrastructure informe, dès que possible, les parties intéressées de l'indisponibilité des capacités de l'infrastructure en raison des travaux d'entretien non programmés.	Art. 3. A l'article 50, paragraphe 2, de la même loi, les alinéas suivants sont insérés entre les alinéas 2 et 3 : « Le gestionnaire de l'infrastructure tient dûment compte de l'incidence des réservations de capacités de l'infrastructure enregistrées par l'Administration pour les travaux d'entretien programmés du réseau sur les candidats. Le gestionnaire de l'infrastructure informe, dès que possible, l'Administration de l'indisponibilité des capacités de l'infrastructure en raison des travaux d'entretien non programmés. »	Tout comme pour l'article précédent, les paragraphes 2 et 3 de l'article 53 de la directive 2012/34/UE précitée, se retrouvent transposés dans le DRR de 2021. Or ceci ne saurait être considérée comme une transposition valable comme le DRR est modifiable et, à défaut de base juridique précise dans la législation nationale, l'organismes de contrôle national risque de ne pas pouvoir faire appliquer les dispositions en question. Les dispositions en question sont donc déplacées dans le corps de la loi et plus précisément à l'article 50 (2) de la loi du 6 juin 2019 précitée.
/	Art. 4. A l'article 51, paragraphe 5, de la même loi, la troisième phrase est supprimée.	L'approbation du DRR par le ministre pose problème étant donné que le gestionnaire de l'infrastructure ou, le cas échéant, l'organisme de répartition est entièrement responsable du contenu, de la publication

Article 29 Établissement et recouvrement des redevances (...) 2. Sauf en cas d'arrangements particuliers en application de l'article 32, paragraphe 3, le gestionnaire de l'infrastructure veille à ce que le système de tarification en vigueur soit fondé sur les mêmes principes sur l'ensemble de son réseau. (...)		et de la mise à jour du document de référence du réseau. Bien que le fait que le DRR soit simplement approuvé par le ministre ne remet pas en question ni la responsabilité du contenu, ni de la publication, ni de la mise à jour du DRR par l'Administration des chemins de fer et qu'il s'agit d'une simple formalité dans la procédure de publication, sans implication du ministre dans son processus d'élaboration, cette disposition remise en cause est supprimée de l'article 51, paragraphe 5, de la loi du 6 juin 2019 précitée.
	Art. 5. L'article 62 de la même loi est complété comme suit : « Elle veille à ce que le système de tarification en vigueur soit fondé sur les mêmes principes sur l'ensemble de son réseau. »	Comme pour les articles 2 et 3, le renvoi au DRR est insuffisant. Les dispositions des directives doivent être mises en œuvre avec une force contraignante incontestable ainsi qu'avec la spécificité, la précision et la clarté requises afin que soit satisfaite l'exigence de sécurité juridique. L'insertion d'une disposition dans un DRR, qui, par nature, est modifiable et possède un régime de publicité différent de celui du droit national, ne saurait être considéré comme constituant une exécution valable des obligations du traité. Il est donc impératif d'inscrire expressément dans la loi nationale, et plus précisément à l'article 62 de la loi du 6 juin 2019 précitée, que le gestionnaire de

		l'infrastructure veille à ce que le système de tarification en vigueur soit fondé sur les mêmes principes sur l'ensemble du réseau.
/	Art. 6. L'article 72 de la même loi est remplacé par la disposition suivante : « Le modèle de tarification de l'énergie de traction électrique, du chauffage et de la climatisation consiste dans le mesurage exact de la consommation réelle du train, conformément au règlement (UE) n° 1301/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant les spécifications techniques d'interopérabilité relatives au sous-système « énergie » du système ferroviaire de l'Union. En l'absence de mesurage réel ou manifestement erroné, la consommation électrique d'un train est estimée en s'appuyant sur une formule définie dans le DRR. La consommation estimée est adaptée par une réconciliation mensuelle pour tenir compte d'éventuelles pertes du réseau électrique ou autres éléments pertinents. »	La formule d'estimation de la consommation du courant de traction peut prendre en compte tous les facteurs jugés pertinents, par exemple des facteurs liés au poids du train, à la distance parcourue, à un tarif unitaire, à la vitesse moyenne hors arrêts du train, au nombre d'arrêts prévus ou réalisés, à un coefficient de pointe et à la température moyenne mesurée à un (des) point(s) de référence pour le réseau ferré luxembourgeois pour le jour en question. En vue de l'harmonisation de la formule d'estimation du courant de traction entre les états membres européens, celle-ci est sujette à des modifications futures pouvant conduire à l'emploi de nouveaux facteurs qui seront repris dans le DRR. En l'absence de mesurage réel ou manifestement erroné, la consommation électrique d'un train est estimée en s'appuyant sur une formule définie dans le DRR.
/	Art. 7. L'article 73 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :	Le chauffage et la climatisation des voitures ne sont plus facturés de manière séparée du courant de traction, mais

	« Le gestionnaire de l'infrastructure met à disposition des entreprises ferroviaires des installations fixes d'alimentation pour le préchauffage, la pré-climatisation ou le maintien à température positive durant les périodes de gel. Le tarif unitaire de préchauffage ou de pré-climatisation est précisé dans le DRR. »	seront dorénavant pris en compte dans la consommation réelle mesurée ou par la nouvelle formule d'estimation incluant un facteur température.
Article 32 Exceptions aux principes de tarification (...) 5. Afin d'empêcher la discrimination, les États membres font en sorte que les redevances moyenne et marginale d'un gestionnaire de l'infrastructure donné soient comparables pour une utilisation équivalente de son infrastructure et que des services comparables fournis dans le même segment de marché soient soumis aux mêmes redevances. Dans le document de référence du réseau, le gestionnaire de l'infrastructure montre que le système de tarification répond à ces exigences dans la mesure où il peut le faire sans révéler d'informations commerciales confidentielles. (...)	Art. 8. A l'article 77 de la même loi, il est inséré un paragraphe 5 libellé comme suit : « (5) Afin d'empêcher la discrimination, les redevances moyenne et marginale déterminées par l'Administration sont comparables pour une utilisation équivalente de son infrastructure et des services fournis dans le même segment de marché. Dans le document de référence du réseau, l'Administration montre que le système de tarification répond à ces exigences dans la mesure où elle peut le faire sans révéler d'informations commerciales confidentielles. »	Cette obligation de l'article 32, paragraphe 5, de la directive 2012/34/UE vise à garantir l'application non discriminatoire des redevances et s'applique à quiconque est chargé de fixer les redevances d'infrastructure, qu'il s'agisse du principal gestionnaire de l'infrastructure ou d'un organisme de tarification et de répartition, comme c'est le cas dans le système luxembourgeois. Cette obligation n'est pas subordonnée à l'existence de plusieurs gestionnaires de l'infrastructure. Par conséquent la disposition de l'article 32, paragraphe 5, de la directive 2012/34/UE est inscrite au « <i>Chapitre III - Exceptions aux principes de tarification</i> », et plus précisément à l'article 77 de la loi du 6 juin 2019 précitée comme elle figure également sous ce chapitre dans la directive.

Article 56 5. L'organisme de contrôle des capacités organisationnelles nécessaires en matière de ressources humaines et proportionnellement à l'importance du secteur ferroviaire dans l'État membre.	Art. 9. L'article 81 de la même loi est complété de la manière suivante: « Le régulateur dispose des capacités organisationnelles nécessaires en matière de ressources humaines et matérielles, proportionnellement à l'importance du secteur ferroviaire. Les personnes chargées de la prise de décisions auprès du régulateur agissent indépendamment de tout intérêt commercial lié au secteur ferroviaire, et n'ont pas d'intérêts et ne se trouvent pas dans une relation d'affaires avec aucune des entreprises ou entités réglementées. Elles déposent chaque année une déclaration de bonne conduite et d'absence de conflit d'intérêts direct ou indirect qui peut être considéré comme susceptible de nuire à leur indépendance et qui peut influencer sur l'exercice d'une fonction. Elles se retirent du processus de décision dans les cas qui concernent une entreprise avec laquelle elles ont été en rapport direct ou indirect pendant l'année précédant le lancement d'une procédure. Au terme de leur mandat auprès du régulateur, elles n'occupent aucune position professionnelle et n'exercent aucune responsabilité au sein d'aucune des entreprises ou entités régulées pendant une période minimale d'une année. »	L'article 81 de la loi du 6 juin 2019 précitée est adapté afin de se conformer aux exigences de la directive relative - aux capacités organisationnelles nécessaires en matière de ressources humaines et matérielles (article 56, paragraphe 5, de la directive 2012/34/UE), et - à la déclaration annuelle de bonne conduite et à la déclaration d'absence de conflits d'intérêts (article 55, paragraphe 3, alinéas 3 et 5, de la directive 2012/34/UE) qui font défaut.
Article 55, paragraphe 3 alinéa 3 Les États membres veillent à ce que ces personnes agissent indépendamment de tout intérêt commercial lié au secteur ferroviaire, et n'aient donc pas d'intérêts et ne se trouvent pas dans une relation d'affaires avec aucune des entreprises ou entités réglementées. À cet effet, ces personnes déposent chaque année une déclaration de bonne conduite et d'absence de conflit d'intérêts direct ou indirect qui pourrait être considéré comme susceptible de nuire à leur indépendance et qui pourrait influencer sur l'exercice d'une fonction. Ces personnes se retirent du processus de décision dans les cas qui concernent une		

entreprise avec laquelle elles ont été en rapport direct ou indirect pendant l'année précédant le lancement d'une procédure. Article 55, paragraphe 3 alinéa 5 Au terme de leur mandat au sein de l'organisme de contrôle, elles n'occupent aucune position professionnelle et n'exercent aucune responsabilité au sein d'aucune des entreprises ou entités régulées pendant une période minimale d'une année.		
Article 57 Coopération entre organismes de contrôle (...) 9. Les organismes de contrôle réexaminent en outre les décisions et pratiques des associations de gestionnaires de l'infrastructure visées à l'article 37 et à l'article 40, paragraphe 1, qui exécutent les dispositions de la présente directive ou, de manière générale, facilitent le transport ferroviaire international.	Art. 10. L'article 82, paragraphe 16, de la même loi, est remplacé par la disposition suivante : « (16) Le régulateur réexamine les décisions et pratiques prises par des organismes nationaux chargés des tâches relatives à la tarification et la répartition des capacités impliquées dans une coopération pour l'attribution de sillons internationaux. »	L'article 82 (16) de la loi du 6 juin 2019 précitée est adapté car le fait que le Luxembourg ait établi un organisme de tarification et de répartition ne saurait justifier une limitation quelconque du champ d'application et de la transposition des dispositions de la directive se rapportant au gestionnaire de l'infrastructure. Ces dispositions doivent être interprétées comme se rapportant à l'organisme de tarification et de réparation. Le fait qu'il n'y ait actuellement qu'un seul gestionnaire de l'infrastructure est sans pertinence pour la portée de la transposition car il s'agit d'une circonstance factuelle qui ne devrait pas entraver l'établissement d'un cadre

		juridique pleinement conforme à la directive. Afin de garantir une transposition satisfaisante de l'article 57, paragraphe 9, de la directive 2012/34/UE, l'article 82, paragraphe 16, de la loi du 6 juin 2019 précitée est adapté.									
/	Art. 11. L'annexe I « Liste des projets d'infrastructure à charge du Fonds du rail » de la même loi est modifiée et complétée comme suit : 1. Le chiffre 7° du deuxième alinéa est modifié comme suit : <table border="1"> <tr> <td>« 7°</td><td>Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg</td><td>164.007.000 € »</td></tr> </table> 2. Le chiffre 25° du deuxième alinéa est modifié comme suit : <table border="1"> <tr> <td>« 25°</td><td>Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 1</td><td>66.250.000 € »</td></tr> </table> 3. Le deuxième alinéa est complété par le chiffre 40° libellé comme suit : <table border="1"> <tr> <td>« 40°</td><td>Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 2</td><td>95.300.000 € »</td></tr> </table> 4. Le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant :	« 7°	Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg	164.007.000 € »	« 25°	Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 1	66.250.000 € »	« 40°	Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 2	95.300.000 € »	L'article 11 prévoit d'adapter deux projets d'investissement existants (7° et 25°) et d'ajouter un nouveau projet sous le chiffre 40 à la liste sous l'annexe I de la loi du 6 juin 2019 précitée. L'augmentation des crédits à prévoir pour le Centre de Remisage et de Maintenance prévoit d'aménager le faisceau R4 nécessaire en vue de la fourniture dans les années à venir des automotrices commandées par les CFL. Il s'y ajoute l'adaptation des voies à la nouvelle situation et l'adaptation des installations aux nouvelles normes pas encore en vigueur en 2001 lors de l'établissement du devis. La phase 1 de la gare périphérique de Howald prévoit la prolongation du quai existant et le prolongement de la marquise. Il s'y ajoute l'accès à la gare qui était encore en phase de planification lors de la définition du projet.
« 7°	Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg	164.007.000 € »									
« 25°	Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 1	66.250.000 € »									
« 40°	Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 2	95.300.000 € »									

	« Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1^a, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} avril 2000. Ceux repris sous 1^b, 2°, 4°, 5°, 6°, 8°, 15°, 17°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1^{er} octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1^{er} avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1^{er} octobre 2002. Les montants repris sous 9° et 24° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1^{er} avril 2008. Ceux repris sous 16°, 18°, 26°, 27° et 28° correspondent à la valeur 685,44 de cet indice au 1^{er} octobre 2010. Ceux sous 29° et 34° correspondent à la valeur 725,05 de cet indice au 1^{er} octobre 2012. Celui de 30° correspond à la valeur 761,20 de cet indice au 1^{er} avril 2016. Celui sous 31° correspond à la valeur 730,85 de cet indice au 1^{er} avril 2013. Ceux sous 23°, 32° et 33° correspondent à la valeur 738,97 de cet indice au 1^{er} octobre 2013. Celui sous 35° correspond à la valeur 764,68 de cet indice au 1^{er} octobre 2016. Ceux sous 7°, 25° et 40° correspondent à la valeur 881,95 de cet indice au 1^{er} avril 2021. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité. »
Le nouveau projet de la phase 2 de la gare périphérique de Howald prévoit la construction d'un quai supplémentaire, y compris son accès vers la passerelle piétonne et la gare. Il s'y ajoute une série d'adaptations au niveau d'installations ferroviaires afin de connecter les lignes Luxembourg - Bettembourg et celle venant de Syren à la nouvelle gare périphérique de Howald.	

