

N° 6110⁶**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2009-2010

PROJET DE LOI

ayant pour objet

- A) la transposition en droit national de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire;**
- B) la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire;**
- C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;**
- D) de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(28.6.2010)

L'objet du présent projet de loi est de transposer la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire. Aux fins de ladite transposition, le projet de loi sous rubrique crée par ailleurs un organisme de contrôle du marché ferroviaire. Ce projet de loi s'inscrit dans le cadre des mesures de transposition du troisième paquet ferroviaire adopté par le Parlement européen et le Conseil et qui comprend, hormis la directive 2007/58/CE la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté (procédure de transposition actuellement en cours au Luxembourg¹).

Au moment de la rédaction du présent avis, la Chambre de Commerce a également pris connaissance des amendements adoptés par la Commission du Développement durable le 2 juin 2010.

*

RESUME SYNTHETIQUE

La Chambre de Commerce salue la transposition, dans le cadre de la mise en oeuvre du troisième paquet ferroviaire, de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CE du Conseil relative au développement de chemins de fer communa-

1 Cf. avis de la Chambre de Commerce du 15 janvier 2010 y relatif.

taires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire.

L'apport principal de ce projet de loi, outre le fait de mettre en conformité le droit national avec le droit communautaire, est de créer un organisme de contrôle du marché ferroviaire dans le respect des dispositions européennes.

La loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation prévoit à son article 22bis un système de contrôle qui donne la possibilité à chaque entreprise ferroviaire qui s'estimerait victime d'un traitement inéquitable ou discriminatoire ou bien de tout autre préjudice d'introduire un recours contre une décision prise à son encontre, soit par l'organisme de répartition, soit par l'organisme de tarification. La loi dispose que, suite à ce recours, le Ministre des Transports désigne une commission spéciale, laquelle instruit la requête, ce qui donne au final lieu à une décision motivée du ministre. Ce cadre institutionnel est critiqué par la Commission européenne. La Directive permet de répondre aux critiques de la Commission européenne dans le sens où elle rend possible, dans les réglementations nationales, l'instauration d'un organisme de contrôle fonctionnellement indépendant de toute autorité intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public.

La Chambre de Commerce convient aisément qu'il peut s'avérer problématique qu'une commission de fonctionnaires instruit des recours, ne serait-ce que pour des risques de partialité évidents. C'est la raison pour laquelle elle plaide pour exploiter pleinement les dispositions de la Directive qui rendent possible l'intervention et la mise en responsabilité d'un organisme indépendant dans l'exercice de surveillance et de contrôle de l'accès à l'infrastructure ferroviaire.

L'Institut luxembourgeois de la Régulation (ILR) est l'organisme à qui le présent projet de loi donne les prérogatives de contrôle et de surveillance du marché ferroviaire.

Partout en Europe, l'ouverture des secteurs à la concurrence a exigé la mise en place d'instruments de régulation, entre autres sous la forme d'organes de contrôle et de surveillance. Or, le Luxembourg a cela d'assez original que ce ne sont pas autant d'autorités distinctes, mais un seul et même organe institutionnel qui est précisément en charge de la régulation et de la surveillance desdits secteurs économiques. Il est légitime aux yeux de la Chambre de Commerce de confier à l'ILR les missions de contrôle et de surveillance du marché ferroviaire.

S'agissant plus précisément des moyens supplémentaires dont l'ILR est susceptible de disposer dans le cadre du projet de loi, la Chambre de Commerce aurait apprécié que les besoins en personnel soient davantage décrits et justifiés, particulièrement en ces temps où les dépenses, privées ou publiques, se doivent efficacement optimisées. La Chambre de Commerce milite de manière générale pour des analyses les plus fines possibles (de type coûts-bénéfices) en termes d'identification des besoins en compétences. L'enjeu lié aux dépenses de personnel est bien trop important.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce peut approuver le projet de loi sous avis.

Appréciation du projet de loi

Compétitivité de l'économie luxembourgeoise	+
Impact financier pour les entreprises	+
Transposition de la directive	+
Simplification administrative	0
Impact sur les finances publiques	-

Légende

++	très favorable
+	favorable
0	neutre
-	défavorable
--	très défavorable
n.a.	non applicable
n.d.	non disponible

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Pour rappel, la libéralisation du rail est une dynamique engagée à l'échelle communautaire qui a connu jusqu'à présent trois temps. Une première étape, initiée en 1991 avec la directive 91/440/CEE et l'adoption du premier paquet ferroviaire, a permis de créer un cadre précis et transparent garantissant un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire².

La deuxième étape, et avec elle le deuxième paquet ferroviaire, consiste à relancer l'accomplissement d'un véritable réseau ferroviaire européen en adaptant les règles en matière de sécurité aux besoins d'un marché ferroviaire unique. C'est dans ce cadre qu'a été partiellement transposée la directive 2004/49/CE³. Un autre aspect de la transposition de cette directive consiste également à ce que les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires établissent leur système de gestion de la sécurité de manière à ce que le système ferroviaire atteigne des objectifs de sécurité communs, qu'il soit conforme aux règles nationales de sécurité, ainsi qu'aux exigences de sécurité définies dans les spécifications techniques d'interopérabilité, et que les éléments pertinents des méthodes de sécurité communes soient appliqués. Ces systèmes de gestion de la sécurité prévoient, entre autres, des programmes de formation du personnel et des mécanismes permettant de veiller à ce que les compétences du personnel soient maintenues et que les tâches soient effectuées en conséquence.

Le troisième paquet ferroviaire approfondit le deuxième paquet, précisément en complétant la transposition de la directive 2004/49/CE. A cet égard, la directive 2007/59/CE, dont la transposition en droit

2 Voir directives 2001/12/CE, 2001/13/CE et 2001/14/CE dont la transposition en droit luxembourgeois a été parachevée par le biais de la loi du 24 juillet 2006 modifiant a) la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire; b) la loi du 28 mars 1997 1. approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946; 2. approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL); 3. concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL et 4. portant modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire; c) la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation; d) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

3 Cf. la loi du 8 mars 2002 sur les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et du chemin de fer, mais aussi le règlement grand-ducal du 6 juin 2003 portant des spécifications complémentaires concernant les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans le domaine du transport ferroviaire, ainsi que la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité des chemins de fer communautaires.

interne est actuellement en cours⁴, fixe les conditions et les procédures pour la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté, précise les tâches qui incombent aux autorités compétentes des Etats membres, aux conducteurs de trains et aux autres parties prenantes du secteur, notamment les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure et les centres de formation. Or, c'est dans ce cadre que s'opère également la transposition de la directive 2007/58/CE, au coeur du projet de loi sous avis.

Il est utile selon la Chambre de Commerce de souligner quelques aspects éclairants, eu égard au projet de loi sous rubrique, contenus dans les considérants et dispositions de cette directive (nommée par la suite „la Directive“).

Le considérant (5) de la Directive souligne qu'„une ouverture du marché pour les services internationaux de transport de voyageurs s'avère impossible sans modalités d'accès à l'infrastructure, sans progrès sensibles dans le domaine de l'interopérabilité et sans encadrement strict de la sécurité ferroviaire au niveau national et européen“. Dans cette ligne, et concernant „l'introduction de nouveaux services ferroviaires librement accessibles et internationaux“, le considérant (12) définit l'existence d'un „organisme de contrôle compétent“ qui évalue et prend des décisions sur base desquelles „les Etats membres pourraient autoriser, modifier ou refuser le droit d'accès demandé pour le service international de transport de voyageurs, y compris 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 communautaire et aux principes d'égalité et de non-discrimination“.

S'agissant de l'organisme de contrôle, la Directive indique à son considérant (14) qu'il „devrait fonctionner de manière à éviter tout conflit d'intérêts et tout lien éventuel avec l'attribution du contrat de service public concerné“.

Les principales dispositions de la Directive sont contenues aux articles 1 et 2, lesquels modifient respectivement les directives 91/440/CEE et 2001/14/CE, conformément à l'esprit et à la lettre des considérants de la Directive. En particulier, l'article premier paragraphe 8) contient les dispositions suivantes:

- „il incombe à l'organisme et aux organismes de contrôle visés à l'article 30 de la directive 2001/14/CE de déterminer si le principal objectif du service est le transport de voyageurs entre deux gares situées dans des Etats membres différents, à la suite d'une demande des autorités compétentes et/ou des entreprises ferroviaires concernées“ (...);
- „c'est à l'organisme ou aux organismes de contrôle compétent(s) visé(s) à l'article 30 de la directive 2001/14/CE qu'il incombe de déterminer une éventuelle atteinte à l'équilibre économique en se fondant sur une analyse économique objective et sur la base de critères prédéterminés (...);“
- „les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires assurant les services publics fournissent à l'organisme de contrôle ou aux organismes de contrôle compétent(s) les informations raisonnablement nécessaires à la prise d'une décision. L'organisme de contrôle compétent examine les informations fournies, en consultant toutes les parties concernées s'il y a lieu, et informe ces dernières de sa décision motivée dans un délai prédéterminé et raisonnable, et en tout état de cause dans un délai de deux mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes (...).“

La Chambre de Commerce salue ce projet de loi dont le principal apport, outre le fait de mettre en conformité le droit national avec le droit communautaire, est de créer un organisme de contrôle du marché ferroviaire dans le respect des dispositions européennes.

Pour l'essentiel de son avis, la Chambre de Commerce s'en tient à l'exposé des motifs. De même, elle n'entend pas discuter l'ensemble des articles du présent projet de loi, notamment ceux relatifs au chapitre 5 sur les dispositions modificatives et abrogatoires qui, à ses yeux, ne pose pas d'interrogation particulière.

La loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation prévoit à son article 22bis un système de contrôle qui donne la possibilité à chaque entreprise ferroviaire

⁴ Voir le projet de règlement grand-ducal ayant pour objet la transposition en droit national de la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté; de créer un cadre réglementaire relatif à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives ou de trains sur le réseau ferré luxembourgeois.

qui s'estimerait victime d'un traitement inéquitable ou discriminatoire ou bien de tout autre préjudice d'introduire un recours contre une décision prise à son encontre, soit par l'organisme de répartition, soit par l'organisme de tarification. La loi dispose que, suite à ce recours, le Ministre des Transports désigne une commission spéciale, laquelle instruit la requête, ce qui donne au final lieu à une décision motivée du ministre. Ce cadre institutionnel est critiqué par la Commission européenne qui voit, à travers ces questions de régulation, des sources et des problématiques de dépendance et de partialité, au moins le cas échéant de la part des membres de la commission spéciale qui sont pour la plupart des fonctionnaires ministériels. Il importe selon elle de disposer de structures fixes et indépendantes, qui puissent fonctionner de sorte à éviter notamment les conflits d'intérêt. La Directive permet de répondre aux critiques de la Commission européenne dans le sens où elle rend possible, dans les réglementations nationales, l'instauration d'un organisme de contrôle fonctionnellement indépendant de toute autorité intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public.

Or, l'article 30 de la Directive dispose que, „*sans préjudice des dispositions de l'article 21, paragraphe 6, les Etats membres instituent un organisme de contrôle. Cet organisme, qui peut être le ministère chargé des questions de transports ou tout autre organisme, est indépendant des gestionnaires d'infrastructure, des organismes de tarification, des organismes de répartition et des candidats (...)*“. Autrement dit, la Directive n'interdit pas que le Ministère des Transports n'assume les responsabilités de contrôle qui sont au coeur des dispositions communautaires. En revanche, la Commission européenne fustige la gouvernance du contrôle au niveau luxembourgeois, laquelle est principalement fondée sur l'existence de la commission spéciale décrite précédemment. La Chambre de Commerce convient aisément qu'il peut s'avérer problématique qu'une commission de fonctionnaires instruisse des recours, ne serait-ce que pour des risques de partialité évidents lorsqu'ils sont en charge à un autre titre du domaine dont il s'agit d'instruire un incident. C'est la raison pour laquelle elle plaide pour exploiter pleinement les dispositions de la Directive qui rendent possible l'intervention et la mise en responsabilité d'un organisme indépendant dans l'exercice de surveillance et de contrôle de l'accès à l'infrastructure ferroviaire.

L'Institut luxembourgeois de la Régulation (ILR) est l'organisme à qui le présent projet de loi donne les prérogatives de contrôle et de surveillance du marché ferroviaire. Il a été créé en 1997 lors de l'ouverture des marchés des télécommunications. Depuis cette période, ses attributions et prérogatives ont été élargies au marché de l'électricité⁵ ainsi qu'au marché des services postaux et des services financiers postaux⁶ et au marché du gaz naturel⁷. En 2005, une loi organique relative à cet organe institutionnel a été votée⁸. Il convient également de citer, parmi les changements ayant affecté le cadre réglementaire de l'ILR, la refonte en 2007 de la législation sur les marchés de l'électricité et du gaz naturel⁹.

La Chambre de Commerce entend rappeler que, depuis la fin des années 1990 et sous l'effet des évolutions du droit communautaire transposées en droit luxembourgeois, le Grand-Duché, comme ses partenaires de l'Union européenne (UE), a été amené à ouvrir certains de ses secteurs économiques (télécommunications, électricité, gaz naturel). Partout en Europe, l'ouverture des secteurs à la concurrence a exigé la mise en place d'instruments de régulation, principalement sous la forme d'organe de contrôle et de surveillance. Or, le Luxembourg a cela d'assez original que ce ne sont pas autant d'autorités distinctes, mais un seul et même organe institutionnel qui est précisément en charge de la régulation et de la surveillance desdits secteurs économiques. De façon générale, l'ILR a été créé pour encadrer l'ouverture d'anciens monopoles étatiques à la concurrence, c'est-à-dire principalement pour veiller à l'exercice d'une concurrence réelle et équitable qui favorise l'accès à tous les consommateurs et usagers aux services afférents à des conditions raisonnables. Il est par définition légitime aux yeux de la Chambre de Commerce que cet organisme, qui par ailleurs remplit les missions qui lui ont été confiées jusqu'à présent avec satisfaction, puisse voir ses prérogatives s'élargir à nouveau en vue de contrôler le marché ferroviaire.

5 Loi du 24 juillet 2000 relative à l'organisation du marché de l'électricité.

6 Loi du 15 décembre 2000 sur les services postaux et les services financiers postaux.

7 Loi du 6 avril 2001 relative à l'organisation du marché du gaz naturel.

8 Loi du 30 mai 2005 portant 1) organisation de l'Institut Luxembourgeois de la Régulation 2) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat.

9 Cf. les lois du 1er août 2007 relatives à l'organisation du marché du gaz naturel et à l'organisation du marché de l'électricité.

La Chambre de Commerce voit d'autant mieux l'élargissement des prérogatives précitées que l'ILR n'est pas un organisme créé pour l'occasion *ex nihilo*. Au contraire, c'est un instrument et un acteur de la régulation déjà en action. De ce point de vue, la Chambre de Commerce ne craint pas de coût prohibitif de mise en route de l'action de contrôle du marché ferroviaire. En revanche, il est un fait que l'élargissement des prérogatives requerra une augmentation des moyens de cet organisme, ce que le projet de loi prévoit. La Chambre de Commerce plaide évidemment pour que la hausse de ces moyens corresponde à la réalité des besoins de régulation du marché ferroviaire et s'opère de manière raisonnable et raisonnée.

La Chambre de Commerce salue enfin le fait que les auteurs du présent projet aient pris soin d'intégrer une fiche financière, selon laquelle l'ILR „a prévu pour l'exercice 2010 un montant de 115.200 EUR pour couvrir les frais de personnel en vue d'assurer la régulation du marché ferroviaire. L'ILR recrutera en 2010 quatre économistes et deux juristes en vue de renforcer son équipe“. Il est également indiqué qu'„il est prévu de rémunérer les frais de fonctionnement sur base des redevances d'infrastructures encaissées pour compte de l'Etat“.

La Chambre de Commerce aurait apprécié que les besoins en personnel soient davantage décrits et justifiés, particulièrement en ces temps où les dépenses, privées ou publiques, se doivent efficacement optimisées. La Chambre de Commerce milite de manière générale pour des analyses les plus fines possibles (de type coûts-bénéfices) en termes d'identification des besoins en compétences. L'enjeu lié aux dépenses de personnel est bien trop important.

Enfin, la Chambre de Commerce invite les autorités nationales à se conformer au point 34 de l'accord interinstitutionnel „Mieux légiférer“, selon lequel, comme indiqué au considérant (23) de la Directive faisant l'objet de la présente transposition, „les Etats membres sont encouragés à établir, pour eux-mêmes et dans l'intérêt de la Communauté, leurs propres tableaux, qui illustrent, dans la mesure du possible, la concordance entre la présente directive et les mesures de transposition, et à les rendre publics“. Il y a lieu à cet égard de fustiger que la transposition soit réalisée alors que l'article 3 de la Directive fixait au 4 juin 2009 le délai de mise en conformité des dispositions législatives, réglementaire et administratives.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

La Chambre de Commerce n'entend pas conduire une analyse exhaustive de l'ensemble des articles du projet de loi sous rubrique, notamment les articles relatifs au chapitre 5 sur les dispositions modificatives et abrogatoires auxquelles elle souscrit volontiers.

Les dispositions inscrites au chapitre 1er du projet de loi sous revue ont trait à la définition d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire ainsi que de ses missions.

Concernant l'article 1

Les dispositions de l'article 1er du présent projet de loi ont pour objet de confier à l'ILR la fonction d'organisme de contrôle du marché ferroviaire. La Chambre de Commerce note avec satisfaction qu'elles sont conformes à l'article 30 de la directive 2001/14/CE, selon lequel „les Etats membres instituent un organisme de contrôle. Cet organisme (...) est indépendant des gestionnaires d'infrastructure, des organismes de tarification, des organismes de répartition et des candidats, sur le plan organisationnel, juridique, décisionnel et pour ce qui est des décisions en matière financière“.

Concernant l'article 2

En exécution de ce même article 30 de la directive 2001/14/CE, le projet de loi précise à travers son article 2 la mission principale du régulateur et définit la notion de „candidat“, celle-ci étant une notion cardinale de ce projet.

Concernant l'article 3

La Chambre de Commerce ne s'oppose pas aux dispositions de l'article 3 du projet de loi sous rubrique, lesquelles définissent les prérogatives du régulateur et ses caractéristiques intrinsèques (initiatives de consultations des acteurs du secteur, collecte et, le cas échéant, publication de données et établissement de statistiques, indépendance vis-à-vis des acteurs – gestionnaires d'infrastructure, orga-

nismes de tarification, de répartition, ... –, possibilités d'échanges avec les régulateurs nationaux étrangers ...). De ce point de vue, le projet de loi semble apporter toutes les garanties exigibles en matière de respect des règles de confidentialité et de réciprocité en matière d'informations.

Concernant l'article 4

La Chambre de Commerce note que l'article 4 du projet de loi sous avis, tel qu'amendé par la Commission du Développement durable, transpose fidèlement les dispositions inscrites à l'article 1er paragraphe 8 de la directive 2007/58/CE, selon lesquelles il revient au régulateur de déterminer si le principal objectif du service est le transport de voyageurs entre deux gares situées dans des Etats membres différents, ceci à la demande de l'autorité administrative compétente ou des entreprises ferroviaires qui sont concernées. A cet égard, la Chambre de Commerce rappelle combien il est essentiel à ses yeux de procéder à une transposition stricte et littérale des dispositions des directives européennes. Il est à souligner également que le paragraphe 3 de ce même article 4 dispose que „le régulateur émet un avis sur la fixation des redevances de l'infrastructure ferroviaire“. La Chambre de Commerce rend sensible au fait qu'en la matière, c'est le gestionnaire de l'infrastructure qui fixe les redevances, conformément à l'article 30 de la directive 2001/14/CE, selon lequel „l'organisme de contrôle veille à ce que les redevances fixées par le gestionnaire de l'infrastructure soient conformes aux dispositions du chapitre II et non discriminatoires“.

Concernant l'article 5

En matière de traitement des litiges, la Chambre de Commerce note que les auteurs du présent projet de loi élargissent quelque peu, par rapport à ce que les dispositions des directives 2001/14/CE et 2007/58/CE fixent, les cas possibles de saisines pour contentieux par les candidats. Selon l'article 30 de la directive 2001/14/CE modifié par la directive 2007/58/CE, dès lors qu'il estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice, le candidat peut introduire un recours contre les décisions du gestionnaire d'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire en ce qui concerne le document de référence du réseau, les critères contenus dans le document, la procédure de répartition et ses résultats, le système de tarification, le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure qu'il est ou pourrait être tenu d'acquitter, le certificat de sécurité, l'application et le contrôle des normes et règles de sécurité.

La Chambre de Commerce invite les rédacteurs du projet sous avis à s'en tenir à la directive et rien qu'à la directive. Tout au moins, elle aurait apprécié que figurent dans le commentaire des articles du projet de loi les motifs de cet élargissement des cas de recours tel qu'inscrit dans ce projet.

Concernant les autres articles du présent projet de loi sous avis, la Chambre de Commerce s'en tient au commentaire des articles par les rédacteurs. En particulier, les dispositions inscrites à l'article 6 prévoient des „sanctions administratives qui peuvent être prononcées par le régulateur en cas de manquement des acteurs du secteur du transport ferroviaire. Cet article précise également que l'instruction et la procédure devant le régulateur sont contradictoires“. De même, „l'article 7 a pour objet de définir les modalités de financement du régulateur“. Il n'est à cet égard pas inutile, selon la Chambre de Commerce, de rappeler que „l'ILR est un établissement public qui bénéficie de l'autonomie financière et administrative et qui récupère la contrepartie de ses frais de personnel selon les dispositions légales et réglementaires relatives aux secteurs qui dépendent de sa régulation“¹⁰.

La Chambre de Commerce n'a pas d'autre remarque à formuler à l'encontre du projet de loi sous rubrique.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure de marquer son accord au projet de loi sous avis.

¹⁰ Voir avis de la Chambre de Commerce du 14 décembre 2009 portant sur le projet de règlement grand-ducal fixant un nombre limite pour le cadre du personnel de l'Institut Luxembourgeois de la Régulation. (3553BFR)

