

**N° 5529<sup>1</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2005-2006

**PROJET DE LOI**

modifiant

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

\* \* \*

**AVIS DE LA CHAMBRE DE TRAVAIL**

(1.3.2006)

Par lettre en date du 23 décembre 2005, n.réf.: RAIL/2005/6520, le ministre des Transports a saisi pour avis notre chambre du 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.

Le présent projet de loi a pour objet d'aligner les dispositions nationales concernées aux adaptations qu'impose le droit communautaire, et plus particulièrement, trois directives:

- 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;
- 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.

C'est surtout la transposition de cette dernière directive qui suscite, aux yeux de notre chambre, un certain nombre d'observations:

**1. L'attribution des fonctions de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure à la Communauté des Transports (CdT) est contraire à la loi du 25 janvier 2006 modifiant a) la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics et b) la loi du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu**

Notre chambre tient à signaler que la CdT telle que définie par la loi du 25 janvier 2006 précitée 1) n'assume que des missions de transports de personnes, à l'exclusion des transports de fret lesquels sont soumis aux règles pures et simples de la concurrence et 2) n'exerce que des missions secondaires (telles la promotion des transports publics, le développement de formes alternatives de mobilité, l'information et la communication avec l'utilisateur, l'établissement de statistiques, les enquêtes et les comptages), les missions principales comme la planification de l'offre, la détermination des prestations, la politique tarifaire, la négociation des contrats de service public, la gestion financière et la rémunération des opérateurs étant conférées au ministre des Transports.

En attribuant à la CdT des fonctions de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure en matière de transport de fret ferroviaire, le présent projet de loi contrevient à la loi du 25 janvier 2006 précitée.

Si le présent projet de loi était voté dans sa teneur actuelle, il créerait une contradiction flagrante entre deux textes de loi, d'une part la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation laquelle attribuerait, par le biais du présent projet de loi, des fonctions essentielles avec un pouvoir de décision à la CdT et d'autre part la loi du 25 janvier 2006 précitée qui, au contraire, transfère les attributions essentielles avec le pouvoir de décision au ministre des Transports.

Par ailleurs il y a lieu de constater que le présent projet de loi ne souffle mot sur la question de savoir qui prend les prétendues décisions au sein de l'organisme de répartition qu'est la CdT, cette cellule „accès réseau“ dont on ignore la structure et composition ou bien le conseil d'administration de la CdT.

En raison des développements ci-dessus et afin de respecter la lettre de la loi du 25 janvier 2006 précitée, notre chambre plaide pour une création *sui generis* d'un organisme de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure exclusivement compétent pour le transport de fret.

**2. L'indépendance juridique, organisationnelle et décisionnelle de la CdT est-elle garantie?**

Sous réserve de l'incompatibilité de la fonction de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure concernant le transport ferroviaire de fret avec la finalité de la CdT limitée au transport de personnes, notre chambre se doit de constater qu'en raison du transfert des missions principales de la RGTP, prédécesseur de la CdT, au ministre des Transports, la CdT n'a plus de pouvoir de décision et ne peut plus qu'„accompagner“ la politique des transports du ministre. On ne peut donc plus parler de pouvoir de décision dans le chef de la CdT et, à plus forte raison, qu'il soit indépendant.

Il y a encore lieu de douter de l'indépendance de la CdT, dans la mesure où deux interdictions d'incompatibilité avec le mandat au conseil d'administration de la RGTP prévues par la loi du 29 juin 2004 précitée, à savoir, les membres du gouvernement, les députés et les conseillers d'Etat d'une part et les membres du conseil d'administration ou de la direction, les gérants, les conseillers ou les propriétaires d'une société d'autre part, ont été supprimées dans la loi du 31 janvier 2006 précitée.

Au vu de la composition actuelle du conseil d'administration de la CdT et en raison des remarques ci-avant, notre chambre a de sérieux doutes que l'indépendance juridique, organisationnelle et décisionnelle de la CdT soit garantie alors qu'on retrouve par exemple un représentant des CFL, mais non pas des représentants d'autres entreprises ferroviaires au Luxembourg.

Enfin elle réclame que, pour autant que la CdT soit l'entité adéquate pour assurer la fonction d'organisme de répartition et de tarification, *quod non*, des représentants du personnel figurent également parmi les membres du conseil d'administration de la CdT.

### **3. La fonction d'organisme de contrôle assumée par le ministre des Transports permet-elle une séparation des pouvoirs?**

Notre chambre éprouve un certain malaise dans la mesure où le ministre des Transports assume à la fois la fonction d'organisme de contrôle de la politique des transports dont il est à l'origine et la fonction d'autorité (extra-)judiciaire concernant les recours des entreprises s'estimant être victimes d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice. Ce malaise s'accroît encore davantage dans la mesure où le recours contre la décision du ministre devant le tribunal administratif est un recours en annulation et non pas un recours en réformation. Le tribunal administratif en cas d'annulation de la décision du ministre ne pourra donc trancher le fond du litige, mais devra renvoyer le litige devant le ministre seul compétent pour statuer au fond.

Vu que la CdT agit sous la tutelle du ministre des Transports et que ce dernier agit en qualité de coparticipant des CFL, il n'y a pas d'indépendance entre l'organisme national de contrôle d'une part et la CdT et les CFL d'autre part.

### **4. La commission administrative et/ou la commission spéciale prévues aux articles 16 et 21 du projet de loi**

Etant donné que l'article 16 du projet de loi remplace le terme „commission spéciale“ par celui de „commission administrative“, on se demande si la commission spéciale mentionnée à l'article 21 est une autre commission ou si, tout simplement, il s'agit d'une erreur de frappe.

Sous réserve des observations formulées ci-dessus, notre chambre a l'honneur de vous informer qu'elle marque son accord au projet de loi cité sous rubrique.

Luxembourg, le 24 février 2006

*Pour la Chambre de Travail,*

*Le Directeur adjoint,*  
Léon DRUCKER

*Le Président,*  
Henri BOSSI

