

MEMORIAL
Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL
Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 141

16 août 2006

Sommaire

Loi du 24 juillet 2006 modifiant

- a) la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- b) la loi du 28 mars 1997
 - 1. approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946;
 - 2. approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL);
 - 3. concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL et
 - 4. portant modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- c) la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation
- d) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics. page **2330**

Loi du 24 juillet 2006 modifiant

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

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 11 juillet 2006 et celle du Conseil d'Etat du 14 juillet 2006 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Chapitre I^{er}

Art. 1^{er}. 1. A l'intitulé du titre I. de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ainsi qu'aux articles 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 11, 15, 17 et 20 de la même loi modifiée du 10 mai 1995, les termes «réseau ferroviaire» respectivement «réseau» et «réseau de chemin de fer» sont remplacés par «réseau ferré».

2. Aux articles 1^{er}, 12 et 18 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée, les termes «réseau national» et «réseau ferroviaire national» sont remplacés par «réseau ferré luxembourgeois».

Art. 2. Le premier alinéa de l'article 2 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée est remplacé par le texte suivant:

«Par réseau ferré il faut entendre l'infrastructure ferroviaire telle qu'elle est définie par la directive modifiée du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires (91/440/CEE).»

Art. 3. L'article 8 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée est abrogé.

Art. 4. 1. Au premier paragraphe de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée, le troisième tiret est remplacé par le texte suivant:

«– les dépenses relatives à la gestion courante de l'infrastructure comprenant notamment les frais d'entretien du réseau ferré luxembourgeois ainsi que les dépenses relatives à la régulation du trafic ferroviaire sur ledit réseau;»

2. Le même article 10 est complété par un nouveau paragraphe 4 inséré derrière le paragraphe 3 et libellé comme suit:

«Par dérogation à l'article 12 b) de la loi du 30 juin 2003 sur les marchés publics, la durée des contrats et marchés relatifs aux travaux, fournitures et services à exécuter en vertu de la présente loi peut excéder dix exercices, y compris celui au cours duquel ils ont été conclus.»

Art. 5. Le deuxième alinéa de l'article 15 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée est complété comme suit:

«Les mêmes modalités valent dans le cadre de projets d'extension du réseau ou de suppression des lignes dont la réalisation technique est confiée au gestionnaire. Celui-ci est notamment tenu de présenter au ministre un plan de renforcement des capacités, s'il est informé de problèmes de saturation sur un axe déterminé par l'organisme de répartition prévu par la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.»

Art. 6. Le troisième alinéa de l'article 20 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée est remplacé par le texte suivant:

«Les comptes des CFL relatifs à la gestion du réseau ferroviaire sont tenus d'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale et de façon à permettre la tenue et la publication de comptes de profit et pertes séparés et de bilans financiers annuels séparés décrivant les actifs et les passifs, d'une part, pour les activités relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et, d'autre part, pour les autres activités dont notamment celle relative à la fourniture de services de transports. Les aides publiques versées à l'une de ces catégories d'activités ne peuvent pas être transférées à l'autre; cette interdiction doit être reflétée par les comptes y relatifs.»

Chapitre II

Art. 7. A l'article 3 de la loi du 28 mars 1997

- 1° approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946,

- 2° approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL),
- 3° concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL, et
- 4° portant modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, les termes «réseau ferroviaire national» sont remplacés par «réseau ferré luxembourgeois».

Chapitre III

Art. 8. 1. Aux articles 1^{er}, 2, 3, 20 et 21 de la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, les termes «réseau ferroviaire» respectivement «réseau» sont remplacés par «réseau ferré».

2. Aux articles 1^{er}, 2, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 28 et 30 de la même loi du 11 juin 1999, les termes «réseau national» et «réseau ferroviaire national» sont remplacés par «réseau ferré luxembourgeois».

Art. 9. L'article 1^{er} de la loi du 11 juin 1999 précitée est remplacé par le texte suivant:

«**Art. 1^{er}.** La présente loi détermine les critères d'obtention et de validité des licences et règle les conditions d'accès et d'utilisation du réseau ferré luxembourgeois que doivent respecter les entreprises ferroviaires qui s'établissent au Luxembourg ou qui sont autorisées en vertu du droit communautaire à effectuer des services de transport sur le réseau ferré luxembourgeois, soit seules, soit dans le cadre d'un regroupement international.

Elle a pour objet de transposer l'article 10 de la directive modifiée du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires (91/440/CEE), la directive modifiée du Conseil du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires (95/18/CE) et la directive du Parlement Européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (2001/14/CE).»

Art. 10. 1. La lettre a) de l'article 2 de la loi du 11 juin 1999 précitée est remplacée par le texte suivant:

«"entreprise ferroviaire", toute entreprise à statut privé ou public dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction.»

2. A la lettre h) du même article 2 les termes «l'organisme désigné à cet effet» sont remplacés par «l'organisme de répartition prévu par l'article 22».

3. Le même article 2 est complété *in fine* par les lettres j), k), l) et m), libellées comme suit:

«j) "matériel roulant", le matériel roulant qui est admis à la circulation sur le réseau ferré luxembourgeois 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 ou aux normes internationales en tenant lieu;

k) "plan de renforcement des capacités", une mesure ou une série de mesures, assorties d'un calendrier de mise en oeuvre et visant à réduire les contraintes en matière de capacités qui entraînent la déclaration d'une section de l'infrastructure comme "infrastructure saturée";

l) "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 des capacités;

m) "capacité(s) de l'infrastructure", la possibilité de programmer des sillons sollicités pour un segment de l'infrastructure pendant une certaine période.»

Art. 11. A l'article 3 de la loi du 11 juin 1999 précitée, la référence à la directive 95/18/CE est remplacée par celle à la directive modifiée 95/18/CE.

Art. 12. Le deuxième alinéa du paragraphe 2 de l'article 6 de la loi du 11 juin 1999 est remplacé par le texte suivant:

«Les décisions de refus sont motivées; elles sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.»

Art. 13. 1. Au deuxième alinéa de l'article 8 de la loi du 11 juin 1999 précitée, le quatrième tiret est remplacé par le texte suivant:

«– n'ont pas été condamnés pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant du droit social ou du droit du travail, y compris les obligations au titre de la législation en matière de protection du travail, ni à des obligations découlant de la réglementation douanière dans le cas d'une entreprise ferroviaire désirant se livrer à des activités de transport transfrontalières de marchandises soumises à des procédures douanières.»

2. Le même article 8 est complété *in fine* par un alinéa nouveau libellé comme suit:

«Sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, le ministre est autorisé, dans le cadre de la gestion des licences ferroviaires, à traiter des données judiciaires concernant tant l'entreprise que ses dirigeants. Cette même autorisation vaut dans le cadre de sa mission d'instruction des demandes introduites par les entreprises ferroviaires pour la commission administrative prévue par l'article 16.»

Art. 14. 1. Le troisième alinéa de l'article 10 de la loi du 11 juin 1999 précitée est remplacé par le texte suivant:

«L'entreprise ferroviaire doit respecter les dispositions légales en matière douanière et fiscale, celles concernant la santé, la sécurité, les conditions sociales et de façon générale les droits du personnel à son service, de ses voyageurs et de ses chargeurs, ainsi que celles destinées à assurer des avantages ou une protection au consommateur.»

2. Le même article 10 est complété *in fine* par un alinéa nouveau libellé comme suit:

«Sans préjudice des dispositions qui précèdent, l'entreprise ferroviaire doit respecter les dispositions des traités et accords internationaux dans le domaine du chemin de fer auxquels le Grand-Duché de Luxembourg est partie.»

Art. 15. A l'article 13 *in fine* de la loi du 11 juin 1999 précitée, les termes «cinquante mille francs» et «deux cent mille francs» sont remplacés respectivement par «mille deux cent cinquante euros» et «cinq mille euros».

Art. 16. Au premier alinéa de l'article 16 de la loi du 11 juin 1999 précitée, le terme «une commission spéciale» est remplacé par «la commission administrative».

Art. 17. Au premier paragraphe de l'article 17 de la loi du 11 juin 1999 précitée, les termes «dix mille à quatre cent mille francs» sont remplacés par «deux cent cinquante à dix mille euros».

Art. 18. L'article 20 de la loi du 11 juin 1999 précitée est complété par un nouveau paragraphe 6 inséré derrière le paragraphe 5 et libellé comme suit:

«6. Toute entreprise ferroviaire établie au Luxembourg ou autorisée à effectuer des services de transports sur le réseau ferré luxembourgeois est en droit de soumettre à tout moment à la Commission européenne la question de la compatibilité des exigences de la législation luxembourgeoise avec le droit communautaire et la question du caractère non discriminatoire de ces exigences.»

Art. 19. L'article 21 de la loi du 11 juin 1999 précitée est remplacé par le texte suivant:

«**Art. 21.** La répartition des sillons se fait dans le respect du droit communautaire par référence au graphique de circulation établi selon les modalités arrêtées par règlement grand-ducal.

Les sillons disponibles sont attribués de sorte à assurer aux entreprises ferroviaires un accès équitable et non discriminatoire au réseau ferré luxembourgeois et à répondre, dans la mesure du possible, aux besoins des utilisateurs et des différents types de services de transports ferroviaires.

Lorsqu'une section de ligne du réseau ferré luxembourgeois a été déclarée saturée, les sillons sont affectés 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.

Les sillons sont alloués pour une durée maximale qui correspond à une période de l'horaire de service. Toutefois, des accords-cadre peuvent être conclus pour une durée maximale de cinq ans.

Ce règlement grand-ducal spécifie les conditions d'octroi de modification ou de suppression des sillons alloués à titre temporaire ou définitif, tout en précisant les hypothèses où la modification ou la suppression a lieu sans indemnité pour le bénéficiaire du sillon.

Sauf l'accord préalable de l'organisme de répartition prévu à l'article 22, il est interdit aux entreprises ferroviaires bénéficiaires d'un ou de plusieurs sillons de mettre ceux-ci à la disposition d'une autre entreprise ferroviaire ou de les affecter à d'autres services que ceux pour lesquels le ou les sillons ont été attribués. Le non-respect de l'interdiction qui précède peut entraîner des mesures administratives de la part de l'organisme de répartition, pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'attribution de sillons pour un délai déterminé.»

Art. 20. L'article 22 de la loi du 11 juin 1999 précitée est remplacé par le texte suivant:

«**Art. 22. 1.** La mission de garantir à toute entreprise ferroviaire un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire et d'éviter tout abus de position dominante d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires au détriment des autres est confiée à un organisme de répartition dont la fonction est assumée par la cellule «accès réseau» de la Communauté des Transports, établissement public institué en vertu de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

2. L'organisme de répartition arrête le graphique de circulation après avoir, le cas échéant, demandé l'avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, tout en veillant à une utilisation optimale des capacités du réseau ferré luxembourgeois, à la continuité du service au-delà des frontières nationales ainsi qu'à une insertion appropriée du service ferroviaire dans le trafic empruntant les réseaux transeuropéens de transports. Il concourt à l'organisation des sillons internationaux selon les modalités de l'article 15 de la directive 2001/14/CE précitée.

Dans le cadre de son programme de répartition des sillons, l'organisme de répartition doit tenir compte des demandes de capacités de l'infrastructure en vue d'effectuer des travaux d'entretien sur le réseau ferré luxembourgeois. En vue de l'obtention de sillons, toute entreprise ferroviaire est tenue de soumettre à l'organisme de répartition un programme de mesures selon lequel elle assure le contrôle interne de l'application des normes de sécurité et de la réglementation ainsi que le respect par son propre personnel de ces normes et de cette réglementation.

L'organisme de répartition vérifie si l'entreprise ferroviaire qui demande ou qui s'est vu allouer un ou plusieurs sillons peut se prévaloir du certificat de sécurité prescrit par l'article 26 et il conclut avec cette entreprise les accords requis en vue de la mise en circulation des trains pour lesquels cette entreprise s'est vu attribuer lesdits sillons.

L'organisme de répartition doit être en mesure d'indiquer à tout moment à toute personne intéressée les capacités d'infrastructure qui ont été attribuées aux entreprises ferroviaires.

L'attribution des sillons intervient selon les modalités de la directive 2001/14/CE précitée, les critères d'attribution étant déterminés dans un règlement grand-ducal.

3. La Communauté des Transports tient ses comptes d'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale et de façon à permettre la tenue et la publication de comptes de profits et pertes séparés et de bilans séparés, d'une part, sur les activités relevant des missions d'organisme de répartition ou d'organisme de tarification prévus respectivement au présent article et à l'article 25 et, d'autre part, pour ses autres activités. Cette séparation doit être reflétée par les comptes relatifs aux différents types d'activités.

4. La cellule «accès réseau» de la Communauté des Transports respecte la confidentialité des informations qui lui sont communiquées par une entreprise ferroviaire dans l'exercice de ses fonctions décrites dans cet article et dans l'article 25.

5. L'organisme de répartition peut, soit d'office, soit à la demande de toute personne concernée, sanctionner les manquements de toute entreprise ferroviaire soumise à son contrôle. Il ne peut toutefois 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.

6. En cas d'un manquement visé au paragraphe 7, il met l'entreprise ferroviaire en demeure de se conformer aux prescriptions légales et réglementaires en vigueur dans un délai raisonnable. Lorsque l'entreprise ferroviaire concernée ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai fixé ou fournit des renseignements incomplets ou erronés, il peut prononcer à son encontre les sanctions prévues au présent article.

7. Toute entreprise ferroviaire tombant en vertu du présent article sous la surveillance de l'organisme de répartition peut être frappée par ce dernier d'une amende d'ordre qui ne peut pas dépasser vingt mille euros en cas de manquement à une disposition législative ou réglementaire relative à l'accès aux réseaux ou à leur utilisation. Il en est de même en cas de manquement aux obligations de communication de documents et d'informations nécessaires à la mission de surveillance. Le maximum de l'amende d'ordre peut être doublé en cas de récidive dans un délai de deux ans après un premier manquement.

8. Les sanctions sont prononcées après que l'entreprise ferroviaire a reçu notification des griefs et a été mise à même de consulter le dossier et de présenter ses observations écrites.

L'instruction et la procédure devant l'organisme de répartition sont contradictoires.

9. Sans préjudice des dispositions de l'article 22bis, lorsqu'une entreprise ferroviaire qui demande l'allocation d'un sillon ou qui utilise le réseau ferré luxembourgeois trouve mal fondée une décision de l'organisme de répartition prise à son égard dans le cadre de la répartition des sillons, elle peut déférer celle-ci au directeur général de la Communauté des Transports qui, après avoir entendu la cellule «accès réseau» de la Communauté des Transports, la confirme ou la réforme dans un délai de dix jours ouvrables.»

Art. 21. Dans le Chapitre III – La répartition des sillons de la loi du 11 juin 1999 précitée, il est inséré derrière l'article 22 un article 22bis nouveau, libellé comme suit:

«Art. 22bis. 1. Sans préjudice du recours prévu au paragraphe 9 de l'article 22, une entreprise ferroviaire peut saisir le ministre, lorsqu'elle s'estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice, notamment pour introduire un recours contre une décision prise à son égard par l'organisme de répartition ou par l'organisme de tarification prévus aux articles 22 et 25. L'entreprise ferroviaire doit adresser sa requête sous pli recommandé au ministre. La requête doit être rédigée en langue française ou allemande.

Il est institué une commission spéciale qui est composée de trois membres désignés par le ministre et qui a pour mission d'instruire les requêtes introduites par les entreprises ferroviaires, d'entendre les représentants de l'entreprise ferroviaire requérante et ceux de l'organisme dont émane la décision litigieuse, de dresser un procès-verbal de cette audition et d'émettre son avis sur le dossier. Les avis de la commission sont rendus à la majorité des voix. Si l'entreprise requérante ou l'organisme en cause ne comparait pas malgré deux convocations par lettre recommandée, la procédure est faite par défaut.

La commission spéciale peut demander tous les renseignements nécessaires à l'instruction des dossiers qui lui sont soumis, et le cas échéant, s'assurer à ces fins le concours d'organismes et d'experts indépendants.

La commission spéciale émet son avis en temps utile en vue du respect du délai fixé au paragraphe 2.

2. Le ministre statue sur les requêtes et adopte les mesures nécessaires afin de remédier, le cas échéant, à la situation endéans les deux mois à compter du jour où le dossier comportant toutes les pièces utiles pour le bon déroulement de la procédure lui a été communiqué.

La décision ministérielle doit être motivée; elle est susceptible d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

3. Les frais d'instruction du dossier sont à charge de la requérante.

4. Le ministre veille en outre à ce que les redevances fixées par l'organisme de tarification prévu à l'article 25 soient conformes aux principes prévus par le droit communautaire.
5. Le ministre peut demander toutes les informations utiles dans l'exécution de ses fonctions de recours et de contrôle décrites au présent article.»

Art. 22. L'article 24 de la loi du 11 juin 1999 précitée est remplacé par le texte suivant:

«**Art. 24.** L'utilisation du réseau ferré luxembourgeois 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 entreprise par l'organisme de tarification prévu à l'article 25 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 selon des modalités arrêtées par règlement grand-ducal.

Les redevances d'utilisation sont prélevées pour compte de l'Etat par l'organisme de tarification prévu par l'article 25 sur toute entreprise ferroviaire qui emprunte le réseau ferré luxembourgeois; elles sont imputées sur le Fonds du Rail.

La cellule «accès réseau» de la Communauté des Transports tient à la disposition de toute entreprise ferroviaire demandant l'allocation de sillons toute information utile sur les redevances imposées et doit pouvoir prouver que les redevances à payer par une entreprise ferroviaire ont été fixées conformément aux modalités de tarification de la redevance prévue.»

Art. 23. L'article 25 de la loi du 11 juin 1999 précitée est remplacé par le texte suivant:

«**Art. 25. 1.** 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 la cellule «accès réseau» de la Communauté des Transports, instituée en vertu de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

L'organisme de tarification s'assure que le système de tarification soit appliqué sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois de manière non discriminatoire et en conformité avec le système de redevance pour l'utilisation du réseau ferré luxembourgeois instauré par le règlement grand-ducal prévu à l'article 24 et avec les règles définies dans le document de référence du réseau.

Il coopère à la mise en place d'un système de redevance conçu de façon à garantir une compétitivité optimale du transport ferroviaire de marchandises et à assurer une utilisation efficace des réseaux transeuropéens de fret ferroviaire.

2. L'organisme de tarification peut, soit d'office, soit à la demande de toute personne concernée, sanctionner les manquements d'une entreprise ferroviaire soumise à son contrôle. Il ne peut toutefois se saisir ou être saisie 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.

3. En cas d'un manquement visé au paragraphe 5, il met l'entreprise ferroviaire en demeure de se conformer aux prescriptions légales et réglementaires en vigueur dans un délai raisonnable. Lorsque l'entreprise ferroviaire concernée ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai fixé ou fournit des renseignements incomplets ou erronés, il peut prononcer à son encontre les sanctions prévues au présent article.

4. En cas de manquement à une disposition légale ou réglementaire relative aux règles de tarification et au paiement de la redevance, l'organisme de tarification peut infliger à l'entreprise ferroviaire une amende d'ordre qui ne dépasse pas vingt mille euros. Il en est de même en cas de manquement aux obligations de communication de documents et d'informations nécessaires à la mission de surveillance. Le maximum de l'amende d'ordre peut être doublé en cas de récidive dans un délai de deux ans après un premier manquement.

5. Les sanctions sont prononcées après que l'entreprise ferroviaire a reçu notification des griefs et a été mise à même de consulter le dossier et de présenter ses observations écrites ou verbales.

L'instruction et la procédure devant l'organisme de tarification sont contradictoires.»

Chapitre IV

Art. 24. Il est inséré à la suite de l'article 7ter de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics un article 7quater, libellé comme suit :

«**Art. 7quater.** Il est créée au sein de la CdT une cellule dénommée «accès réseau» avec la mission d'exercer les pouvoirs et de prendre les décisions qui lui sont confiés en application des dispositions afférentes de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

La cellule est composée d'au moins trois agents de la CdT. Ne peut faire partie de la cellule l'agent qui est statutairement ou hiérarchiquement lié à un ou plusieurs opérateurs de transports par chemin de fer.

Avant d'entrer en fonctions, l'agent affecté à la cellule prête, devant le ministre ou son délégué, le serment qui suit:

«Je jure fidélité au Grand-Duc, obéissance à la Constitution et aux lois de l'Etat. Je promets de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité.»

Les membres de la cellule prennent leurs décisions d'une manière collégiale et en toute indépendance par rapport à leurs supérieurs hiérarchiques.

Les dispositions de l'article 7ter concernant les pouvoirs des autres organes de la CdT ne sont pas applicables aux délibérations ni aux prises de décision des membres de la cellule agissant ès qualités.»

Art. 25. La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit sa publication au Mémorial.

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 des Transports,
Lucien Lux

Cabasson, le 24 juillet 2006.
Henri

Doc. parl. 5529; sess. ord. 2005-2006