

N° 5529**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

* * *

*(Dépôt: le 13.1.2006)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (9.1.2006)	2
2) Texte du projet de loi	2
3) Exposé des motifs	9
4) Fiche financière	19

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique.– Notre Ministre des Transports est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le 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

Palais de Luxembourg, le 9 janvier 2006

Le Ministre des Transports,
Lucien LUX

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Chapitre Ier

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

„Les mêmes modalités valent dans le cadre de projets d'extension du réseau ou de suppression des lignes dont la réalisation technique est confiée au gestionnaire. Celui-ci est notamment tenu de présenter au ministre un plan de renforcement des capacités, s'il est informé de problèmes de saturation sur un axe déterminé par l'organisme de répartition prévu par la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.“

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

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

Chapitre II

Art. 7.– A l'article 3 de la loi du 28 mars 1997

- 1° approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946;
- 2° approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL);
- 3° concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL et
- 4° portant modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire les termes „réseau ferroviaire national“ sont remplacés par „réseau ferré luxembourgeois“.

Chapitre III

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

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

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

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

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

capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (2001/14/CE)."

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

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

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

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

„j) „matériel roulant“, le matériel roulant qui est admis à la circulation sur le réseau ferré luxembourgeois et qui fait l'objet d'une classification répondant aux définitions prévues à cet effet dans l'annexe I de la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel ou aux normes internationales en tenant lieu;

k) „plan de renforcement des capacités“, une mesure ou une série de mesures, assorties d'un calendrier de mise en œuvre et visant à réduire les contraintes en matière de capacités qui entraînent la déclaration d'une section de l'infrastructure comme „infrastructure saturée“;

l) „infrastructure saturée“, la section de l'infrastructure pour laquelle les demandes de capacités d'infrastructure ne peuvent être totalement satisfaites pendant certaines périodes, même après coordination des différentes demandes de réservation des capacités;

m) „capacité(s) de l'infrastructure“, la possibilité de programmer des sillons sollicités pour un segment de l'infrastructure pendant une certaine période.“

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

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

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

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

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

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

„Sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, le ministre est autorisé, dans le cadre de la gestion des licences ferroviaires, à traiter des données judiciaires concernant tant l'entreprise que ses dirigeants. Cette même autorisation vaut dans le cadre de sa mission d'instruction des demandes introduites par les entreprises ferroviaires pour la commission administrative prévue par l'article 16.“

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

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

personnel à son service, de ses voyageurs et de ses chargeurs, ainsi que celles destinées à assurer des avantages ou une protection au consommateur.“

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

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

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

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

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

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

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

Art. 19.– L’article 21 de la loi du 11 juin 1999 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 21.**– La répartition des sillons se fait dans le respect du droit communautaire par référence au graphique de circulation établi selon les modalités arrêtées par règlement grand-ducal.

Ce règlement grand-ducal détermine également les conditions de modification ou de suppression des sillons alloués à titre temporaire ou définitif, tout en précisant les hypothèses où la modification ou la suppression a lieu sans indemnité pour le bénéficiaire du sillon.

Sauf l’accord préalable de l’organisme de répartition prévu à l’article 22, il est interdit aux entreprises ferroviaires bénéficiaires d’un ou de plusieurs sillons de mettre ceux-ci à la disposition d’une autre entreprise ferroviaire ou de les affecter à d’autres services que ceux pour lesquels le ou les sillons ont été attribués. Le non-respect de l’interdiction qui précède peut entraîner des mesures administratives de la part de l’organisme de répartition, pouvant aller jusqu’à l’exclusion de l’attribution de sillons pour un délai déterminé.“

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

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

2. L’organisme de répartition arrête le graphique de circulation après avoir, le cas échéant, demandé l’avis du gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire, tout en veillant à une utilisation optimale des capacités du réseau ferré luxembourgeois, à la continuité du service au-delà des frontières nationales ainsi qu’à une insertion appropriée du service ferroviaire dans le trafic empruntant les réseaux transeuropéens de transports. Il concourt à l’organisation des sillons internationaux selon les modalités de l’article 15 de la directive 2001/14/CE précitée.

Dans le cadre de son programme de répartition des sillons, l’organisme de répartition doit tenir compte des demandes de capacités de l’infrastructure en vue d’effectuer des travaux d’entretien sur le réseau ferré luxembourgeois. En vue de l’obtention de sillons, toute entreprise ferroviaire est tenue de soumettre à l’organisme de répartition un programme de mesures selon lequel elle assure le

contrôle interne de l'application des normes de sécurité et de la réglementation ainsi que le respect par son propre personnel de ces normes et de cette réglementation.

L'organisme de répartition vérifie si l'entreprise ferroviaire qui demande ou qui s'est vu allouer un ou plusieurs sillons peut se prévaloir du certificat de sécurité prescrit par l'article 26 et il conclut avec cette entreprise les accords requis en vue de la mise en circulation des trains pour lesquels cette entreprise s'est vu attribuer lesdits sillons.

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

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

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

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

5. L'organisme de répartition peut, soit d'office, soit à la demande de toute personne concernée, sanctionner les manquements de toute entreprise ferroviaire soumise à son contrôle. Il ne peut toutefois se saisir ou être saisi de faits remontant à plus de trois ans s'il n'a été fait aucun acte tendant à leur recherche, à leur constatation ou à leur sanction.

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

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

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

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

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

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

„1. Sans préjudice du recours prévu au paragraphe 9 de l'article 22, une entreprise ferroviaire peut saisir le ministre, lorsqu'elle s'estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice, notamment pour introduire un recours contre une décision prise à son égard par l'organisme de répartition ou par l'organisme de tarification prévus aux articles 22

et 25. L'entreprise ferroviaire doit adresser sa requête sous pli recommandé au ministre. La requête doit être rédigée en langue française ou allemande.

Il est institué une commission spéciale qui est composée de trois membres désignés par le ministre et qui a pour mission d'instruire les requêtes introduites par les entreprises ferroviaires, d'entendre les représentants de l'entreprise ferroviaire requérante et ceux de l'organisme dont émane la décision litigieuse, de dresser un procès-verbal de cette audition et d'émettre son avis sur le dossier. Les avis de la commission sont rendus à la majorité des voix. Si l'entreprise requérante ou l'organisme en cause ne comparaît pas malgré deux convocations par lettre recommandée, la procédure est faite par défaut.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les redevances d'utilisation sont fixées par l'organisme de tarification prévu à l'article 25 dans le respect du principe de l'application non discriminatoire de ces redevances dans le cadre d'un même marché et par rapport à un barème tarifaire de référence établi selon des modalités arrêtées par règlement grand-ducal."

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

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

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

„**Art. 25.**– 1. L'établissement des règles de tarification spécifiques ainsi que la détermination de la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure sont confiés à un organisme de tarification dont la fonction est assumée par la cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports, instituée en vertu de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

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

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

2. L'organisme de tarification peut, soit d'office, soit à la demande de toute personne concernée, sanctionner les manquements d'une entreprise ferroviaire soumise à son contrôle. Il ne peut toutefois se saisir ou être saisie de faits remontant à plus de trois ans s'il n'a été fait aucun acte tendant à leur recherche, à leur constatation ou à leur sanction.

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

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

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

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

Art. 24.– 1. Le chapitre VI – Dispositions finales de la loi du 11 juin 1999 précitée est complété par un nouvel article numéroté article 30 de la loi du 11 juin 1999 précitée, les articles 30 à 33 étant renumérotés 32 à 34.

2. L'article 30 nouveau prend la teneur suivante:

„**Art. 31.–** 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 brevets du personnel effectuant des tâches de sécurité dans les entreprises ferroviaires à traiter des données relatives à la santé et des données judiciaires. Cette même autorisation vaut pour l'entreprise ferroviaire en sa qualité d'employeur dudit personnel.“

Chapitre IV

Art. 25.– Le paragraphe 1er de l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics est complété in fine par un alinéa nouveau libellé comme suit:

„La CdT est un organisme indépendant chargé de l'exercice de tous les actes, mesures et décisions prévus par ou en vertu de la présente loi ainsi que par toute autre loi ou tout règlement grand-ducal qui lui confère une compétence propre.“

EXPOSE DES MOTIFS

1. CONSIDERATIONS GENERALES

1.1. Les objectifs de la loi en projet

Le présent projet de loi s'inscrit dans le cadre des mesures de transposition des trois directives composant le premier paquet ferroviaire, adoptées en date du 22 novembre 2000 par le Parlement européen et le Conseil et qui auraient dû être transposées en droit national jusqu'au 15 mars 2003 (sauf dérogations), à savoir

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

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

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

Avant l'adoption du premier paquet ferroviaire une importante concordance entre le droit ferroviaire luxembourgeois et les directives communautaires à transposer a déjà été assurée par le biais de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, du protocole additionnel du 28 juin 1997 portant modification de la convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946, approuvé par la loi du 28 mars 1997 et de la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

Il est à relever que le réseau ferré luxembourgeois est ouvert aux entreprises ferroviaires établies et autorisées dans l'Union européenne. En effet, la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation prévoit en son article 20, paragraphe 2, que *„les entreprises ferroviaires qui sont établies dans un autre Etat membre de l'Union Européenne, et qui peuvent se prévaloir d'une licence délivrée par cet Etat, bénéficient, dans les limites de la validité de leur licence, des droits d'accès prévus par le droit communautaire. Par ailleurs, des droits d'accès non prévus par le droit communautaire peuvent être accordés à ces entreprises sur base de la réciprocité“*.

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

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

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

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

Par ailleurs, il conviendra de mettre en place un cadre pour la répartition des capacités de l'infrastructure qui permettra de garantir aux entreprises ferroviaires un accès équitable et non discriminatoire

à l'infrastructure ferroviaire et d'éviter tout abus de position dominante d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires au détriment des autres. Ces „fonctions essentielles“ devront être assumées par des organismes de répartition et de tarification qui sont indépendants des entreprises ferroviaires sur le plan juridique, organisationnel et décisionnel.

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

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

1.2. Le droit ferroviaire communautaire

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

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

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

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

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

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

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

1.2.1. L'accès au marché ferroviaire

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

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

La directive 2004/51/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la directive 91/440/CEE relative au développement des chemins de fer communautaires, faisant partie des mesures du deuxième paquet ferroviaire, ramène le calendrier pour l'ensemble du réseau au 1er janvier 2006 pour s'appliquer à tout type de trafic, y compris le trafic national, à partir du 1er janvier 2007. Les Etats membres doivent transposer jusqu'au 31 décembre 2005 cette directive dans leur législation nationale.

La transposition des dispositions prévues dans ces directives est assurée de manière automatique grâce au mécanisme prévu au paragraphe 2 de l'article 20 de la loi du 11 juin 1999 précitée qui dispose que „*les entreprises ferroviaires qui sont établies dans un autre Etat membre de l'Union Européenne, et qui peuvent se prévaloir d'une licence délivrée par cet Etat, bénéficient, dans les limites de la validité de leur licence, des droits d'accès prévus par le droit communautaire. Par ailleurs, des droits d'accès non prévus par le droit communautaire peuvent être accordés à ces entreprises sur base de la réciprocité*“.

1.2.2. Les conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

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

La directive 2001/14/CE porte abrogation de la directive 95/19/CE en vue de renforcer la transparence des procédures de répartition des capacités et de tarification de l'accès à l'infrastructure.

Un document de référence du réseau, qui contient toutes les informations nécessaires pour une entreprise ferroviaire souhaitant circuler sur le réseau d'un Etat membre, doit être publié.

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

S'agissant de la répartition des capacités, la directive prévoit entre autres également que l'organisme de répartition soit indépendant au plan juridique, organisationnel et décisionnel de toute entreprise ferroviaire.

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

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

1.3. La réorganisation des „fonctions essentielles“ dans les autres Etats membres

Le Luxembourg s'est vu attribuer une dérogation pour la transposition des exigences communautaires relatives à l'attribution à un organisme indépendant des missions de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure jusqu'au 31 août 2004. Ainsi au moment de la transposition en droit national des dispositions concernées la plupart des autres Etats membres ont déjà transposé ces directives en droit national. Force est de constater que cette transposition s'est faite de manière différente dans les Etats membres.

Ainsi certains Etats membres ont-ils séparé totalement la gestion de l'infrastructure ferroviaire des opérations de transport (UK, ES, SE, FIN, DK, NL, PT), tandis que d'autres ont confié les fonctions essentielles énumérées à l'annexe II de la directive 2001/12/CE à des organismes indépendants (HU, SL). La France, tout comme la République tchèque, ont opté pour une voie hybride avec un gestionnaire de l'infrastructure et un gestionnaire délégué.

D'autres Etats membres ont établi une société holding chapeautant un gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires juridiquement indépendants (D, I, BE, AT, PL).

1.4. Le concept national de transposition de la politique communautaire

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

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

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

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

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

1) répartition des sillons

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

2) tarification de l'infrastructure

- établir les règles de tarification,

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

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

Les conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire équitables et non discriminatoires seront également assurées par la mise en place d'un organisme de contrôle. Cette fonction de contrôle sera assumée par le ministre des transports.

Ainsi, une entreprise ferroviaire qui estime avoir fait l'objet d'un traitement inéquitable voire discriminatoire pourra saisir le Ministre des Transports pour trancher toute question relevant du champ d'application de la directive 2001/14/CE.

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

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

1.5. La structure du projet de loi

La loi en projet est subdivisée en cinq chapitres:

- le chapitre I (articles 1er à 6) apporte des modifications à la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire;
- le chapitre II (article 7) modifie 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;
- le chapitre III (articles 8 à 24) porte modification de la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;
- le chapitre IV (article 25) adapte la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

*

2. COMMENTAIRE DES ARTICLES

ad article 1er

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

ad article 2

Au premier alinéa de l'article 2 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée est ajouté à la référence à la directive 91/440/CEE le terme „modifiée“, et ce afin de prendre en compte les modifications

apportées par les directives 2001/12/CE (premier paquet ferroviaire) et 2004/51/CE (deuxième paquet ferroviaire).

ad article 3

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

ad article 4

Dans un souci de clarté, le premier paragraphe de cet article 4 a pour objet de préciser le texte du troisième tiret du premier paragraphe de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée en remplaçant le terme de „le réseau“ par „ledit réseau“.

Le deuxième paragraphe de ce même article ajoute *in fine* à l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée un nouveau paragraphe 4, en vue de déroger au principe posé par l'article 12 de la loi modifiée du 30 juin 2003 sur les marchés publics selon lequel les marchés publics ne peuvent être conclus pour un terme dépassant la durée de l'exercice budgétaire.

Il peut cependant être dérogé à cette règle pour des marchés qui en raison de l'importance ou de la spécialité des travaux, fournitures ou services ne peuvent être exécutés pendant l'exercice où ils sont conclus. Dans ce cas, la durée ne peut pas dépasser dix exercices, y non compris celui au cours duquel les marchés ont été conclus. Pour bénéficier de cette exception, une loi spéciale doit faire mention de la dérogation à la durée.

Dans cet ordre d'idées, l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée est complété, de sorte à ce que la durée des contrats et marchés relatifs aux travaux, fournitures et services à exécuter dans le cadre de la loi de 1995 pourra excéder dix exercices, y non compris celui au cours duquel ils ont été conclus.

ad article 5

L'article 5 porte modification du deuxième alinéa de l'article 15 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée pour faire droit aux dispositions prévues à l'article 22 de la directive 2001/14/CE. En cas de saturation de l'infrastructure, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit présenter au ministre un plan de renforcement des capacités.

ad article 6

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

- la séparation des comptes de profits et pertes et des bilans pour les activités de gestionnaire d'infrastructure ferroviaire, d'une part, et de transporteur ferroviaire d'autre part,
- la comptabilité de l'entreprise ferroviaire doit faire apparaître séparément les comptes de profits et pertes et les bilans financiers des activités fret ainsi que les contributions obtenues dans le cadre des missions de service public, et
- l'interdiction de subventions croisées entre activités fret et passagers.

ad article 7

L'article 7 a pour objet de remplacer à l'article 3 de la loi du 28 mars 1997

1° approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946;

2° approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL);

3° concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL et

4° portant modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire les termes „réseau ferroviaire national“ par „réseau ferré luxembourgeois“, afin d'adapter la législation luxembourgeoise à la terminologie commune employée dans le droit ferroviaire et utilisée par le législateur français.

ad article 8

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

ad article 9

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

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

Par ailleurs la référence à la directive 95/19/CE est supprimée, alors que ladite directive est abrogée par l'article 37 de la directive 2001/14/CE.

ad article 10

Les définitions des notions de référence utilisées dans la loi du 11 juin 1999 précitée et reprises à l'article de 2 de la loi en question sont complétées.

Conformément aux directives 2001/12/CE, 2001/13/CE et 2001/14/CE, la définition de l'„entreprise ferroviaire“ est précisée en ce sens qu'elle indique désormais que ce terme recouvre également les entreprises qui assurent uniquement la traction.

La définition du „matériel roulant“ est ajoutée, alors que cette notion ne se trouve pas encore définie dans la législation luxembourgeoise. Dans le contexte de la loi du 11 juin 1999 précitée, il s'agit du matériel roulant admis à la circulation sur le réseau ferré luxembourgeois et ayant fait l'objet d'une classification répondant aux définitions prévues à cet effet dans l'annexe I de la directive 2001/16/CE.

Les définitions „plan de renforcement des capacités“, „infrastructure saturée“ et „capacité(s) de l'infrastructure“ sont celles prévues par la directive 2001/14/CE.

ad article 11

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

ad article 12

Dans un souci de lisibilité du texte, au deuxième alinéa du paragraphe 2 de l'article 6 de la loi du 11 juin 1999 précitée la référence au recours „intervenant dans les conditions de l'article 16“ est remplacée par la précision qu'il s'agit d'un recours en annulation devant le tribunal administratif.

ad article 13

Le quatrième tiret du deuxième alinéa de l'article 8 de la loi du 11 juin 1999 précitée détermine les exigences en matière de capacités professionnelles à satisfaire par les dirigeants de l'entreprise ferroviaire. Conformément à la directive 2001/13/CE, cet article 8 de la loi de 1999 est complété par un élément constitutif supplémentaire, à savoir que les dirigeants de l'entreprise ferroviaire ne doivent pas avoir été condamnés pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant de la réglementation douanière dans le cas d'une entreprise ferroviaire désirant se livrer à des activités de transport transfrontalières de marchandises soumises à des procédures douanières.

Afin de se conformer à la législation applicable en matière de protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, le même article 8 est complété *in fine* par un nouvel alinéa. Le ministre est autorisé, dans le cadre de la gestion des licences ferroviaires, à collecter, utiliser

et traiter des données judiciaires concernant l'entreprise et ses dirigeants. Cette même autorisation vaut dans le cadre de sa mission d'instruction des demandes introduites par les entreprises ferroviaires pour la commission administrative prévue par l'article 16.

ad article 14

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

ad article 15

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

ad article 16

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

ad article 17

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

ad article 18

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

ad article 19

L'article 21 de la loi du 11 juin 1999 précitée fixe en détail les principes d'allocation des sillons. La directive 2001/14/CE a modifié ces principes d'allocation des sillons, de sorte qu'une modification de cet article s'impose. Au vu de la technicité des principes énoncés, il a semblé de mise de simplifier les dispositions législatives. Ainsi l'article 21 dans sa nouvelle teneur stipule que la répartition des sillons au sein du graphique de circulation s'opère d'après les règles communautaires et que les modalités selon lesquelles les sillons sont attribués seront arrêtées par règlement grand-ducal.

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

ad article 20

L'article 22 de la loi du 11 juin 1999 précitée est modifié afin de porter transposition de l'article 14 de la directive 2001/14/CE. En effet, les Etats membres sont invités à mettre en place un cadre pour la répartition des capacités de l'infrastructure, tout en respectant l'indépendance de gestion prévue à l'article 4 de la directive 91/440/CEE.

Etant donné qu'au Luxembourg, le gestionnaire de l'infrastructure n'est pas indépendant de l'entreprise ferroviaire sur le plan juridique, organisationnel ou décisionnel, la fonction de répartition des sillons doit être assumée par un organisme de répartition qui est indépendant de l'entreprise ferroviaire sur le plan juridique, organisationnel et décisionnel.

Afin d'éviter la prolifération d'organismes au Luxembourg et afin de se conformer le plus rapidement possible aux exigences communautaires, il est préconisé d'attribuer cette fonction d'organisme de répartition à la Communauté des Transports, établissement public créé par la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics. Etant donné que les missions de la Communauté des Transports se situent actuellement surtout dans le domaine des transports publics, il est prévu de créer au sein dudit établissement public une cellule „accès réseau“. Cette cellule „accès réseau“ a pour mission de garantir aux entreprises ferroviaires un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire et d'éviter tout abus de position dominante d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires au détriment des autres.

L'attribution des sillons intervient selon les modalités de la directive 2001/14/CE et les critères d'attribution seront arrêtés par règlement grand-ducal.

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

Les décisions de l'organisme de répartition sont susceptibles d'un recours devant le directeur général de la Communauté des Transports qui doit statuer dans un délai de 10 jours ouvrables.

ad article 21

Il est inséré un article 22bis dans la loi du 11 juin 1999 précitée qui porte création d'un organisme de contrôle. Conformément à l'article 30 de la directive 2001/14/CE, cet organisme de contrôle peut être le ministère chargé des questions de transports. Dans cet ordre d'idées, une entreprise ferroviaire peut saisir le ministre dès lors qu'elle s'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 l'organisme de répartition ou l'organisme de tarification des sillons.

Les modalités concernant la procédure d'instruction et la prise de décision sont prévues par ce même article.

Le ministre peut demander toute information supplémentaire utile pour l'instruction du dossier.

Si la production des documents nécessaires à l'appréciation de la demande, et en particulier l'établissement d'un rapport d'expertise ou d'autres travaux requis de par l'instruction du dossier, génèrent des dépenses, celles-ci doivent être supportées par le requérant.

En vue de l'instruction des dossiers introduits auprès du ministre, une commission spéciale est créée. Ce même article énonce ses attributions, sa composition et les modalités de délibération.

L'article 22bis nouveau précise également la mission, la composition et les modalités de fonctionnement de la commission consultative appelée à émettre son avis sur les dossiers et autorise celle-ci à s'assurer pour ce faire, si elle l'estime opportun, le concours d'organismes et d'experts indépendants. Les principes retenus s'inspirent des règles prévues par la législation relative à la procédure non contentieuse devant les Administrations de l'Etat et des Communes.

Au vu de la complexité des dossiers, il semble en effet indiqué d'accorder à la commission la possibilité de se procurer toutes les informations utiles pour l'accomplissement de sa mission et de déléguer, le cas échéant, certaines vérifications à des experts et consultants spécialisés, les travaux à fournir par ces tiers étant à charge du requérant.

ad article 22

Les anciens articles 24 et 25 de la loi du 11 juin 1999 précitée sont fusionnés et adaptés en vue de transposer en droit national les dispositions communautaires prévues dans la directive 2001/14/CE.

ad article 23

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

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

Afin d'éviter la prolifération d'organismes au Luxembourg et afin de se conformer le plus rapidement possible aux exigences communautaires, il semble de mise d'attribuer cette fonction d'organisme de tarification à la cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports, établissement public créé par la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics. Cette cellule „accès réseau“ aura pour mission l'établissement des règles de tarification spécifiques ainsi que la détermination de la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure.

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

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

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

ad article 24

Un nouvel article 30 est introduit dans la loi du 11 juin 1999 précitée.

Afin de se conformer à la législation applicable en matière de protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, un nouvel article 31 est introduit. Le ministre est autorisé, dans le cadre de la gestion des brevets du personnel effectuant des tâches de sécurité dans les entreprises ferroviaires, à traiter des données relatives à la santé et des données judiciaires. Cette même autorisation vaut pour l'entreprise ferroviaire en sa qualité d'employeur dudit personnel.

ad article 25

En vue de l'externalisation des fonctions de tarification et de répartition des sillons vers la Communauté des Transports, établissement public créé par la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics, l'article 7bis de la loi en question devra être adapté en ce sens à permettre une extension des missions de cet établissement public. Le transfert des fonctions dites essentielles à un établissement public existant permettra de se mettre le plus rapidement possible en conformité avec les exigences communautaires.

FICHE FINANCIERE

Le projet de loi se propose de transférer les fonctions d'organisme de répartition des sillons et de tarification de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire à la Communauté des Transports („Verkehrsverbund“), successeur juridique de l'établissement public „Régie Générale des Transports Publics“.

En effet, conformément aux directives composant le premier paquet ferroviaire, un accès équitable et non discriminatoire au réseau ferré luxembourgeois doit être garanti. Etant donné qu'au Luxembourg, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire n'est pas indépendant de l'entreprise ferroviaire sur le plan juridique, organisationnel et décisionnel, les fonctions susmentionnées doivent être assurées par un organisme qui est indépendant des CFL. Afin d'éviter la prolifération d'organismes au Luxembourg, il est prévu d'attribuer ces fonctions à un établissement public déjà en place, à savoir la Communauté des Transports.

Etant donné qu'à l'heure actuelle les missions de la Communauté des Transports se situent essentiellement dans le domaine des transports publics, il est prévu de créer au sein dudit établissement public une cellule „accès réseau“ qui se verra attribuer les fonctions d'organisme de répartition des sillons et de tarification de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

L'impact financier du projet de loi se limitera au coût de fonctionnement de la nouvelle cellule „accès réseau“ à mettre en place au sein de la Communauté des Transports. La constitution de cette cellule et la mise en oeuvre des nouvelles missions qu'il est prévu de confier à cet établissement public demanderont la mise en place des ressources humaines et des moyens matériels requis.

Les principales missions nouvelles peuvent être résumées comme suit:

1) répartition des sillons

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

2) tarification de l'infrastructure

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

Il est à relever que les fonctions qui seront transférées à la Communauté des Transports en vue de se conformer au droit communautaire, sont actuellement exercées par les CFL en leur qualité de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Aussi conviendra-t-il, au vu du savoir-faire des agents des CFL, de mettre à disposition de la Communauté des Transports les agents en question, agents dont les postes deviendront obsolètes au sein des CFL vu le transfert de compétences.

Les coûts pour la cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports sont estimés pour la première année comme suit:

<i>Position (montants en €)</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>
– frais de personnel (8 agents):	915.000	915.000	915.000
– système informatique:	125.000	./.	./.
– location des locaux:	50.000	50.000	50.000
– coopération internationale:	25.000	25.000	25.000
– frais de déplacements:	20.000	20.000	20.000
– frais de fonctionnement globaux:	25.000	25.000	25.000
Total:	1.160.000	1.035.000	1.035.000