

Projet de règlement grand-ducal définissant

- a) les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise ;
- b) les modalités d'accès aux capacités et autres services de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise ;
- c) un système d'amélioration des performances ;

et abrogeant

- a) le règlement grand-ducal modifié du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise
- b) le règlement grand-ducal modifié du 3 octobre 2006 a) définissant les modalités d'accès aux capacités et autres services de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise et b) modifiant le règlement grand-ducal du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application
- c) le règlement grand-ducal du 27 février 2010 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise et instaurant un système d'amélioration des performances.

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

Vu la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;

Vu la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ;

Vu la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire ;

Vu la loi modifiée du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire ;

Vu la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

Chapitre 1^{er} - Définitions.

Art. 1. Pour l'application du présent règlement grand-ducal, l'on entend par :

1. « accord-cadre », un accord général juridiquement contraignant de droit public ou privé définissant les droits et obligations d'un candidat et du gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne les capacités de l'infrastructure à répartir et la tarification à appliquer sur une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service ;
2. « Administration », organisme de répartition et de tarification au sens des articles 22 et 25 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée ;
3. « candidat », toute entreprise ferroviaire, tout regroupement international d'entreprises ferroviaires ou d'autres personnes physiques ou morales ou entités, par exemple les autorités compétentes visées dans le règlement (CE) n° 1370/2007 et

les chargeurs, les transitaires et les opérateurs de transports combinés ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquérir des capacités de l'infrastructure ;

4. « coordination », la procédure mise en œuvre par l'Administration et les candidats afin de rechercher une solution en cas de demandes concurrentes de capacités de l'infrastructure ;
5. « document de référence du réseau », en abrégé « DRR », document précisant, de manière détaillée, les règles générales, les délais, les procédures et les critères relatifs aux systèmes de tarification et de répartition des capacités et contenant toutes les autres informations nécessaires pour permettre l'introduction de demandes de capacités de l'infrastructure ;
6. « guichet unique », l'Administration participant au sillon dans le cas de sillons traversant plus d'un réseau, selon la procédure décrite par le DRR. Les candidats introduisent leur demande auprès de ce guichet unique. L'Administration agit pour le compte du candidat dans sa recherche de capacités auprès des gestionnaires de l'infrastructure concernés ;
7. « horaire de service », les données définissant tous les mouvements programmés des trains et du matériel roulant, sur l'infrastructure concernée, pendant la période de validité de cet horaire ;
8. « 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 de capacités ;
9. « installation de service », l'installation, y compris les terrains, bâtiments et équipements qui ont été spécialement aménagés, en totalité ou en partie, pour permettre la fourniture d'un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4 ;
10. « locomotive(s) haut-le-pied », train formé exclusivement de locomotives ;
11. « longueur d'un sillon », distance parcourue par le train entre la gare de départ ou le point d'entrée au réseau et la gare d'arrivée ou le point de sortie du réseau ;
12. « marche de base » ou « marche type », temps minimal techniquement possible pour les caractéristiques de l'infrastructure et du matériel roulant que met un train pour parcourir un itinéraire donné ;
13. « marche du train », temps réellement pris par un train pour parcourir un itinéraire donné ;
14. « nombre de caisses », nombre d'éléments que comporte un train voyageurs, locomotives comprises ;
15. « service de maintenance lourde », les travaux qui ne sont pas effectués de manière régulière et dans le cadre des activités quotidiennes, et qui impliquent que le véhicule soit retiré du service ;
16. « sillon », la capacité de l'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre au cours d'une période donnée ;
17. « sillon extraordinaire », tout sillon établi sur mesure ou à partir d'un sillon préétabli à la demande d'un candidat et qui ne répond pas aux critères du sillon régulier ;
18. « sillon préétabli », tout sillon créé d'office par l'Administration lors de la procédure annuelle d'établissement de l'horaire de service et proposé dans le catalogue des capacités disponibles ;
19. « sillon régulier », tout sillon alloué dans le cadre de la procédure annuelle d'établissement de l'horaire de service ou dans le cadre de la procédure de mise à jour mensuelle, telles que définies au DRR ;
20. « train de fret », tout train, même vide, comportant des véhicules destinés au transport de marchandises, sauf les cas mentionnés sous le point 21 ;
21. « train voyageurs », tout train, même vide, ne comportant outre les locomotives que des véhicules destinés au transport de personnes, éventuellement accompagnés de

- fourgons, de wagons de transport de véhicules automobiles ou d'autres wagons destinés à ce type de trafic ;
22. « train-kilomètre », distance de 1 kilomètre parcourue par un train donné ;
 23. « voies de garage », les voies spécifiquement réservées au stationnement temporaire des véhicules ferroviaires entre deux missions.

Chapitre 2 - Droit d'accès au réseau national.

Art. 2. L'Administration garantit à toute entreprise ferroviaire un accès équitable et non discriminatoire au réseau national, y compris l'accès par le réseau aux terminaux et au port.

Elle peut conclure tout accord en vue de garantir la fourniture, dans les terminaux et le port qui desservent ou peuvent desservir plus d'un client final, des services liés aux activités ferroviaires exercées par l'entreprise ferroviaire.

Art. 3. (1) Les prestations minimales auxquelles a droit tout candidat sont :

1. le traitement des demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire ;
2. le droit d'utiliser les capacités accordées ;
3. l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, y compris les branchements et aiguilles du réseau ;
4. le contrôle de la circulation des trains, y compris la signalisation, la régulation, le dispatching, la communication et la fourniture d'informations concernant la circulation des trains ;
5. l'utilisation du système d'alimentation électrique pour le courant de traction ;
6. toute autre information nécessaire à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service pour lequel les capacités ont été accordées.

L'Administration et le gestionnaire de l'infrastructure fournissent, chacun en ce qui le concerne, à toutes les entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, les prestations énumérées au présent paragraphe.

(2) L'accès, y compris l'accès aux voies, est ouvert aux éventuelles installations de service et aux services offerts dans ces installations :

1. les gares de voyageurs comprenant leurs bâtiments et les autres infrastructures, y compris l'affichage d'informations sur les voyages et les emplacements convenables prévus pour les services de billetterie ;
2. les terminaux de marchandises ;
3. les gares de triage et les gares de formation, y compris les gares de manœuvre ;
4. les voies de garage ;
5. les installations d'entretien, à l'exception de celles affectées à des services de maintenance lourde et qui sont réservées aux trains à grande vitesse ou à d'autres types de matériel roulant nécessitant des installations spécifiques ;
6. les autres infrastructures techniques y compris les installations de nettoyage et de lavage ;
7. les infrastructures portuaires intérieures liées à des activités ferroviaires ;
8. les infrastructures d'assistance ;
9. les infrastructures de ravitaillement en combustible et la fourniture du combustible dans ces infrastructures, dont les redevances sont indiquées séparément sur les factures.

(3) Les prestations complémentaires peuvent comprendre :

1. le courant de traction, dont les redevances sont séparées, sur les factures, des redevances d'utilisation du système d'alimentation électrique ;
2. le préchauffage des voitures ;
3. des contrats sur mesure pour le contrôle du transport de marchandises dangereuses ou pour l'assistance à la circulation de convois spéciaux.

(4) Les prestations connexes peuvent comprendre :

1. l'accès au réseau de télécommunications ;
2. la fourniture d'informations complémentaires ;
3. le contrôle technique du matériel roulant ;
4. les services de billetterie dans les gares de voyageurs ;
5. les services de maintenance lourde fournis dans des installations d'entretien réservées aux trains à grande vitesse ou à d'autres types de matériel roulant nécessitant des installations spécifiques.

(5) Si une installation de service visée au paragraphe 2 n'a pas été utilisée pendant au moins deux années consécutives et si des entreprises ferroviaires se sont déclarées intéressées par un accès à cette installation auprès de l'exploitant de cette installation, sur la base de besoins avérés, son propriétaire annonce publiquement que son exploitation est disponible à la location ou au crédit-bail en tant qu'installation de service ferroviaire, en totalité ou en partie, à moins que l'exploitant de cette installation de service ne démontre qu'un processus de reconversion en cours empêche son utilisation par une entreprise ferroviaire.

Les entreprises ferroviaires peuvent demander en sus, en tant que prestation connexe, au gestionnaire de l'infrastructure ou à d'autres exploitants d'installations de service, une prestation visée au paragraphe 4.

Art. 4. (1) Le droit d'accès au réseau national comprend pour tout candidat le droit aux prestations minimales prévues à l'article 3, paragraphe 1.

(2) Le gestionnaire de l'infrastructure et l'exploitant de l'installation de service fournissent, chacun en ce qui le concerne à toutes les entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire les prestations énumérées à l'article 3, paragraphe 2.

(3) Au cas où l'exploitant d'une installation de service fournit une prestation complémentaire prévue à l'article 3, paragraphe 3, il la fournit sans discrimination à toute entreprise ferroviaire qui en fait la demande.

(4) L'exploitant d'une installation de service n'est pas tenu de fournir aux entreprises ferroviaires les prestations connexes. Lorsque l'exploitant de l'installation de service décide de proposer à d'autres l'une de ces prestations, il les fournit sur demande aux entreprises ferroviaires de manière non discriminatoire.

(5) Afin d'assurer la totale transparence et le caractère non discriminatoire de l'accès aux installations de service visées à l'article 3, paragraphe 2, points 1, 2, 3, 4, 7 et 9, et de la fourniture de services dans ces installations lorsque l'exploitant d'une telle installation de service est sous le contrôle direct ou indirect d'une entité ou entreprise qui est également active et occupe une position dominante sur des marchés nationaux de services de transport ferroviaire pour lesquels l'installation est utilisée, il est organisé de manière à assurer son indépendance organisationnelle et décisionnelle vis-à-vis de cette entité ou entreprise. Cette indépendance n'implique pas obligatoirement l'établissement d'une entité juridique distincte pour ces installations de service et peut être réalisée par la mise en place de divisions distinctes au sein d'une même entité juridique.

Pour toutes les installations de service visées à l'article 3, paragraphe 2, l'exploitant et l'entité ou l'entreprise disposent de comptes séparés, y compris des bilans séparés et des comptes séparés de profits et pertes.

Lorsque l'exploitation de l'installation de service est assurée par un gestionnaire de l'infrastructure ou que l'exploitant de l'installation de service est sous le contrôle direct ou

indirect d'un gestionnaire de l'infrastructure, le respect des exigences visées dans le présent paragraphe est réputé être démontré par le respect des exigences visées à l'article 4 de la loi modifiée du 22 juillet 2009.

Art. 5. (1) Les demandes visant à obtenir des capacités de l'infrastructure peuvent être introduites par les candidats. Afin d'utiliser ces capacités de l'infrastructure, les candidats désignent une entreprise ferroviaire pour conclure un accord avec l'Administration. Les conditions régissant ces accords doivent être non discriminatoires et transparentes. Ceci s'entend sans préjudice du droit des candidats à conclure des accords avec l'Administration au sens de l'article 22 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée.

(2) L'Administration peut imposer aux candidats des règles afin d'assurer la sauvegarde de ses aspirations légitimes en ce qui concerne les recettes et l'utilisation futures de l'infrastructure. Ces règles sont appropriées, transparentes et non discriminatoires. Elles figurent dans le DRR. Elles ne peuvent porter que sur la fourniture d'une garantie financière ne dépassant pas un niveau approprié, proportionnel au niveau d'activité envisagé du candidat, et sur la capacité à présenter des offres conformes en vue de l'obtention de capacités de l'infrastructure.

Chapitre 3 - Tarification.

Art. 6. (1) La redevance imposée pour l'accès aux voies dans le cadre des installations de service visées à l'article 3, paragraphe 2, et la fourniture de services dans ces installations, ne dépasse pas le coût de leur prestation majoré d'un bénéfice raisonnable.

(2) Si les services énumérés à l'article 3, paragraphes 3 et 4, comme prestations complémentaires et connexes ne sont proposés que par un seul fournisseur, la redevance imposée pour un tel service ne dépasse pas le coût de la prestation majoré d'un bénéfice raisonnable.

(3) Sans préjudice de l'article 7, les redevances perçues pour l'ensemble des prestations minimales et pour l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire.

Art. 7. (1) Les redevances d'utilisation de l'infrastructure visées à l'article 6, paragraphe 3, peuvent inclure une redevance au titre de la rareté des capacités de la section identifiable de l'infrastructure pendant les périodes de saturation.

(2) Les redevances d'utilisation de l'infrastructure visées à l'article 6, paragraphe 3, peuvent être modifiées pour tenir compte du coût des effets sur l'environnement de l'exploitation des trains. Toute modification de ce type est différenciée en fonction de l'ampleur de l'effet engendré.

Art. 8. La redevance perçue pour l'ensemble des prestations minimales est composée de trois éléments additifs :

1. un élément associé au traitement administratif de la requête de sillon ;

Pour les sillons réguliers, la redevance couvre le traitement administratif associé à la requête d'un sillon réservé pour une période horaire. Pour les sillons préétablis et extraordinaires, la redevance couvre le traitement administratif associé à la requête du sillon considéré.

Les redevances associées au traitement administratif des requêtes sont précisées dans le DRR.

2. un élément associé à l'exploitation du sillon ;

La redevance associée à l'exploitation d'un sillon est calculée sur base du produit d'un tarif unitaire, de la longueur du sillon, d'un facteur associé au poids du train et d'un facteur associé au type de train considéré.

Le tarif unitaire d'exploitation du sillon, les catégories de poids, les facteurs associés aux catégories de poids, les types de trains et les facteurs associés aux types de trains sont précisés dans le DRR.

3. un élément associé à la rareté des capacités sur les sections déclarées saturées et traversées par le sillon pendant les périodes de saturation. Cette redevance est calculée sur base du produit d'un facteur de congestion, de la longueur de la section déclarée saturée, d'un coefficient de rigidité et d'un coefficient de délai de réservation.

La liste des sections déclarées saturées conformément à l'article 9, les facteurs de congestion associés et les périodes associées sont précisés dans le DRR.

Le coefficient de rigidité est fonction de la différence entre la marche de base train et de la marche du train telle qu'elle est estimée sur base de l'application de l'horaire de service. Les catégories considérées et les coefficients applicables sont précisés dans le DRR.

Le coefficient de délai de réservation est fonction du délai compris entre la première demande de requête formulée par l'entreprise ferroviaire à l'Administration et la date prévue pour le premier sillon considéré. Les catégories de délais et coefficients associés sont précisés dans le DRR.

Art. 9. Lorsque à l'issue de la coordination des sillons demandés et de la consultation des candidats, il s'avère impossible de répondre favorablement à toutes les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire, l'Administration déclare une section de l'infrastructure ferroviaire complètement ou partiellement saturée. Les facteurs de congestion et les périodes de saturation sont précisés dans le DRR.

Art. 10. La redevance associée à l'utilisation du système d'alimentation électrique pour le courant de traction est fixée comme le produit d'un tarif unitaire et de la distance d'utilisation du système d'alimentation électrique.

La valeur du tarif unitaire d'utilisation du système d'alimentation électrique est précisée dans le DRR.

Art. 11. La redevance relative à l'activité de triage est fixée comme le produit d'un tarif unitaire et du nombre de wagons triés.

La valeur du tarif unitaire d'accès à la gare de triage est précisée dans le DRR.

La même redevance est applicable à l'accès aux gares de formation et à la formation des trains de passagers.

Art. 12. La redevance associée à l'accès aux infrastructures de ravitaillement en combustible exploitées par le gestionnaire de l'infrastructure est fixée comme un tarif forfaitaire par opération.

Cette redevance couvre également les services de fourniture de combustible, à l'exception du prix de revient du combustible et d'une marge commerciale appliquée à ce prix de revient.

La valeur du tarif d'accès aux infrastructures de ravitaillement en combustible est précisée dans le DRR.

Art. 13. Les redevances associées à l'accès aux gares de voyageurs, à leurs bâtiments et aux autres infrastructures associées, aux terminaux de marchandises et aux voies de garage sont fixées comme étant le produit d'un tarif unitaire et d'une durée d'accès.

La durée d'accès est calculée en jours complets.

Les valeurs des tarifs unitaires applicables sont précisées dans le DRR.

Art. 14. La redevance associée à l'accès aux installations d'entretien et autres infrastructures exploités par le gestionnaire de l'infrastructure est fixée comme étant le produit d'un tarif horaire et d'une durée d'accès.

La durée d'accès est calculée sur base d'un devis préalable. Le tarif horaire applicable est précisé dans le DRR.

Art. 15. La redevance associée à l'utilisation du courant de traction est fixée comme le produit d'un tarif unitaire, d'un facteur lié au poids du train, d'un facteur lié à la vitesse moyenne hors arrêts du train, d'un facteur lié au nombre d'arrêts prévus et d'un coefficient de pointe.

Les catégories de poids et les facteurs associés sont précisés dans le DRR.

La vitesse moyenne hors arrêts est définie comme la vitesse moyenne prévue à l'horaire de service après déduction des temps d'arrêts prévus à l'horaire de service.

Les catégories de vitesse et les facteurs associés sont précisés dans le DRR.

Le nombre d'arrêts à considérer est le nombre d'arrêts prévu à l'horaire.

Le coefficient de pointe est appliqué en fonction du moment où le train considéré a passé, sur base de l'horaire de service, la moitié du temps total de parcours sur le réseau. Les périodes applicables et les coefficients de pointe associés sont précisés dans le DRR.

Art. 16. La redevance associée au préchauffage ou au chauffage des voitures et automotrices est fixée comme le produit d'un tarif unitaire et du nombre de voitures ou d'éléments d'automotrices préchauffées ou chauffées.

Le tarif unitaire de préchauffage/chauffage est précisé dans le DRR.

Art. 17. La redevance associée à la mise à disposition de contrats sur mesure pour le contrôle du transport de marchandises dangereuses et l'assistance à la circulation de convois spéciaux est fixée sur base d'un devis préalable.

L'éventuel coût du devis est fixé comme le produit d'un tarif horaire et de la durée nécessaire à l'établissement du contrat.

Le tarif horaire applicable est précisé dans le DRR.

Art. 18. Toute redevance associée aux prestations et services visés à l'article 3 et dont les modalités de tarification ne sont pas prévues aux articles précédents est fixée sur base d'un devis préalable. Par défaut, un tarif horaire est d'application.

Le tarif horaire applicable par défaut est précisé dans le DRR.

Art. 19. Sans préjudice de l'article 25 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée, les conditions de paiements applicables aux redevances définies sont les suivantes :

1. Toutes les redevances, sauf les redevances visées à l'article 3, sont facturées après prestations des services. Le délai de paiement applicable est précisé dans le DRR.
2. Pour les redevances visées à l'article 3, un système de caution est prévu. La caution est perçue par l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition de sillons et versée au Fonds du rail en cas de non-utilisation de la capacité réservée. Les conditions de cautionnement et de restitution de la caution sont précisées dans le DRR.
3. Les études de sillons donnent lieu au paiement par le demandeur d'une redevance équivalente aux frais administratifs prévus au DRR.

Chapitre 4 - Système d'amélioration des performances.

Art. 20. Les trains des entreprises ferroviaires circulant sur le réseau national sont soumis à un système d'amélioration des performances reposant sur les principes de base déterminés par l'annexe VI, point 2, de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite. Le système d'amélioration des performances comporte des pénalités et des compensations en cas de retards importants ou de suppressions imprévues.

Les pénalités et compensations associées aux retards importants de trains sont fixées comme le produit d'un taux unitaire et des minutes de retard causées respectivement par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure.

La valeur du taux unitaire est précisée dans le DRR.

Les pénalités et compensations associées aux suppressions imprévues de trains sont précisées dans le DRR.

Les pénalités et compensations prévues dans cet article ne peuvent être supérieures à la caution prévue à l'article 19.

Les seuils de retard à partir desquels les pénalités et compensations sont applicables, les limites maximales de ces pénalités et compensations ainsi que les modalités d'application du système d'amélioration des performances sont précisés dans le DRR.

Art. 21. L'Administration peut remplacer, pour des trains internationaux, le système d'amélioration des performances prévu à l'article 20 par un système d'amélioration des performances européen, établi dans le cadre de sa coopération avec les organismes de tarification et les autorités compétentes des autres Etats membres de l'Union européenne.

Chapitre 5 - Répartition des capacités.

Art. 22. (1) L'Administration établit et publie, après consultation des parties intéressées et au plus tard quatre mois avant la date limite pour l'introduction des demandes de capacités de l'infrastructure, le DRR. Le DRR est publié en français et en anglais, le français faisant foi. Il peut être obtenu au coût de publication de ce document. Toutefois, son contenu est mis gratuitement à disposition sous forme électronique sur le portail internet de l'Administration et accessible par un portail internet commun. Ce portail internet est mis en place par l'Administration dans le cadre de sa coopération conformément à l'article 4 de la loi modifiée du 22 juillet 2009 précitée.

(2) Le DRR contient les informations suivantes :

1. un chapitre exposant la nature de l'infrastructure et les conditions d'accès à cette infrastructure. Ces informations concordent, sur une base annuelle, avec les

registres d'infrastructures ferroviaires à publier selon la procédure prévue par l'article 33 du règlement grand-ducal du 1^{er} juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire ou y font référence ;

2. un chapitre relatif aux principes de tarification et aux tarifs qui précise le système de tarification et informe sur les redevances et sur l'accès aux services énumérés à l'article 3, qui sont offerts par un seul fournisseur. Ce chapitre décrit la méthode, les règles et les barèmes utilisés pour appliquer les coûts et les redevances. Il contient, lorsqu'elles sont disponibles, des informations concernant les modifications de redevances déjà décidées ou prévues au cours des cinq prochaines années. L'Administration peut instaurer des systèmes de réductions, appliqués de manière non discriminatoire à toutes les entreprises ferroviaires, s'adressant à tous les utilisateurs de l'infrastructure.
3. un chapitre sur les principes et les critères de répartition des capacités. Ce chapitre expose les grandes caractéristiques des capacités de l'infrastructure et précise les restrictions éventuelles qui en limitent l'utilisation et les contraintes probables imposées par l'entretien du réseau. Il précise les procédures et délais relatifs à la répartition des capacités. Sont visés par les critères spécifiques applicables à cette répartition :
 1. les procédures d'introduction des demandes de capacités auprès de l'Administration par les candidats ;
 2. les exigences auxquelles les candidats doivent satisfaire ;
 3. les délais applicables aux procédures de demande et de répartition, les procédures à suivre pour demander des informations sur la programmation et les procédures de programmation des travaux d'entretien prévus et imprévus ;
 4. les principes régissant le processus de coordination et le système de règlement des litiges mis à disposition dans le cadre de ce processus ;
 5. les procédures à suivre et les critères à appliquer lorsque l'infrastructure est saturée ;
 6. des détails sur les restrictions imposées à l'utilisation des infrastructures ;
 7. les règles concernant la prise en compte des niveaux antérieurs d'utilisation des capacités pour déterminer les priorités lors du processus de répartition ;
 8. les mesures de traitement adéquat des services de fret, des services internationaux et des demandes soumises à la procédure ad hoc ;
 9. les procédures d'allocation des sillons internationaux.
4. un chapitre contenant des informations sur la demande de licence visée à au chapitre 2 la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée et sur les certificats de sécurité ferroviaire délivrés conformément au chapitre 4 de la loi modifiée du 22 juillet 2009 précitée ou indiquant un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique ;
5. un chapitre contenant des informations sur les procédures de règlement des litiges et de recours ;
6. un chapitre contenant des informations sur l'accès aux installations de service visées à l'article 3 et la tarification de leur utilisation. Les exploitants d'installations de service qui ne se trouvent pas sous le contrôle de l'Administration fournissent des informations sur les tarifs pratiqués pour l'accès à l'installation et pour la prestation de services ainsi que des informations sur les conditions techniques d'accès, à inclure dans le DRR, ou indiquent un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique ;

7. un modèle d'accord pour la conclusion d'accords-cadres entre l'Administration et un candidat selon la procédure prévue par l'article 26 ;
8. un modèle de formulaire pour les demandes de capacité.

(3) L'exploitant de l'installation de service destinée à la prestation des services visés à l'article 3, paragraphes 2, 3 et 4, transmet à l'Administration les informations sur les redevances à inclure dans le DRR ou indique un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique, conformément au paragraphe 1^{er}.

Le gestionnaire de l'infrastructure fournit à l'Administration toutes les informations dont il dispose et qui sont nécessaires à l'élaboration du DRR.

(4) Si l'Administration compte modifier les éléments essentiels du système de tarification prévu par l'article 24 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée, elle en informe le public au moins trois mois avant la date limite de publication du DRR, conformément au paragraphe 1^{er}.

(5) L'Administration soumet le projet de DRR à l'avis des parties intéressées. Les avis sont réputés favorables s'ils ne sont pas intervenus dans le mois suivant la transmission du projet.

L'Administration soumet le DRR pour approbation au membre du Gouvernement ayant les Transports dans ses attributions, ci-après désigné le ministre.

Le DRR est tenu à jour et, le cas échéant, modifié.

(6) Les références aux publications relatives au DRR sont insérées au Mémorial, Recueil administratif et économique, au moins six jours francs avant la mise en vigueur.

(7) L'Administration établit, dans son DRR, les critères de détermination du défaut d'utilisation pour la facturation de la redevance appropriée pour les capacités attribuées mais non utilisées. L'organisme de contrôle visé à l'article 1^{er} de la loi modifiée du 3 août 2010 précitée contrôle ces critères conformément à l'article 5 de ladite loi.

Art. 23. L'Administration est chargée de répartir les capacités d'infrastructure du réseau national.

Elle veille à assurer une utilisation efficace et optimale des infrastructures. A cet effet, l'Administration :

1. définit et évalue les capacités disponibles, le cas échéant en coopération avec d'autres organismes de répartition des capacités européens en vue d'une répartition efficace de capacités impliquant plusieurs réseaux ;
2. prévoit la prise en compte des capacités d'infrastructure nécessaires aux besoins de travaux de maintenance et de renouvellement de l'infrastructure et, le cas échéant, les règles de priorité spécifiques pour des lignes spécialement affectées à un type de trafic ;
3. attribue aux candidats, selon les modalités définies aux articles suivants, chaque sillon correspondant à la capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné entre deux points du réseau national pendant une période de temps donnée ;
4. détermine les graphiques de circulation qui décrivent l'ensemble des sillons sur l'infrastructure du réseau national, ainsi que les capacités réservées pour l'exécution des grands travaux d'investissement sur chaque section du réseau ;
5. arrête, selon les modalités prévues à l'article 27, l'horaire de service qui retrace l'ensemble des mouvements des trains et du matériel roulant programmés sur une

période de douze mois à compter du deuxième samedi de décembre à minuit. Des adaptations de l'horaire peuvent intervenir à d'autres dates si les nécessités du trafic le justifient. Ces dates sont coordonnées avec les autres organismes de répartition des capacités européens et publiées au DRR ;

6. met en place un cadre pour la répartition des capacités de l'infrastructure, sous réserve que soit satisfaite la condition relative à l'indépendance de gestion prévue à l'article 8 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée. Des règles spécifiques de répartition des capacités sont établies. L'Administration accomplit les procédures de répartition de ces capacités. Elle veille à ce que les capacités de l'infrastructure soient réparties sur une base équitable et de manière non discriminatoire et dans le respect du droit de l'Union européenne ;
7. respecte la confidentialité, sous l'angle commercial, des informations qui lui sont communiquées.

Art. 24. (1) Le gestionnaire de l'infrastructure présente à l'Administration au plus tard 25 mois avant la mise en vigueur de l'horaire de service un projet des grands travaux qu'il compte effectuer durant l'horaire de service en question et qui ont des répercussions importantes sur les capacités disponibles.

Après concertation avec l'Administration et au plus tard 13 mois avant la mise en vigueur de l'horaire de service, le gestionnaire de l'infrastructure présente à celle-ci le planning définitif de ces travaux.

(2) Le gestionnaire de l'infrastructure peut programmer à court terme des travaux de moindre importance ayant des répercussions sur les capacités allouées. Dans ce cas il demande les capacités requises à l'Administration au plus tard un mois avant le début envisagé des travaux. Après concertation avec les candidats, l'Administration définit les modifications et annulations de sillons à prévoir. Ces mesures ne donnent pas lieu à d'autre indemnisation que le remboursement de la caution prévue à l'article 19.

(3) Il en est de même lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ne peut pas mettre à disposition les capacités allouées en raison de travaux urgents non prévus.

Art. 25. Peuvent introduire des demandes d'attribution de sillons les candidats, l'organisme de répartition des capacités d'infrastructure d'un autre Etat membre de l'Union européenne coopérant avec l'Administration et dûment mandaté ainsi qu'un groupement de plusieurs organismes de répartition des capacités d'infrastructure d'autres Etats membres de l'Union européenne constitué à cet effet.

De même, l'Administration, si elle est dûment mandatée par un candidat, peut présenter pour le compte de celui-ci des demandes d'attribution de sillons auprès d'autres organismes de répartition des capacités d'infrastructure avec lesquels elle coopère.

Les capacités de l'infrastructure disponibles sont réparties par le gestionnaire de l'infrastructure et ne peuvent, une fois affectées à un candidat, être transférées par le bénéficiaire à une autre entreprise ou un autre service.

Toute transaction relative aux capacités de l'infrastructure est interdite et entraîne l'exclusion de l'attribution ultérieure de capacités.

L'utilisation de capacités par une entreprise ferroviaire pour exercer les activités d'un candidat qui n'est pas une entreprise ferroviaire n'est pas considérée comme un transfert.

L'Administration est en mesure d'indiquer à tout candidat les capacités d'infrastructure qui ont été attribuées aux entreprises ferroviaires utilisant le réseau national.

Art. 26. L'Administration peut conclure avec tout candidat un accord-cadre. Cet accord-cadre précise les caractéristiques des capacités de l'infrastructure ferroviaire requises par un candidat ainsi que de celles qui lui sont offertes pour toute durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service.

L'accord-cadre est conclu en principe pour une durée de cinq ans, renouvelable par périodes égales à sa durée initiale. L'Administration peut, dans des cas spécifiques, accepter des périodes plus courtes ou plus longues. Toute période d'une durée supérieure à cinq ans est motivée par l'existence de contrats commerciaux, d'investissements particuliers ou de risques.

Lorsque des itinéraires de substitution adéquats existent, l'Administration peut, après consultation des parties intéressées, désigner des infrastructures spécialisées à utiliser par des types déterminés de trafic. Lorsque cette désignation a eu lieu, l'Administration peut accorder la priorité à ce type de trafic lors de la répartition des capacités de l'infrastructure. Cette désignation ne fait pas obstacle à l'utilisation de ces infrastructures par d'autres types de trafic, dès lors que des capacités sont disponibles. Lorsque l'infrastructure a été désignée conformément au présent alinéa, il en est fait état dans le document de référence du réseau. Pour les services utilisant une telle infrastructure spécialisée et qui nécessitent des investissements importants et à long terme, dûment justifiés par le candidat, l'accord-cadre peut être conclu pour une durée de quinze ans. Une durée supérieure à quinze ans n'est admissible que dans des cas exceptionnels, lorsqu'il s'agit d'investissements importants et à long terme et spécialement lorsque ceux-ci font l'objet d'engagements contractuels comprenant un plan pluriannuel d'amortissement.

Dans de tels cas exceptionnels, l'accord-cadre peut indiquer les caractéristiques détaillées des capacités qui sont mises à la disposition du candidat pour la durée de l'accord-cadre. Ces caractéristiques peuvent comprendre la fréquence, le volume et la qualité des sillons. L'Administration peut réduire les capacités réservées dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure au seuil fixé par le DRR.

Des indemnisations peuvent être prévues en cas de non-respect des engagements.

L'accord-cadre peut être modifié ou limité afin de permettre une meilleure utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Les dispositions générales de chaque accord-cadre sont communiquées à toute partie intéressée.

La conclusion d'un accord-cadre ne dispense pas l'intéressé de présenter ses demandes de sillons selon les modalités prévues à l'article 3*bis* de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée. Elle ne fait pas obstacle à l'utilisation par d'autres demandeurs de sillons de l'infrastructure qui fait l'objet de l'accord-cadre.

Art. 27. (1) Les demandes de sillons sont adressées à l'Administration dans les conditions et selon les modalités prévues par le DRR ou, en cas d'accord-cadre, par les stipulations de cet accord.

Le droit d'utiliser des capacités déterminées de l'infrastructure sous forme de sillons peut être accordé aux candidats pour une durée maximale correspondant à une seule période de l'horaire de service. Lorsque la demande est présentée au titre d'un accord-cadre, l'Administration prend en compte les engagements contractuels lors de la répartition des capacités de l'infrastructure.

(2) L'Administration instruit les demandes. Dans le cadre de cette instruction elle peut confier des études techniques au gestionnaire de l'infrastructure.

(3) Après l'instruction des demandes de sillons, l'Administration établit un projet d'horaire de service, le cas échéant en coopération avec les autres organismes de répartition concernés, et ce au plus tard quatre mois après la date limite pour la présentation des demandes par les candidats. Ce projet tient compte des demandes formulées, des priorités dans l'utilisation du réseau national, des périodes nécessaires pour l'entretien programmé du réseau et les grands travaux sur l'infrastructure ferroviaire et, le cas échéant, de la nécessité de réserver des capacités suffisantes pour répondre aux demandes ponctuelles de sillons.

(4) Lorsque certaines demandes sont incompatibles entre elles, l'Administration entame une procédure de coordination, telle que définie au DRR. Elle peut proposer des sillons différents de ceux qui ont été demandés.

L'Administration s'efforce, en consultant les candidats concernés, de résoudre les conflits éventuels. Cette consultation est fondée sur la communication, dans un délai raisonnable, gratuitement et par écrit ou par voie électronique, des informations suivantes :

1. les sillons demandés par tous les autres candidats sur les mêmes lignes ;
2. les sillons alloués dans un premier temps à tous les autres candidats sur les mêmes lignes ;
3. les autres sillons proposés sur les lignes concernées, conformément au paragraphe 2 ;
4. des informations complètes et détaillées sur les critères de répartition des capacités.

Conformément à l'article 23, point 7, ces informations sont fournies sans révéler l'identité des autres candidats, à moins que les candidats concernés n'aient accepté qu'elles le soient.

L'Administration consulte les parties intéressées au sujet du projet d'horaire de service et leur laisse la faculté de présenter leurs observations durant une période d'au moins un mois. Les parties intéressées comprennent toutes celles qui ont introduit une demande de capacités de l'infrastructure, ainsi que les autres parties qui souhaitent formuler des commentaires au sujet de l'incidence que l'horaire de service peut, le cas échéant, avoir sur leur aptitude à fournir des services ferroviaires durant la période de validité de l'horaire de service. L'Administration adopte les mesures appropriées, prend en compte les observations exprimées et communique la proposition définitive de sillons aux parties intéressées.

(5) Sans préjudice des dispositions de l'article 22, paragraphe 9, de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée, les parties intéressées peuvent saisir le régulateur dans un délai de dix jours ouvrables à partir de la réception de la proposition définitive de sillons.

(6) A l'issue de ce processus, l'Administration arrête l'horaire de service provisoire et le rend public.

Art. 28. (1) Les demandes de sillons présentées après la date limite pour l'introduction des demandes ne sont traitées qu'après publication de l'horaire de service provisoire sur base des capacités d'infrastructure disponibles suite à l'attribution de sillons effectuée en application de l'article 27. Si ces demandes sont introduites avant une date limite publiée au DRR, elles sont prises en compte lors de l'établissement de l'horaire de service définitif. Les demandes de sillons réguliers présentées après cette date limite sont prises en compte lors des adaptations de l'horaire de service selon les modalités et le calendrier publiés au DRR.

(2) Les demandes de sillons extraordinaires ou préétablis peuvent être présentées à tout moment sans préjudice des délais prévus au DRR. L'Administration répond à ces demandes

dans un délai de cinq jours ouvrables, si possible en présentant une offre ou, le cas échéant, en indiquant un nouveau délai pour la remise de l'offre.

3) La régulation opérationnelle se fait sous le contrôle de l'Administration.

Art. 29. Toute utilisation de l'infrastructure par le bénéficiaire d'un sillon requiert la conclusion d'un contrat avec l'Administration. Ce contrat porte sur les conditions administratives, techniques et financières de l'utilisation de l'infrastructure et spécifie notamment les conditions dans lesquelles sont appliquées les règles de sécurité.

Sans préjudice des stipulations contractuelles, le contrat d'utilisation de l'infrastructure du réseau national peut être résilié sans indemnité pour le bénéficiaire d'un sillon dans les cas suivants :

1. retrait de la licence ferroviaire ou du certificat de sécurité ;
2. situation de cessation de paiements ou de mise en liquidation judiciaire ;
3. défaut de paiement des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour six échéances successives ;
4. violation des obligations en matière d'assurance.

Art. 30. L'Administration peut, par décision motivée, supprimer ou modifier les sillons alloués :

1. lorsque l'exécution sur l'infrastructure ferroviaire de travaux autres que ceux qui sont programmés lors de l'élaboration de l'horaire de service mentionné à l'article 27 l'exige ;
2. lorsque l'utilisation du sillon a été inférieure au seuil défini dans le DRR.

Dans le cas mentionné sub 2, l'Administration peut conférer un caractère définitif à la modification ou à la suppression.

La décision de modification ou de suppression de sillons est précédée d'un préavis de quinze jours et d'une concertation avec les bénéficiaires des sillons en cause. Elle indique la durée de la modification ou de la suppression.

Toutefois, en cas d'urgence et de nécessité absolue, notamment en cas d'accident, de défaillance rendant l'infrastructure momentanément inutilisable ou pour tout autre fait empêchant l'utilisation de l'infrastructure dans des conditions normales de sécurité, l'Administration supprime, sans préavis, les sillons attribués pendant le temps nécessaire à la remise en état des installations ou à la disparition du fait générateur de l'arrêt des circulations. L'Administration en informe le régulateur dans les meilleurs délais.

Les modalités d'indemnisation éventuelle sont précisées dans le DRR.

Art. 31. (1) Lorsque l'Administration constate l'impossibilité de répondre favorablement à toutes les demandes de capacités sur une ligne ou une section de ligne de l'infrastructure, elle déclare cette fraction de l'infrastructure saturée et en informe le ministre.

(2) Lorsqu'une section de ligne du réseau national a été déclarée saturée, l'Administration affecte les sillons en fonction des priorités suivantes :

1. les services de transport de voyageurs effectués dans le cadre d'un contrat de service public passé avec l'Etat ;
2. les services de transport nationaux ou internationaux de voyageurs ;
3. les services de transport nationaux ou internationaux de marchandises.

Art. 32. (1) L'Administration en sa qualité d'organisme de répartition précise, dans le DRR, les conditions de prise en compte des niveaux d'utilisation antérieurs des sillons lors de la détermination des priorités dans le cadre de la procédure de répartition.

(2) Pour l'infrastructure saturée en particulier, l'Administration impose la renonciation à un sillon dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure au seuil fixé dans le DRR, à moins que cette sous-utilisation ne soit due à des raisons autres qu'économiques échappant au contrôle du candidat.

Chapitre 6 - Dispositions abrogatoires.

Art. 33. Le règlement grand-ducal modifié du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise est abrogé.

Art. 34. A l'article 7, alinéa 5, la section de phrase « , la Commission prévue à l'article 9 demandée en son avis » du règlement grand-ducal du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de validité des licences des entreprises ferroviaires, est abrogée.

Art. 35. L'article 9, alinéas 1 à 3, du règlement grand-ducal du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de validité des licences des entreprises ferroviaires sont abrogés.

Art. 36. Le règlement grand-ducal modifié du 3 octobre 2006 a) définissant les modalités d'accès aux capacités et autres services de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise et b) modifiant le règlement grand-ducal du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application est abrogé.

Art. 37. L'article 5, paragraphe 2, alinéa 2, du règlement grand-ducal du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires est abrogé.

Art. 38. L'article 3, alinéa 2, deuxième phrase, du règlement grand-ducal du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire est abrogé.

Art. 39. Le règlement grand-ducal du 27 février 2010 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise et instaurant un système d'amélioration des performances.

Art. 40. La référence au présent règlement grand-ducal peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant : « règlement grand-ducal sur les modalités d'accès à l'infrastructure ferroviaire et leur tarification ».

Art. 41. Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Exposé des motifs et commentaire des articles

Concerne: Projet de règlement grand-ducal définissant

a) les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise ;

b) les modalités d'accès aux capacités et autres services de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise ;

c) un système d'amélioration des performances ;

et abrogeant

a) le règlement grand-ducal modifié du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise

b) le règlement grand-ducal modifié du 3 octobre 2006 a) définissant les modalités d'accès aux capacités et autres services de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise et b) modifiant le règlement grand-ducal du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application

c) le règlement grand-ducal du 27 février 2010 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise et instaurant un système d'amélioration des performances.

A) Considérations générales

Dans le cadre des travaux de transposition de la refonte du 1^{er} paquet ferroviaire (directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, ci-après la directive 2012/34/UE), il s'est avéré indiqué de procéder à une fusion du règlement grand-ducal modifié du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise, d'une part, et du règlement grand-ducal modifié du 3 octobre 2006 a) définissant les modalités d'accès aux capacités et autres services de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise et b) modifiant le règlement grand-ducal du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application, d'autre part.

Non seulement cette fusion a été engagée à des fins de simplification administrative, étant donné que les deux règlements grand-ducaux en question contiennent un très grand nombre de dispositions identiques, mais elle permet également de consolider dans un seul texte toutes les dispositions techniques relatives à la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 septembre 2012 (refonte).

Cette fusion implique alors également l'abrogation du règlement grand-ducal du 27 février 2010 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise et instaurant un système d'amélioration des performances, comme ce règlement grand-ducal constitue une simple mesure modificative du règlement grand-ducal modifié du 31 mars 2003.

Les modifications supplémentaires du nouveau règlement grand-ducal « fusionné » sont apportées par la directive 2012/34/UE. Il s'agit notamment :

- de l'article 13 de la directive 2012/34/UE relatif aux conditions d'accès aux services :

Les modifications proposées concernant la modernisation des services ferroviaires sont doubles.

Premièrement, des exigences d'indépendance (juridique, organisationnelle et décisionnelle) pour la gestion des installations de service et le transport ferroviaire sont introduites afin d'éliminer les conflits d'intérêts entre, d'une part, les fournisseurs de services ferroviaires ou les propriétaires des installations de service et, d'autre part, les entreprises ferroviaires historiques. Cette mesure contribuera à garantir un accès non discriminatoire aux installations de service.

La seconde mesure proposée à l'article 13 est l'introduction de dispositions de type «use it or lose it» pour la gestion des installations de service ferroviaire: si une installation n'est pas utilisée, son propriétaire doit la mettre à la disposition d'une autre partie intéressée. Cette mesure augmente la disponibilité des installations sur le marché et prévient les problèmes de saturation artificielle.

- de l'article 27 de la directive 2013/34/UE relatif à la publication des documents de référence du réseau :

Les dispositions proposées précisent comment les gestionnaires d'infrastructure doivent publier les documents de référence du réseau. La publication de ceux-ci dans une deuxième langue officielle de l'Union européenne et sous forme électronique sur le portail de l'Agence ferroviaire européenne améliorera leur accessibilité et, partant, la transparence.

- de l'article 29 de la directive 2012/34/UE relatif aux informations sur les systèmes de tarification :

Pour augmenter la transparence en matière d'utilisation des fonds publics, il est proposé d'obliger les États membres à publier les cadres et règles de tarification dans les documents de référence du réseau.

- de l'article 31 de la directive 2012/34/UE relatif aux principes de tarification :

Le contenu de l'article 31 est modifié de manière à introduire deux mesures distinctes :

La première mesure concerne la différenciation des redevances d'accès aux voies en fonction des caractéristiques d'émissions sonores du matériel roulant qui constitue la rame. Cela incitera clairement à moderniser l'infrastructure et notamment à investir dans des technologies ferroviaires plus durables.

Pour améliorer la transparence de la tarification, il est précisé que les prestataires de services doivent également fournir des informations sur la tarification des services ferroviaires devant être publiée dans leur document de référence du réseau.

- de l'article 37 de la directive 2012/34/UE relatif à la coopération entre les gestionnaires d'infrastructure :

En ce qui concerne la répartition des capacités d'infrastructure au titre de l'article 40, le nouvel article 37 propose d'introduire de nouvelles mesures pour assurer que les gestionnaires d'infrastructure coopèrent en vue de l'établissement de systèmes de tarification sur plusieurs réseaux.

- de l'annexe VI de la directive 2012/34/UE relative au contenu du document de référence du réseau : Les mesures proposées à l'annexe VI clarifient le contenu des documents de référence du réseau afin de renforcer leur efficacité et d'améliorer la transparence du marché ferroviaire. Les nouvelles dispositions stipulent notamment que les gestionnaires d'infrastructure doivent publier 1) un modèle de formulaire pour les demandes de capacités, 2) des informations détaillées sur les procédures d'allocation des sillons internationaux, 3) des informations sur les demandes de licences ferroviaires et de certificats de sécurité ferroviaire, 4) des informations sur les procédures de règlement des litiges et de recours concernant l'accès au marché et 5) des informations sur l'accès aux installations de service ferroviaire (outre les informations actuellement requises concernant la tarification).

Finalement, il a été profité de la fusion des deux règlements grand-ducaux sous rubrique pour supprimer toutes les dispositions relatives à la notion de la « commission administrative », qui est indépendante et composée de trois membres désignés par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures et qui a pour mission d'aviser les dossiers instruits par l'Administration des chemins de fer dans le cadre de la délivrance des certificats de sécurité et des licences ferroviaires, étant donné qu'il résulte d'une volonté ministérielle de supprimer cet organe.

Il s'agit notamment :

- des articles 7 et 9 du règlement grand-ducal du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de validité des licences des entreprises ferroviaires ;
- de l'article 5, paragraphe 2, alinéa 2 du règlement grand-ducal du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires ;
- de l'article 3, alinéa 2, deuxième phrase, du règlement grand-ducal du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ; et
- de l'article 36 du règlement grand-ducal du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire.

Structure du projet de règlement grand-ducal :

Le règlement grand-ducal en projet est subdivisé en six chapitres:

- le chapitre 1^{er} (article 1^{er}) précise les définitions du projet de règlement grand-ducal ;
- le chapitre 2 (articles 2 et 5) règle le droit d'accès au réseau ferré luxembourgeois ;
- le chapitre 3 (articles 6 à 19) fixe les règles relatives à la tarification de l'infrastructure ferroviaire ;
- le chapitre 4 (articles 20 à 21) concerne le système d'amélioration des performances ;
- le chapitre 5 (articles 22 à 31) est relatif à la répartition des capacités ;
- le chapitre 6 (articles 32 à XY) contient les dispositions abrogatoires.

B) Commentaire des articles

ad article 1^{er}

Les définitions du règlement grand-ducal modifié du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise, d'une part, et du règlement grand-ducal modifié du 3 octobre 2006 a) définissant les modalités d'accès aux capacités et autres services de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise et b) modifiant le règlement grand-ducal du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application ont été fusionnées, comme étant les mêmes.

Puis ont été insérées les définitions relatives à l'accord-cadre, à la coordination et au guichet unique issues de la directive 2012/34/UE.

ad article 2

Cet article reprend les droits d'accès à l'infrastructure ferroviaire pour les entreprises ferroviaires, droits définis par l'article 13 de la directive 2012/34/UE.

ad article 3

L'article 3 porte transposition de l'article 13 de la directive 2012/34/UE, en précisant les droits d'accès au réseau ferré luxembourgeois, ainsi que les prestations à fournir aux entreprises.

Plus précisément le paragraphe 1^{er} contient l'ensemble des prestations minimales établies à l'annexe 2, point 1, de la directive 2012/34/UE.

Le paragraphe 2 précise les droits d'accès, y compris aux voies d'accès, aux infrastructures visées à l'annexe 2, point 2 de la directive 2012/34/UE.

Le paragraphe 3 précise les prestations complémentaires établies à l'annexe 2, point 3 de la directive 2012/34/UE.

Le paragraphe 4 précise les prestations connexes établies à l'annexe 2, point 4 de la directive 2012/34/UE.

Le paragraphe 5 prévoit expressément le cas d'une installation de service non-utilisée pendant au moins 2 années consécutives.

ad article 4

L'article 4 porte transposition de l'article 13 de la directive 2012/34/UE.

L'article 4 fixe le caractère non discriminatoire des prestations énumérées à l'article 3 en raison de la nécessité d'assurer des conditions d'accès équitables à l'infrastructure.

Pour assurer une concurrence équitable entre les entreprises ferroviaires ainsi qu'une totale transparence, un accès aux services et leur mise à disposition de manière non discriminatoire, le paragraphe 5 opère une distinction entre l'exploitation des services de transport et la gestion des installations de service. Il est nécessaire que ces deux types d'activité soient gérés indépendamment lorsque l'exploitant de l'installation de service dépend d'une entité ou entreprise qui est également active et occupe une position dominante au niveau national sur au moins un des marchés de transport ferroviaire de marchandises ou de voyageurs pour lesquels l'installation est utilisée.

ad article 5

L'article 5 porte transposition de l'article 41 de la directive 2012/34/UE.

Le paragraphe 1er implique pour le candidat souhaitant demander des capacités de l'infrastructure de conclure un accord avec l'Administration des chemins de fer en sa qualité d'organisme de répartition.

Le paragraphe 2 prévoit que l'Administration peut imposer aux candidats des conditions visant à garantir le respect de ses aspirations légitimes en ce qui concerne les recettes et l'utilisation futures de l'infrastructure.

ad article 6

L'article 6 porte transposition de l'article 31 de la directive 2012/34/UE.

Si les services énumérés à l'annexe II, points 3 et 4, comme prestations complémentaires et connexes ne sont proposés que par un seul fournisseur, la redevance imposée pour un tel service ne dépasse pas le coût de la prestation majoré d'un bénéfice raisonnable.

Il importe de garantir que les tarifs appliqués au trafic national et international soient de nature à permettre au rail de répondre aux besoins du marché. Par conséquent, il importe que la redevance d'utilisation de l'infrastructure soit d'un niveau égal au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire.

ad article 7

L'article 7 porte transposition de l'article 31 de la directive 2012/34/UE.

Il convient que les systèmes de tarification et de répartition des capacités tiennent compte des effets de la saturation croissante de la capacité de l'infrastructure, voire de la rareté des capacités.

ad article 8

L'article 8 définit la redevance pour les prestations minimales. La redevance est composée des trois termes suivants:

- Le premier élément couvre les coûts engendrés par le traitement administratif des requêtes de sillons, y compris l'établissement de l'horaire correspondant.
- Le deuxième élément couvre les coûts directement engendrés par la circulation du train et tient compte de paramètres tels que le poids et la catégorie de train ayant une influence sur l'usure des installations.
- Le troisième élément est associé à la rareté des capacités sur les sections saturées. Il ne couvre pas de frais directement imputables à l'exploitation du service ferroviaire, mais vise à inciter les entreprises ferroviaires à éviter les sections de ligne déclarées saturées.

ad article 9

L'article 9 permet à l'Administration des chemins de fer de déclarer une section de l'infrastructure ferroviaire complètement ou partiellement saturée. Les facteurs de congestion et les périodes de saturation sont précisés dans le DRR.

ad article 10

L'article 10 définit la redevance d'utilisation du système d'alimentation électrique pour le courant de traction. Elle est proportionnelle à la distance parcourue et ne couvre pas les coûts directement engendrés par la circulation du train.

ad article 11

L'article 11 définit la redevance d'accès aux gares de triages, tri des wagons avec prestation et services de manœuvre afférents compris. La redevance couvre les coûts imputables à l'exploitation du triage et les coûts directement imputables à l'utilisation de l'infrastructure du triage.

ad article 12

L'article 12 définit la redevance aux infrastructures de ravitaillement en combustible appartenant au gestionnaire d'infrastructure. Il s'agit d'un forfait par opération de ravitaillement qui inclut le service de fourniture mais pas le prix du carburant.

ad article 13

L'article 13 définit les redevances d'accès aux gares à voyageurs, aux bâtiments et aux autres infrastructures associées, aux terminaux de marchandises et aux gares de formation et de remisage. Chacune de ces redevances est le produit d'un tarif par unité de temps et d'une durée d'utilisation.

ad article 14

L'article 14 définit la redevance d'accès aux centres d'entretien et aux autres infrastructures techniques. Cette redevance sera basée sur un devis estimant la durée d'accès aux infrastructures, le tarif horaire étant publié dans le document de référence du réseau.

ad article 15

L'article 15 définit la redevance relative à l'utilisation du courant de traction. Cette redevance tient compte de paramètres influençant la consommation d'énergie tels que le poids et la vitesse du train ainsi que le nombre d'arrêts. La redevance prévoit également l'application d'un coefficient de pointe de manière à répercuter sur l'entreprise ferroviaire les surcoûts pratiqués à certaines heures par les fournisseurs d'énergie électrique.

ad article 16

L'article 16 définit la redevance relative au chauffage des voitures. Il s'agit d'un forfait par voiture ou élément d'automotrice à chauffer.

ad article 17

L'article 17 définit la redevance relative à la mise à disposition de contrats sur mesure pour le contrôle du transport de marchandises dangereuses et l'assistance à la circulation de convois spéciaux. Il ne prévoit qu'un tarif horaire pour l'établissement d'un devis, la facturation des services proprement dits se faisant suivant le devis.

ad article 18

L'article 18 définit les modalités de détermination des redevances relatives aux services repris à l'article 3. Il précise que ces redevances seront fixées sur base d'un devis tout en prévoyant un tarif horaire par défaut publié dans le document de référence du réseau.

ad article 19

L'article 19 définit les conditions de paiement des redevances. Il prévoit pour les prestations minimales le paiement d'une caution afin d'encourager une utilisation efficace des capacités réservées. En cas de non-utilisation du sillon réservé, la caution perçue entièrement ou partiellement par l'Administration des chemins de fer en sa qualité d'organisme de répartition. Ce système vise à encourager l'utilisation de capacités réservées et décourager

les réservations abusives. Pour tous les autres services, la facturation a lieu après la prestation des services.

ad article 20

L'article 20 concerne le système d'amélioration des performances qui est appliqué à tous les trains des entreprises ferroviaires circulant sur le réseau national.

Le détail du système d'amélioration des performances est exposé dans le document de référence du réseau qui est publié sous la responsabilité de l'Administration des chemins de fer. Ce système donne lieu à la mise en compte de pénalités et de compensations.

Les trains dont le retard à l'arrivée à la gare de destination (pour une destination sur le réseau national) ou au départ de la gare frontière (pour les trains quittant le réseau national) est supérieur à un seuil défini dans le DRR donnent lieu à la mise en compte de pénalités et de compensations déterminés également dans le DRR.

ad article 21

L'article 21 donne la possibilité de remplacer pour des trains internationaux le système national par un système européen quand il sera disponible.

ad article 22

En vertu de l'article 27 de la directive 2012/34/UE, un document de référence du réseau fixe les caractéristiques de l'infrastructure, ainsi que les conditions et informations nécessaires à l'exercice des droits d'accès au réseau.

Au paragraphe 2 sont établies les informations que le DRR doit contenir selon les exigences de l'annexe 4 de la directive 2012/34/UE.

Les paragraphes suivants déterminent la procédure d'élaboration et de publication de ce document de référence du réseau.

ad article 23

Cet article définit les missions confiées à l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition. Selon l'article 39, paragraphe 1^{er}, de la directive 2012/34/UE il a été rajouté que l'Administration doit mettre en place un cadre pour la répartition des capacités de l'infrastructure qu'elle doit accomplir sur une base équitable, et de manière non discriminatoire.

ad article 24

L'article 24 prévoit la répartition des capacités nécessaires à l'entretien, à la maintenance du réseau ferré et aux travaux urgents.

ad article 25

Cet article traite des demandes de sillons.

ad article 26

Le droit d'utiliser des capacités de l'infrastructure est en principe accordé pour une durée correspondant à une seule période de l'horaire de service.

Il peut cependant être accordé pour une durée supérieure à une seule période à condition qu'un accord-cadre soit conclu entre le candidat et l'Administration des chemins de fer en sa qualité d'organisme de répartition.

L'article 26 inclut désormais également les dispositions de l'article 42(6) et de l'article 49.2 de la directive 2012/34/UE. Les nouveaux paragraphes 3 et 4 concernent le cas de l'infrastructure spécialisée. Ils prévoient l'exigence, pour l'Administration de consulter les parties intéressées avant le classement en infrastructure spécialisée d'une portion de l'infrastructure. En cas de classement en infrastructure spécialisée, l'accord-cadre peut être conclu pour une durée de quinze ans. Une durée supérieure n'est possible que dans des cas exceptionnels.

ad article 27

Cet article décrit l'instruction des demandes de sillons ainsi que l'établissement du projet d'horaire de service

ad article 28

La procédure à suivre dans le cadre d'une demande ad hoc de sillons individuels est exposée dans cet article.

ad article 29

Les candidats concluent des contrats avec l'Administration des chemins de fer en sa qualité d'organisme de répartition. Ces contrats déterminent les conditions administratives, techniques et financières de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

ad article 30

L'Administration des chemins de fer en sa qualité d'organisme de répartition peut décider de supprimer ou de modifier des sillons alloués. Une telle décision doit être motivée, précédée d'un préavis et prise en concertation avec les intéressés.

Par ailleurs, cet article énonce les possibilités d'intervention de l'Administration notamment en cas d'urgence (articles 27 et 29 de la directive 2001/14/CE).

ad article 31

Cet article développe l'analyse des capacités, la constatation de la saturation d'une ligne et l'affectation des sillons en cas d'infrastructure saturée, ainsi que l'établissement du plan de renforcement des capacités.

ad article 32

L'Administration en sa qualité d'organisme de répartition a l'obligation de préciser dans le DRR, les conditions de prise en compte des niveaux d'utilisation antérieurs des sillons lors de la détermination des priorités dans le cadre de la procédure de répartition.

ad article 33

Disposition abrogeant le règlement grand-ducal modifié du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise qui fait l'objet de la fusion.

ad article 34

Disposition abrogeant la notion de commission administrative.

ad article 35

Disposition abrogeant la notion de commission administrative.

ad article 36

Disposition abrogeant le règlement grand-ducal modifié du 3 octobre 2006 a) définissant les modalités d'accès aux capacités et autres services de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise et b) modifiant le règlement grand-ducal du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application qui fait l'objet de la fusion.

ad article 37

Disposition abrogeant la notion de commission administrative.

ad article 38

Disposition abrogeant la notion de commission administrative.

ad article 39

Disposition abrogeant le règlement grand-ducal du 27 février 2010 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise et instaurant un système d'amélioration des performances.

ad article 40

Référence sous forme abrégée.

ad article 41

Formule exécutoire.

Fiche financière

jointe au

projet de règlement grand-ducal définissant

- d) les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise ;**
- e) les modalités d'accès aux capacités et autres services de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise ;**
- f) un système d'amélioration des performances ;**

et abrogeant

- d) le règlement grand-ducal modifié du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise**
- e) le règlement grand-ducal modifié du 3 octobre 2006 a) définissant les modalités d'accès aux capacités et autres services de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise et b) modifiant le règlement grand-ducal du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application**
- f) le règlement grand-ducal du 27 février 2010 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise et instaurant un système d'amélioration des performances.**

Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objet la transposition de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 septembre 2012 (refonte). Il n'implique aucune charge supplémentaire par rapport à la situation actuelle.