

N° 5529⁵**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2005-2006

PROJET DE LOI

modifiant

- a) la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- b) la loi du 28 mars 1997
 - 1° approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946;
 - 2° approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL);
 - 3° concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL et
 - 4° portant modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- c) la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation
- d) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(20.6.2006)

Par dépêche du 30 décembre 2005, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre des Transports.

Au projet de loi étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles ainsi qu'une fiche financière.

Les avis de la Chambre des employés privés, de la Chambre de travail, de la Chambre de commerce et de la Chambre des métiers ont été portés à la connaissance du Conseil d'Etat respectivement les 16 et 22 mars et le 4 avril 2006.

Par dépêches des 27 mars 2006 et 11 mai 2006, le ministre des Transports demande au Conseil d'Etat de réserver un rang de priorité à l'émission de son avis sur le présent projet de loi, au motif que la procédure d'infraction entamée contre le Luxembourg pour cause de non-transposition des directives dites du „premier paquet ferroviaire“ ne pourrait être arrêtée aux dires du commissaire compétent que pour autant que les mesures de transposition nationale soient notifiées à la Commission avant la mi 2006.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Le projet de loi sous avis s'inscrit dans le cadre des mesures de transposition des trois directives composant le premier paquet ferroviaire, adoptées par le Parlement européen et le Conseil le 22 novembre 2000.

Les mesures de transposition nationales auraient dû être prises avant le 15 mars 2003, date ultime prévue à cet effet par les directives 2001/12/CE, 2001/13/CE et 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant respectivement la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires, la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires et concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité. L'adoption tardive des directives en droit national a eu pour effet non seulement de mettre le Luxembourg en infraction par rapport à ses engagements communautaires, mais encore de lui faire perdre les avantages des mesures transitoires que les directives lui avaient réservées, notamment celle de ne pas devoir attribuer à un organisme indépendant la tâche de déterminer un accès équitable et non discriminatoire à son infrastructure ferroviaire.

Il est vrai toutefois qu'avant l'adoption du premier paquet ferroviaire, une importante concordance entre le droit ferroviaire luxembourgeois et les directives communautaires à transposer a déjà été assurée par le biais de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, du protocole additionnel du 28 juin 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, approuvée par la loi du 28 mars 1997 et de la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

D'autres mesures découlant des directives du premier paquet ferroviaire ont été transposées, du moins partiellement, en droit national par des mesures réglementaires, notamment le règlement grand-ducal du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise ainsi que de deux règlements grand-ducaux datés du 24 octobre 2003 concernant, d'une part, les conditions de délivrance et de validité des licences des entreprises ferroviaires et, d'autre part, les conditions de délivrance et de validité des certificats de sécurité pour les entreprises ferroviaires.

Le principal objet du projet de loi sous avis consiste dès lors à compléter la transposition du droit ferroviaire communautaire en droit luxembourgeois, essentiellement par la désignation de l'organisme indépendant compétent pour la répartition des sillons, de déterminer les redevances, d'organiser le contrôle de l'organisme indépendant et de prévoir des recours en cas de non-délivrance ou de retrait des licences et autorisations requises.

Comme les CFL, actuellement chargés des missions d'attribution des sillons, ne peuvent à l'évidence plus être désignés comme organisme indépendant alors qu'ils continueront à être l'un des principaux utilisateurs du réseau ferré luxembourgeois, il convient de désigner un autre organisme avec la mission d'assumer les fonctions décrites ci-avant.

Les auteurs du projet, en suivant ainsi les recommandations de la „Tripartite Ferroviaire“ de décembre 2005, ont opté pour confier ces fonctions à la Communauté des Transports (CdT), établissement public créé par la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics. Ce choix est motivé par le souci „...d'éviter la prolifération d'organismes au Luxembourg et afin de se conformer le plus rapidement possible aux exigences communautaires ...“.

Le Conseil d'Etat partage le souci des auteurs de ne pas continuer dans la voie de la prolifération d'organismes autonomes sous forme d'établissement public ou autre. Dans ses avis des 25 octobre 2005 et 6 décembre 2005 relatifs au projet de loi qui allait devenir la loi du 21 janvier 2006 portant modification de la prédite loi du 29 juin 2004 sur les transports publics, le Conseil d'Etat avait même sérieusement mis en doute la nécessité de conserver son statut d'établissement public à la CdT, anciennement désignée par „Régie Générale des Transports Publics (RGTP)“, en raison de l'amputation de l'essentiel de ses compétences décisionnelles pour les attribuer à nouveau au ministre des Transports.

Le projet sous avis accorde de nouvelles fonctions décisionnelles à la CdT en matière d'attribution des sillons ferroviaires et de redevances.

Est-ce le bon choix?

Le Conseil d'Etat se permet d'en douter.

La CdT a été créée essentiellement sinon exclusivement dans le but d'organiser les transports publics (de personnes) sur le territoire du Grand-Duché par une intégration efficace et une coordination optimale des différents modes de transports publics, dont les chemins de fer constituent évidemment un élément important. Est-ce suffisant pour lui donner les compétences supplémentaires en matière d'attribution des sillons et de redevances voulues par la directive? Est-ce que la CdT est suffisamment indépendante à l'égard de tout opérateur de transports ferroviaires, alors qu'il n'existe depuis la réforme du 21 janvier 2006 plus d'incompatibilité pour un ou plusieurs délégués des CFL de remplir les fonctions de membres du conseil d'administration de la CdT et qu'il est constant que des représentants des CFL siègent effectivement au conseil.

Il est certes prévu que les compétences relatives à l'attribution des sillons et la fixation des redevances est confiée à une „cellule accès au réseau“ de la CdT. Il n'est toutefois pas déterminé comment cette „cellule“ fonctionnera. Aura-t-elle des compétences propres et autonomes indépendantes du seul organe qui en vertu de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics est le conseil d'administration? Il n'est même pas prévu d'intégrer cette „cellule“ dans la loi organique de la CdT. Il n'est pas prévu d'en fixer la composition. Est-ce que le directeur général de la CdT en fait partie? Dans l'affirmative, comment pourrait-il être chargé de recevoir des recours contre les décisions de la „cellule“?

L'ensemble des dispositions concernant cette „cellule“ sont tellement en contradiction avec les principes élémentaires du droit administratif que, sauf modifications fondamentales à entreprendre dans le libellé des textes, le Conseil d'Etat doit s'opposer formellement aux dispositions du projet de loi portant attribution des compétences en matière d'attribution des sillons et de redevances à une „cellule accès réseau“.

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

Cet organisme pourrait être le ministre lui-même. En application de la loi du 21 janvier 2006, le ministre des Transports s'est vu transférer un certain nombre de compétences dites „essentielles“ en matière de transports publics. Rien ne s'oppose à confier la matière „essentielle“ de l'attribution et de la fixation des redevances des sillons au même ministre, d'autant plus qu'aux vues du Conseil d'Etat aucune disposition des directives communautaires ne semble nier la qualité d'organe indépendant au ministre. Cette solution aurait également l'avantage de laisser entier le droit commun administratif et ne nécessiterait dès lors pas de solutions „nouvelles“ en matière de recours contre les décisions.

Cet organisme pourrait aussi être un autre organisme existant qui a mission d'exercer la surveillance d'un ou plusieurs secteurs économiques. L'Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR) pourrait être chargé des missions prévues par la présente loi en plus des nombreuses missions qu'il assume actuellement en matière de surveillance et de gestion des télécommunications, de l'électricité, de gaz naturel, etc.

Charger l'ILR des missions prévues par le présent projet de loi aurait l'avantage de mettre les décisions afférentes entre les mains d'un organisme qui a pour mission légale de surveiller d'une manière indépendante les secteurs soumis à sa compétence, d'avoir des structures décisionnelles en place pour permettre la prise de décisions indépendantes et d'être régi par des procédures de recours conformes aux principes généraux du droit administratif.

Ce n'est dès lors qu'à titre subsidiaire que le Conseil d'Etat examine les dispositions concernant le transfert des compétences à la CdT. Il fera toutefois des propositions de textes sous les articles concernés susceptibles de surmonter son opposition formelle annoncée ci-avant.

Il se doit toutefois d'annoncer dès à présent son opposition formelle à l'égard du libellé de l'article 25 du projet de loi sous avis en ce que ce texte prévoit l'extension des compétences de la CdT par „toute autre loi ou tout règlement grand-ducal ...“. En application de l'article 108*bis* de la Constitution, la création, l'organisation et l'objet d'un établissement public ne peut se faire que par la loi. La fixation des compétences d'un établissement public est partant une matière réservée à la loi formelle. Il est dès lors exclu qu'un établissement public, comme en l'occurrence la CdT, puisse se voir accorder des compétences par voie réglementaire.

Sous réserve des observations qui précèdent et des autres observations qu'il formulera ci-après à l'occasion de l'examen des articles, le Conseil d'Etat est en mesure d'approuver le projet de loi soumis à son avis.

EXAMEN DES ARTICLES

Chapitre I (Articles 1er à 6)

Sont regroupées sous ce chapitre un certain nombre de modifications apportées à la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. D'une part, il s'agit de remplacer dans toutes les dispositions les termes „réseau ferroviaire“, respectivement „réseau“, „réseau de chemin de fer“, „réseau national“, par les termes „réseau ferré“ ou „réseau ferré luxembourgeois“. Cette modification est explicitée par un besoin d'adaptation de la législation luxembourgeoise à la terminologie commune employée dans le domaine ferroviaire et utilisée dans la législation française.

Sont apportées par ailleurs un certain nombre de précisions utiles à plusieurs articles de la loi concernant la gestion de l'infrastructure ferroviaire en vue de la rendre compatible avec les exigences communautaires, notamment les articles 1er, paragraphe 7 de la directive 2001/12/CE et 22 de la directive 2001/14/CE.

Le libellé de toutes les dispositions prévues aux articles 1er à 6 rencontre l'approbation du Conseil d'Etat.

Chapitre II (Article 7)

Les dispositions de l'article 7 ont pour unique objectif de remplacer les termes „réseau ferroviaire national“ par les termes „réseau ferré luxembourgeois“ à l'article 3 de la loi du 28 mars 1997 concernant les CFL.

Sans observation.

Chapitre III

Sont regroupées sous ce chapitre l'ensemble des dispositions qui ont pour objet l'adaptation de la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation en vue de rendre cette législation conforme aux dispositions communautaires. Les modifications aux différents articles semblent fidèlement transposer les exigences communautaires en la matière.

Le Conseil d'Etat regrette toutefois qu'il n'ait pas été versé au dossier un „tableau des correspondances“ faisant ressortir les références exactes entre les dispositions communautaires à transposer et les articles correspondants du projet de loi sous avis. La production d'un tel tableau aurait facilité la tâche de vérification du Conseil d'Etat quant à la compatibilité totale des dispositions nationales par rapport aux exigences communautaires. Comme la production d'un tel tableau sera de toute façon exigée par la Commission après l'adaptation des textes luxembourgeois, et en vue de faciliter l'examen parlementaire du texte, le Conseil d'Etat propose de l'établir avant l'adoption définitive des textes par la Chambre des députés.

Les *articles 8 à 11* comportent des adaptations ponctuelles à différents articles de la loi de 1999 qui ont toutes pour objet de mettre ces dispositions en conformité avec le droit communautaire. Elles n'appellent pas d'observations particulières de la part du Conseil d'Etat.

L'*article 12* prévoit une adaptation du deuxième alinéa de l'article 6 de la loi de 1999 prévoyant que toute décision de refus doit être motivée et est susceptible d'un recours en annulation devant le tribunal administratif.

Le Conseil d'Etat tient à rappeler que déjà dans son avis initial du 12 mai 1998 relatif au projet de loi qui allait devenir la loi du 11 juin 1999, tout en se référant à d'autres situations de refus ou de retraits de licences, il avait demandé de prévoir en la matière un recours en réformation devant le tribunal administratif. Devant le refus de la Chambre des députés de le suivre dans cette voie, le Conseil d'Etat s'était prononcé comme suit dans son avis complémentaire du 26 janvier 1999:

„Vu les conséquences extrêmement graves qu'une décision de retrait ou de suspension de licence peut avoir pour l'exploitant ferroviaire, un contrôle complet par le juge administratif devrait être prévu. Aussi le Conseil d'Etat maintient-il une très nette préférence pour un recours en pleine juridiction. Pour le cas où le législateur se prononcerait à son tour pour un simple recours en annulation, le dernier alinéa de l'article 16 peut être supprimé, le recours en annulation étant de droit en toute matière de décision administrative individuelle.“

Concernant l'article 12 du projet de loi sous avis, le Conseil d'Etat réitère sa position pour les mêmes raisons que celles développées ci-dessus. Il demande partant principalement le remplacement du terme „annulation“ par le terme „réformation“. Subsidiairement, pour le cas où le Conseil d'Etat ne serait pas suivi, il demanderait la suppression de l'article 12 du projet pour retomber ainsi dans le droit commun.

A l'article 13, le paragraphe 1er ne comporte pas d'observation de la part du Conseil d'Etat.

Par contre, le Conseil d'Etat demande la suppression du paragraphe 2 (et partant de la numérotation du paragraphe 1er). Cette disposition permet au ministre d'établir une banque de données comportant les données judiciaires concernant tant les entreprises ferroviaires que les personnes dirigeantes, le tout „sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel“.

Le Conseil d'Etat demande la suppression de cette disposition parce qu'elle est de nature à semer la confusion. Ou bien la banque de données comporte des données personnelles, et la loi sur la protection des données nominatives lui est applicable, ou bien la banque de données ne comporte pas de telles données et il n'est pas nécessaire de prévoir une autorisation spéciale de la part du législateur pour l'établir.

La même observation vaut à plus forte raison par rapport aux dispositions de l'article 24 du projet de loi qui prévoit l'installation d'une banque de données pour les membres du personnel qui effectuent des tâches de sécurité dans les entreprises ferroviaires. Dans ce cas les données à traiter sont encore plus sensibles en ce qu'elles ne visent pas seulement des données judiciaires mais sont étendues aux données de santé des personnes concernées. Partant la suppression de l'article 24 est également demandée.

Les articles 14 à 18 portent transposition en droit luxembourgeois de plusieurs dispositions communautaires, respectivement transforment en euros les montants de la loi de 1999 encore exprimés en francs, tout en les arrondissant.

Les mesures ainsi proposées rencontrent l'approbation du Conseil d'Etat.

L'article 19 prévoit le remplacement des dispositions actuellement contenues à l'article 21 de la loi du 11 juin 1999.

Le premier alinéa de cet article 21 nouveau détermine que la répartition des sillons se fait dans le respect du droit communautaire et par référence à un graphique de circulation à arrêter par règlement grand-ducal.

Il est prévu par ailleurs que les conditions de modification ou de suppression des sillons attribués sont également fixées par règlement grand-ducal. Les auteurs justifient leur démarche consistant à dorénavant réserver à la seule voie réglementaire la fixation des conditions d'attribution et de suppression des sillons, dont les conditions essentielles sont arrêtées actuellement dans la loi, par la „technicité“ des mesures à prendre.

Le Conseil d'Etat ne partage pas cette approche. Au contraire, la „technicité“ d'une mesure ne justifie nullement un bouleversement de la hiérarchie des normes telle qu'elle résulte de la Constitution. Déjà dans son avis du 12 mai 1998 sur le projet de loi relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, le Conseil d'Etat s'était opposé formellement à l'endroit des intentions des auteurs de l'époque de la disposition qui allait devenir l'article 21 de la loi dans les termes suivants:

„... le Conseil d'Etat doit s'opposer formellement à la disposition contenue au dernier alinéa de l'article, disposant qu'un règlement grand-ducal pourra prévoir des dérogations à la durée indéterminée prévue par la loi. Il doit aussi s'opposer formellement à ce que soit laissé à un règlement grand-ducal le soin de déterminer les causes de modification ou de suppression des sillons et de déterminer la procédure selon laquelle la décision de modification ou de suppression intervient.

Comme le retrait d'un droit concédé à une entreprise ferroviaire, en l'espèce l'attribution d'un sillon, touche à l'évidence à l'exercice de son droit d'exercer l'activité commerciale de transporteur par chemin de fer, les conditions de retrait, y compris les cas dans lesquels les sillons ne sont pas attribués à durée indéterminée, doivent être énumérées du moins dans leur principe, dans la loi même, quitte à laisser à un règlement grand-ducal le soin d'en fixer les modalités d'application.“

A la suite de l'opposition formelle du Conseil d'Etat, les auteurs de l'époque avaient proposé la formulation de l'actuel article 21 qui s'inspirait de la solution retenue par la législation française et trouvait l'accord du Conseil d'Etat exprimé dans son avis complémentaire du 26 janvier 1999.

Les considérations développées ci-dessus gardent toute leur valeur de sorte que le Conseil d'Etat doit insister à ce que les principales dispositions concernant l'octroi, le retrait et la suppression des sillons restent inscrites dans la loi, le tout sous peine de se voir obligé de refuser la dispense du second vote constitutionnel.

Le Conseil d'Etat pourrait dès à présent marquer son accord à ce que le libellé de ces dispositions principales soit modifié par rapport au texte actuel pour tenir compte d'éventuelles exigences nouvelles découlant des directives à transposer.

L'ajout du dernier alinéa à l'article 21 tel qu'il est libellé dans le projet rencontre l'approbation du Conseil d'Etat.

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

Le Conseil d'Etat renvoie à ses observations développées à cet égard dans le cadre de ses considérations générales. Il tient à rappeler que ses nettes préférences vont dans le sens d'un autre choix. Il préfère confier cette tâche, soit à l'Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR), soit directement au ministre des Transports. Les deux options auraient l'avantage de ne pas laisser planer le moindre doute sur l'indépendance de l'organisme d'attribution. Comme il a été indiqué ci-avant, l'indépendance de la CdT n'est pas évidente alors que l'un des opérateurs de chemins de fer, en l'occurrence les CFL, siège au conseil d'administration de la CdT.

Aussi le Conseil d'Etat ne saurait-il approuver l'option préconisée par les auteurs du projet sous avis qu'à la condition expresse que la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics soit modifiée dans le sens d'une extension des compétences de la CdT aux fonctions d'organisme indépendant d'attribution des sillons, en veillant à ce que l'exécution de cette fonction soit séparée de l'exécution des autres fonctions de la CdT, tant du point de vue organisationnel que personnel.

Le Conseil d'Etat estime par ailleurs que l'attribution des sillons de chemin de fer ressort de l'exercice de la souveraineté nationale. L'exercice de droits souverains est en principe réservé à des fonctionnaires de l'Etat assermentés. Il faudrait dans le présent cas également veiller à ce que les agents de la CdT affectés à la „cellule accès réseau“ jouissent du statut de fonctionnaires d'Etat. Le Conseil d'Etat ignore si tel est le cas pour des agents actuels de la CdT.

Ce n'est dès lors que sous réserve de la suite réservée aux propositions qu'il formulera ci-après, à l'occasion de l'article 25 concernant l'organisation de la CdT, que le Conseil d'Etat examine les dispositions de l'article 20.

Les paragraphes 1er à 8 de l'article 22 nouveau ne soulèvent pas d'objections de la part du Conseil d'Etat, encore qu'il eût été préférable d'introduire certaines dispositions organisationnelles dans la loi organique de la CdT pour le cas où l'option de la „cellule accès réseau“ dans la CdT serait retenue.

Quelle est la nature exacte du recours prévu au paragraphe 9 de l'article sous examen? Est-ce qu'un recours contre des décisions de la „cellule accès réseau“ auprès du directeur général est un recours contentieux? Si tel était le cas, la disposition visée se heurterait au principe constitutionnel réservant aux tribunaux la connaissance des litiges entre parties et le Conseil d'Etat devrait s'y opposer formellement. Si, par contre, le recours visé était un simple recours hiérarchique ou gracieux, la disposition en question deviendrait superfétatoire, le recours gracieux étant de droit en application des principes régissant la procédure administrative non contentieuse (PANC). Le Conseil d'Etat ne voit dès lors pas l'utilité d'instaurer un recours légal contre les décisions de la „cellule d'accès au réseau“, d'autant plus qu'à l'article suivant un autre recours est instauré auprès du ministre. Il demande partant la suppression du paragraphe 9 de l'article 22 nouveau.

L'article 21 introduit dans la loi de 1999 un article 22bis nouveau qui instaure un recours auprès du ministre en faveur des entreprises ferroviaires qui se sentiraient victimes d'un traitement non équitable ou discriminatoire. Le même article fixe les conditions de saisine et d'instruction et le délai impartit au ministre pour statuer.

Ce recours constitue la transposition en droit luxembourgeois de l'article 30 de la directive 2001/14/CE qui admet que ces fonctions de contrôle soient confiées au ministre.

Il est évident que les dispositions visées ne se justifient que pour autant que le législateur ne désigne pas le ministre lui-même comme organisme de répartition (une des options proposées ci-avant par le Conseil d'Etat). Dans les autres cas (ILR ou CdT), l'article 22*bis* se justifie. Son libellé ne donne pas lieu à observation hormis qu'au paragraphe 1er le bout de phrase „Sans préjudice du recours prévu au paragraphe 9 de l'article 22,“ est à supprimer conformément aux développements du Conseil d'Etat à l'endroit de l'article précédent, et que le recours contentieux prévu au paragraphe 2, alinéa 2 et prévoyant un recours en annulation est à remplacer par un recours en réformation dans la logique des développements du Conseil d'Etat sous l'article 19 du projet.

L'article 22 porte fusion, en les adaptant, des articles 24 et 25 actuels, traitant des redevances à payer par les entreprises de chemins de fer utilisant le réseau ferré luxembourgeois. Comme par le passé les redevances sont fixées par règlement grand-ducal et appliquées individuellement aux entreprises concernées par l'organisme de tarification qui est le même que l'organisme de répartition, d'après le projet de loi la „cellule accès réseau“ de la CdT.

Pour clarifier le texte et pour éviter de laisser planer un doute sur les pouvoirs de l'organisme de tarification quant à une éventuelle fixation de la redevance différente de celle prévue par règlement grand-ducal, il est proposé de remplacer les termes „fixées par“ utilisés au deuxième alinéa par les termes plus appropriés „sont calculées pour chaque entreprise par“.

L'article 23 porte remplacement de l'article 25 actuel en y introduisant les procédures de mise en place et de surveillance des tarifications et redevances pour l'utilisation du réseau ferré par l'organisme de tarification et fixe la procédure à suivre par l'organisme de tarification en cas de manquements par les entreprises ferroviaires.

Sous réserve de ses développements généraux relatifs à la désignation de l'organisme de tarification, le Conseil d'Etat est en mesure d'accepter les mesures proposées dont le libellé ne donne pas lieu à observation.

L'article 24 prévoit l'insertion d'un nouvel article 31 dans la loi de 1999 à la suite de l'article 30, les articles 31 et 32 étant censés devenir dès lors les articles 32 et 33.

Cet article vise à autoriser le ministre à détenir une banque de données contenant des données nominatives de santé et judiciaires de personnes affectées à des tâches de sécurité.

Pour les raisons développées à l'endroit de l'article 13, le Conseil d'Etat demande la suppression de cet article.

Chapitre IV (Article 25)

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

Dans le cadre de ses observations générales, le Conseil d'Etat a déjà annoncé au vu de l'article 108*bis* de la Constitution son opposition formelle à l'égard d'une disposition conférant des compétences à un établissement public par voie de règlement grand-ducal.

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

Pour le cas où le législateur déciderait de confier les fonctions d'organisme de répartition et de tarification à la CdT, l'article 25 pourrait contenir les dispositions de création, de fonctionnement et d'indépendance de la „cellule accès réseau“ dans la loi organique de la CdT.

A cet effet, le Conseil d'Etat propose de donner à cet article le contenu suivant:

„[Art. 25.–] Il est inséré à la suite de l'article 7*ter* de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics un article 7*quater* libellé comme suit:

„Art. 7*quater*. Il est créé au sein de la CdT une cellule dénommée „accès réseau“ avec la mission d'exercer les pouvoirs et de prendre les décisions qui lui sont confiées en application des dispositions afférentes de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

La cellule est composée d'au moins trois agents de la CdT qui doivent avoir le statut de fonctionnaires de l'Etat. Elle est présidée par le fonctionnaire de l'Etat le plus élevé en rang.

Les membres de la cellule prennent leurs décisions d'une manière collégiale et en toute indépendance par rapport à leurs supérieurs hiérarchiques.

Les dispositions de l'article 7ter concernant les pouvoirs des autres organes de la CdT ne sont pas applicables aux délibérations et aux prises de décision des membres de la cellule agissant *ès qualité*." "

Même si la Chambre des députés suivait le Conseil d'Etat en ses propositions, il n'en demeurerait pas moins que la solution retenue serait une solution peu élégante, alors qu'elle aurait pour effet d'accorder à l'avenir à la CdT une mission pour laquelle elle n'a jamais été créée. Si la solution proposée a l'avantage d'être juridiquement acceptable, elle continuerait à heurter cependant le principe de la spécialité des missions des établissements publics.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 20 juin 2006.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Pierre MORES