




---

**RECUEIL DE LEGISLATION**

---

**A — N° 294**

**27 décembre 2016**

---

**S o m m a i r e**

**ESPACE FERROVIAIRE UNIQUE EUROPÉEN**

**Loi du 23 décembre 2016 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 . . . . . page 6062**

**Règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 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 et instaurant un système d'amélioration des performances;**
  - 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 . . . . . 6094**

**Loi du 23 décembre 2016 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.**

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

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des députés du 22 décembre 2016 et celle du Conseil d'Etat du 23 décembre 2016 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

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

**Art. 1<sup>er</sup>.** Dans la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, la division «I. Les principes de gestion du réseau ferré» est remplacée par celle de «Chapitre 1<sup>er</sup> - Les principes de gestion du réseau».

**Art. 2.** A l'article 1<sup>er</sup> de la loi précitée du 10 mai 1995 sont apportées les modifications suivantes:

1. A l'alinéa 1, le terme «réseau ferré luxembourgeois» est remplacé par celui de «réseau national».
2. A l'alinéa 1, l'expression «est conçu pour répondre» est remplacée par celle de «répond».
3. A l'alinéa 2, le mot «contribueront» est remplacé par celui de «contribuent».

**Art. 3.** L'article 2 de la loi précitée du 10 mai 1995 est remplacé par le libellé suivant:

«**Art. 2.** Pour l'application de la présente loi, l'on entend par:

1. «bénéfice raisonnable»: un taux de rémunération du capital propre qui prend en compte le risque, y compris celui pesant sur les recettes, ou l'absence de risque, encouru par l'exploitant de l'installation de service et qui est conforme au taux moyen constaté dans le secteur concerné au cours des dernières années;
2. «exploitant d'installation de service»: toute entité publique ou privée chargée de gérer une ou plusieurs installations de service ou de fournir à des entreprises ferroviaires un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4 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;
3. «gestionnaire de l'infrastructure»: toute entité ou entreprise chargée de l'établissement, de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, y compris la gestion du trafic, et du système de signalisation et de contrôle-commande;
4. «infrastructure ferroviaire»: l'ensemble des éléments faisant partie des voies principales et des voies de service, à l'exception de celles situées à l'intérieur des ateliers de réparation du matériel et des dépôts ou garages d'engins de traction, ainsi que des embranchements particuliers;
  - a) terrains;
  - b) corps et plate-forme de la voie: remblais, tranchées, drains, rigoles, fossés maçonnés, aqueducs, murs de revêtement, plantations de protection des talus; quais à voyageurs et à marchandises, y compris dans les gares de voyageurs et les terminaux de marchandises; accotements et pistes; murs de clôture, haies vives, palissades; bandes protectrices contre le feu, dispositifs pour le réchauffage des appareils de voie; croisements; écrans pare-neige;
  - c) ouvrages d'art: ponts, ponceaux et autres passages supérieurs, tunnels, tranchées couvertes et autres passages inférieurs; murs de soutènement et ouvrages de protection contre les avalanches, les chutes de pierres;
  - d) passages à niveau, y compris les installations destinées à assurer la sécurité de la circulation routière;
  - e) superstructure: rails, rails à gorge et contre-rails; traverses et longrines, petit matériel d'assemblage, ballast, y compris gravillon et sable; appareils de voie; plaques tournantes et chariots transbordeurs, à l'exception de ceux exclusivement réservés aux engins de traction;
  - f) chaussées des cours de voyageurs et de marchandises, y compris les accès par route et les accès pour piétons;
  - g) installations de sécurité, de signalisation et de télécommunication de pleine voie, de gare et de triage, y compris installations de production, de transformation et de distribution de courant électrique pour le service de la signalisation et des télécommunications; bâtiments affectés auxdites installations; freins de voie;
  - h) installations d'éclairage destinées à assurer la circulation des véhicules et la sécurité de cette circulation;
  - i) installations de transformation et de transport de courant électrique pour la traction des trains: sous-stations, lignes d'alimentation entre les sous-stations et les fils de contact, caténaires et supports; troisième rail avec supports;
  - j) bâtiments affectés au service des infrastructures, y compris une partie des installations destinées au recouvrement des frais de transport;
5. «installation de service»: l'installation, y compris les terrains, bâtiments et équipements qui sont 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 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;

6. «réseau»: l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire gérée par un gestionnaire de l'infrastructure;
7. «voies de garage»: les voies spécifiquement réservées au stationnement temporaire des véhicules ferroviaires entre deux missions.»

**Art. 4.** L'article 3 de la loi précitée du 10 mai 1995 est remplacé par le libellé suivant:

«**Art. 3.** L'Etat a la pleine propriété du réseau.

Les écritures cadastrales afférentes sont reprises dans un règlement grand-ducal énumérant les propriétés domaniales concernées.»

**Art. 5.** A l'article 4 de la loi précitée du 10 mai 1995 sont apportées les modifications suivantes:

1. Le terme «réseau ferré» est remplacé par celui de «réseau».
2. A l'alinéa 3, le terme «notamment» est supprimé.
3. A l'alinéa 4, le mot «seront» est remplacé par celui de «sont».

**Art. 6.** A l'article 5 de la loi précitée du 10 mai 1995 sont apportées les modifications suivantes:

1. A l'alinéa 1, le terme «réseau ferré» est remplacé par celui de «réseau».
2. A l'alinéa 1, la désignation du portefeuille ministériel «ayant dans ses attributions les Chemins de fer» est remplacée par «ayant les Transports dans ses attributions».
3. A l'alinéa 2, le terme «Conseil de Gouvernement» est remplacé par celui de «Gouvernement en Conseil».

**Art. 7.** L'article 6 de la loi précitée du 10 mai 1995 est remplacé par le libellé suivant:

«**Art. 6.** (1) La gestion du réseau est confiée à la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, dénommée ci-après «CFL». Cette gestion comprend les missions suivantes:

1. la maintenance, le renouvellement, la modernisation et l'extension des installations fixes du réseau national, y compris la stratégie du développement du réseau et des corridors internationaux;
2. le bon déroulement des projets d'infrastructure;
3. la gestion du trafic sur le réseau national dans une optique de sécurité, de performance, de qualité et de service au client.

Tout en respectant le cadre de tarification et de répartition et les règles spécifiques établies par l'Etat, le gestionnaire de l'infrastructure est responsable de son organisation, de sa gestion et de son contrôle interne.

(2) Les missions du gestionnaire de l'infrastructure et les modalités de mise en œuvre de celles-ci sont réglées par voie de contrat, d'une durée minimale de cinq ans, entre l'Etat et les CFL. Ledit contrat est approuvé par règlement grand-ducal. Le contrat précise les dispositions du chapitre 3bis et comporte les éléments suivants:

1. le champ d'application du contrat en ce qui concerne l'infrastructure et les installations de service, en conformité avec la structure indiquée à l'annexe II 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 englobant tous les aspects de la gestion de l'infrastructure, y compris l'entretien, le renouvellement des éléments de l'infrastructure déjà en service et la construction de nouvelles infrastructures;
2. la structure des versements ou des fonds alloués:
  - a) aux différents services d'infrastructure énumérés à l'annexe II 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;
  - b) à l'entretien et au renouvellement;
  - c) à une nouvelle infrastructure;
  - d) à la résorption des arriérés d'entretien et de renouvellement existants;
3. les objectifs de performance orientés vers l'utilisateur, sous la forme d'indicateurs et de critères de qualité portant sur les éléments suivants:
  - a) les performances des trains et la satisfaction de la clientèle;
  - b) la capacité du réseau;
  - c) la gestion des actifs;
  - d) les volumes d'activité;
  - e) les niveaux de sécurité; et
  - f) la protection de l'environnement;
4. le volume de l'arriéré d'entretien éventuel et les actifs qui seront retirés du service et, partant, généreront des flux financiers différents;
5. les mesures d'incitation visées à l'article 14bis, paragraphe 1<sup>er</sup>;
6. les obligations d'information minimales incombant au gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne le contenu et la fréquence de présentation des rapports, y compris les informations à publier chaque année;

7. la durée convenue du contrat, qui est synchronisée et compatible avec la durée du plan d'entreprise, de la concession ou de la licence du gestionnaire de l'infrastructure et le cadre et les règles de tarification fixés par l'État;
8. les règles applicables en cas de perturbation importante des activités ou dans les situations d'urgence, y compris des plans d'urgence et de résiliation anticipée du contrat, ainsi que les règles en matière d'information en temps et en heure des utilisateurs;
9. les mesures de réparation à prendre si l'une des parties manque à ses obligations contractuelles ou lorsque des circonstances exceptionnelles ont une incidence sur la disponibilité des financements publics;
10. les conditions et procédures de renégociation et de résiliation anticipée.

(3) Les modalités du contrat et la structure des versements destinés à procurer des moyens financiers au gestionnaire de l'infrastructure sont convenues à l'avance et couvrent toute la durée du contrat.

(4) Les candidats et, sur demande, les candidats potentiels, sont informés par l'État et le gestionnaire de l'infrastructure sur le contenu du contrat. Ils peuvent exprimer leur avis sur le contrat avant sa signature.»

**Art. 8.** L'article 7 de la loi précitée du 10 mai 1995 est abrogé.

**Art. 9.** Dans la loi précitée du 10 mai 1995, la division «II. L'institution d'un Fonds du Rail» est remplacée par celle de «Chapitre 2 - L'institution d'un Fonds du rail».

**Art. 10.** L'article 8 de la loi précitée du 10 mai 1995 est rétabli dans la teneur suivante sous le chapitre 2:

«**Art. 8.** En matière d'organisation, de gestion et de contrôle administratif, économique et comptable interne, les entreprises ferroviaires directement ou indirectement détenues ou contrôlées par l'État sont dotées d'un statut d'indépendance selon lequel elles disposent d'un patrimoine, d'un budget et d'une comptabilité séparés de ceux de l'État.»

**Art. 11.** A l'article 9 de la loi précitée du 10 mai 1995, sont apportées les modifications suivantes:

1. Il est inséré un nouvel alinéa 1 libellé comme suit:

«Le ministre 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.»

2. A l'alinéa 2, le terme «réseau ferré» est remplacé par celui de «réseau».

**Art. 12.** A l'article 10 de la loi précitée du 10 mai 1995, sont apportées les modifications suivantes:

1. La dénomination «Fonds du Rail» est remplacé par «Fonds du rail».
2. Le terme «réseau ferré luxembourgeois» est remplacé par celui de «réseau national».
3. Au paragraphe 1<sup>er</sup>, point 3, le terme «notamment» est supprimé.
4. Au paragraphe 3, point 32, la dénomination «pont rouge», est remplacée par celle de «Pfaffenthal-Kirchberg».
5. Le paragraphe 4 est abrogé.
6. Il est inséré un paragraphe 5 qui est libellé comme suit:

«Les comptes de profits et pertes du gestionnaire de l'infrastructure présentent, dans des conditions normales d'activité et par rapport à une période raisonnable qui ne dépasse pas cinq ans, au moins un équilibre entre, d'une part, les recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure, les excédents dégagés d'autres activités commerciales, les revenus non remboursables de sources privées et le financement par l'État, y compris, le cas échéant, les avances de l'État, et, d'autre part, les dépenses d'infrastructure.»

**Art. 13.** A l'article 11 de la loi précitée du 10 mai 1995, sont apportées les modifications suivantes:

1. A l'alinéa 1, la dénomination «Fonds du Rail» est remplacé par «Fonds du rail».
2. A l'alinéa 1, points 3 et 5, le terme «réseau ferré» est remplacé par celui de «réseau».
3. A l'alinéa 1, le point 4, est remplacé par la disposition suivante:

«par des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales provenant des comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés à l'article 20, paragraphe 2, et à l'article 19bis, paragraphe 5, de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation qui sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées:»

4. A l'alinéa 1, point 5, le mot «notamment» est supprimé.
5. A l'alinéa 2, le mot «tirets» est remplacé par celui de «points».

**Art. 14.** Dans la loi précitée du 10 mai 1995, la division «III. Les raccordements ferroviaires internationaux» est remplacée par celle de «Chapitre 3 - Les raccordements ferroviaires internationaux».

**Art. 15.** A l'article 12 de la loi précitée du 10 mai 1995, le terme «réseau ferré luxembourgeois» est remplacé par celui de «réseau national».

**Art. 16.** A l'article 13 de la loi précitée du 10 mai 1995, sont apportées les modifications suivantes:

1. La dénomination «Fonds des Raccordements Ferroviaires Internationaux» est remplacée par celle de «Fonds des raccordements ferroviaires internationaux».
2. L'expression «à charge à» est corrigée par celle de «à charge de».

**Art. 17.** A l'article 14 de la loi précitée du 10 mai 1995, sont apportées les modifications suivantes:

1. La dénomination «Fonds des Raccordements Ferroviaires Internationaux» est remplacée par celle de «Fonds des raccordements ferroviaires internationaux».
2. A l'alinéa 1, point 2, la dénomination «Union Européenne» est remplacée par celle de «Union européenne».
3. A l'alinéa 2, le mot «tirets» est remplacé par celui de «points».

**Art. 18.** Un nouveau chapitre 3bis intitulé «Chapitre 3bis - Coût de l'infrastructure et comptabilité» est ajouté à la loi précitée du 10 mai 1995 derrière le chapitre 3 existant:

### **«Chapitre 3bis – Coût de l'infrastructure et comptabilité**

**Art. 14bis.** (1) Des mesures d'incitation encouragent le gestionnaire de l'infrastructure à réduire les coûts de fourniture de l'infrastructure, tout en respectant les exigences en matière de sécurité et en maintenant et améliorant la qualité de service de l'infrastructure.

(2) Le gestionnaire de l'infrastructure dresse et tient à jour le registre de ses actifs et des actifs qu'il est chargé de gérer. Ce registre est accompagné du détail des dépenses consacrées au renouvellement et à la mise à niveau de l'infrastructure.

(3) Le gestionnaire de l'infrastructure établit une méthode d'imputation des coûts aux différentes catégories de services offerts aux entreprises ferroviaires.»

**Art. 19.** Dans la loi précitée du 10 mai 1995, la division «IV. Les missions du gestionnaire de l'infrastructure» est remplacée par celle de «Chapitre 4 - Les missions du gestionnaire de l'infrastructure».

**Art. 20.** L'article 15 de la loi précitée du 10 mai 1995 est remplacé par la disposition suivante:

«(1) La gestion du réseau comporte la charge de la conception, de la planification technique et financière, de l'adjudication et de la réalisation des travaux de renouvellement, de la maintenance de la totalité des voies et installations fixes du réseau, dans la mesure où celles-ci sont nécessaires pour assurer la circulation des trains et la sécurité de cette circulation. Cette gestion inclut l'administration centrale et locale de la circulation des trains qui comprend le suivi, l'expédition et la réception, le dispatching et les systèmes de communication et d'information.

(2) Les mêmes modalités que celles prévues au paragraphe 1<sup>er</sup> valent dans le cadre de projets d'extension du réseau ou de suppression des lignes dont la réalisation technique est confiée au gestionnaire de l'infrastructure.

(3) 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, l'Administration des chemins de fer déclare immédiatement la section de l'infrastructure concernée «infrastructure saturée» et elle en informe le gestionnaire de l'infrastructure. Il en va de même des infrastructures susceptibles de souffrir d'une même pénurie dans un proche avenir.

(4) Lorsqu'une infrastructure est déclarée saturée, le gestionnaire de l'infrastructure procède à une analyse des capacités, sauf si un plan de renforcement des capacités a déjà été mis en œuvre.

L'analyse des capacités détermine les contraintes des capacités de l'infrastructure qui empêchent de répondre de manière appropriée aux demandes de capacités et propose des méthodes permettant de satisfaire aux demandes supplémentaires. L'analyse des capacités détermine les raisons de cette saturation et les mesures à prendre à court et moyen terme pour y remédier.

L'analyse des capacités porte sur l'infrastructure, les procédures d'exploitation, la nature des différents services exploités et l'incidence de ces facteurs sur les capacités de l'infrastructure. Les mesures à envisager comprennent la modification de l'itinéraire, la reprogrammation des services, la modification des vitesses et l'amélioration de l'infrastructure.

L'analyse des capacités est accomplie dans un délai de six mois après que l'infrastructure a été déclarée saturée.

(5) Dans un délai de six mois suivant l'achèvement de l'analyse des capacités, le gestionnaire de l'infrastructure présente un plan de renforcement des capacités. Le plan de renforcement des capacités est établi après consultation des utilisateurs de l'infrastructure saturée concernée. Il indique:

1. les raisons de la saturation;
2. l'évolution probable du trafic;
3. les contraintes qui pèsent sur le développement de l'infrastructure;
4. les solutions envisageables concernant le renforcement des capacités et leur coût.

(6) Sur la base d'une analyse coût-avantage des éventuelles mesures envisagées, il définit également les actions à mener pour renforcer les capacités de l'infrastructure et comporte un calendrier pour leur mise en œuvre. Ce plan est soumis à l'approbation préalable du ministre.

(7) Aucune redevance de rareté n'est due sur l'infrastructure concernée dans les cas où:

1. le gestionnaire de l'infrastructure ne présente pas de plan de renforcement des capacités; ou
2. le gestionnaire de l'infrastructure tarde à mettre en œuvre les actions définies dans le cadre du plan de renforcement des capacités.

(8) Nonobstant le paragraphe 7, et sous réserve de l'accord de l'organisme visé à l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire, les redevances sont dues si:

1. le plan de renforcement des capacités ne peut pas être mis en œuvre pour des raisons échappant au contrôle du gestionnaire de l'infrastructure; ou
2. les options qui s'offrent au gestionnaire de l'infrastructure ne sont pas viables économiquement ou financièrement.

(9) Pour l'exécution des travaux lui incombant, le gestionnaire de l'infrastructure est investi de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Etat en matière de travaux publics. Toutefois, il demeure soumis à toutes les obligations qui dérivent, pour l'Etat, de ces lois et règlements.»

**Art. 21.** A l'article 16 de la loi précitée du 10 mai 1995, sont apportées les modifications suivantes:

1. A l'alinéa 1, la référence «aux paragraphes 2. et 3. de l'article 10» est remplacée par celle de «à l'article 10, paragraphes 2 et 3».
2. A l'alinéa 2, l'expression «Pour le surplus» est supprimée.
3. A l'alinéa 2, la référence à la «loi du 15 mai 1979» est corrigée par celle à «loi du 15 mars 1979».

**Art. 22.** A l'article 17 de la loi précitée du 10 mai 1995, sont apportées les modifications suivantes:

1. A l'alinéa 2, l'expression «Dans cette hypothèse» est remplacée par celle de «Dans ce cas».
2. A l'alinéa 2, la notion de «gestionnaire» est remplacée par celle de «gestionnaire de l'infrastructure».

**Art. 23.** A l'article 18 de la loi précitée du 10 mai 1995, sont apportées les modifications suivantes:

1. A l'alinéa 1, le terme «réseau ferré luxembourgeois» est remplacé par celui de «réseau national».
2. L'alinéa 2 est supprimé.

**Art. 24.** A l'article 19 de la loi précitée du 10 mai 1995, la notion de «gestionnaire» est remplacée par celle de «gestionnaire de l'infrastructure».

**Art. 25.** L'article 20 de la loi précitée du 10 mai 1995 est remplacé par le texte suivant:

«**Art. 20.** (1) Le gestionnaire de l'infrastructure adopte un plan d'entreprise incluant des plans d'investissements et de financement. Il veille à ce que les candidats connus et, sur demande, les candidats potentiels ont accès aux informations pertinentes et ont la possibilité d'exprimer leur avis sur le contenu du plan d'entreprise pour ce qui est des conditions d'accès et d'utilisation, de la nature, de la mise à disposition et du développement de l'infrastructure avant son approbation par le gestionnaire de l'infrastructure.

(2) D'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale des comptes de profits et pertes et des bilans distincts sont tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport par des entreprises ferroviaires. Les aides publiques versées à l'une de ces deux activités ne sont pas transférées à l'autre.

Le gestionnaire de l'infrastructure veille, en ce qui concerne la gestion du réseau, à séparer les produits et les charges se rapportant aux investissements, à l'entretien et à la régulation du trafic.

D'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale des comptes de profits et pertes et des bilans distincts sont tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la fourniture des services de transport ferroviaire de fret et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs. Les fonds publics versés pour des activités relatives à la fourniture de services de transport au titre des missions de service public figurent séparément dans les comptes correspondants et ne sont pas transférés aux activités relatives à la fourniture d'autres services de transport ou à toute autre activité.

Les comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés aux alinéas 1<sup>er</sup> et 3 du présent paragraphe sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales.

(3) Dans le respect d'une gestion financière saine, le gestionnaire de l'infrastructure effectue les paiements correspondant aux engagements financiers et recouvre les recettes relevant des missions lui confiées sur base de la présente loi.

Conformément aux modalités fixées par le contrat de gestion prévu à l'article 6, l'Etat rémunère les prestations effectuées par le gestionnaire de l'infrastructure à charge des crédits du Fonds du rail et le gestionnaire de l'infrastructure verse au profit du Fonds du rail les recettes dont le recouvrement lui a été confié.»

## **Chapitre 2 – Modification de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation**

**Art. 26.** Dans la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, la division «Chapitre I - Objet et définitions» est remplacée par celle de «Chapitre 1<sup>er</sup> - Objet et définitions».

**Art. 27.** A l'article 1<sup>er</sup> de la loi précitée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

1. A l'alinéa 1, le terme «réseau ferré luxembourgeois» est remplacé par celui de «réseau national».
2. A l'alinéa 1, l'expression «en vertu du droit communautaire» est supprimée.
3. L'alinéa 2 est supprimé.

**Art. 28.** L'article 2 de la loi précitée du 11 juin 1999 est modifié de la manière suivante:

«**Art. 2.** Au sens de la présente loi et de ses règlements d'exécution on entend par:

1. «accord transfrontalier», tout accord entre deux ou plusieurs Etats membres ou entre des Etats membres et des pays tiers destiné à faciliter la fourniture de services ferroviaires transfrontaliers;
2. «alternative viable», l'accès à une autre installation de service économiquement acceptable pour l'entreprise ferroviaire et lui permettant d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné;
3. «autorité responsable des licences», autorité compétente pour délivrer les licences;
4. «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 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil et les chargeurs, les transitaires et les opérateurs de transports combinés ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquiescer des capacités de l'infrastructure;
5. «capacité(s) de l'infrastructure», la possibilité de programmer des sillons sollicités pour un élément de l'infrastructure pendant une certaine période;
6. «dirigeant», la personne physique qui, seule ou de concert avec un ou plusieurs autres dirigeants, assume une responsabilité effective et permanente dans la direction d'une entreprise ferroviaire;
7. «entreprise ferroviaire», toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la présente loi, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; toute entreprise qui assure uniquement la traction;
8. «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;
9. «infrastructure saturée», un élément de l'infrastructure pour lequel les demandes de capacités de l'infrastructure ne peuvent être totalement satisfaites pendant certaines périodes, même après coordination des différentes demandes de réservation de capacités;
10. «itinéraire de substitution», un autre itinéraire entre la même origine et la même destination, l'entreprise ferroviaire pouvant substituer un itinéraire à l'autre pour exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné;
11. «licence», une autorisation accordée par l'autorité responsable des licences à une entreprise à laquelle la qualité de fournisseur de services de transport ferroviaire en tant qu'entreprise ferroviaire est reconnue, qualité qui peut être limitée à l'exploitation de certains types de services;
12. «matériel roulant», le matériel roulant qui est admis à la circulation sur le réseau national et qui fait l'objet d'une classification répondant aux définitions prévues à cet effet dans l'annexe I de la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel telle que modifiée par la suite ou aux normes internationales en tenant lieu;
13. «plan de renforcement des capacités», une mesure ou une série de mesures, assorties d'un calendrier de mise en œuvre et visant à réduire les contraintes en matière de capacités qui entraînent la déclaration d'une section de l'infrastructure comme «infrastructure saturée»;
14. «regroupement international», toute association d'au moins deux entreprises ferroviaires établies dans des Etats membres différents de l'Union européenne en vue de fournir des prestations de transports internationaux entre Etats membres;
15. «répartition», l'affectation des capacités de l'infrastructure ferroviaire par l'Administration, en sa qualité d'organisme de répartition;
16. «réseau», l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire gérée par un gestionnaire de l'infrastructure;
17. «service de fret international», un service de transport dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un Etat membre; le train est assemblé ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière;
18. «service international de transport de voyageurs», un service de transport de voyageurs dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un Etat membre et dont l'objet principal est le transport de voyageurs entre des gares situées dans des Etats membres différents; le train est assemblé ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et des destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière;
19. «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;

20. «transit», la traversée du territoire de l'Union sans chargement ni déchargement de marchandises ou sans prise en charge ni dépose de voyageurs sur ce territoire.»

**Art. 29.** A l'article 3 de la loi précitée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

1. Le terme «réseau ferré luxembourgeois» est remplacé par celui de «réseau national».
2. Les mots «doit être» sont remplacés par le mot «est».
3. La référence «à la directive modifiée 95/18/CE» est remplacée par celle «aux critères de la présente loi.»

**Art. 30.** Un nouveau chapitre 1<sup>er</sup>bis intitulé «Chapitre 1<sup>er</sup>bis - Conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire» est ajouté à la loi modifiée du 11 juin 1999 derrière le chapitre 1<sup>er</sup> existant:

#### **«Chapitre 1<sup>er</sup>bis – Conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire**

**Art. 3bis.** (1) Les entreprises ferroviaires se voient accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes, à l'infrastructure ferroviaire nationale aux fins de l'exploitation de tout type de services de fret ferroviaire. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les ports de navigation intérieure et les autres installations de service visées à l'annexe II, 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, et à l'infrastructure desservant ou pouvant desservir plus d'un client final.

(2) Les entreprises ferroviaires se voient accorder un droit d'accès à l'infrastructure nationale pour l'exploitation de services internationaux de transport de voyageurs au cours desquels les entreprises ferroviaires ont le droit de prendre et de déposer des voyageurs dans toute gare située sur le trajet international, y compris dans des gares situées dans un même État membre. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service visées à l'annexe II, 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.

Les dispositions d'un accord transfrontalier ne font pas de discriminations entre des entreprises ferroviaires et ne restreignent pas la liberté des entreprises ferroviaires d'exploiter des services transfrontaliers.

(3) À la demande des autorités compétentes ou des entreprises ferroviaires concernées, l'organisme de contrôle visé à l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire détermine si le principal objectif du service est le transport de voyageurs entre deux gares situées dans des États membres différents.

(4) L'Etat peut limiter le droit d'accès sur les services entre un lieu de départ et une destination qui font l'objet d'un ou de plusieurs contrats de service public conformes au droit de l'Union. Une telle limitation ne peut avoir pour effet de restreindre le droit de prendre des voyageurs dans une gare située sur le trajet d'un service international et de les déposer dans une autre, y compris dans des gares situées dans un même État membre, sauf dans les cas où l'exercice de ce droit compromettrait l'équilibre économique d'un contrat de service public.»

**Art. 31.** Dans la loi précitée du 11 juin 1999 la division «Chapitre II - Les conditions d'obtention et de validité des licences» est remplacée par celle de «Chapitre 2 - Les conditions d'obtention et de validité des licences»

**Art. 32.** A l'article 4 de la loi précitée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

1. Au paragraphe 1<sup>er</sup>, les mots «doivent exercer» sont remplacés par le mot «exercent».
2. Au paragraphe 1<sup>er</sup>, la partie de phrase «disposer au Luxembourg d'un siège d'opération et assurer» est remplacée par le terme «assurent».

**Art. 33.** A l'article 5 de la loi précitée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

1. Au paragraphe 1<sup>er</sup>, la référence au «chapitre II» est remplacée par celle au «chapitre 2».
2. Au paragraphe 1<sup>er</sup>, la partie de phrase «en conformité avec les exigences du droit communautaire» est supprimée.
3. Au paragraphe 2, la référence au «paragraphe 1. de l'article 4» est remplacée par celle à «à l'article 4, paragraphe 1<sup>er</sup>».
4. Au paragraphe 2, l'expression «Union Européenne» est remplacée par celle de «Union européenne».

**Art. 34.** A l'article 6 de la loi précitée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

1. Au paragraphe 1<sup>er</sup>, la désignation du portefeuille ministériel «ayant dans ses attributions les Chemins de fer» est remplacée par «ayant les Transports dans ses attributions».
2. Le paragraphe 1<sup>er</sup> est complété par la disposition suivante:  
«Le ministre statue sur la demande de délivrance 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 ferroviaire qui a demandé la licence.»

**Art. 35.** A l'article 8 de la loi précitée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

1. A l'alinéa 2, l'expression «en particulier» est supprimée.
2. A l'alinéa 2, point 1, la partie de phrase «notamment y compris pour des infractions commises dans le domaine commercial;» est supprimée.
3. A l'alinéa 2, point 3, la partie de phrase «notamment en ce qui concerne les règles relatives à la sécurité;» est supprimée.

4. L'alinéa 2, point 4, est remplacé par le libellé suivant:  
«n'ont pas été condamnés pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant du droit social ou du droit du travail;»
5. Il est inséré un point 5 à l'alinéa 2, libellé comme suit:  
«n'ont pas été condamnés pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant de la réglementation douanière dans le cas d'une société désirant se livrer à des activités transfrontalières de fret soumises à des procédures douanières.»
6. A l'alinéa 4, la dernière phrase est supprimée.

**Art. 36.** A l'article 9 de la loi précitée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

1. Au paragraphe 2, alinéa 2, les mots «doivent être» sont remplacés par le mot «sont».
2. Au paragraphe 2, alinéa 2, point 1, la partie de phrase «y compris dépôts en banque, avances consenties en compte courant et prêts:» est supprimée.
3. Au paragraphe 2, alinéa 2, point 4, la partie de phrase «y compris coûts d'acquisition et acomptes sur véhicules, terrains, bâtiments, installations et matériel roulant:» est supprimée.
4. Au paragraphe 2, alinéa 2, il est inséré un point 6, libellé comme suit:  
«impôts et cotisations sociales.»
5. Au paragraphe 2, alinéa 3, le terme «notamment» est supprimé.
6. Le paragraphe 2, alinéa 4, est corrigé de la façon suivante:  
«Dans le cadre de l'appréciation de la capacité financière, l'entreprise ferroviaire présente un rapport d'un réviseur d'entreprises. Ce rapport comporte toutes les informations utiles relatives aux éléments visés à l'alinéa 1 du présent paragraphe et est accompagné de tous les documents appropriés à établir par les établissements bancaires et les instances administratives concernés.»

**Art. 37.** A l'article 10 de la loi précitée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

1. A l'alinéa 2, les mots «doit respecter» sont remplacés par le mot «respecte» et l'expression «de façon générale» est supprimée.
2. L'alinéa 3 est supprimé.

**Art. 38.** A l'article 11 de la loi précitée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

1. Il est inséré un nouvel alinéa 1, libellé comme suit:  
«Sans préjudice des règles de l'Union en matière d'aides d'État et conformément aux articles 93, 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, une entreprise ferroviaire est suffisamment assurée ou dispose de garanties suffisantes dans des conditions de marché pour couvrir, en application des législations nationales et internationales, sa responsabilité civile en cas d'accident, en ce qui concerne les passagers, les bagages, le fret, le courrier et les tiers.»
2. A l'ancien alinéa 1, devenu nouvel alinéa 2, les mots «doit rapporter» sont remplacés par le mot «rapporte».
3. A l'ancien alinéa 1, devenu nouvel alinéa 2, l'expression «à tout moment» et la partie de phrase «pour le moins dans le respect des dispositions internationales régissant la responsabilité civile dans le domaine du transport ferroviaire» sont supprimés.
4. A l'alinéa 4, les mots «doit être» sont remplacés par le mot «est».

**Art. 39.** A l'article 12 de la loi précitée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

1. A l'alinéa 1, l'expression «Union Européenne» est remplacée par celle de «Union européenne».
2. A l'alinéa 2, le renvoi aux «articles 13, 14, 15 et 16» est remplacé par celui aux «articles 13, 14 et 15.»

**Art. 40.** A l'article 14 de la loi précitée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

1. A l'alinéa 1, le terme «sérieux» est supprimé.
2. A l'alinéa 2, l'expression «Union Européenne» est remplacée par celle de «Union européenne».
3. A l'alinéa 2, l'expression «Commission Européenne» est remplacée par celle de «Commission européenne.»

**Art. 41.** A l'article 15 de la loi précitée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

1. Le paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2, est reformulé comme suit:  
«Le ministre peut suspendre ou retirer la licence lorsque:
  1. l'entreprise ferroviaire viole gravement ou de façon répétée:
    - a) les conditions de la licence; ou
    - b) les prescriptions de l'Union européenne; ou
    - c) les prescriptions nationales; ou
  2. en cas de difficulté financière, il n'existe pas de possibilité concrète de restructuration satisfaisante de l'entreprise ferroviaire dans un délai raisonnable; ou
  3. l'entreprise ferroviaire ne satisfait plus aux exigences des articles 7 et 11.»
2. Au paragraphe 3, le terme «Commission Européenne» est remplacé par celui de «Agence ferroviaire européenne».

**Art. 42.** L'article 16 de la loi précitée du 11 juin 1999 est abrogé.

**Art. 43.** A l'article 17, paragraphe 3, de la loi précitée du 11 juin 1999, le renvoi aux paragraphes «1. et 2.» est corrigé par le renvoi aux paragraphes «1<sup>er</sup> et 2» et l'expression «du présent article» est supprimée.

**Art. 44.** Un nouveau chapitre 2bis intitulé «Chapitre 2bis - Gestion des entreprises ferroviaires selon des principes commerciaux» est ajouté à la loi modifiée du 11 juin 1999 derrière le chapitre 2 existant;

**«Chapitre 2bis – Gestion des entreprises ferroviaires  
selon des principes commerciaux**

**Art. 19bis.** (1) Les entreprises ferroviaires sont gérées selon les principes qui s'appliquent aux sociétés commerciales, quel que soit leur propriétaire. Cette règle s'applique également aux obligations de service public qui leur sont imposées par l'Etat et aux contrats de service public qu'elles concluent avec les autorités compétentes de l'État.

(2) Les entreprises ferroviaires ajustent au marché leurs activités et les gèrent sous la responsabilité de leurs organes de direction.

(3) Les entreprises ferroviaires arrêtent leurs plans d'entreprise, y compris les plans d'investissement et de financement. Ces plans sont conçus en vue d'atteindre l'équilibre financier des entreprises et de réaliser les autres objectifs de gestion technique, commerciale et financière. Ils mentionnent en outre les moyens permettant d'atteindre ces objectifs.

(4) Compte tenu des lignes directrices de politique générale arrêtées par l'Etat les entreprises ferroviaires sont libres:

1. de définir leur organisation interne, sans préjudice des dispositions des articles 21 et 22 de la présente loi;
2. de contrôler la fourniture et la commercialisation des services et d'en fixer la tarification;
3. de prendre les décisions concernant le personnel, les actifs et les achats propres;
4. de développer leur part de marché, de créer de nouvelles technologies et de nouveaux services et d'adopter toute technique innovatrice de gestion;
5. de lancer de nouvelles activités dans des domaines associés à l'activité ferroviaire.

(5) Des comptes de profits et pertes et des bilans distincts sont tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la fourniture des services de transport ferroviaire de fret et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs. Les fonds publics versés pour des activités relatives à la fourniture de services de transport au titre des missions de service public figurent séparément, conformément à l'article 7 du règlement (CE) n°1370/2007, dans les comptes correspondants et ne sont pas transférés aux activités relatives à la fourniture d'autres services de transport ou à toute autre activité.

Les comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés à l'alinéa 1 et à l'article 20, paragraphe 2 de la loi modifiée du 10 juin 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales.»

**Art. 45.** Dans la loi précitée du 11 juin 1999 la division «Chapitre III - La répartition des sillons» est remplacée par celle de «Chapitre 3 - La répartition des sillons».

**Art. 46.** A l'article 20 de la loi précitée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

1. Le terme «réseau ferré luxembourgeois» est remplacé par celui de «réseau national».
2. L'expression «Union Européenne» est remplacée par celle de «Union européenne».
3. L'expression «droit communautaire» est remplacée par celle de «droit de l'Union européenne».
4. Au paragraphe 2, l'expression «par ailleurs» est supprimée.
5. Le paragraphe 4, alinéa 1, est supprimé.
6. Au paragraphe 4, alinéa 2, l'expression «Communautés Européennes» est remplacée par celle de «Communautés européennes».
7. Au paragraphe 5, le terme de «réseau ferré» est remplacé par celui de «réseau».

**Art. 47.** A l'article 20bis de la loi précitée du 11 juin 1999, la référence à la «loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire» est corrigée par celle à la «loi modifiée du 22 juillet 2009 relative la sécurité ferroviaire.»

**Art. 48.** A l'article 21 de la loi précitée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

1. Le terme «réseau ferré luxembourgeois» est remplacé par celui de «réseau national».
2. A l'alinéa 1, l'expression «droit communautaire» est remplacée par celle de «droit de l'Union européenne».
3. A l'alinéa 1, l'expression «au graphique de circulation» est remplacée par celle de «à l'horaire de service».

**Art. 49.** A l'article 22 de la loi précitée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

1. Le terme «réseau ferré luxembourgeois» est remplacé par celui de «réseau national».
2. Au paragraphe 1<sup>er</sup>, le terme «Administration des Chemins de Fer» est remplacé par celui de «Administration des chemins de fer, dénommée ci-après «l'Administration».»

3. Au paragraphe 1<sup>er</sup>, le terme «organisme de répartition» est remplacé par celui de «organisme de répartition indépendant».
4. Au paragraphe 2, le terme «graphique de circulation» est remplacé par celui de «horaire de service».
5. Au paragraphe 2, alinéa 1, la référence à «l'article 15 de la directive 2001/14/CE précitée» est remplacée par celle à «l'article 4, paragraphe 2, de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire.»
6. Au paragraphe 2, alinéa 5, la référence à «la directive 2001/14/CE précitée» est remplacée par celle au «chapitre 3 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation».
7. Au paragraphe 4, le terme «Administration des Chemins de Fer» est remplacé par celui de «Administration».
8. Au paragraphe 4, l'expression «décrites dans cet article et dans l'article 25» est supprimée.

**Art. 50.** A l'article 23 de la loi précitée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

1. A l'alinéa 1, le terme de «réseau luxembourgeois» est remplacé par celui de «réseau national».
2. L'alinéa 2 est reformulé comme suit:

«L'Administration est autorisée à se faire remettre par les entreprises ferroviaires demandant l'allocation d'un sillon une caution dont le montant est repris dans les tarifs ci-avant. En cas de non-utilisation du sillon cette garantie reste acquise à l'Administration. Elle est déduite de la redevance d'utilisation dans le cas contraire.»

**Art. 51.** Dans la loi précitée du 11 juin 1999 la division «Chapitre IV - Les redevances d'utilisation» est remplacée par celle de «Chapitre 4 - Les redevances d'utilisation».

**Art. 52.** L'article 24 de la loi précitée du 11 juin 1999 est modifié comme suit:

«**Art. 24.** L'établissement des règles de tarification spécifiques ainsi que la détermination de la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure sont confiés à un organisme de tarification dont la fonction est assumée par l'Administration des chemins de fer, instituée en vertu de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire.

L'organisme de tarification assure que le système de tarification est appliqué de telle manière que les candidats organisant des prestations de service de nature équivalente sur une partie similaire du marché soient soumises à des redevances équivalentes et non discriminatoires et que les redevances effectivement appliquées soient conformes au système de redevance pour l'utilisation de l'infrastructure instauré par règlement grand-ducal et aux règles définies dans le DRR.»

**Art. 53.** L'article 25 de la loi précitée du 11 juin 1999 est modifié comme suit:

«**Art. 25.** L'utilisation du réseau national est soumise au paiement d'une redevance d'utilisation dont les modalités d'application sont arrêtées par règlement grand-ducal, l'avis de l'organisme de tarification demandé.

Les redevances d'utilisation sont calculées pour chaque candidat dans le respect du principe de l'application non discriminatoire de ces redevances dans le cadre d'un même marché et par rapport à un barème tarifaire de référence établi par l'organisme de tarification prévu à l'article 24 selon les modalités arrêtées par règlement grand-ducal.

Les redevances d'utilisation sont facturées par l'organisme de tarification et prélevées pour compte de l'Etat par l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines sur toute entreprise ferroviaire qui emprunte le réseau national. Elles sont imputées au Fonds du rail.

L'organisme de tarification doit pouvoir prouver que les redevances à payer par un candidat ont été calculées conformément aux modalités de tarification de la redevance prévue.

L'organisme de tarification tient à la disposition de tout candidat demandant l'allocation de sillons toute information utile sur les redevances imposées.»

**Art. 54.** Dans la loi précitée du 11 juin 1999 la division «Chapitre VI - Dispositions finales» est remplacée par celle de «Chapitre 6 - Dispositions finales».

**Art. 55.** A l'article 30 de la loi précitée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes:

1. Le terme «ferré» est supprimé.
2. Le terme «gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire» est remplacé par celui de «gestionnaire de l'infrastructure».

### **Chapitre 3 – Modification de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire**

**Art. 56.** Dans la loi précitée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire, la division «Chapitre I Champ d'application et définitions» est remplacée par celle de «Chapitre 1<sup>er</sup> - Champ d'application et définitions».

**Art. 57.** L'article 1<sup>er</sup>, alinéa 1, de la loi précitée du 22 juillet 2009 est remplacé par la disposition suivante:

«La présente loi détermine les exigences en matière de sécurité applicables au système ferroviaire luxembourgeois, y compris la gestion sûre de l'infrastructure et du trafic, l'interaction entre les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure, ainsi que les exigences en matière d'accréditation des centres de formation chargés de la formation du personnel affecté à des tâches de sécurité au sein d'une entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure.»

**Art. 58.** L'article 2 de la loi précitée du 22 juillet 2009 est modifié par la disposition suivante:

**Art. 2.** Aux fins de la présente loi, on entend par:

1. «accident»: un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables. Les accidents sont ventilés suivant les types ci-après: collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies et autres;
2. «accident grave»: toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées ou d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire. On entend par «importants dommages» des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par un organisme d'enquête à un total d'au moins 2 millions d'euros;
3. «Administration des chemins de fer»: l'administration publique instituée par la présente loi comme organisme national chargé des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer conformément à la directive modifiée 2004/49/CE;
4. «Agence ferroviaire européenne» en abrégé «Agence»: l'agence communautaire pour la sécurité ferroviaire et l'interopérabilité, instituée par le règlement 2004/881/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne;
5. «autorité responsable des licences»: autorité compétente pour délivrer les licences;
6. «candidat postulant à une fonction de sécurité»: toute personne postulant à l'admission ou au maintien à une fonction de sécurité, ci-après désigné par le terme «le postulant»;
7. «connaissances linguistiques»: le niveau des connaissances linguistiques requis pour exercer une fonction de sécurité;
8. «connaissances professionnelles»: les connaissances requises pour exercer une fonction de sécurité;
9. «constituants d'interopérabilité»: tout composant élémentaire, groupe de composants, sous-ensemble ou ensemble complet d'équipements incorporés ou destinés à être incorporés dans un sous-système, dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du système ferroviaire à grande vitesse ou conventionnel, tels qu'ils sont définis dans les directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE. La notion de «constituant» recouvre des objets matériels mais aussi des objets immatériels comme les logiciels;
10. «demandeur»: un centre de formation ou une personne ayant établi une société qui sollicite une accréditation aux fins de fournir des services de formation;
11. «détenteur»: la personne ou l'entité, propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle au registre national des véhicules;
12. «domaine de compétence»: secteur d'activités relatives à une tâche de sécurité pour laquelle le demandeur souhaite être accrédité;
13. «entité chargée de l'entretien»: une entité chargée de l'entretien d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le registre national des véhicules (RNV);
14. «entreprise ferroviaire»: toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la présente loi, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; toute entreprise qui assure uniquement la traction;
15. «formateur»: une personne ayant les qualifications et compétences requises prévues à la présente loi et reconnue apte à préparer, à organiser et à dispenser une formation;
16. «gestionnaire de l'infrastructure»: toute entité ou entreprise chargée de l'établissement, de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, y compris la gestion du trafic, et du système de signalisation et de contrôle-commande. Les fonctions de gestionnaire de l'infrastructure sur tout ou partie d'un réseau peuvent être attribuées à plusieurs entités ou entreprises;
17. «incident»: tout événement, autre qu'un accident ou un accident grave, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité d'exploitation;
18. «interopérabilité»: l'aptitude du système ferroviaire transeuropéen à permettre la circulation sûre et sans rupture de trains en accomplissant les performances requises pour ces lignes. Cette aptitude repose sur l'ensemble des conditions réglementaires, techniques et opérationnelles qui doivent être remplies pour satisfaire aux exigences essentielles;
19. «intervenant»: une entité ou toute personne travaillant sous la responsabilité d'un centre de formation accrédité pour fournir des services de formation;
20. «méthodes de sécurité communes» en abrégé «MSC»: les méthodes élaborées pour procéder à l'évaluation des niveaux de sécurité, de réalisation des objectifs de sécurité et de conformité à d'autres exigences en matière de sécurité;
21. «mode de communication spécifique»: les différents moyens de communication spécifiques au domaine ferroviaire utilisés sur l'infrastructure ferroviaire nationale;

22. «objectifs de sécurité communs» en abrégé «OSC»: les niveaux de sécurité que doivent au moins atteindre les différentes parties du système ferroviaire (comme le système ferroviaire conventionnel, le système ferroviaire à grande vitesse, les tunnels ferroviaires de grande longueur ou les lignes uniquement utilisées pour le transport de marchandises) et le système dans son ensemble, exprimés sous forme de critères d'acceptation des risques;
23. «reconnaissance»: une déclaration formelle attestant les compétences du demandeur à faire passer et à noter des examens;
24. «registre national des véhicules»: le registre des véhicules autorisés à circuler sur le réseau national;
25. «services de formation»: processus ou séquences d'activités conçues en vue de permettre l'apprentissage des compétences professionnelles;
26. «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;
27. «sous-systèmes»: le résultat de la division du système ferroviaire transeuropéen comme indiqué à l'annexe II des directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE. Ces sous-systèmes, pour lesquels des exigences essentielles doivent être définies, sont de nature structurelle ou fonctionnelle;
28. «spécifications techniques d'interopérabilité» en abrégé «STI»: les spécifications dont chaque sous-système ou partie de sous-système fait l'objet en vue de satisfaire aux exigences essentielles et d'assurer l'interopérabilité des systèmes ferroviaires transeuropéens à grande vitesse et conventionnel, tels qu'ils sont définis dans les directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE;
29. «système de gestion de la sécurité»: l'organisation et les dispositions établies par un gestionnaire de l'infrastructure ou par une entreprise ferroviaire pour assurer la gestion sûre de ses activités;
30. «système ferroviaire»: l'ensemble des sous-systèmes pour les domaines structurels et fonctionnels, tels qu'ils sont définis dans les directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE, ainsi que la gestion et l'exploitation du système dans son ensemble;
31. «système ferroviaire transeuropéen»: le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et le système ferroviaire transeuropéen conventionnel;
32. «tâches de sécurité»: les fonctions contribuant à la sécurité des trains et à celle des passagers ou marchandises transportées;
33. «terminologie spécifique»: le langage et le vocabulaire spécifiques au domaine ferroviaire utilisés sur l'infrastructure ferroviaire nationale.
34. «véhicule»: un véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction. Un véhicule se compose d'un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ou de parties de ces sous-systèmes.»

**Art. 59.** Dans la loi précitée du 22 juillet 2009, la division «*Chapitre II Administration des Chemins de Fer*» est remplacée par celle de «*Chapitre 2 - Administration des chemins de fer*».

**Art. 60.** A l'article 3, alinéa 1, de la loi précitée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes:

1. Le terme «Administration des Chemins de Fer (ACF)» est remplacé par celui de «Administration des chemins de fer».
2. La désignation du portefeuille ministériel «ayant les chemins de fer dans ses attributions» est remplacée par celle de «ayant les Transports dans ses attributions».
3. L'expression «ci-après désigné le Ministre» est remplacée par celle de «ci-après désigné par le terme «le ministre».

**Art. 61.** L'article 4 de la loi précitée du 22 juillet 2009 est remplacé par le libellé suivant:

«**Art. 4.** (1) L'Administration veille au maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité dans le domaine ferroviaire en conformité avec les dispositions nationales et internationales applicables. Dans le respect du cadre légal et réglementaire de l'Union européenne et national, elle accomplit les missions suivantes:

1. veiller à ce que les véhicules soient dûment enregistrés et que les informations relatives à la sécurité figurant dans le registre national soient exactes et tenues à jour;
2. instruire les dossiers en vue de l'émission, du renouvellement, du réexamen, de la modification, du retrait et de la suspension par le ministre des certificats et agréments de sécurité, ainsi que vérifier l'accomplissement de leurs conditions de validité;
3. vérifier la conformité des constituants d'interopérabilité aux exigences;
4. autoriser la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constituant le système ferroviaire implanté ou exploité au Luxembourg et vérifier leur exploitation et entretien conformes aux exigences essentielles les concernant;
5. autoriser la mise en service du matériel roulant nouveau ou substantiellement modifié qui n'est pas encore couvert par une STI et vérifier l'exploitation et l'entretien conformes aux exigences essentielles le concernant;
6. accomplir les missions lui dévolues dans le cadre de la formation et de la certification du personnel affecté à des tâches de sécurité sur le réseau national;

7. vérifier, promouvoir, faire appliquer, développer et publier le cadre réglementaire en matière de sécurité ferroviaire, y compris le système des règles nationales de sécurité;
8. assister et conseiller le ministre dans l'exécution de ses attributions en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires;
9. apporter son concours à des études et activités en rapport avec la sécurité ferroviaire;
10. coopérer avec ses homologues, en particulier en vue d'une harmonisation des critères de certification en matière de sécurité ferroviaire;
11. vérifier, dans le cadre des audits relatifs aux wagons de fret, la certification conforme de l'entité chargée de l'entretien;
12. tenir, mettre à jour et adapter le registre national des véhicules en veillant à ce que les véhicules y soient dûment inscrits et à ce que les informations relatives à la sécurité y figurant soient exactes et tenues à jour;
13. adopter des décisions et modifier les éléments essentiels du système concernant la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et le recouvrement des redevances;
14. coopérer afin de permettre la création et la répartition efficaces de capacités de l'infrastructure impliquant plusieurs réseaux du système ferroviaire au sein de l'Union européenne, y compris en ce qui concerne les accords-cadres prévus par règlement grand-ducal. L'Administration met en place les procédures appropriées et organise en conséquence les sillons qui traversent plus d'un réseau;
15. s'associer avec d'autres représentants d'organismes nationaux chargés des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer dont les décisions en matière de répartition ont des répercussions sur d'autres gestionnaires de l'infrastructure. Les principes et critères de répartition des capacités établis dans le cadre de cette coopération sont publiés par l'Administration dans le document de référence du réseau, conformément à l'annexe IV, paragraphe 3 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.;
16. s'accorder avec les autres organismes nationaux chargés des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer concernés sur les sillons internationaux à intégrer dans l'horaire de service, avant de commencer les consultations concernant le projet d'horaire de service. Des ajustements ne sont opérés qu'en cas d'absolue nécessité;
17. adopter des décisions concernant la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et la facturation des redevances;
18. tenir, mettre à jour et adapter le registre des cartes de légitimation et des lettres de légitimation;
19. établir, mettre à jour et publier le document de référence de réseau;
20. présenter, pour le compte d'un candidat qui l'a dûment mandatée, des demandes d'attribution de sillons auprès d'autres organismes de répartition des capacités d'infrastructure avec lesquels elle coopère.

(2) L'Administration garantit en outre à toute entreprise ferroviaire un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire et évite tout abus de position dominante d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires au détriment des autres. Elle assume les fonctions d'organisme de répartition des sillons et d'organisme de tarification de l'infrastructure ferroviaire, telles que prévues aux articles 22 et 25 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

(3) L'Administration des chemins de fer accomplit ses missions de manière ouverte, non discriminatoire et transparente. En particulier, elle permet à toutes les parties concernées et intéressées, y compris le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, les entreprises ferroviaires, les fabricants et les fournisseurs de services d'entretien, les usagers et les représentants du personnel, d'être entendues. Elle répond rapidement aux requêtes et demandes, communique ses demandes d'informations sans délai et adopte toutes ses décisions dans un délai de quatre mois après que toutes les informations demandées ont été fournies.»

**Art. 62.** A l'article 5, alinéa 1, de la loi précitée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes:

1. Le terme «Ministre» est remplacé par celui de «ministre».
2. La deuxième phrase est libellée comme suit:  
«Le rapport contient:».
3. Au point 1, la référence à l'annexe I de la directive 2004/49/CE est complétée de façon suivante: «annexe I de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire telle que modifiée par la suite»
4. Le point 4 est reformulé de la manière suivante:  
«les résultats de la surveillance du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires et les enseignements en découlant;»
5. Au point 5, les mots «qui ont été» sont supprimés.

**Art. 63.** A l'article 6 de la loi précitée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes:

1. Au paragraphe 1<sup>er</sup>, l'expression «prévues à la présente loi» est supprimée.
2. Au paragraphe 1<sup>er</sup>, le terme «Ministre» est remplacé par celui de «ministre».

3. Au paragraphe 1<sup>er</sup>, point 1, le terme «gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire» est remplacé par celui de «gestionnaire de l'infrastructure».
4. Le paragraphe 3 est modifié comme suit:
 

«(3) Pour l'exécution de sa mission, l'Administration peut demander l'assistance du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires. Dans les limites de ce qui est nécessaire à l'exécution des missions prévues à l'article 4, elle a le droit de demander rapport aux organes de direction et d'accéder à tous les documents appropriés, mais sans les déplacer, ainsi qu'aux locaux, installations et équipements du gestionnaire de l'infrastructure et de l'entreprise ferroviaire.»

**Art. 64.** A l'article 7 de la loi précitée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes:

1. Le terme «notamment» est supprimé.
2. Au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 1, l'expression «prévus à la présente loi» est supprimée.
3. Au paragraphe 1<sup>er</sup>, les mots «doit adresser» sont remplacés par le mot «adresse».
4. Au paragraphe 1<sup>er</sup>, le terme «Directeur de l'Administration des Chemins de Fer» est remplacé par celui de «Directeur de l'Administration des chemins de fer».
5. Au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2, les mots «doit être» est remplacé par le mot «est».
6. Au paragraphe 2, l'expression «à cette fin» est supprimée.
7. Au paragraphe 2, le terme «réseau ferré» est remplacé par celui de «réseau».

**Art. 65.** A l'article 8 de la loi précitée du 22 juillet 2009, le terme «gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire» est remplacé par celui de «gestionnaire de l'infrastructure».

**Art. 66.** A l'article 9 de la loi précitée du 22 juillet 2009 le terme «Administration des Chemins de Fer» est remplacé par celui de «Administration des chemins de fer» et le terme «Ministre» est remplacé par celui de «ministre».

**Art. 67.** A l'article 10 de la loi précitée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes:

1. A l'alinéa 1, les mots «qui sont» sont supprimés.
2. A l'alinéa 1, l'expression «par les dispositions de la présente loi» est supprimée.
3. A l'alinéa 3, le terme «Ministre» est remplacé par celui de «ministre».

**Art. 68.** Dans la loi précitée du 22 juillet 2009, la division «*Chapitre III Mise en place et gestion de la sécurité ferroviaire*» est remplacée par celle de «*Chapitre 3 - Mise en place et gestion de la sécurité ferroviaire*».

**Art. 69.** A l'article 11 de la loi précitée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes:

1. Le terme «droit communautaire» est remplacé par celui de «droit de l'Union européenne».
2. La notion «gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire» est remplacé par celle de «gestionnaire de l'infrastructure».
3. Les termes «réseau ferré national» et «réseau ferré luxembourgeois» sont remplacés par le terme «réseau national».
4. Au paragraphe 2, les mots «doivent atteindre» sont remplacés par le mot «atteignent».
5. Au paragraphe 2, le mot «être» est remplacé par celui de «et sont».
6. Au paragraphe 3, les mots «doivent employer» sont remplacés par le mot «pourvoient».
7. Au paragraphe 4, les points 1 et 2 sont reformulés de façon suivante:
  - «1. des informations sur le processus de réalisation par le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire de ses propres objectifs de sécurité et les résultats des plans de sécurité;
  2. la mise au point d'indicateurs de sécurité nationaux et des indicateurs de sécurité communs définis à l'annexe I de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire telle que modifiée par la suite, selon sa pertinence pour l'organisation déclarante;»
8. Au paragraphe 4, point 4, les mots «qui peuvent présenter» sont remplacés par le mot «présentant».

**Art. 70.** A l'article 12 de la loi précitée du 22 juillet 2009 est remplacé par le libellé suivant:

1. Le terme «gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire» est remplacé par celui de «gestionnaire de l'infrastructure».
2. A l'alinéa 1, l'expression «le cas échéant» est supprimée.
3. A l'alinéa 3, le bout de phrase «de sorte que ceux-ci puissent être exploités en toute sécurité par l'entreprise ferroviaire respectivement par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire» est supprimé.

**Art. 71.** A l'article 13, alinéa 1, de la loi précitée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes:

1. Le terme «réseau ferré luxembourgeois» est remplacé par celui de «réseau national».
2. La référence «les paragraphes 1 et 2 de l'article 11» est précisée par la référence à «l'article 11, paragraphes 1<sup>er</sup> et 2».

**Art. 72.** Dans la loi précitée du 22 juillet 2009, la division «*Chapitre IV Certification de l'entreprise ferroviaire*» est remplacée par celle de «*Chapitre 4 - Certification de l'entreprise ferroviaire*».

**Art. 73.** A l'article 14 de la loi précitée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes:

1. A l'alinéa 3, le terme «droit communautaire» est remplacé par celui de «droit de l'Union européenne.»
2. A l'alinéa 4, le terme «réseau ferré luxembourgeois» est remplacé par celui de «réseau national».
3. A l'alinéa 4, la référence à «l'annexe IV de la Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire» est complétée par le rajout de l'expression «telle que modifiée par la suite».

**Art. 74.** A l'article 15 de la loi précitée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes:

1. Le terme «Ministre» est remplacé par celui de «ministre».
2. Au paragraphe 4, la première phrase est supprimée.
3. Le paragraphe 5 est abrogé.

**Art. 75.** Dans la loi précitée du 22 juillet 2009, la division «*Chapitre V Certification du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire*» est remplacée par celle de «Chapitre 5 - Certification du gestionnaire de l'infrastructure».

**Art. 76.** A l'article 17 de la loi précitée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes:

1. Le terme «Ministre» est remplacé par celui de «ministre».
2. Au paragraphe 1<sup>er</sup>, les mots «le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit être» sont remplacés par ceux de «le gestionnaire de l'infrastructure est».
3. Au paragraphe 5, la première phrase est supprimée.
4. Le paragraphe 6 est abrogé.

**Art. 77.** Dans la loi précitée du 22 juillet 2009, la division «*Chapitre VI Qualification et formation du personnel affecté à des tâches de sécurité*» est remplacée par celle de «Chapitre 6 - Accréditation des centres de formation et du personnel de sécurité relevant du secteur ferroviaire».

**Art. 78.** L'article 19 de la loi précitée du 22 juillet 2009 est remplacé par le libellé suivant:

«Art. 19. (1) Toute entreprise ferroviaire admise à utiliser le réseau national ainsi que le gestionnaire de l'infrastructure pourvoient aux tâches de sécurité assumées, du personnel titulaire d'une formation et d'une certification conformes aux exigences de sécurité définies par le droit de l'Union européenne, par les STI et par les règles de sécurité nationales.

(2) La formation du personnel affecté à des tâches de sécurité au sein d'une entreprise ferroviaire et au sein du gestionnaire de l'infrastructure est organisée et dispensée par des centres de formation accrédités par le ministre sur instruction des dossiers de candidature par l'Administration.

Avant de fournir des services de formation, le demandeur est en possession d'une autorisation du membre du Gouvernement ayant le droit d'établissement dans ses attributions conformément à l'article 2 de la loi modifiée du 22 juin 1999 ayant pour objet: 1. le soutien et le développement de la formation professionnelle continue; 2. la modification de la loi modifiée du 28 décembre 1988 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales.

(3) Le demandeur dispose d'une structure de gestion efficace qui garantit un accès équitable et non discriminatoire à ses services de formation.

Le demandeur fournit ses services de formation en faisant preuve d'impartialité vis-à-vis de tous les participants.

(4) Une attestation d'accréditation est délivrée au demandeur dans les conditions suivantes:

1. Il rapporte la preuve qu'il possède une structure effective d'organisation et de gestion répondant aux exigences pour les prestataires de services de formation.
2. Il met en place un système de gestion équivalant aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme ISO 29990.
3. Il démontre qu'il possède les compétences techniques et opérationnelles ainsi que les aptitudes requises pour organiser des cours de formation adaptés à la tâche de formation.
4. Il possède le personnel et l'équipement nécessaires et il travaille dans un environnement adapté à une formation visant à préparer les postulants aux examens de qualification pour l'exercice et le maintien à des fonctions affectées à des tâches de sécurité.
5. Il dispose d'une structure de gestion efficace qui garantit que les formateurs répondent aux exigences suivantes:
  - a) avoir des qualifications et aptitudes physiques et pédagogiques requises pour préparer, organiser et dispenser des services de formation;
  - b) avoir une formation générale en pédagogie;
  - c) avoir une expérience professionnelle récente de trois ans minimum dans l'exercice ou l'encadrement des fonctions de sécurité permettant une maîtrise complète des compétences professionnelles requises ou une pratique continue de la formation dispensée au personnel affecté à des tâches de sécurité avec actualisation régulière de leurs connaissances.
6. Il dispose du personnel, des installations, de l'équipement et des locaux adaptés à la formation offerte et au nombre estimé de participants.

7. Il fournit des systèmes d'enregistrement des activités de formation, y compris des informations relatives aux participants et aux formateurs, ainsi qu'au nombre et à la finalité des cours.
8. Il met en place un système de gestion de la qualité ou des procédures équivalentes qui garantissent que la formation offerte est exhaustive et en règle.
9. Il met en place un système de gestion des compétences, des formations continues et des mesures visant à maintenir à jour les compétences professionnelles des formateurs.
10. Il met en place des procédures visant à maintenir à jour les méthodes, outils et équipements de formation, y compris la documentation, les logiciels et les documents de formation fournis par le gestionnaire de l'infrastructure, tels que les livrets de procédures concernant les règles d'exploitation, les signaux et les systèmes de sécurité.
11. Il communique la méthode qu'il compte utiliser pour garantir le contenu, l'organisation et la durée des cours de formation, les plans de formation et les programmes de compétence.
12. Il garantit que la formation pratique du domaine de compétences «conducteurs de train» est dispensée par des formateurs qui ont les qualifications et aptitudes psychologiques et qui possèdent à la fois une licence valide de conducteur de train et une attestation complémentaire harmonisée valide couvrant l'objet de la formation ou un type similaire de ligne ou de matériel roulant, et qui ont une expérience professionnelle de la conduite d'au moins trois ans. Lorsque le formateur n'est pas détenteur d'une attestation valide pour l'infrastructure ou le matériel roulant en question, un conducteur titulaire de l'attestation pour cette infrastructure ou ce matériel roulant doit être présent lors de la formation.

(5) Le demandeur adresse la demande d'accréditation par envoi recommandé au ministre. La demande comprend tous les documents conformément à l'annexe I et elle précise les domaines de compétences pour lesquels le demandeur sollicite l'accréditation.

Le silence du ministre gardé pendant un délai de trois mois vaut accréditation. Le ministre décide de:

1. délivrer l'attestation d'accréditation conforme à l'annexe II: ou
2. attester dans le cas visé à l'article 19bis, paragraphe 4, l'accréditation en tant que centre de formation sur le certificat de sécurité ou l'agrément de sécurité, ou
3. communiquer son refus.»

**Art. 79.** Il est inséré un nouvel article 19bis à la loi précitée du 22 juillet 2009, libellé comme suit:

«**Art. 19bis.** (1) Sans préjudice de l'article 19, paragraphe 5, un centre de formation dont le principal établissement se situe dans un autre Etat membre peut être accrédité par le ministre pour la formation relative à l'infrastructure ferroviaire nationale.

Au cas où une demande d'accréditation ou de reconnaissance de la formation du personnel affecté à des tâches de sécurité a déjà été satisfaite par une autorité compétente d'un autre Etat membre, le ministre limite son évaluation aux exigences qui sont spécifiques à la formation sur l'infrastructure ferroviaire nationale et s'abstient d'évaluer les points qui ont déjà fait l'objet d'une évaluation au cours de la précédente procédure d'accréditation ou de reconnaissance.

Les documents en provenance d'un autre Etat membre de l'Union européenne sont accompagnés d'une copie certifiée conforme par l'autorité du pays d'origine et, le cas échéant, d'une traduction certifiée conforme à l'original.

(2) Sans préjudice de l'article 19, paragraphe 5, le demandeur qui souhaite fournir des services de formation relatifs aux connaissances linguistiques générales, dispose d'une accréditation ministérielle et d'un certificat confirmant son aptitude.

La certification de l'aptitude à fournir des services de formation relatifs aux connaissances linguistiques générales relève de la compétence d'un organisme conforme aux principes et à la méthode établis par le «Cadre Européen de compétence linguistique» établi par le Conseil de l'Europe.

(3) Sans préjudice des articles 19, paragraphe 5, et 19bis, paragraphe 2, le demandeur qui souhaite fournir des services de formation relatifs à un mode de communication et à une terminologie spécifiques aux activités ferroviaires et à des procédures d'exploitation et de sécurité ferroviaire, dispose de l'accréditation ministérielle.

Le centre de formation fournit des formations de qualité sur l'apprentissage du mode de communication et de la terminologie spécifiques aux activités ferroviaires et à des procédures d'exploitation et de sécurité ferroviaire.

(4) Sans préjudice de l'article 19, paragraphe 5, l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure qui souhaite fournir des services de formation, dispose de l'accréditation ministérielle et peut introduire sa requête dans le cadre de la demande de délivrance ou de la demande de renouvellement du certificat de sécurité ou de l'agrément de sécurité en décrivant les dispositions nécessaires dans le dossier accompagnant cette demande.

Si les services de formation ne sont offerts que par une seule entreprise ferroviaire ou un seul gestionnaire de l'infrastructure, les autres entreprises ferroviaires ou gestionnaires de l'infrastructure ont droit à un accès équitable aux services de formation à un prix raisonnable et non discriminatoire qui est en rapport avec les coûts et peut inclure une marge bénéficiaire raisonnable.»

**Art. 80.** Il est inséré un nouvel article 19<sup>ter</sup> à la loi précitée du 22 juillet 2009, libellé comme suit:

«Art. 19<sup>ter</sup>. (1) L'accréditation du centre de formation est valable pour une période de cinq ans. L'obtention et le maintien de l'accréditation se fondent sur:

1. le respect des exigences conformément à l'article 19, paragraphe 4;
2. le respect des obligations conformément au paragraphe 2;
3. le contenu des documents à joindre conformément à l'annexe I;
4. les résultats des contrôles effectués en conformité à l'article 19<sup>quinquies</sup>.

Pour tout centre de formation nouvellement créé, l'accréditation comporte une période probatoire de deux ans. La décision portant prorogation jusqu'à la fin de la première période de cinq ans, suspension ou retrait de l'accréditation est prise sur le vu des constatations arrêtées au plus tard six mois avant le terme de la susdite période probatoire à la suite des contrôles effectués en conformité à l'article 19<sup>quinquies</sup>.

Le centre de formation accrédité peut à tout moment présenter une demande en vue d'une extension de l'accréditation de ses domaines de compétences. L'attestation d'accréditation modifiée doit être délivrée sur la base des documents complémentaires appropriés fournis par le demandeur. Dans ce cas, la date d'expiration de l'attestation d'accréditation précédente reste inchangée.

En vue du renouvellement de l'accréditation, le centre de formation doit au plus tard trois mois avant l'expiration de la validité adresser une demande en renouvellement au ministre. Le renouvellement est obtenu aux mêmes conditions que l'accréditation initiale. Si des services de formation ont été fournis de manière ininterrompue conformément aux obligations décrites au paragraphe 2, il convient de mettre à jour les éléments du dossier d'accréditation précédent et de produire les éléments et les documents requis conformément à l'annexe I renseignant sur les activités exercées pour le centre de formation.

Lorsque les conditions pour l'exécution d'une ou de plusieurs tâches de formation indiquées dans l'attestation d'accréditation ne sont plus respectées, le centre de formation doit immédiatement cesser de dispenser la formation pour ce qui concerne les tâches en question et en informer le ministre. Le ministre analyse les informations et délivre une attestation d'accréditation modifiée. Dans ce cas, la date de validité de l'attestation d'accréditation reste inchangée.

(2) Tout centre de formation accrédité est tenu de:

1. s'assurer que les formateurs répondent aux exigences précisées à l'article 19, paragraphe 4;
2. présenter chaque année au ministre:
  - a) un bilan annuel des formations réalisées précisant pour chacun les stages considérés, formation initiale, continue ou complémentaire, leur durée et le nombre de postulants inscrits;
  - b) une liste des formateurs engagés;
  - c) les résultats de l'évaluation annuelle de la qualité interne des formations réalisées et les conclusions des audits et des contrôles auxquels le centre a été soumis;
  - d) un aperçu des mesures prévues et réalisées visant à améliorer la qualité des formations dispensées;
3. s'assurer que chaque formateur dispense annuellement au moins cent heures de services de formation;
4. s'assurer que les intervenants disposent des moyens adaptés à la formation à fournir;
5. s'assurer que les intervenants exercent leurs activités sous la responsabilité pédagogique du centre de formation accrédité. Les conditions d'exercice de cette responsabilité font l'objet d'un document contractuel avec le centre de formation accrédité: et
6. respecter les exigences relatives aux contrôles assurés régulièrement par l'Administration conformément à l'article 19<sup>ter</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup>, point 4.»

**Art. 81.** Il est inséré un nouvel article 19<sup>quater</sup> à la loi précitée du 22 juillet 2009, libellé comme suit:

«Art. 19<sup>quater</sup>. (1) L'Administration des chemins de fer publie et met à jour un registre national des centres de formation disposant de l'accréditation ministérielle.

Le registre contient pour chaque centre de formation:

1. le nom et les coordonnées de l'Administration des chemins de fer;
2. le nom et les coordonnées du centre de formation et des personnes de contact;
3. le numéro d'enregistrement individuel constitué par «LU-xx-aaaa-0000» conformément au système de numérotation harmonisé européen, appelé «NIE»;
4. les domaines de compétences pour lesquels le centre de formation est accrédité: et
5. la date d'expiration de l'attestation d'accréditation.

(2) Le centre de formation informe le ministre de toute modification concernant les données consignées dans le registre. Les modalités de prise de connaissance du registre et d'obtention d'une copie conforme des données sauvegardées sont communiquées par le ministre lors de l'octroi de l'accréditation.»

**Art. 82.** Il est inséré un nouvel article 19<sup>quinquies</sup> à la loi précitée du 22 juillet 2009, libellé comme suit:

«Art. 19<sup>quinquies</sup>. (1) A tout moment, l'Administration peut prendre les mesures nécessaires pour vérifier si les formateurs remplissent les conditions requises pour l'admission et le maintien aux fonctions qu'ils assurent, telles

que prévues par la présente loi et procéder à des enquêtes concernant le respect de la présente loi par les centres de formation exerçant leurs activités sur le territoire national.

(2) Les contrôles relatifs aux centres de formation visés à l'article 19<sup>ter</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup>, point 4, sont régulièrement assurés par l'Administration. Les contrôles portent sur l'accès équitable et non discriminatoire de tout postulant aux services de formation ainsi que sur le respect des conditions d'accréditation, la conformité des moyens de mise en œuvre avec les clauses y relatives prévues dans l'accréditation ministérielle et le déroulement correct des formations.

Au cas où des irrégularités seraient constatées à l'occasion desdits contrôles, l'accréditation peut être suspendue ou retirée par décision motivée du ministre.

(3) Les mesures prises en exécution de l'article 19<sup>quinquies</sup>, paragraphes 1<sup>er</sup> et 2, comportent la mise à jour du registre prévu à l'article 19<sup>quater</sup>.

(4) En cas de litige au sujet d'une mesure ou décision prise en exécution de la présente loi, seules les juridictions luxembourgeoises sont compétentes pour en statuer.»

**Art. 83.** Il est inséré un nouvel article 19<sup>sexies</sup> à la loi précitée du 22 juillet 2009, libellé comme suit:

«Art. 19<sup>sexies</sup>. Par dérogation à l'article 19, paragraphe 4, point 12, le centre de formation accrédité peut organiser une formation pratique se rapportant à une nouvelle ligne ou récemment équipée et au matériel roulant récemment mis en service.

Le recours à cette dérogation est limité strictement au cas dans lequel aucun formateur titulaire d'une attestation couvrant déjà la ligne nouvelle ou récemment équipée ou le nouveau matériel roulant n'est encore disponible. Il incombe au centre de formation de régulariser dans les meilleurs délais les attestations des formateurs en cause.

Le formateur doit satisfaire aux exigences de l'article 19, paragraphe 4, point 12, en ce qui concerne les qualifications et aptitudes, la licence et la durée d'expérience professionnelle.

Le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires prennent les mesures nécessaires afin de garantir la sécurité.»

**Art. 84.** Un nouveau chapitre 6<sup>bis</sup> intitulé «Chapitre 6<sup>bis</sup> - Critères en relation avec l'organisation des examens» est rajouté à la loi précitée du 22 juillet 2009 derrière le chapitre 6 existant.

**Art. 85.** Il est inséré un nouvel article 19<sup>septies</sup> à la loi précitée du 22 juillet 2009, libellé comme suit:

«Art. 19<sup>septies</sup>. (1) L'examineur chargé de l'évaluation du personnel affecté à des tâches de sécurité au sein d'une entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure évalue les compétences professionnelles des postulants en faisant preuve d'éviter tout conflit d'intérêts vis-à-vis de tous les postulants.

Avant d'être reconnu, le demandeur confirme qu'il dirige les examens de manière impartiale et non discriminatoire, libre de toute pression ou incitation qui pourrait influencer son jugement ou les résultats et le déroulement de l'examen. Il est réputé indépendant et impartial s'il satisfait aux conditions suivantes:

1. Absence d'influence d'autrui: l'examineur est indépendant à l'égard des postulants qu'il examine et réalise les examens sous le critère de «non soumis au contrôle» de la part d'autrui;
2. Absence de conflit d'intérêts réel ou perçu: nul ne peut, en sa qualité d'examineur, prendre part aux examens, lorsqu'il est parent ou allié jusqu'au quatrième degré inclusivement avec le postulant ou lorsqu'il est son partenaire au sens de la loi modifiée du 9 juillet 2004 relative aux effets légaux de certains partenariats ou le partenaire jusqu'au troisième degré inclusivement. Il en est de même lorsqu'il a dispensé la formation à sanctionner par l'examen.

Il signe la déclaration d'indépendance et d'impartialité requise à l'annexe III.

(2) En vue de la délivrance de l'attestation de reconnaissance, le demandeur rapporte la preuve que:

1. il possède les compétences techniques et opérationnelles ainsi que les aptitudes requises à préparer, à faire passer et à noter des examens adaptés à l'objectif attendu;
2. il est âgé de 26 ans au moins;
3. ses compétences correspondent à un niveau élevé équivalent aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme EN ISO 17024;
4. il possède les qualifications et les aptitudes physiques et pédagogiques requises concernant l'objet des examens;
5. il dispose d'une connaissance approfondie des méthodes d'examen et des documents d'examen;
6. il a acquis une expérience professionnelle de quatre ans minimum au cours des cinq années précédant la date de la demande de reconnaissance. Cette expérience a été acquise soit dans l'exercice ou l'encadrement des fonctions de sécurité permettant une maîtrise complète des compétences professionnelles requises, soit par une pratique continue de la formation dispensée au personnel affecté à des tâches de sécurité avec actualisation régulière des connaissances;
7. il a des compétences d'écoute et de conversation dans la langue de l'examen correspondant au moins au niveau B2 du Cadre européen de compétence linguistique (CECL) établi par le Conseil de l'Europe;
8. il maintient à jour ses compétences professionnelles à l'égard des sujets des examens qu'il réalise;
9. il établit une procédure de recours autorisant le postulant à voir les résultats de l'examen qu'il a passé et à demander qu'il soit revu en cas d'avis négatif motivé le concernant.

(3) En vue de la délivrance de l'attestation de reconnaissance pour le domaine de compétences «conducteurs de train» et sans préjudice du paragraphe 1<sup>er</sup>, le demandeur rapporte la preuve complémentaire pour les épreuves pratiques que:

1. son expérience professionnelle conformément au point 6 du paragraphe 2 est acquise moyennant l'exercice effectif de la conduite;
2. il possède les qualifications et aptitudes psychologiques requises et qu'il est titulaire à la fois d'une licence valide de conducteur de train et d'une attestation complémentaire harmonisée valide couvrant l'objet de l'examen ou un type similaire de ligne ou le matériel roulant. Lorsque l'examineur n'est pas détenteur d'une attestation valide pour l'infrastructure ou le matériel roulant qui fait l'objet de l'examen, un conducteur titulaire de l'attestation pour cette infrastructure ou ce matériel roulant doit être présent lors de l'examen.»

**Art. 86.** Il est inséré un nouvel article 19octies à la loi précitée du 22 juillet 2009, libellé comme suit:

«Art. 19octies. (1) Par dérogation à l'article 19septies, paragraphe 3, point 2, l'examineur peut organiser un examen pratique se rapportant à une nouvelle ligne ou récemment équipée, à du matériel roulant récemment mis en service, au matériel historique récemment remis en service et à un nouveau règlement ou une modification majeure d'un règlement concernant l'attestation.

Le recours à cette dérogation est limité strictement au cas dans lequel aucun examineur titulaire d'une attestation couvrant déjà la ligne nouvelle ou récemment équipée, le nouveau matériel roulant, le matériel historique et le nouveau règlement ou la modification majeure n'est encore disponible. Il incombe aux examinateurs respectivement à leur employeur de régulariser dans les meilleurs délais les attestations des examinateurs en cause. L'examineur satisfait aux exigences de l'article 19septies, paragraphe 3, point 2, en ce qui concerne les qualifications et aptitudes et la licence.

Le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires prennent les mesures nécessaires afin de garantir la sécurité.

(2) En vue d'obtenir la reconnaissance, le demandeur adresse une demande par envoi recommandé à l'Administration. La demande comprend tous les documents conformément à l'annexe IV dont ceux prouvant les exigences visées à l'article 19septies, paragraphe 2. Le demandeur précise les domaines de compétences pour lesquels il sollicite la reconnaissance. La demande peut également être soumise par l'employeur du demandeur en son nom. Si l'Administration exige lors de l'examen de la demande un complément d'informations, elle le notifie par écrit au demandeur en l'invitant à adresser les pièces complémentaires.

L'Administration décide dans un délai de trois mois à compter de la réception des documents nécessaires de:

1. délivrer l'attestation de reconnaissance conforme à l'annexe V: ou
2. communiquer son refus.»

**Art. 87.** Il est inséré un nouvel article 19nonies à la loi précitée du 22 juillet 2009, libellé comme suit:

«Art. 19nonies. (1) Sans préjudice de l'article 19octies, paragraphe 2, un examineur reconnu par l'autorité compétente d'un autre État membre peut être reconnu par l'Administration pour les examens relatifs à l'infrastructure ferroviaire nationale.

Au cas où une demande de reconnaissance a déjà été satisfaite par une autorité compétente d'un autre État membre, l'Administration limite son évaluation aux exigences qui sont spécifiques aux examens sur l'infrastructure ferroviaire nationale et s'abstient d'évaluer les points qui ont déjà fait l'objet d'une évaluation au cours de la précédente procédure de reconnaissance.

Les documents en provenance d'un autre État membre de l'Union européenne sont accompagnés d'une copie certifiée conforme par l'autorité du pays d'origine et, le cas échéant, d'une traduction certifiée conforme à l'original.

(2) Sans préjudice de l'article 19octies, paragraphe 2, le demandeur qui souhaite faire passer et noter des examens relatifs aux connaissances linguistiques générales, dispose également de la reconnaissance d'aptitude aux examens relatifs aux connaissances linguistiques générales. La certification y relative relève de la compétence d'un organisme conforme aux principes et à la méthode établis par le «Cadre Européen de compétence linguistique» établi par le Conseil de l'Europe.

L'examineur réalise les examens de manière à vérifier que le niveau exigé des connaissances linguistiques est en adéquation avec la fonction de sécurité à exercer.

(3) Sans préjudice de l'article 19octies, paragraphe 2, et de l'article 19nonies, paragraphe 2, le demandeur qui souhaite faire passer et noter des examens relatifs à un mode de communication et à une terminologie spécifiques aux activités ferroviaires et à des procédures d'exploitation et de sécurité ferroviaire, dispose également de la reconnaissance d'aptitude aux examens relatifs au mode de communication et de terminologie spécifique.

L'examineur réalise les examens de manière à vérifier que le niveau exigé des compétences professionnelles relatives à la communication et à la terminologie spécifiques aux activités ferroviaires et à des procédures d'exploitation et de sécurité ferroviaire est en adéquation avec la fonction de sécurité à exercer.»

**Art. 88.** Il est inséré un nouvel article 19decies à la loi précitée du 22 juillet 2009, libellé comme suit:

«Art. 19decies. (1) La reconnaissance de l'examineur est valable pour une période de cinq ans. L'obtention et le maintien de la reconnaissance se fondent sur:

1. le respect des exigences conformément à l'article 19septies, paragraphe 2;

2. le respect des obligations conformément au paragraphe 2;
3. le contenu des documents à joindre conformément à l'annexe IV;
4. les résultats des contrôles effectués en conformité à l'article 19<sup>duodecies</sup>, paragraphes 5 et 6.

L'examineur peut à tout moment présenter une demande en vue d'une extension de la reconnaissance de ses domaines de compétences. L'attestation de la reconnaissance modifiée doit être délivrée sur la base des documents complémentaires fournis par le demandeur. Dans ce cas, la date d'expiration de l'attestation de reconnaissance précédente reste inchangée.

En vue du renouvellement de la reconnaissance, l'examineur adresse au plus tard trois mois avant l'expiration de la validité une demande en renouvellement à l'Administration. Le renouvellement est obtenu aux mêmes conditions que la reconnaissance initiale. Si des examens ont été réalisés de manière ininterrompue conformément aux obligations décrites au paragraphe 2, il convient de mettre à jour les éléments du dossier de reconnaissance précédent et de produire les éléments et les documents requis conformément à l'annexe IV renseignant sur les activités exercées par l'examineur.

Lorsque les conditions pour l'exécution d'une ou de plusieurs tâches indiquées dans l'attestation de reconnaissance ne sont plus respectées, l'examineur cesse immédiatement de préparer, de faire passer et de noter des examens en ce qui concerne les tâches en question et en informe l'Administration. L'Administration analyse les informations et délivre une attestation de reconnaissance modifiée. Dans ce cas, la date de validité de l'attestation de reconnaissance reste inchangée.

(2) Tout examinateur est tenu de:

1. présenter chaque année à l'Administration un bilan annuel des examens réalisés par domaine de compétences précisant le nombre d'examens réalisés, le nombre de postulants et le nombre de certificats délivrés aux postulants, ainsi que le barème tarifaire énonçant le système de tarification des services fournis;
2. réaliser annuellement au moins dix examens par domaine de compétence pour lequel il est reconnu;
3. respecter les exigences relatives aux contrôles assurés régulièrement par l'Administration conformément à l'article 19<sup>decies</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup>, point 4.»

**Art. 89.** Il est inséré un nouvel article 19<sup>undecies</sup> à la loi précitée du 22 juillet 2009, libellé comme suit:

«Art. 19<sup>undecies</sup>. (1) L'Administration veille à l'établissement, à la mise à jour et à la publication d'un registre national des examinateurs disposant de la reconnaissance.

(2) Le registre contient pour chaque examinateur:

1. le nom, l'adresse et la date de naissance;
2. le nom et l'adresse de l'employeur s'il présente une demande au nom de l'examineur;
3. le numéro d'enregistrement individuel constitué par «LU-xx-aaaa-0000» conformément au système de numérotation harmonisé européen «NIE»;
4. les domaines de compétences pour lesquels il est reconnu;
5. la ou les langues pour lesquelles il est reconnu;
6. la date d'expiration de l'attestation de reconnaissance;
7. les coordonnées de personnes de contact.

(3) En vue de la mise à jour du registre, l'examineur ou l'employeur qui agit en son nom, informe l'Administration de toute modification concernant les données consignées dans le registre. Les modalités de prise de connaissance du registre et d'obtention d'une copie conforme des données sauvegardées sont communiquées par l'Administration lors de l'octroi de la reconnaissance.»

**Art. 90.** Il est inséré un nouvel article 19<sup>duodecies</sup> à la loi précitée du 22 juillet 2009, libellé comme suit:

«Art. 19<sup>duodecies</sup>. (1) Sans préjudice de l'alinéa 2 et dans l'hypothèse où l'examineur ne dispose pas des compétences particulières pour préparer, faire passer et noter des examens relatifs à du matériel ferroviaire, l'examineur peut demander l'assistance d'un gestionnaire de l'infrastructure, d'une entreprise ferroviaire ou d'une société spécialisée.

Au cas où l'examen est organisé par plusieurs examinateurs, l'examen est dirigé par un examinateur selon les dispositions de la présente loi.

(2) Le postulant présente une demande d'inscription sous la forme écrite à l'examineur dirigeant l'examen. L'inscription peut être réalisée au nom du postulant par son employeur moyennant un cahier des charges à envoyer à l'examineur.

L'examineur qui dirige l'examen communique au préalable par écrit le règlement de l'examen au postulant qui comprend:

1. les documents requis pour l'inscription à l'examen et la ou les dates d'inscription;
2. le déroulement et les règles de conduite à observer par le postulant pendant l'examen;
3. les principes d'évaluation et d'attribution des points;
4. les conditions de réussite et les suites en cas d'une ou plusieurs notes insuffisantes;
5. les délais de réexamen en cas d'une ou plusieurs notes insuffisantes;

6. les méthodes et délais de communication des résultats;
7. la procédure de recours visée à l'article 19septies, paragraphe 2, point 9.

L'examineur communique au postulant le ou les lieux et la ou les dates d'examen dans un délai raisonnable.

(3) Les examens sont réalisés de manière transparente et ont une durée adéquate pour démontrer que tous les sujets pertinents relatifs à la fonction de sécurité sont couverts. A cet effet, les méthodes d'examen doivent être adaptées selon l'objectif attendu de chaque domaine de compétences à examiner.

L'examineur qui dirige l'examen est responsable:

1. du choix des méthodes d'examen;
2. du contenu des questions à poser;
3. de la vérification de l'identité du postulant préalablement à l'examen;
4. de l'évaluation des réponses;
5. de la confidentialité des questions.

Les méthodes d'évaluation sont harmonisées. La confidentialité des questions est garantie moyennant un système de gestion informatisé.

Les examens peuvent être réalisés sur ordinateur. Des simulateurs peuvent être utilisés dans le cadre des examens dans des situations particulièrement difficiles.

(4) Les examens font l'objet d'un bilan d'examen à délivrer au postulant. Les données intéressant le bilan d'examen sont conservées pendant dix ans par l'examineur par tous moyens et consultables à tout moment par l'Administration, sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

(5) A tout moment, l'Administration peut prendre les mesures nécessaires pour vérifier si les examinateurs remplissent les conditions requises aux fonctions qu'ils assurent, telles que prévues par la présente loi, et procéder à des enquêtes concernant le respect de la présente loi par les examinateurs exerçant leurs activités sur le territoire national.

(6) Les contrôles visés à l'article 19decies, paragraphe 1<sup>er</sup>, point 4 sont régulièrement assurés par l'Administration. Les contrôles portent sur la réalisation des examens de manière indépendante et impartiale, ainsi que sur le respect des conditions de reconnaissance, la conformité des moyens de mise en œuvre avec les clauses y relatives prévues dans la reconnaissance et le déroulement correct des examens.

L'Administration peut exiger:

1. l'accès à tous les documents utiles;
2. l'adoption d'une procédure selon laquelle certaines informations sont fournies régulièrement;
3. la désignation par elle d'observateurs lors des examens.

Au cas où des irrégularités sont constatées lors desdits contrôles, la reconnaissance peut être suspendue ou retirée par décision motivée de l'Administration.

Les mesures prises en exécution du présent paragraphe et du paragraphe 6 comportent la mise à jour du registre prévu à l'article 19undecies.

(7) En cas de litige au sujet d'une mesure ou décision prise en exécution de la présente loi, seules les juridictions luxembourgeoises sont compétentes pour en statuer.»

**Art. 91.** Dans la loi précitée du 22 juillet 2009, la division «*Chapitre VII Certification du matériel roulant ferroviaire*» est remplacée par celle de «*Chapitre 7 - Certification du matériel roulant ferroviaire*».

**Art. 92.** A l'article 20 de la loi précitée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes:

1. Le terme «réseau ferré national» est remplacé par celui de «réseau national».
2. Le paragraphe 1<sup>er</sup> est reformulé comme suit:
 

«Toute entreprise ferroviaire admise à utiliser le réseau national ne fait circuler sur ce réseau national que des trains composés de matériel roulant couvert par les STI et les règles nationales pertinentes ou dont la mise en service a été autorisée par l'Administration ou dont l'autorisation de mise en service accordée par les autorités compétentes d'un autre Etat est reconnue par l'Administration.»
3. Le paragraphe 2 est reformulé comme suit:
 

«Le dossier à soumettre à l'Administration contient les informations suivantes:

  1. la preuve de l'autorisation dans un autre Etat de la mise en service du matériel roulant et des registres faisant apparaître l'historique de son exploitation, de son entretien et les modifications techniques apportées après l'autorisation;
  2. les données techniques, le programme d'entretien et les caractéristiques opérationnelles appropriés requis par l'Administration et nécessaires pour son autorisation;
  3. les caractéristiques techniques et opérationnelles prouvant la compatibilité du matériel roulant avec le système d'alimentation en énergie, le système de signalisation et de contrôle-commande, l'écartement des voies et les gabarits de l'infrastructure, la charge maximale à l'essieu et d'autres contraintes du réseau;

4. des informations sur les dérogations aux règles de sécurité nationales nécessaires pour accorder l'autorisation, et la preuve, basée sur l'évaluation des risques, que l'acceptation du matériel roulant ne crée pas de risque sur le réseau.»

4. Au paragraphe 3, le mot «pourra» est remplacé par celui de «peut».

5. Au paragraphe 4, le terme «Administration des Chemins de Fer» est remplacé par celui de «Administration».

**Art. 93.** Dans la loi précitée du 22 juillet 2009, la division «*Chapitre VIIbis Entretien des véhicules*» est remplacée par celle de «*Chapitre 7bis - Entretien des véhicules*».

**Art. 94.** A l'article 20ter de la loi précitée du 22 juillet 2009, sont apportées les modifications suivantes:

1. Le terme «Administration des Chemins de Fer» est remplacé par celui de «Administration».

2. Au paragraphe 1<sup>er</sup>, le terme «réseau ferré luxembourgeois» est remplacé par celui de «réseau national».

3. Le paragraphe 3, alinéa 1, deuxième phrase, est reformulé comme suit:

«Les véhicules sont entretenus par l'entité chargée de l'entretien conformément:».

4. Au paragraphe 4, les mots «doit être» sont remplacés par le mot «est».

5. Au paragraphe 5, alinéa 1, les mots «peuvent être» sont remplacés par le mot «sont».

6. Au paragraphe 5, alinéa 1, point 2, le mot «ferré» est supprimé.

7. Au paragraphe 5, alinéa 1, point 3, l'expression «Dans ce cas» est supprimée.

**Art. 95.** Dans la loi précitée du 22 juillet 2009, la division «*Chapitre VIII Dispositions pénales*» est remplacée par celle de «*Chapitre 8 - Dispositions pénales*».

**Art. 96.** Dans la loi précitée du 22 juillet 2009, la division «*Chapitre IX Dispositions modificatives et abrogatoires*» est remplacée par celle de «*Chapitre 9 - Dispositions modificatives et abrogatoires*».

**Art. 97.** Dans la loi précitée du 22 juillet 2009, la division «*Chapitre X Dispositions finales*» est remplacée par celle de «*Chapitre 10 - Dispositions finales*».

#### **Chapitre 4 – Modification de la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire**

**Art. 98.** Dans la loi du 3 août 2010, ci-après «la loi modifiée du 3 août 2010», la division «*Chapitre 1 Organisme de contrôle du marché ferroviaire: Définition et missions*» est remplacée par celle de «*Chapitre 1<sup>er</sup> - Organisme de contrôle du marché ferroviaire: Définition et missions*».

**Art. 99.** A l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 3 août 2010, le terme «Institut Luxembourgeois de Régulation» est remplacé par celui de «Institut luxembourgeois de régulation».

**Art. 100.** L'article 2, paragraphe 2, de la loi du 3 août 2010 est remplacé par le texte suivant:

«(2) On entend par «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'acquiescer des capacités de l'infrastructure.»

**Art. 101.** L'article 3 de la loi du 3 août 2010 est complété par le texte suivant:

«Art. 3. (1) Le régulateur assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau et peut, après avoir procédé à toute consultation qu'il estime utile des acteurs du secteur ferroviaire, formuler et publier toute recommandation. Tout en respectant le secret professionnel, le régulateur procède à l'établissement de statistiques et collecte les données nécessaires auprès des personnes physiques ou morales tombant sous sa surveillance. Lorsque les données transmises par les organismes sous sa surveillance sont commercialement sensibles, elles sont considérées comme confidentielles. Des données permettant d'identifier des entreprises ferroviaires ou se rapportant à des entreprises ferroviaires déterminées sont également à considérer comme confidentielles.

(2) Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après «le ministre», et le régulateur sont chacun autorisés à procéder à la publication de données statistiques sur le secteur ferroviaire, à condition que cette publication ne permette pas d'en déduire des données commercialement sensibles relatives à une entreprise déterminée. Nonobstant cette limitation, des données statistiques nationales peuvent être publiées.

(3) La confidentialité des informations ne fait pas obstacle à la communication par le ministre et le régulateur des informations ou des documents qu'ils détiennent ou qu'ils recueillent à la Commission européenne ou aux autorités des autres Etats membres de l'Union européenne exerçant des compétences analogues, sous réserve de réciprocité, et à condition que l'autorité de l'autre Etat membre de l'Union européenne concerné soit soumis au secret professionnel avec les garanties équivalentes qu'au Grand-Duché de Luxembourg.

(4) Le régulateur est totalement indépendant du gestionnaire d'infrastructure, des organismes de tarification, des organismes de répartition, de toute entreprise ferroviaire agréée et de tout regroupement international d'entreprises ferroviaires et de tout utilisateur du réseau national sur le plan organisationnel, juridique, décisionnel et en ce qui concerne les décisions en matière financière. Il est fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public.

(5) Les membres qui font partie des organes du régulateur sont indépendants du secteur ferroviaire et n'ont pas d'intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire.

(6) Le régulateur peut échanger avec les autres organismes de contrôle des informations sur leur travail et leurs principes et pratiques décisionnels sur les principaux aspects des procédures et sur les problèmes d'interprétation de la législation ferroviaire transposée de l'Union européenne. Ils coordonnent leurs processus décisionnels dans l'ensemble de l'Union européenne en participant et en collaborant au sein d'un réseau dont la Commission est membre. Celle-ci coordonne et soutient les travaux de ce réseau et lui adresse des recommandations.

(7) Dans le respect du secret des affaires, le régulateur est autorisé à collaborer et à échanger des informations avec d'autres instances et administrations publiques, dont notamment des informations concernant les sillons internationaux, sous condition d'assurer le degré de confidentialité initialement attribué aux informations.

Le régulateur coopère étroitement avec l'Administration des chemins de fer, dénommée ci-après «l'Administration», et avec l'autorité responsable des licences en élaborant ensemble un cadre de coopération et d'échange d'informations visant à prévenir les effets préjudiciables à la concurrence ou à la sécurité sur le marché ferroviaire.

Ce cadre contient un mécanisme permettant à l'organisme de contrôle d'adresser les recommandations à l'Administration et à l'autorité responsable des licences sur des aspects susceptibles de nuire à la concurrence sur le marché ferroviaire.

Sans préjudice de l'indépendance de chacune de ces autorités dans son domaine de compétences propres, l'autorité concernée examine chaque recommandation qui lui est adressée avant d'adopter sa décision. Si l'autorité concernée décide de s'écarter de ces recommandations, elle en donne les raisons dans ses décisions.

(8) Le régulateur traite dans un délai raisonnable fixé par le régulateur les demandes d'accès à l'installation de service et de fourniture de services dans l'installation visée à l'annexe II, 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, introduites par les entreprises ferroviaires. De telles demandes ne peuvent être refusées que s'il existe des alternatives viables permettant aux entreprises ferroviaires d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné sur le même trajet ou sur un itinéraire de substitution dans des conditions économiquement acceptables. Cela n'oblige pas l'exploitant de l'installation de service à investir dans les ressources ou les installations pour répondre à toutes les demandes introduites par les entreprises ferroviaires.

Lorsque les demandes introduites par les entreprises ferroviaires concernent l'accès à une installation de service et la fourniture de services dans une installation de service gérée par un exploitant d'installation de service visé, cet exploitant justifie par écrit toute décision de refus et indique les alternatives viables dans d'autres installations.

En cas de conflit entre différentes demandes, un exploitant d'installation de service visé à l'annexe II, 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, tente de répondre à toutes les demandes. Si aucune alternative viable n'existe et qu'il est impossible de répondre à toutes les demandes de capacités pour l'installation concernée sur la base des besoins avérés, le candidat peut introduire une plainte auprès du régulateur qui examine le dossier et prend des mesures, le cas échéant, pour qu'une partie adéquate de la capacité soit dévolue à ce candidat.

(9) L'Administration et l'exploitant d'installation de service fournissent au régulateur toute information nécessaire sur les redevances imposées. L'Administration et l'exploitant d'installation de service prouvent aux entreprises ferroviaires que les redevances d'utilisation de l'infrastructure et des services réellement facturés à l'entreprise ferroviaire sont conformes à la méthodologie, aux règles et, le cas échéant, aux barèmes définis dans le document de référence du réseau, en abrégé «DRR».

(10) Le régulateur veille à la conformité des redevances fixées par l'Administration aux dispositions déterminées par règlement grand-ducal et à leur caractère non discriminatoire. Les négociations éventuelles entre les candidats et l'Administration concernant le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure ne sont autorisées que si elles ont lieu sous l'égide du régulateur. Le régulateur émet un avis sur la fixation des redevances de l'infrastructure ferroviaire telles qu'elles résultent de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

(11) Le régulateur contrôle les critères de détermination du défaut d'utilisation par l'Administration d'une redevance appropriée pour les capacités attribuées, mais non utilisées, conformément à la procédure prévue à l'article 5. Cette redevance encourage une utilisation efficace des capacités et est obligatoirement perçue, lorsque des candidats qui se sont vu attribuer un sillon s'abstiennent, de façon régulière, de l'utiliser en tout ou partie. L'Administration établit dans le DRR les critères de détermination du défaut d'utilisation pour la facturation de cette redevance. Le paiement de cette redevance est effectué soit par le candidat, soit par l'entreprise ferroviaire désignée, conformément aux règles fixées par voie de règlement grand-ducal. L'Administration est en mesure d'indiquer à toute partie intéressée les capacités d'infrastructure qui ont déjà été attribuées aux entreprises ferroviaires utilisatrices.

(12) Le régulateur et l'Administration sont informés par les candidats sur leurs demandes de capacités de l'infrastructure en vue de l'exploitation de services internationaux de transport de voyageurs. Afin d'évaluer si l'objectif d'un service international est le transport de voyageurs sur un trajet entre des gares situées dans des États membres différents et afin d'évaluer l'incidence économique potentielle sur les contrats de service public existants, le régulateur informe:

1. toute autorité compétente ayant attribué un service ferroviaire de transport de voyageurs sur le ce trajet défini dans un contrat de service public;

2. toute autre autorité compétente concernée ayant le droit de limiter l'accès en vertu de l'article 3bis, paragraphe 4, de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation; et
3. toute entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public sur le trajet de ce service international de transport de voyageurs.

(13) Tous les deux ans au moins, le régulateur consulte les représentants des usagers des services ferroviaires de transport de fret et de voyageurs pour tenir compte de leurs opinions quant au marché ferroviaire.

(14) Le régulateur est habilité à demander les informations utiles au gestionnaire de l'infrastructure, à l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition, aux candidats et à toute autre partie intéressée. Ces informations sont fournies dans un délai fixé par le régulateur, ne dépassant pas un mois. Dans des circonstances exceptionnelles, le régulateur peut accepter et autoriser une prorogation n'excédant pas deux semaines.

(15) Le régulateur est habilité à effectuer des audits ou à commander des audits externes auprès du gestionnaire de l'infrastructure, des exploitants d'installations de service et auprès des entreprises ferroviaires pour vérifier le respect des dispositions relatives à la séparation comptable. À cet égard, le régulateur est habilité à demander toute information utile. Il est habilité à demander au gestionnaire de l'infrastructure, aux exploitants d'installations de service et à toutes les entreprises ou autres entités qui assurent ou intègrent différents types de services de transport ferroviaire ou de gestion de l'infrastructure, tels que visés à l'article 20, paragraphe 2, de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, et tels que fixés par voie de règlement grand-ducal la totalité ou une partie des informations comptables mentionnées à l'annexe VIII 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.

Sans préjudice des pouvoirs des autorités nationales chargées des questions en matière d'aides d'État, le régulateur peut en outre tirer des comptes des conclusions au sujet de problèmes en matière d'aides d'État, conclusions qu'il transmet auxdites autorités.

(16) Le régulateur réexamine les décisions et pratiques de représentants d'organismes nationaux chargés des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer, visées à l'article 4 de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire.»

**Art. 102.** L'article 4 de la loi du 3 août 2010 est remplacé par le libellé suivant:

«**Art. 4.** (1) Lorsqu'une entreprise ferroviaire assure des dessertes intérieures à l'occasion d'un service international de voyageurs, le régulateur vérifie, à la demande du ministre ou des entreprises ferroviaires concernées, que le transport de voyageurs entre les gares situées dans des Etats membres différents constitue l'objet principal du service ainsi assuré.

(2) Le régulateur se prononce également sur l'existence éventuelle d'une atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public par les dessertes intérieures susmentionnées.

Cette analyse économique objective sur la base de critères prédéterminés, se fait, après une demande:

1. de l'autorité ou des autorités compétentes qui ont attribué le contrat de service public;
2. de toute autre autorité compétente concernée qui a le droit de limiter l'accès en vertu du présent article;
3. du gestionnaire de l'infrastructure;
4. de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public.

Les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires assurant les services publics fournissent au régulateur les informations nécessaires à la prise d'une décision. Dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande, le régulateur examine les informations fournies, sollicite toute information utile et lance des consultations. Il informe les parties concernées de sa décision motivée dans un délai de six semaines à compter de la réception de toutes les informations pertinentes.

La décision motivée du régulateur précise le délai et les conditions dans lesquels les entités énumérées au présent paragraphe peuvent demander le réexamen de la décision.

(3) Sans préjudice du paragraphe 2, l'autorité chargée du transport de voyageurs par chemin de fer est autorisée à prélever, auprès des entreprises ferroviaires assurant des services de voyageurs, une redevance sur l'exploitation de lignes qui relèvent de sa compétence et qui sont effectuées entre deux gares nationales.

Dans ce cas, les entreprises ferroviaires assurant des services nationaux ou internationaux de transport de voyageurs sont soumises au même prélèvement sur l'exploitation des lignes qui relèvent de sa compétence.

La redevance est destinée à compenser les obligations de service public de l'autorité dans le cadre de contrats de service public attribués conformément au droit de l'Union européenne. Le montant obtenu au titre d'une telle redevance et payé en guise de compensation ne dépasse pas ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public concernées, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations.

La redevance est prélevée conformément au droit de l'Union européenne et respecte les principes d'équité, de transparence, de non-discrimination et de proportionnalité, notamment entre le prix moyen du service au voyageur et le niveau de la redevance. La totalité des redevances prélevées en application du présent paragraphe ne doit pas porter atteinte à la viabilité économique du service de transport ferroviaire de voyageurs sur lequel elles sont prélevées.

Les autorités compétentes conservent les informations nécessaires afin de pouvoir garantir la traçabilité de l'origine des redevances et de leur utilisation. Ces informations sont communiquées à la Commission européenne.»

**Art. 103.** Dans la loi du 3 août 2010, la division «*Chapitre 2 Litiges et recours*» est remplacée par celle de «*Chapitre 2 - Litiges et recours*».

**Art. 104.** L'article 5 de la loi du 3 août 2010 est remplacé par le libellé suivant:

«Art. 5. (1) Dès lors que le candidat estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice lié à l'accès au réseau, il peut saisir le régulateur en particulier pour introduire un recours contre les décisions prises par le gestionnaire de l'infrastructure, par l'entreprise ferroviaire, par l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition ou l'exploitant d'une installation de service en ce qui concerne:

1. le DRR dans ses versions provisoire et définitive;
2. les critères contenus dans ce document;
3. la procédure de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et les décisions afférentes;
4. le système de tarification;
5. le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire qu'il est ou pourrait être tenu d'acquitter;
6. les dispositions en matière d'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux services;
7. l'accès aux services et leur tarification.

(2) Le requérant adresse sa requête sous pli recommandé au régulateur. La requête est rédigée en langue française, allemande ou anglaise.

(3) Le régulateur est habilité à assurer le suivi de la situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires et à contrôler le paragraphe 1<sup>er</sup>, points 1 à 7, de sa propre initiative en vue de prévenir toute discrimination à l'égard des candidats. Il vérifie si le DRR contient des clauses discriminatoires ou octroie à l'Administration des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats. De sa propre initiative, le régulateur prend les mesures appropriées pour corriger toute discrimination à l'égard des candidats, toute distorsion du marché et toute autre évolution indésirable sur le marché des services ferroviaires, au regard du paragraphe 1<sup>er</sup>, points 1 à 7.

En outre, le régulateur coopère étroitement avec l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition et avec le ministre.

(4) Le régulateur examine chaque plainte, et, en cas de besoin, sollicite des informations utiles et engage des consultations avec toutes les parties concernées dans un délai d'un mois à compter de la réception de la plainte. Il se prononce sur toutes les plaintes, adopte les mesures nécessaires et communique sa décision motivée aux parties concernées dans les six semaines suivant la réception de toutes les informations utiles.

Les décisions prises par le régulateur sont contraignantes pour toutes les parties concernées et ne sont soumises au contrôle d'aucune autre instance administrative.

La décision, qui peut être assortie des astreintes prévues à l'article 6, précise les conditions d'ordre technique et financières de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, le régulateur fixe de manière objective, transparente, retraçable, non-discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès au réseau et ses conditions d'utilisation.

Au cas où un recours est introduit contre un refus d'octroyer des capacités de l'infrastructure ou contre les modalités d'une proposition de capacités, le régulateur soit confirme qu'il n'y a pas lieu de modifier la décision prise par le gestionnaire de l'infrastructure, soit exige la modification de la décision incriminée conformément aux lignes directrices fixées par le régulateur.

(5) Les décisions prises par le régulateur sont publiées sur le site Internet de ce dernier.

(6) En cas de plainte sur des questions d'accès ou de tarification relatives à un sillon international, ainsi que dans le cadre de la surveillance de la concurrence sur le marché concernant des services de transport ferroviaire international, le régulateur consulte les organismes de contrôle de tous les autres États membres par lesquels passe le sillon international en cause et, en cas de besoin, la Commission européenne, et leur demande toutes les informations nécessaires avant de prendre sa décision.

Les organismes de contrôle consultés au titre de l'alinéa 1 fournissent toutes les informations qu'ils ont eux-mêmes le droit de demander en vertu de leur droit national. Ces informations ne peuvent être utilisées qu'aux fins du traitement de la plainte.

Le régulateur qui reçoit la plainte transmet toute information pertinente à l'organisme de contrôle responsable afin que celui-ci puisse prendre des mesures à l'égard des parties concernées.

(7) Les frais d'instruction du dossier sont à charge de la partie requérante.»

**Art. 105.** Dans la loi du 3 août 2010, la division «*Chapitre 3 Sanctions administratives*» est remplacée par celle de «*Chapitre 3 - Sanctions administratives*».

**Art. 106.** L'article 6 de la loi du 3 août 2010 est complété par le texte suivant:

«**Art. 6.** (1) Le régulateur peut soit d'office, soit à la demande de l'autorité administrative compétente, du gestionnaire de l'infrastructure, d'un candidat ou de toute autre entité professionnelle du secteur ferroviaire, sanctionner les manquements du gestionnaire de l'infrastructure ou d'un candidat aux obligations qui leur incombent au titre de l'accès au réseau ou de son utilisation. Le régulateur met en demeure l'organisme intéressé de se conformer à ses obligations dans un délai imparti.

Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti, le régulateur peut prononcer à son encontre en fonction de la gravité du manquement:

1. un avertissement;
2. un blâme;
3. une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau pour une durée n'excédant pas un an;
4. une amende d'ordre, dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à la situation de l'intéressé, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés sans pouvoir excéder 150.000 euros. Le maximum de la sanction peut être doublé en cas de récidive dans un délai de deux ans après un premier manquement.

L'amende ne peut être prononcée que pour autant que les manquements visés ne fassent pas l'objet d'une sanction pénale.

Les mêmes sanctions sont encourues lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ou le candidat ne s'est pas conformé dans les délais requis à une décision prise par le régulateur, après mise en demeure restée sans effet dans le contexte d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés à l'accès au réseau en application de l'article 5.

(2) En cas de manquement soit du gestionnaire de l'infrastructure, soit d'un candidat, soit d'une entité professionnelle du secteur ferroviaire aux obligations de communication de documents et d'informations ou à l'obligation de donner accès aux informations économiques, financières et sociales, le régulateur met l'intéressé en demeure de s'y conformer.

Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti ou fournit des renseignements incomplets ou erronés, le régulateur peut prononcer à son encontre les sanctions prévues au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2.

(3) Les sanctions sont prononcées par le régulateur après que l'intéressé a reçu notification des griefs et a été mis à même de consulter le dossier et de présenter ses observations écrites.

(4) Le régulateur ne peut se saisir ou être saisi de faits remontant à plus de trois ans s'il n'a été fait aucun acte tendant à leur recherche, à leur constatation ou à leur sanction.

(5) Le régulateur peut assortir ses décisions d'une astreinte dont le montant journalier se situe entre 200 et 2.000 euros. Le montant de l'astreinte tient compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.

(6) En cas d'enquête lancée de sa propre initiative sur des questions d'accès ou de tarification relatives à un sillon international, ainsi que dans le cadre de la surveillance de la concurrence sur le marché concernant des services de transport ferroviaire international, le régulateur consulte les organismes de contrôle de tous les autres États membres par lesquels passe le sillon international en cause et, en cas de besoin, la Commission européenne, et leur demande toutes les informations nécessaires avant de prendre sa décision.

Les organismes de contrôle consultés au titre de l'alinéa 1 fournissent toutes les informations qu'ils ont eux-mêmes le droit de demander en vertu de leur droit national. Ces informations ne peuvent être utilisées qu'aux fins du traitement de l'enquête.

Le régulateur qui mène une enquête de sa propre initiative transmet toute information pertinente à l'organisme de contrôle responsable afin que celui-ci puisse prendre des mesures à l'égard des parties concernées.

(7) Les décisions prises par le régulateur sont contraignantes pour toutes les parties concernées et ne sont soumises au contrôle d'aucune autre instance administrative.

(8) L'instruction et la procédure devant le régulateur sont contradictoires.

(9) La décision du régulateur, assortie ou non d'une astreinte, est susceptible d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

(10) La perception des amendes d'ordre et des astreintes prononcées par le régulateur est confiée à l'Administration de l'enregistrement et des domaines procédant comme en matière de recouvrement des droits d'enregistrement.»

**Art. 107.** Dans la loi du 3 août 2010, la division «*Chapitre 4 Financement du régulateur*» est remplacée par celle de «*Chapitre 4 - Financement du régulateur*».

**Art. 108.** À l'article 7 de la loi du 3 août 2010, la référence «à l'article 5, paragraphe 8» est remplacée par celle «à l'article 5, paragraphe 10».

**Art. 109.** Dans la loi modifiée du 3 août 2010, la division «*Chapitre 5 Dispositions modificatives et abrogatoires*» est remplacée par celle de «*Chapitre 5 - Dispositions modificatives et abrogatoires*».

**Art. 110.** La référence à la présente loi se fait sous la forme suivante: «loi du 23 décembre 2016 relative à la refonte du 1<sup>er</sup> paquet ferroviaire».

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,  
François Bausch*

Crans, le 23 décembre 2016.  
**Henri**

Doc. parl. 6931; sess. ord. 2015-2016 et 2016-2017; Dir. 2012/34/UE.

## ANNEXE I

### Documents à joindre à la demande d'accréditation d'un centre de formation

#### Chapitre 1<sup>er</sup> – Première demande d'accréditation.

La demande en vue de l'obtention de l'accréditation doit être accompagnée des éléments suivants:

1. le nom et la qualité du centre de formation (statut juridique, adresse postale et électronique, numéro de téléphone, télécopieur et le nom du responsable du centre de formation à contacter avec ses coordonnées) ainsi que tout document justifiant le respect de l'article 19, paragraphe 2, alinéa 2;
2. la preuve que le centre de formation dispose d'un système de gestion d'un niveau élevé équivalant aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme ISO 29990;
3. la description de l'organisation interne du centre de formation;
4. un extrait du casier judiciaire du responsable du centre de formation, datant de moins de trois mois à la date de dépôt de la demande;
5. le cas échéant, une copie du document ou des documents prouvant que le demandeur a été reconnu par un ou plusieurs autres Etats membres;
6. pour les centres de formation existants:
  - a) les bilans pédagogiques de l'activité réalisée sur les trois derniers exercices clôturés indiquant pour chaque année, et pour chacune des formations réalisées dans le domaine du transport ferroviaire, le nombre de postulants ayant reçu la formation;
  - b) les bilans financiers portant sur les trois exercices en question; les centres de formation en conformité avec l'article 19bis, paragraphe 4, n'étant pas tenus de produire les bilans financiers;
  - c) le cas échéant, tout autre document permettant d'apprécier l'expérience effective du centre de formation, au cours des trois dernières années, en matière de formation à l'exercice des fonctions affectées à des tâches de sécurité sur le réseau national;
7. le nombre de postulants prévus par formation pour chaque domaine de compétences;
8. le coût des formations;
9. le lieu et le calendrier prévisionnel annuel des formations;
10. la liste des formateurs avec les copies de leurs diplômes et/ou des certificats attestant de leur expérience professionnelle et justifiant l'activité de formateur dans les domaines de compétences à enseigner;
11. une copie du document contractuel relatif à la responsabilité pédagogique conformément à l'article 19ter, paragraphe 2, point 6;
12. la capacité d'accueil cohérente avec le nombre de postulants prévus, la durée des sessions et la nature des formations;
13. les matériels et installations ferroviaires utilisés, y compris simulateurs, adaptés aux formations prévues;
14. l'accès aux matériels et installations ferroviaires pour la mise en situation (matériel roulant, équipements d'infrastructure, liste des établissements associés);
15. les méthodes de formation et supports pédagogiques utilisés avec la liste des documents de référence et des documents professionnels remis aux postulants;
16. les méthodes d'évaluation en cours de formation et le retour d'expérience pour chaque formation;
17. les moyens supplémentaires humains et matériels envisagés au regard des prévisions de développement des formations et des nouvelles formations;
18. la méthode qu'il compte utiliser pour garantir que son plan d'étude qui décrit les objectifs à atteindre, le contenu, les méthodes de formation, les processus d'évaluation et le temps consacré à chaque action en rapport avec la formation est maintenu à jour;
19. le système d'analyse des besoins: et
20. la preuve que le centre de formation dispose d'un système de gestion de la qualité.

**Chapitre 2 – Demande de renouvellement d'accréditation.**

La demande en vue du renouvellement de l'accréditation conformément à l'article 11 exige la mise à jour des éléments de la demande d'accréditation précédente et la production des éléments ou documents suivants:

1. la preuve que le centre de formation dispose d'un système de gestion d'un niveau élevé équivalent aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme ISO 29990;
  2. un extrait du casier judiciaire du responsable du centre de formation, datant de moins de trois mois au moment du dépôt de la demande de renouvellement d'accréditation: et
  3. un bilan pédagogique des formations initiales, continues et complémentaires réalisées par domaine de compétences depuis l'obtention de l'accréditation précédente, indiquant le nombre de sessions organisées, le nombre de postulants et pour les centres de formation autres que les centres de formation appartenant à une entreprise ferroviaire ou à un gestionnaire d'infrastructure, un bilan financier de ces formations.
-

## ANNEXE II

## Modèle de L'ATTESTATION d'accréditation d'un centre de formation

	<b>ATTESTATION D'ACCREDITATION</b> <b>CENTRE DE FORMATION</b>	<b>GRAND-DUCHE</b> <b>DE LUXEMBOURG</b>
<b>1. LEGISLATION NATIONALE</b>		
<i>« Loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire »</i>		
<b>2. AUTORITE COMPETENTE</b>		
<i>Dénomination légale :</i> Administration des Chemins de Fer		
<i>Adresse :</i> 1, Porte de France		
<i>Pays :</i> L-4360 ESCH SUR ALZETTE		
<b>3. CENTRE DE FORMATION ACCREDITE</b>		
<i>Dénomination légale :</i>		
<i>Adresse :</i>		
<i>Pays :</i>		
<i>Numéro d'enregistrement :</i> « LU-xx-aaaa-0000 »		
<b>4. INFORMATIONS RELATIVES AUX DOMAINES DE COMPETENCES</b>		
1.	6.	
2.	7.	
3.	8.	
4.	9.	
5.	10.	
<b>5. INFORMATIONS RELATIVES A L'ACCREDITATION</b>		
<i>Première demande d'accréditation :</i> <input type="radio"/>		
<i>Renouvellement :</i> <input type="radio"/>		
<i>Modification :</i> <input type="radio"/>		
<i>Valable du :</i> au :		
<i>Observations :</i>		
<i>Date de délivrance :</i>	<i>Le Ministre :</i>	
<i>Numéro interne :</i>	<i>Cachet :</i>	

## ANNEXE III

## DECLARATION D'INDEPENDANCE ET D'IMPARTIALITE



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Administration des Examens de l'Etat

**« DECLARATION D'INDEPENDANCE ET D'IMPARTIALITE »**  
*(à attacher à la demande de reconnaissance)*

Nom et prénom du demandeur : .....

Né(e) le ..... - ..... - ..... (jour-mois-année) à ..... (ville) .....

Conformément à l'article 3 du règlement grand-ducal du xx mois 20xx ayant pour objet (titre), le (la) soussigné(e) déclare qu'il (elle) observera les critères d'indépendance et d'impartialité ci-après.

---

**CRITERES D'INDEPENDANCE ET D'IMPARTIALITE**

*L'examineur réalise les examens de manière impartiale et non discriminatoire, libre de toute pression ou incitation qui pourrait influencer son jugement ou les résultats et le déroulement de l'examen. Un examineur est réputé indépendant et impartial s'il satisfait aux conditions suivantes :*

- 1) *Absence d'influence d'autrui : L'examineur doit être indépendant à l'égard des candidats qu'il examine et doit réaliser les examens sous le critère de « non soumis au contrôle » de la part d'autrui.*
- 2) *Absence de conflit d'intérêts réel ou perçu : Nul ne peut, en sa qualité d'examineur, prendre part aux examens, lorsqu'il est parent ou allié jusqu'au quatrième degré inclusivement avec le candidat ou lorsqu'il est son partenaire au sens de la loi modifiée du 9 juillet 2004 relative aux effets négatifs de certains partenariats ou le parent du partenaire jusqu'au troisième degré inclusivement. Il en est de même lorsqu'il a dispensé la formation à sanctionner par l'examen.*

---

Fait à ..... (ville), le ..... - ..... - ..... (jour-mois-année).

Signature : .....

(précédé de la mention « lu et approuvé » à écrire en toutes lettres)

**ANNEXE IV****Documents à joindre à la demande  
de reconnaissance d'un examinateur****Chapitre 1<sup>er</sup> – Première demande de reconnaissance**

La demande en vue de l'obtention de la reconnaissance est accompagnée des éléments suivants:

1. le nom du demandeur (adresse postale et électronique, le numéro de téléphone);
2. la preuve que le examinateur est titulaire d'un certificat valide d'un niveau élevé équivalent aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme EN ISO 17024 attestant ses compétences;
3. le cas échéant, le nom et la qualité de l'employeur (statut juridique, adresse postale et électronique, numéro de téléphone, télécopieur et le nom du responsable des candidats-examineurs à contacter avec ses coordonnées);
4. un extrait du casier judiciaire du demandeur datant de moins de trois mois à la date de dépôt de la demande;
5. le cas échéant, une copie du document ou des documents prouvant que le demandeur a été reconnu par un ou plusieurs autres Etats membres;
6. le barème tarifaire énonçant le système de tarification des services à fournir;
7. les copies des diplômes et/ou des certificats attestant l'expérience professionnelle du demandeur et justifiant l'activité de l'examineur dans les domaines de compétences concernés;
8. la déclaration d'indépendance et d'impartialité conformément à l'article 3;
9. les méthodes d'examen suivant l'article 17.

**Chapitre 2 – Demande de renouvellement de la reconnaissance**

La demande en vue du renouvellement de la reconnaissance conformément à l'article 10 exige la mise à jour des éléments de la demande de reconnaissance précédente et la production des éléments ou documents suivants:

1. la preuve que l'examineur est titulaire d'un certificat valide d'un niveau élevé équivalent aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme EN ISO 17024 attestant ses compétences;
2. un extrait du casier judiciaire de l'examineur datant de moins de trois mois au moment du dépôt de la demande de renouvellement de la reconnaissance;
3. un bilan des examens réalisés par domaine de compétences depuis l'obtention de la reconnaissance précédente, indiquant le nombre d'examens réalisés, le nombre de postulants et le nombre de certificats délivrés, ainsi que le barème tarifaire énonçant le système de tarification des services fournis.

**ANNEXE V**  
**MODÈLE DE L'ATTESTATION DE RECONNAISSANCE D'UN EXAMINATEUR**

	<b>ATTESTATION DE RECONNAISSANCE</b> <b>EXAMINATEUR</b>	<b>GRAND-DUCHE</b> <b>DE LUXEMBOURG</b>										
<b>1. LEGISLATION NATIONALE</b>												
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> <i>« Loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire »</i> </div>												
<b>2. AUTORITE COMPETENTE</b>												
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <i>Dénomination légale : Administration des Chemins de Fer</i>  <i>Adresse : 1, Porte de France</i>  <i>Pays : L-4360 ESCH SUR ALZETTE</i> </div>												
<b>3. EXAMINATEUR RECONNU</b>												
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"><i>Nom :</i></td> <td style="width: 50%;"><i>Employeur :</i></td> </tr> <tr> <td><i>Adresse :</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Pays :</i></td> <td><i>Langues reconnues 1.</i></td> </tr> <tr> <td><i>Date (et lieu) de naissance :</i></td> <td style="text-align: center;">" " 2.</td> </tr> <tr> <td><i>Numéro d'enregistrement : « LU-xx-aaaa-0000 »</i></td> <td style="text-align: center;">" " 3.</td> </tr> </table> </div>			<i>Nom :</i>	<i>Employeur :</i>	<i>Adresse :</i>		<i>Pays :</i>	<i>Langues reconnues 1.</i>	<i>Date (et lieu) de naissance :</i>	" " 2.	<i>Numéro d'enregistrement : « LU-xx-aaaa-0000 »</i>	" " 3.
<i>Nom :</i>	<i>Employeur :</i>											
<i>Adresse :</i>												
<i>Pays :</i>	<i>Langues reconnues 1.</i>											
<i>Date (et lieu) de naissance :</i>	" " 2.											
<i>Numéro d'enregistrement : « LU-xx-aaaa-0000 »</i>	" " 3.											
<b>4. INFORMATIONS RELATIVES AUX DOMAINES DE COMPETENCES</b>												
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">1.</td> <td style="width: 50%;">6.</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>7.</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>8.</td> </tr> <tr> <td>4.</td> <td>9.</td> </tr> <tr> <td>5.</td> <td>10.</td> </tr> </table> </div>			1.	6.	2.	7.	3.	8.	4.	9.	5.	10.
1.	6.											
2.	7.											
3.	8.											
4.	9.											
5.	10.											
<b>5. INFORMATIONS RELATIVES A LA RECONNAISSANCE</b>												
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"><i>Première demande de reconnaissance :</i></td> <td style="width: 50%; text-align: center;"><input type="radio"/></td> </tr> <tr> <td><i>Renouvellement :</i></td> <td style="text-align: center;"><input type="radio"/></td> </tr> <tr> <td><i>Modification :</i></td> <td style="text-align: center;"><input type="radio"/></td> </tr> <tr> <td><i>Valable du :</i></td> <td style="text-align: center;"><i>au :</i></td> </tr> <tr> <td colspan="2"><i>Observations :</i></td> </tr> </table> </div>			<i>Première demande de reconnaissance :</i>	<input type="radio"/>	<i>Renouvellement :</i>	<input type="radio"/>	<i>Modification :</i>	<input type="radio"/>	<i>Valable du :</i>	<i>au :</i>	<i>Observations :</i>	
<i>Première demande de reconnaissance :</i>	<input type="radio"/>											
<i>Renouvellement :</i>	<input type="radio"/>											
<i>Modification :</i>	<input type="radio"/>											
<i>Valable du :</i>	<i>au :</i>											
<i>Observations :</i>												
<div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; width: 50%;"> <i>Date de délivrance :</i>   <i>Numéro interne :</i> </div>		<div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; width: 50%;"> <i>L'autorité compétente :</i>   <i>Cachet :</i> </div>										

**Règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 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 et instaurant un système d'amélioration des performances;
- 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.

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;

Vu les avis de la Chambre de commerce et de la Chambre des salariés;

Les avis de la Chambre des métiers et de la Chambre des fonctionnaires et employés publics ayant été demandés;

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<sup>er</sup> – Définitions

**Art. 1<sup>er</sup>.** 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 des chemins de fer»: organisme de répartition et de tarification au sens des articles 22 et 25 de loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;
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 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 (CEE) n°1191/69 et (CEE) n°1107/70 du Conseil et les chargeurs, les transitaires et les opérateurs de transports combinés ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquiescer 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<sup>er</sup>.

(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 entreprises ferroviaires l'une de ces prestations, il les fournit sur demande à celles-ci 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 relative à la sécurité ferroviaire.

**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 précitée du 11 juin 1999.

(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 15, paragraphe 3, de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, 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.** 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. 10.** 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. 11.** 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. 12.** 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. 13.** 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. 14.** 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. 15.** 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 et de chauffage est précisé dans le DRR.

**Art. 16.** 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. 17.** 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. 18.** Sans préjudice de l'article 25 de la loi précitée du 11 juin 1999, 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. 19.** 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 18.

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. 20.** L'Administration peut remplacer, pour des trains internationaux, le système d'amélioration des performances prévu à l'article 19 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. 21.** (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 précitée du 22 juillet 2009.

(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<sup>er</sup> 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 au chapitre 2 la loi précitée du 11 juin 1999 et sur les certificats de sécurité ferroviaire délivrés conformément au chapitre 4 de la loi précitée du 22 juillet 2009 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 25;
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<sup>er</sup>.

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 précitée du 11 juin 1999, elle en informe le public au moins trois mois avant la date limite de publication du DRR, conformément au paragraphe 1<sup>er</sup>.

(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, désigné ci-après 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<sup>er</sup> de la loi modifiée du 3 août 2010 ayant pour objet a) la transposition en droit national de 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; b) la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire; c) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation; d) de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, contrôle ces critères conformément à l'article 5 de ladite loi.

**Art. 22.** 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 sillonn 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 26, 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. 23.** (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 treize 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 18.

(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. 24.** 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.

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.

**Art. 25.** 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 3bis de la loi précitée du 11 juin 1999. 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. 26.** (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 22, 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 précitée du 11 juin 1999, 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. 27.** (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 26. 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. 28.** 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 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. 29.** 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 26 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 sillon 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, 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, parallèlement à tout autre contractant, dans les meilleurs délais.

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

**Art. 30.** (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. 31.** (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 modificatives et abrogatoires**

**Art. 32.** Le règlement grand-ducal modifié du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise est abrogé.

**Art. 33.** 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 supprimée.

**Art. 34.** 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 supprimés.

**Art. 35.** 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. 36.** 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 supprimé.

**Art. 37.** 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 supprimée.

**Art. 38.** 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 est abrogé.

**Art. 39.** La référence au présent règlement grand-ducal se fait sous la forme suivante: «règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 sur les modalités d'accès à l'infrastructure ferroviaire et leur tarification».

**Art. 40.** Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*  
**François Bausch**

Crans, le 23 décembre 2016.  
**Henri**

Dir. 2012/34/UE.