

N° 5529³**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 COMMERCE

(6.3.2006)

Par sa lettre du 23 décembre 2005, Monsieur le Ministre des Transports a bien voulu saisir pour avis la Chambre de Commerce concernant le projet de loi sous rubrique.

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

- 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'infrastructures ferroviaires et la certification en matière de sécurité.

Une transposition partielle du premier paquet ferroviaire a été assurée par diverses dispositions législatives et réglementaires, notamment à travers la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, par le 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 par la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

Le travail de transposition accompli jusqu'à présent doit cependant être complété 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;
- la mise en place d’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.

Dans ces conditions données, le présent projet de loi permet de mettre en conformité les dispositions nationales avec le droit communautaire.

Le présent projet de loi reflète également le compromis négocié dans le cadre de la Tripartite ferroviaire qui a débuté le 24 octobre 2005, au cours de laquelle la Direction générale des CFL, les représentants syndicaux et le Gouvernement ont décidé de la structure future des CFL, ainsi que de la mise en place d’un nouveau cadre pour la répartition des capacités d’infrastructures ferroviaires et d’un nouveau cadre pour la tarification.

En l’occurrence, les modifications portent notamment sur l’attribution de fonctions de répartition des sillons et de tarification de l’infrastructure ferroviaire à la Communauté des Transports, établissement public créé par la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

Le contrôle du caractère équitable et non discriminatoire des conditions d’accès à l’infrastructure ferroviaire sera assuré par le Ministre des Transports.

Par ailleurs, le présent projet de loi prévoit la possibilité pour toute entreprise de pouvoir exercer un recours administratif contre les décisions prises en matière de répartition et de tarification devant le directeur général de la Communauté des Transports et un recours en annulation devant le Tribunal administratif.

La Chambre de Commerce constate également que les auteurs du présent projet de loi ont pris soin d’indiquer dans la fiche financière jointe au dossier, le coût approximatif des nouvelles fonctions assumées par la Communauté des Transports.

La Chambre de Commerce constate que les modifications projetées par les auteurs du présent projet de loi transposent fidèlement et strictement les exigences européennes du premier paquet ferroviaire et les décisions prises dans le cadre de la Tripartite ferroviaire.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce approuve le présent projet de loi.