

**Objet: Projet de loi n°6931 portant transposition de la refonte du 1<sup>er</sup> paquet ferroviaire et modifiant**

- 1. la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;**
- 2. la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ;**
- 3. la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire ; et**
- 4. la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire. (4567ZLY/SMI)**

*Saisine : Ministre du Développement durable et des Infrastructures  
(30 novembre 2015)*

<b>AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE</b>
---------------------------------------

Le projet de loi sous avis a pour objet de transposer en droit national la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (ci-après la « Directive »).

La Directive prévoit essentiellement une refonte du premier paquet ferroviaire<sup>1</sup> visant à consolider dans un seul texte trois directives<sup>2</sup> qui sont en vigueur et leurs modifications successives. Il s'agit donc essentiellement d'une simplification du cadre réglementaire applicable au secteur ferroviaire européen. En ce qui concerne les modifications du contenu, elle entend améliorer le fonctionnement du marché ferroviaire européen en :

- assurant un financement adéquat, durable et transparent de l'infrastructure ferroviaire afin d'encourager les investissements des entreprises ferroviaires ;
- rendant plus transparentes les conditions d'accès au réseau pour renforcer la concurrence ;
- imposant une tarification plus claire qui permet de réduire les redevances d'accès au réseau pour tous les opérateurs ferroviaires ; et
- en augmentant la compétitivité des opérateurs ferroviaires par rapport aux autres moyens de transport.

Par ailleurs, la Directive vise à assurer une concurrence équitable entre les entreprises ferroviaires, à mieux protéger les données confidentielles collectées par le régulateur du marché ferroviaire dans l'objectif d'établir des statistiques et à renforcer l'indépendance ainsi que les compétences des organismes nationaux de contrôle du marché ferroviaire.

---

<sup>1</sup> Jusqu'à présent, trois paquets ferroviaires ont été adoptés et un quatrième est en cours de validation. Au vu de plusieurs éléments insatisfaisants constatés au niveau du marché ferroviaire européen, la Commission européenne a décidé de procéder à une refonte du premier paquet ferroviaire (cf. Considérations générales, I. Rappel du contexte pour une description plus détaillée).

<sup>2</sup> i) 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, ii) 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 iii) 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 (cf. Considérations générales, I. Rappel du contexte pour une description plus détaillée).

La transposition de la Directive dans la législation nationale nécessite la suppression de dispositions devenues obsolètes et l'introduction de nouvelles dispositions dans (i) la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, (ii) la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, (iii) la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire et (iv) la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire.

### **Résumé synthétique**

La Chambre de Commerce reconnaît le potentiel économique que représente le marché ferroviaire européen et salue la volonté d'améliorer la qualité et l'efficacité des services ferroviaires, une meilleure exploitation des réseaux ferroviaires étant indispensable à la réalisation tant attendue du marché unique ferroviaire.

Au plan national, le transport ferroviaire est devenu l'un des principaux maillons de la stratégie nationale de mobilité durable « MoDu », élaborée par le Ministère du Développement durable et des Infrastructures, et visant une approche intégrative des différentes mesures permettant de donner une réponse aux défis liés à une mobilité croissante. Par ailleurs, le transport par rail est l'un des éléments-clés de la politique luxembourgeoise en matière de logistique multimodale.

La Chambre de Commerce estime également que le projet de loi sous avis rend plus précise la définition du gestionnaire de l'infrastructure ainsi que les missions de ce dernier. Elle accueille aussi favorablement la stratégie de développement de l'infrastructure nationale dont les modalités auraient toutefois pu être précisées, notamment en ce qui concerne la « consultation des parties intéressées ». Pour ce qui est du financement du gestionnaire de l'infrastructure, la Chambre de Commerce salue notamment la séparation comptable en fonction de ses activités qui permet d'améliorer le contrôle de l'utilisation des aides publiques en évitant le transfert d'aides publiques d'un domaine d'activité à l'autre.

La Chambre de Commerce apprécie également les précisions apportées quant aux conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire, ainsi que le renforcement des exigences en matière de sécurité, qui représentent des éléments essentiels du bon fonctionnement du réseau du chemin de fer européen.

Cependant, la Chambre de Commerce note l'absence de référence, dans le projet de loi sous avis, à la possibilité prévue par la Directive qu'un gestionnaire de l'infrastructure équilibre ses comptes sans apport financier de l'État, si le transport ferroviaire est capable de concurrencer d'autres modes de transport.

Finalement, la Chambre de Commerce salue l'ensemble des dispositions du présent projet de loi tendant à assurer à tous les prestataires un accès équitable au réseau ferroviaire national, favorisant ainsi la concurrence.

\* \* \*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis, sous réserve de la prise en compte de ses remarques.

## Appréciation générale du projet de loi

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

### Légende

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

\* \* \*

## Considérations générales

### I. Rappel du contexte

L'ouverture progressive du marché ferroviaire européen peut être déclinée en huit directives et deux règlements, regroupés dans trois paquets ferroviaires qui ont été adoptés successivement entre février 2001 et octobre 2007.

Adopté en février 2001, le premier paquet ferroviaire ouvre essentiellement à la concurrence le marché des services ferroviaires internationaux du fret opérant sur le réseau transeuropéen. Par ailleurs, il prévoit des dispositions relatives à la gestion des entreprises ferroviaires visant à assurer un traitement d'accès non-discriminatoire au réseau. Il est composé de trois directives, 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.

Au cours de la même année, la Commission européenne a publié son livre blanc « *La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix* » comprenant 60 mesures pour améliorer la politique européenne de transport et réduire les pertes

économiques dues aux embouteillages, à la pollution et aux accidents. Ce livre blanc a en partie inspiré le second paquet ferroviaire.

Le deuxième paquet ferroviaire a été adopté en avril 2004. Son objectif principal du a été d'ouvrir à la concurrence l'ensemble du fret européen. Par conséquent, le marché du transport ferroviaire international de marchandises a été ouvert au 1<sup>er</sup> janvier 2006. Cette première ouverture a été suivie par celle du transport national en date du 1<sup>er</sup> janvier 2007. Outre l'ouverture des services ferroviaires, le second paquet prévoyait aussi des dispositions visant à rendre plus transparentes les procédures en matière de sécurité ferroviaire, la création d'un organisme national de sécurité indépendant au sein de chaque Etat membre, ainsi que l'institution de l'Agence ferroviaire européenne, établie à Valenciennes en France. Le deuxième paquet ferroviaire comporte :

- la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité ;
- la directive 2004/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la directive 96/48/CE du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel ;
- la directive 2004/51/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et ;
- le règlement 2004/881/CE du 29 avril 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne.

Le troisième paquet ferroviaire, adopté en octobre 2007, concerne notamment la libéralisation du transport de voyageurs et l'accélération de l'intégration technique et juridique de l'espace ferroviaire européen. Les services internationaux de voyageurs ont ainsi été ouverts à la concurrence en 2010. Les dispositions afférentes prévoient entre autres une disposition de « cabotage », c'est-à-dire la possibilité de laisser embarquer et descendre des voyageurs dans deux gares différentes dans un même pays. Un autre volet concerne la certification du personnel de bord. Le troisième paquet ferroviaire comporte ainsi :

- le règlement 1370/2007/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements 1191/69/CEE et 1107/70/CEE du Conseil ;
- la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire et ;
- la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté.

Depuis 2011, les autorités européennes entendent non seulement procéder à l'ouverture du marché ferroviaire, mais elles visent également la création d'un marché unique intégré du transport ferroviaire afin de réduire la charge réglementaire et supprimer les barrières techniques<sup>3</sup>. En janvier 2013, la Commission européenne a présenté un projet pour le quatrième paquet ferroviaire. Il s'agit d'un ensemble de projets de directives censé réduire la fragmentation du marché intérieur, ouvrir les contrats de services publics à davantage de concurrence, simplifier la charge administrative et réduire les coûts afférents. Tandis que le volet technique de ce projet de paquet a été validé par le Conseil et le Parlement en juin 2014, le volet politique n'a pas encore été validé par ces deux instances, suite à sa validation par le Conseil des Ministres des Transports en octobre 2015.

Le Parlement européen, ainsi que les auteurs du projet de loi sous avis constatent cependant que l'introduction des trois paquets législatifs qui visaient à ouvrir davantage les marchés nationaux des chemins de fer a rencontré un succès limité : « [...] *entre 1996 et 2008, la part du fret ferroviaire a décliné de près de 2%, pour se fixer à 10,8%, tandis que le fret routier a augmenté de 42,1 à 45,9% et ce alors même que le transport de marchandises gonfle sans discontinuer d'environ 2,3% chaque année* »<sup>4</sup>. Des conditions défavorables telles qu'un niveau insatisfaisant d'investissement dans les infrastructures, des discriminations persistantes en faveur des opérateurs historiques, l'opacité des conditions du marché, un mauvais fonctionnement du cadre institutionnel, et les divergences réglementaires entre Etats membres expliquent ce bilan négatif<sup>5</sup>. La Commission européenne déplore d'ailleurs que les Etats membres n'aient pas transposé correctement le premier paquet ferroviaire<sup>6</sup>.

Afin de répondre à cette situation pour le moins difficile, la Commission européenne a adopté le 17 septembre 2010<sup>7</sup> une proposition visant une refonte du premier paquet ferroviaire afin d'améliorer les services de transport de voyageurs et de marchandises par rail. Adoptée par le Conseil et le Parlement européen le 21 novembre 2012 et en vigueur depuis le 15 décembre de la même année, la Directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen aurait dû être transposée dans toutes les législations nationales pour la mi-2015. Le projet de loi sous rubrique entend ainsi transposer la directive précitée en droit luxembourgeois.

## **II. Considérations concernant l'objectif du projet de loi sous rubrique**

Le secteur du transport ferroviaire a un potentiel économique significatif pour l'Union européenne. La Commission européenne rappelle dans une récente publication<sup>8</sup> que le secteur emploie 577.000 personnes dans l'Union, et elle se réfère à une étude qui estime qu'une fois prise en compte la totalité de la chaîne d'approvisionnement des services ferroviaires (en ce compris la fabrication des trains, les services de restauration, etc.), son poids économique atteindrait même 2,3 millions d'employés et 143 milliards d'euros de valeur ajoutée brute<sup>9</sup>.

<sup>3</sup> Cf. « Les feuilles de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources » du 28 mars 2011 de la Commission européenne, les conclusions du Conseil européen de janvier 2012, « Agir pour la croissance, la stabilité et l'emploi » du 30 mai 2012 de la Commission européenne et « Une meilleure gouvernance pour le marché unique » du 6 juin 2012 de la Commission européenne.

<sup>4</sup> Source: Parlement européen, <http://europaparlament.toutleurope.eu/comprenez/grands-dossiers/transports-le-nouveau-paquet-ferroviaire-europeen-bientot-sur-les-rails.html>.

<sup>5</sup> *Ibid.*

<sup>6</sup> Source: Commission européenne, [http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-10-421\\_fr.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-10-421_fr.htm).

<sup>7</sup> *Ibid.*

<sup>8</sup> Source : Commission européenne, EU Transport in Figures: Statistical Pocketbook 2015, <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/doc/2015/pocketbook2015.pdf>

<sup>9</sup> Source : CER (2014) The Economic Footprint of Railway Transport in Europe.

Néanmoins, la création d'un marché ferroviaire unique est loin d'être achevée, les trois principales entraves citées par la Commission européenne étant le faible niveau de concurrence, largement en raison d'imprécisions concernant les conditions d'accès au marché, la surveillance réglementaire nationale insuffisante et la faiblesse de l'investissement public et privé<sup>10</sup>. Tandis que la Chambre de Commerce s'étonne du fait que cette refonte n'a été entamée qu'après l'adoption du deuxième et troisième Paquet ferroviaire, elle ne peut que saluer la volonté d'améliorer le fonctionnement du marché ferroviaire européen en introduisant de nouvelles règles plus ambitieuses et transparentes à la fois. Il s'avère essentiel d'œuvrer en faveur d'une meilleure exploitation des réseaux ferroviaires qui passe notamment par des services ferroviaires plus efficaces.

Aux yeux de la Chambre de Commerce, le transport par chemin de fer constitue par ailleurs le mode de transport le plus efficace pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et atteindre l'objectif 2020<sup>11</sup> que le Luxembourg s'est fixé en la matière. L'objectif du projet de loi sous avis répond donc à la fois à l'objectif européen de mettre en place le marché ferroviaire unique et aux priorités nationales en matière de mobilité.

### **III. Considérations concernant le Chapitre 1<sup>er</sup> – Modification de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

La loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire est modifiée par le présent projet de loi afin d'adapter certains termes à la Directive, supprimer des dispositions qui sont devenues obsolètes, apporter des précisions aux dispositions existantes et ajouter de nouvelles dispositions en matière de gestion de l'infrastructure ferroviaire.

La Chambre de Commerce salue notamment les précisions apportées à l'article 6 de la loi modifiée du 10 mai 1995, qui donne désormais une définition plus précise du **gestionnaire de l'infrastructure** et énonce le champ d'application, ainsi que tout autre élément à prévoir dans le contrat à conclure entre l'Etat et le gestionnaire de l'infrastructure. Le fait de rassembler toutes ces dispositions dans un seul article sert à rendre plus claires et lisibles les modalités de mise en œuvre des missions confiées au gestionnaire.

La Chambre de Commerce relève à ce titre que l'article 6 de la loi modifiée du 10 mai 1995 disposera expressément que les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire seront les CFL et elle s'interroge, en soulignant que le marché du transport ferroviaire est censé constituer un marché ouvert, si une procédure de révision a été engagée afin de s'assurer que la fonction de gestionnaire soit ouverte à la concurrence.

La Chambre de Commerce accueille également de manière favorable l'introduction d'une disposition sur la **stratégie de développement de l'infrastructure ferroviaire** à l'article 11 du projet de loi sous avis lequel dispose que « *[l]e ministre [ayant dans ses attributions les Transports] développe l'infrastructure ferroviaire nationale en tenant compte des besoins généraux de l'Union européenne, y compris celui de coopérer avec les pays tiers voisins. Il est publié, après consultation des parties intéressées, une stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire. Cette stratégie couvre une période d'au moins cinq ans et est reconductible* ». La Chambre de Commerce ne peut bien entendu que

<sup>10</sup> Source : Commission européenne, [http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-10-421\\_fr.htm?locale=fr](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-10-421_fr.htm?locale=fr).

<sup>11</sup> Le Luxembourg a l'obligation de réduire de 20% ses émissions de gaz à effet de serre (GES) à l'horizon 2020 par rapport à 2005 dans les secteurs non couverts par le système d'échange de quotas d'émissions de GES (cf. Programme national de réforme du Grand-Duché de Luxembourg dans le cadre du semestre européen 2015).

souscrire au contenu de cet alinéa, mais elle aurait souhaité avoir des détails sur la « consultation des parties intéressées » et plus précisément concernant les parties qui seront considérées comme étant « intéressées ». La Chambre de Commerce souligne à cet égard également l'importance de consulter les acteurs économiques du secteur de la logistique dont l'apport en termes de compétences et d'analyses constitue une grande plus-value.

Concernant le **financement du gestionnaire de l'infrastructure**, la Directive prévoit à l'article 8 (4) que son compte de profits et de pertes soit au moins équilibré. La Chambre de Commerce note que cette disposition a été transposée telle quelle par les auteurs du projet de loi sous rubrique, à l'article 12. Or, alors que la Directive précise dans un deuxième alinéa qu' « *un État membre peut, à l'intérieur du cadre de tarification défini aux articles 31 et 32, exiger du gestionnaire de l'infrastructure qu'il équilibre ses comptes sans apport financier de l'État lorsque le transport ferroviaire est en mesure de concurrencer d'autres modes* », la Chambre de Commerce relève que cette option n'a pas été intégrée dans le projet de loi sous avis et se demande pour quelle raison cette disposition n'a pas été transposée en droit national.

Conformément aux articles 47, 50 et 51 de la Directive, le projet de loi sous avis introduit à l'article 20 de nouvelles dispositions fixant les mesures à mettre en œuvre dans le cas d'une **infrastructure saturée**, définie par la Directive comme étant « *un élément de l'infrastructure pour lequel les demandes de capacités [de transport de voyageurs et de fret] de l'infrastructure ne peuvent être totalement satisfaites pendant certaines périodes, même après coordination des différentes demandes de réservation de capacités* ». Lorsque l'infrastructure est déclarée saturée, il est désormais prévu que le gestionnaire de l'infrastructure procède à une analyse des capacités dans les six mois après la déclaration. Cette analyse est suivie, dans un délai de six mois, par la présentation d'un plan de renforcement des capacités comportant un calendrier de mise en œuvre. La Chambre de Commerce salue ces dispositions qui vont dans le sens d'une optimisation des infrastructures ferroviaires et des capacités afférentes.

En vertu de l'article 6 de la Directive, portant sur la séparation comptable, et de l'article 8 de la Directive, sur le financement du gestionnaire de l'infrastructure, l'article 25 du projet de loi sous avis prévoit également l'adoption par le gestionnaire de l'infrastructure d'un plan d'entreprise comprenant un **plan d'investissements et de financement**, ainsi qu'une **séparation comptable** en fonction de ses activités. Il conviendra donc pour le gestionnaire de l'infrastructure d'établir des bilans distincts pour la gestion de l'infrastructure et les services de transports, et pour les services de transport ferroviaire de fret et de voyageurs. Cette séparation comptable a été introduite afin d'éviter des transferts d'aides publiques d'un domaine d'activité à l'autre et pour mieux contrôler l'emploi des recettes provenant des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents résultant d'autres activités commerciales. La Chambre de Commerce approuve ces dispositions qui vont dans le sens d'un assainissement de la concurrence entre les entreprises ferroviaires et d'un contrôle renforcé de l'utilisation des aides publiques.

#### **IV. Considérations concernant le Chapitre 2 - Modification de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation**

La loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation comporte six chapitres : Chapitre I - Objets et définitions, Chapitre II - Les conditions d'obtention et de validité des licences, Chapitre III - La répartition des sillons, Chapitre IV - Les redevances d'utilisation, Chapitre V - Les règles de sécurité relatives à l'utilisation du réseau et Chapitre VI - Dispositions finales.

Le changement principal de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, introduit par le projet de loi sous avis, est l'ajout de **deux nouveaux chapitres**, à savoir le « Chapitre 1<sup>er</sup> bis - Conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire », prévu à l'article 30 du projet de loi sous avis, et le « Chapitre 2 bis - Gestion des entreprises ferroviaires selon des principes commerciaux », visé par l'article 44 du présent projet de loi.

Le « **Chapitre 1<sup>er</sup> bis - Conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire** » transpose les articles 10, 11 et 14 de la Directive. L'article 3 bis, ainsi inséré dans la loi modifiée du 11 juin 1999, vise notamment à accorder un droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire « à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes » aux entreprises ferroviaires pour les services de fret ferroviaire, ainsi que pour les services internationaux de transport de voyageurs. Il comporte également une disposition sur la délimitation du droit d'accès qui peut être envisagée dans des conditions strictes et clairement définies. La Chambre de Commerce reconnaît la plus-value de ce chapitre et accueille favorablement la clarté de l'article 3 bis(4) sur la possibilité de limiter, à titre exceptionnel, le droit d'accès sur les services.

L'article 34 du projet de loi sous avis définit quant à lui la procédure de délivrance, de changement ou d'extension des licences pour les entreprises ferroviaires.

A la lecture de la version coordonnée de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, qui était annexée au projet de loi sous avis, la Chambre de Commerce s'interroge sur l'articulation des paragraphes 1 et 2 de l'article 6 de cette loi.

En effet, il est mentionné au paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 6 que : « *le ministre statue sur la demande de délivrance [d'une licence] le plus rapidement possible et au plus tard trois mois après la date à laquelle les informations visées à l'article 9, paragraphe 2, lui ont été présentées. Il prend en compte toutes les informations disponibles. Il communique, sans délai, sa décision à l'entreprise qui a demandé la licence* ».

Or, le paragraphe 2 de l'article 6 dispose également que : « *les demandes en obtention d'une licence nouvelle et les demandes de changement ou d'extension d'une licence existante sont instruites par le ministre qui statue sur ces demandes endéans les trois mois à compter du jour où le dossier complet de la demande lui a été remis* ».

La Chambre de Commerce se demande si ces deux dispositions ne sont pas, dans une certaine mesure redondantes et, par voie de conséquence, sources d'insécurité juridique.

La transposition de l'article 5 de la Directive prévoit par ailleurs l'introduction du « **Chapitre 2bis - Gestion des entreprises ferroviaires selon des principes commerciaux** » afin de préciser que la gestion des entreprises ferroviaires est identique à celle des sociétés commerciales, quel que soit leur propriétaire, et introduire le principe de séparation comptable, telle que prévue aux articles 6 et 8 de la Directive.

Par ailleurs, ce nouveau chapitre détermine les libertés attribuées aux entreprises ferroviaires, dont la Chambre de Commerce, favorable à toute approche stimulant l'esprit d'innovation, salue notamment celle à l'article 19bis(4) de la loi modifiée du 11 juin 1999 « *de développer leur part de marché, de créer de nouvelles technologies et de nouveaux services et d'adopter toute technique innovatrice de gestion* ».

Au-delà de l'introduction de ces deux chapitres *bis*, l'article 52 du projet de loi sous rubrique entend confier l'édiction des règles de tarification et la fixation de la redevance pour utiliser l'infrastructure ferroviaire à un **organisme de tarification**, à savoir l'Administration des chemins de fer. L'organisme de tarification doit, conformément à l'article 29(3) de la Directive, s'assurer que les redevances soient équivalentes et non discriminatoires pour tous les prestataires de services équivalents dans le même marché. L'article 53 prévoit que ce ne sera désormais plus le gestionnaire de l'infrastructure, mais l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines, qui effectuera le prélèvement des redevances. De plus, le gestionnaire de l'infrastructure ne sera plus en charge de l'établissement de la preuve que les redevances ont été calculées conformément aux modalités de tarification prévues, cette tâche étant déléguée à l'organisme de tarification.

#### **V. Considérations concernant le Chapitre 3 – Modification de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire**

La Chambre de Commerce salue l'élargissement du champ d'application de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire prévu à l'article 57 du projet de loi sous avis. Alors que cela ne constitue pas une exigence de la Directive, la loi précitée inclut désormais des dispositions en matière d'**accréditation des centres de formation** pour le personnel assumant des tâches liées à la sécurité au sein d'une entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure.

La Chambre de Commerce approuve également la transposition de l'article 40(1) de la Directive, concernant la coopération en vue de répartir les capacités de l'infrastructure sur plusieurs réseaux. Elle estime notamment qu'une **coopération plus étroite en matière de répartition des capacités de l'infrastructure** peut créer des nouvelles synergies positives tant pour les gestionnaires que pour les entreprises et les voyageurs. Cependant, la Chambre de Commerce suggère de préciser au 14<sup>e</sup> point de l'article 61(1) avec quels acteurs l'Administration des chemins de fer se voit obligée de coopérer.

#### **VI. Considérations concernant le Chapitre 4 – Modification de la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire**

Le projet de loi sous avis vise encore à préciser les missions et les compétences de l'organisme de contrôle du marché ferroviaire qui est, selon l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire, l'**Institut luxembourgeois de régulation**.

Les nouvelles obligations qui incombent au régulateur sont précisées à l'article 101 du projet de loi et concernent, entre autres, la surveillance de la conformité des redevances, le contrôle des critères de détermination d'un défaut d'utilisation des redevances et la consultation régulière des représentants des usagers de services ferroviaires afin de recueillir leurs suggestions concernant le marché ferroviaire. Par ailleurs, le paragraphe 8 dispose que « *le régulateur traite dans un délai raisonnable fixé par le régulateur les demandes d'accès* ». Dans un souci de sécurité juridique, la Chambre de Commerce aurait préféré la fixation d'un délai maximum déterminé.

Les compétences du régulateur sont d'ailleurs renforcées à l'article 102 du projet de loi sous rubrique, qui prévoit que les décisions prises par ce dernier soient contraignantes.

\* \* \*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis, sous réserve de la prise en compte de ses remarques.

ZLY/SMI/DJI