



Exposé des motifs

Le pôle de mobilité Hollerich s'inscrit dans le cadre des objectifs fixés par le Plan national de mobilité 2035 (PNM 2035) et fait partie d'un des projets structurants du réseau de chemins de fer luxembourgeois.

Le 24 avril 2024, lors du débat d'orientation n°8363 sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat, la Chambre des députés a donné son accord pour le lancement des études nécessaires à la réalisation du projet.

1. Objet

Rôle du projet dans le cadre Plan national de la mobilité 2035 (PNM2035)

Le présent projet s'inscrit dans le cadre du PNM 2035 qui vise à renforcer l'efficacité du réseau de transport public luxembourgeois en développant un réseau de pôles de mobilité. Il ambitionne d'anticiper les besoins futurs en mobilité durable, de réduire les saturations dans les goulots d'étranglement du réseau et de permettre le transport d'un plus grand nombre de personnes tout en réduisant le nombre de véhicules de transport individuel.

Pour répondre à cet objectif, le projet prévoit la construction et l'aménagement d'une nouvelle gare ferroviaire à Hollerich, destinée à devenir le troisième pôle d'échange multimodal à la périphérie de Luxembourg-Ville. Cette nouvelle infrastructure renforcera ainsi le rôle stratégique du quartier de Hollerich au sein de la ceinture suburbaine de la capitale.

Ce nouveau pôle de mobilité facilitera les correspondances entre les lignes ferroviaires existantes Luxembourg - Kleinbettingen (ligne 5) et Pétange - Luxembourg (ligne 7), les futures lignes de tramway, les nouveaux itinéraires cyclables et les lignes de bus desservant la route d'Esch. Ce rabattement multimodal contribuera à fluidifier les déplacements, à renforcer l'accessibilité vers de nombreuses destinations et à encourager un plus grand nombre d'usagers à privilégier les transports publics.

Grâce à ce nouveau pôle de mobilité et aux modes de transport qui y sont planifiés, il ne sera plus systématiquement nécessaire de transiter par la gare centrale. Cette nouvelle organisation permettra une meilleure répartition des flux voyageurs, notamment du tramway, en dehors du centre-ville, contribuant ainsi à désengorger les points de saturation. Cela s'inscrit dans la stratégie PNM 2035 visant à structurer les flux entrants depuis la périphérie et à offrir une alternative attractive à l'usage de la voiture.

Les quartiers existants de Cessange et de Gasperich, ainsi que les futurs projets d'aménagement urbain « Nei Hollerich » et « Porte de Hollerich », bénéficieront d'une accessibilité renforcée aux transports publics.



La cellule modèle de transport (CMT) prévoit à partir de 2035 que le pôle de mobilité Hollerich accueillera environ 16 000 voyageurs par jour, ce qui le placerait parmi les gares les plus fréquentées du réseau de chemins de fer luxembourgeois.

2. Situation actuelle

Les infrastructures ferroviaires voyageurs

Actuellement, la zone entourant l'arrêt ferroviaire de Luxembourg - Hollerich se caractérise par une faible densité résidentielle et la présence de friches industrielles.

L'arrêt ferroviaire existant de Luxembourg - Hollerich est implanté le long de la rue de la Déportation qui se raccorde à la route d'Esch (N4). Il est traversé par les lignes ferroviaires Luxembourg - Kleinbettingen (ligne 5) et Pétange - Luxembourg (ligne 7). L'arrêt dispose aujourd'hui de deux voies à quai, toutes deux situées sur la ligne Pétange - Luxembourg (ligne 7). Le quai I, au *sud*, présente une longueur utile d'environ 205 mètres, tandis que le quai II, au *nord*, dispose d'une longueur d'environ 191 mètres.

L'accès à la gare se fait actuellement par le quai I depuis la rue de la Déportation. Le quai II est quant à lui relié par un passage souterrain piétonnier situé à son extrémité *est*, accessible uniquement par des escaliers et dépourvu d'aménagements adaptés aux personnes à mobilité réduite (PMR).

Le site

Les voies des lignes ferroviaires 5 et 7 sont actuellement implantées en surélévation sur un remblai, dominant les terrains situés au *nord* et au *sud* du site. Ce talus, haut de 8 à 10 mètres par rapport au niveau du réseau routier avoisinant, supporte les voies existantes, mais constitue également un obstacle physique majeur : il scinde le quartier en deux et limite fortement les connexions entre ses différentes parties.

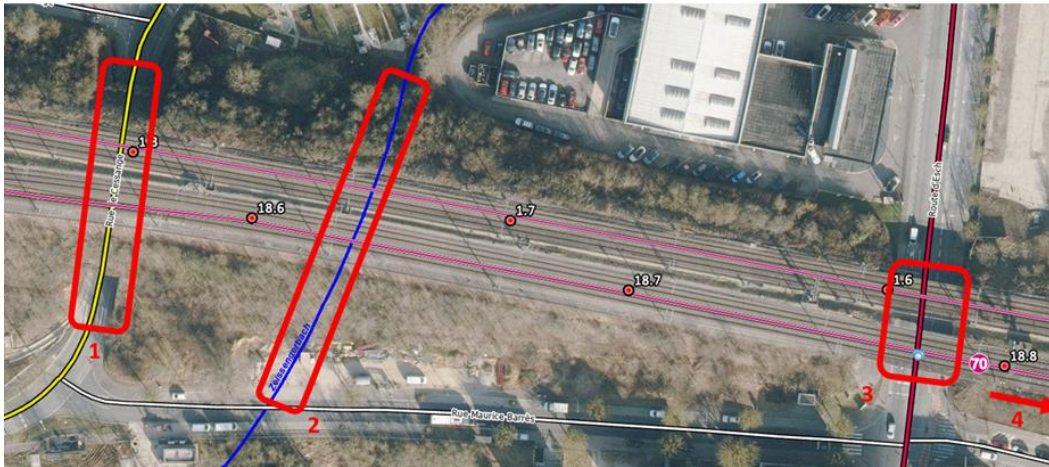
Le plan de roulement des voies de la ligne 5 est situé à un niveau inférieur à celui de la ligne 7. Cette différence altimétrique, combinée au manque d'espace disponible, explique l'absence actuelle d'un arrêt voyageurs sur la ligne 5 à Luxembourg - Hollerich.

Le talus est ponctuellement traversé par des ouvrages d'art et un aqueduc, repris ci-après :

1. le passage inférieur de la rue de Cessange (CR178),
2. l'aqueduc du ruisseau « Cessingerbach »,
3. le passage inférieur de la route d'Esch (N4).



Figure 1: Localisation des ouvrages d'art et aqueduc existant

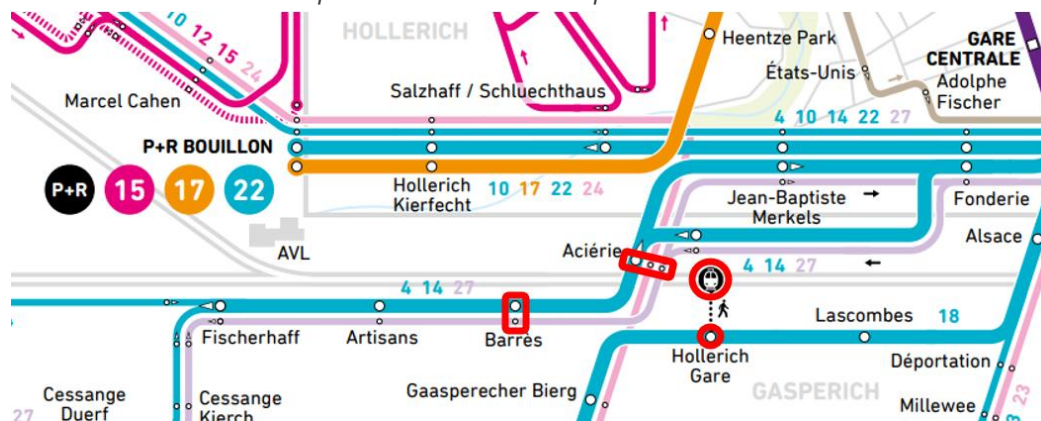


Intermodalité :

Concernant les autres modes de transport public actuellement en place, notamment le réseau autobus, trois arrêts sont situés à proximité immédiate de l'arrêt ferroviaire de Luxembourg - Hollerich :

- « Acierie », situé au *nord*, à l'intersection de la route d'Esch et de la rue de l'Acierie,
- « Hollerich-Gare », directement devant la gare, le long de la rue de la Déportation,
- « Barrès », à l'*ouest*, dans la rue Maurice Barrès.

Figure 2: Réseau bus VDL et implantation des arrêts à proximité de l'arrêt ferroviaire de Hollerich



3. Objectifs du projet

Les objectifs du projet sont :

- le développement de l'intermodalité entre les différents modes de transport et des interconnexions entre la gare ferroviaire et les différents quartiers adjacents :



- entre les lignes ferroviaires Luxembourg - Kleinbettingen (Ligne 5) et Pétange - Luxembourg (Ligne 7) ;
- les futures lignes de tramway sur le boulevard de Hollerich et la route d'Esch ;
- les bus desservant la route d'Esch, la rue de Cessange, la rue de la Déportation et la rue Maurice Barrès ;
- les nouveaux itinéraires cyclables ;
- desservir les quais de la gare ferroviaire Hollerich avec les lignes 5 et 7 ;
- la désaturation de la gare centrale, par la mise en place d'un pôle de rabattement décentralisé à Hollerich permettant de capter directement les voyageurs des lignes 5 et 7, sans passage obligé par la gare centrale ;
- l'augmentation de la capacité d'accueil de voyageurs ;
- l'amélioration de l'accessibilité pour les voyageurs grâce à des systèmes d'orientation et de guidage modernes et des installations facilitant la circulation des personnes à mobilité réduite ;
- l'amélioration de la qualité de service et de confort pour les usagers de la gare par la modernisation des installations et des équipements de quai ainsi que par la réalisation de marquises offrant une protection contre les intempéries ;
- l'amélioration de l'accessibilité aux transports en commun pour les quartiers de Cessange et Gasperich, ainsi que pour les futurs quartiers « Porte de Hollerich » et « Nei Hollerich » ;
- renforcer l'attractivité du pôle de mobilité Hollerich en intégrant harmonieusement le projet dans l'environnement urbain existant et en assurant une bonne intégration dans la dynamique urbaine en cours.

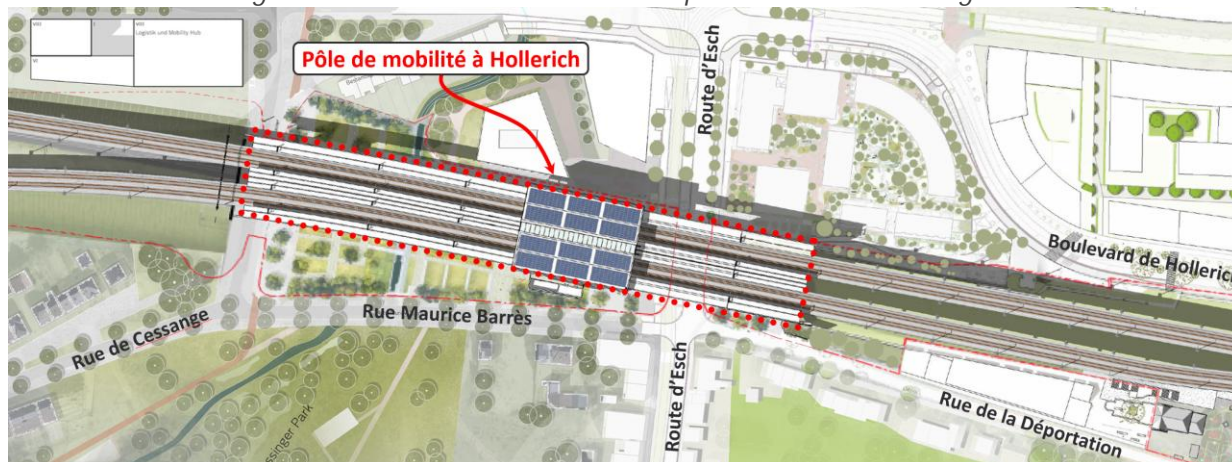
4. Concept de mobilité

Le pôle de mobilité Hollerich constitue un enjeu stratégique majeur pour le développement urbain de la Ville de Luxembourg, de sa périphérie *sud-ouest*, ainsi que des futurs quartiers « Nei Hollerich » et « Porte de Hollerich », à l'horizon 2035 et au-delà.

Implanté à l'*ouest* de l'arrêt ferroviaire actuel, le nouveau pôle sera situé entre la rue de Cessange et la route d'Esch (N4) avec ses accès principaux aménagés à l'intersection de la route d'Esch. Cette localisation permettra une intégration cohérente avec les futurs axes du tramway, les nouvelles infrastructures routières et les itinéraires cyclables projetés, conformément aux objectifs du PNM 2035.



Figure 3: Vue aérienne de la zone d'implantation de la future gare



Le concept d'exploitation prévoit que la gare de Hollerich sera desservie par six trains par heure et par sens sur la ligne 7, ainsi que par trois trains par heure et par sens sur la ligne 5.

Le réseau du tramway connaîtra deux extensions majeures dans le secteur *sud-ouest* de la Ville de Luxembourg. La première reliera la gare centrale au pôle de mobilité routier à Merl (P.M. *Ouest*), tandis que la seconde prolongera la ligne depuis la Place de l'Étoile en passant par la route d'Esch et le pôle de mobilité Hollerich jusqu'à Leudelange.

Figure 4 : Extrait PNM 2035 - Concept transport en commun et réseau tramway



À l'horizon 2035, le tram rapide bénéficiera d'un tronçon à grande vitesse (jusqu'à 100 km/h) entre Foetz et Leudelange. Ce tronçon permettra de relier Belval, les quartiers *nord* d'Esch-sur-Alzette, ainsi que le nouveau quartier des friches d'Esch-Schifflange à l'aéroport de Luxembourg.

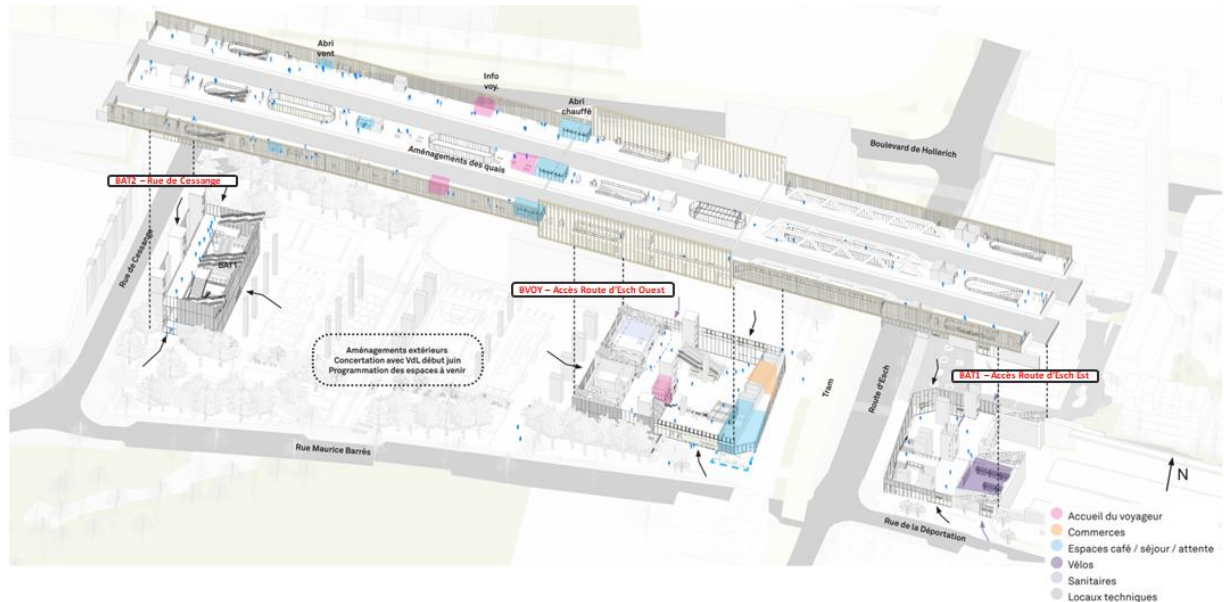


La ligne mauve disposera de quais situés au pied de l'accès principal de la gare de Hollerich, tandis que la ligne jaune marquera un arrêt à proximité directe, à l'intersection du nouveau boulevard de Hollerich et de la route d'Esch (N4).

Depuis ces deux arrêts, les voyageurs disposeront d'un accès direct et immédiat aux quais ferroviaires des lignes 5 et 7, assurant ainsi une interconnexion optimale entre le tramway et le réseau ferroviaire.

L'ensemble des installations de la nouvelle gare ferroviaire sera implanté sur des ponts ferroviaires supportant les infrastructures sur toute la longueur du projet. Cette configuration permettra de supprimer entièrement le remblai existant de la plateforme ferroviaire entre la rue de Cessange et la route d'Esch (N4), libérant ainsi un espace aménageable en sous-face avec une certaine flexibilité.

Figure 5: Vue axonométrique éclatée mettant en évidence les éléments constructifs du projet



La nouvelle gare ferroviaire Hollerich disposera de trois quais : deux quais latéraux, l'un au *nord* et l'autre au *sud*, ainsi qu'un quai médian. Le quai latéral *nord* (quai III) et la partie *nord* du quai médian (quai II) desserviront la ligne 5, tandis que le quai latéral *sud* (quai I) et la moitié *sud* du quai médian (quai II) desserviront la ligne 7.

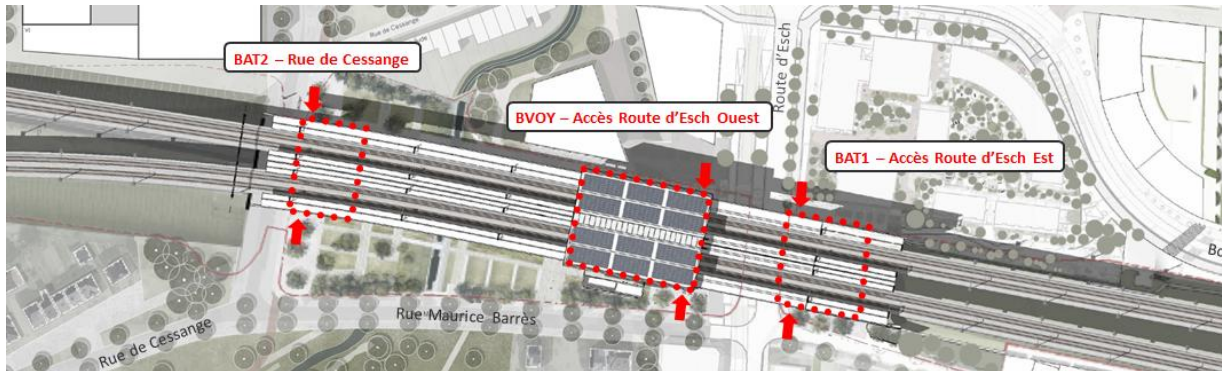
L'intermodalité entre les quais de gare ferroviaire et les autres modes de transport autour du pôle de mobilité sera assurée par la création de trois accès depuis la voie publique :

- L'accès principal se fera par le bâtiment voyageur « BVOY », situé à l'*ouest* de la route d'Esch, à proximité immédiate du futur arrêt de tram. Un accès direct à ce bâtiment sera également possible depuis la rue Maurice Barrès.



- L'accès « Bâtiment 1 » ou « BAT1 » est prévu à l'est de la route d'Esch, en lien avec le futur quartier « Nei Hollerich », ainsi qu'avec la rue de la Déportation.
- L'accès « Bâtiment 2 » ou « BAT2 » sera implanté à l'est de la rue de Cessange, en connexion directe avec le futur quartier « Porte de Hollerich » et la rue Maurice Barrès.

Figure 6: Implantation des quais et des bâtiments d'accès



L'espace libéré en sous-face des ponts ferroviaires accueillera le gabarit routier de la route d'Esch et de la rue de Cessange, ainsi que les trois bâtiments d'accès à la gare. Les trois bâtiments seront ainsi quasiment complètement désolidarisés de la structure portante des charges ferroviaires et des charges du sol. Il permettra également d'aménager des espaces paysagers reliant les deux côtés du quartier, de remettre à ciel ouvert le ruisseau de la Cessingerbaach, ainsi que l'aménagement d'installations sportives ou de loisirs entre les bâtiments d'accès de la route d'Esch et de la rue de Cessange. Une partie de cette surface sera mise à disposition de la Ville de Luxembourg qui assurera la mise en place d'aménagements spécifiques, leur exploitation et leur gestion courante. Ces aménagements contribueront à reconnecter les quartiers situés au *nord* et au *sud* des voies ferrées, en créant une continuité urbaine et en renforçant le lien entre les deux côtés de ce secteur du quartier.

5. Eléments constructifs du projet

Le projet de construction du nouveau pôle de mobilité Hollerich et la mise en conformité avec les spécifications techniques d'interopérabilité européennes (STI) et d'accessibilité pour personnes à mobilité réduite (PMR) comprend les travaux suivants :

- l'adaptation du tracé de voie avec renouvellement de la plateforme et de l'ensemble des infrastructures ferroviaires ;
- l'aménagement de trois nouveaux quais couverts d'une longueur min. de 250 mètres, dont un quai médian pour desservir les deux lignes ferroviaires 5 et 7 et une couverture complète en partie centrale ;



- l'aménagement de trois bâtiments d'accès (« BAT1 », « BAT2 » et « BVOY ») donnant accès aux quais ferroviaires ;
- l'aménagement d'espaces voyageurs, toilettes, locaux techniques, parkings vélos, etc ;
- l'accessibilité aux quais par le moyen d'escaliers, escalators et ascenseurs depuis chaque accès, étage et vers chaque quai ;
- la construction de plusieurs ouvrages de franchissement portant l'ensemble des infrastructures ferroviaires ;
 - o un ouvrage d'art au-dessus du bâtiment 1, à l'est de la route d'Esch (OA100) ;
 - o un ouvrage d'art au-dessus de la route d'Esch (OA200) ;
 - o un ouvrage d'art entre la Cessingerbach et la route d'Esch (OA300) ;
 - o un ouvrage d'art au-dessus de la Cessingerbach (OA400) ;
 - o un ouvrage d'art au-dessus de la rue de Cessange (OA500) ;
- plusieurs ouvrages de soutènement pour la reprise de la différence de niveau entre la plateforme ferroviaire et les rues ou terrains avoisinants ;
- la mise en place d'un ensemble d'aménagements paysagers valorisant la partie entre le bâtiment *est* (BAT2) et le bâtiment voyageur (BVOY) et le réaménagement des alentours extérieurs et du parvis de la gare ;
- l'adaptation des gabarits routiers pour élargir les ouvertures et permettre les réaménagements de la rue de Cessange et de la route d'Esch ;
- l'aménagement de cheminements simples et intuitifs entre les différents modes de transport et de mobilité douce ;
- le démantèlement de l'arrêt existant à Luxembourg - Hollerich.

6. Description du projet

6.1. Concept structurel, architectural et fonctionnel

Le bâtiment voyageur (BVOY) et les bâtiments d'accès (BAT1 et BAT2)

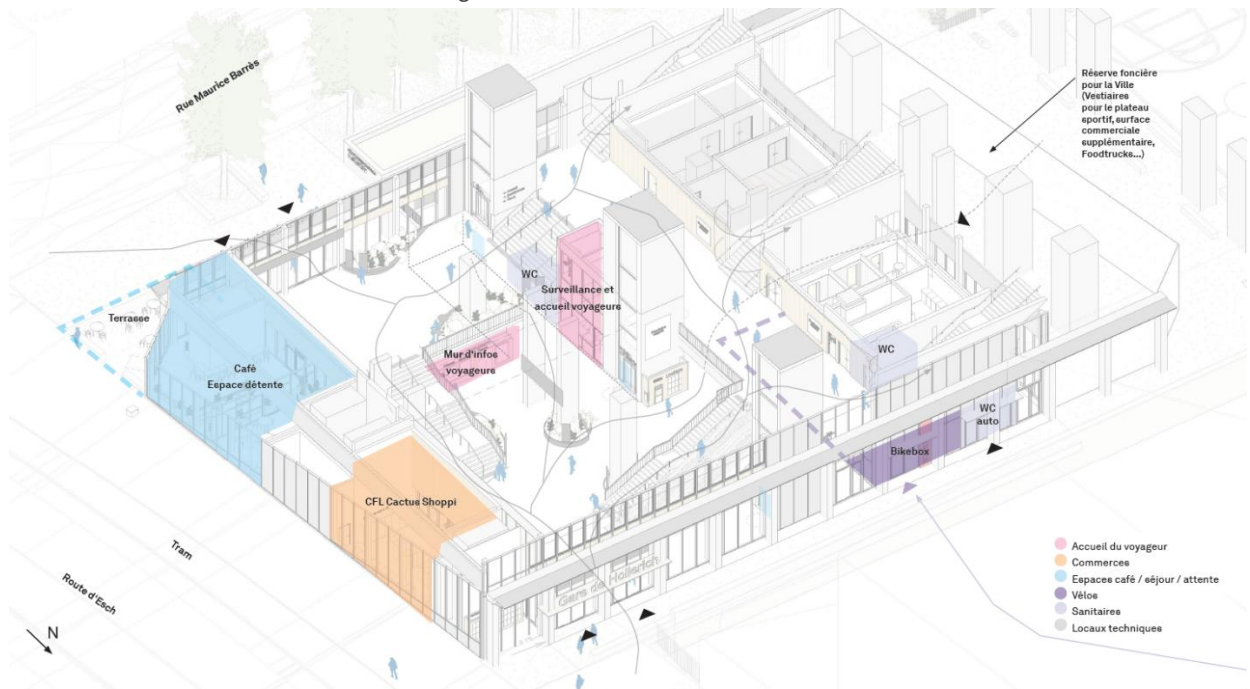
Le BVOY et l'accès BAT1 côté *est* de la route d'Esch représentent deux des principaux accès de la gare de Hollerich.



Bien qu'ils soient physiquement séparés par la route d'Esch, ces deux structures ont été conçues comme une entité architecturale cohérente, assurant une continuité visuelle et fonctionnelle entre eux. Lors de la conception, une attention très particulière a été portée à l'évitement des zones faiblement éclairées et à la garantie d'un niveau de sécurité maximal pour les usagers.

Le BVOY s'organise autour de deux niveaux principaux, chacun conçu pour répondre aux exigences fonctionnelles et architecturales du projet.

Figure 7: Axonométrie du BVOY



Le niveau rez-de-chaussée, décomposé en deux demi-niveaux, l'un à la rue Maurice Barrès (RDC haut) et l'autre à la route d'Esch (RDC bas), exploite pleinement la topographie du site. Grâce à une double hauteur vitrée, il bénéficie d'une généreuse lumière naturelle créant une connexion visuelle forte entre le hall et les espaces urbains environnants.

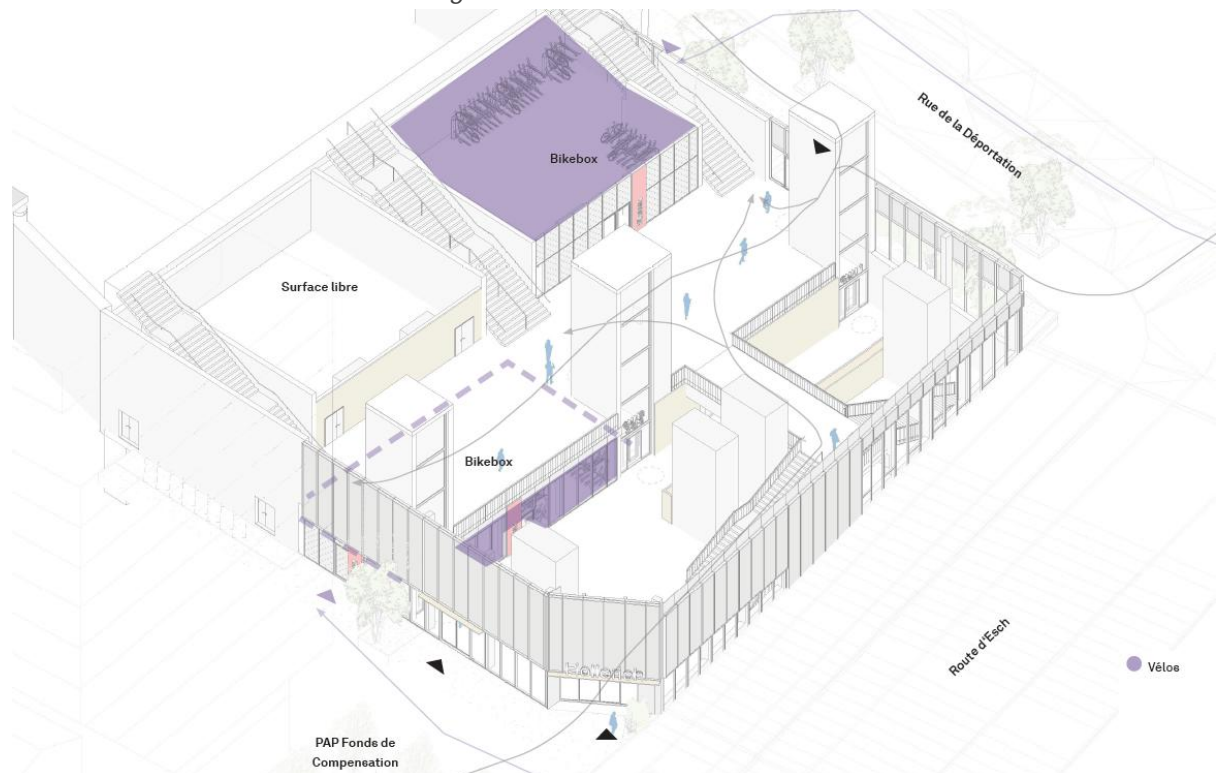
Ce niveau accueille les services essentiels pour les usagers, tels qu'un espace commercial, un espace détente avec café, une station pickup, un bancomat, ainsi que les locaux vélo « Bikebox ». La partie arrière du hall, semi-enterrée, abrite les locaux ne nécessitant pas d'apport lumineux direct, tels que les sanitaires et les locaux techniques, placés stratégiquement au *sud* pour faciliter leur construction dès les premières phases du projet.



Le niveau R+1 correspond à la plateforme intermédiaire d'accès aux quais, située à proximité de ces derniers pour minimiser les déplacements verticaux des usagers. Ce niveau est aménagé pour créer des vues plongeantes sur le hall au RDC, assurant ainsi des connexions visuelles. Les locaux techniques du R+1, également situés côté *sud*, sont directement reliés aux infrastructures ferroviaires pour une gestion optimale des cheminements des câbles d'alimentation des installations techniques.

Dans la logique de continuité architecturale, l'accès « BAT1 », situé de l'autre côté de la route d'Esch, s'organise également sur deux niveaux. Contrairement au BVOY, cette partie de la gare est exclusivement conçue comme un accès fonctionnel. Il n'y a donc pas de programme commercial, mais uniquement des espaces dédiés aux vélos et des locaux techniques.

Figure 8: Axonométrie du BAT1



Le niveau rez-de-chaussée, partiellement enterré en raison de la topographie, est directement accessible depuis la future place du quartier « Nei Hollerich » (projet du Fonds de compensation). Ce niveau abrite également un couloir desservant trois ascenseurs permettant de rejoindre tous les niveaux et les quais depuis le rez-de-chaussée. Un escalier principal, situé face à l'entrée, conduit au niveau supérieur qui constitue la plateforme intermédiaire de desserte des différents quais. Comme dans le BVOY, cette plateforme est située au plus près des quais, afin de minimiser les déplacements des usagers et surplombe en balcon le hall d'entrée pour des connexions visuelles facilitant l'orientation dans la gare.

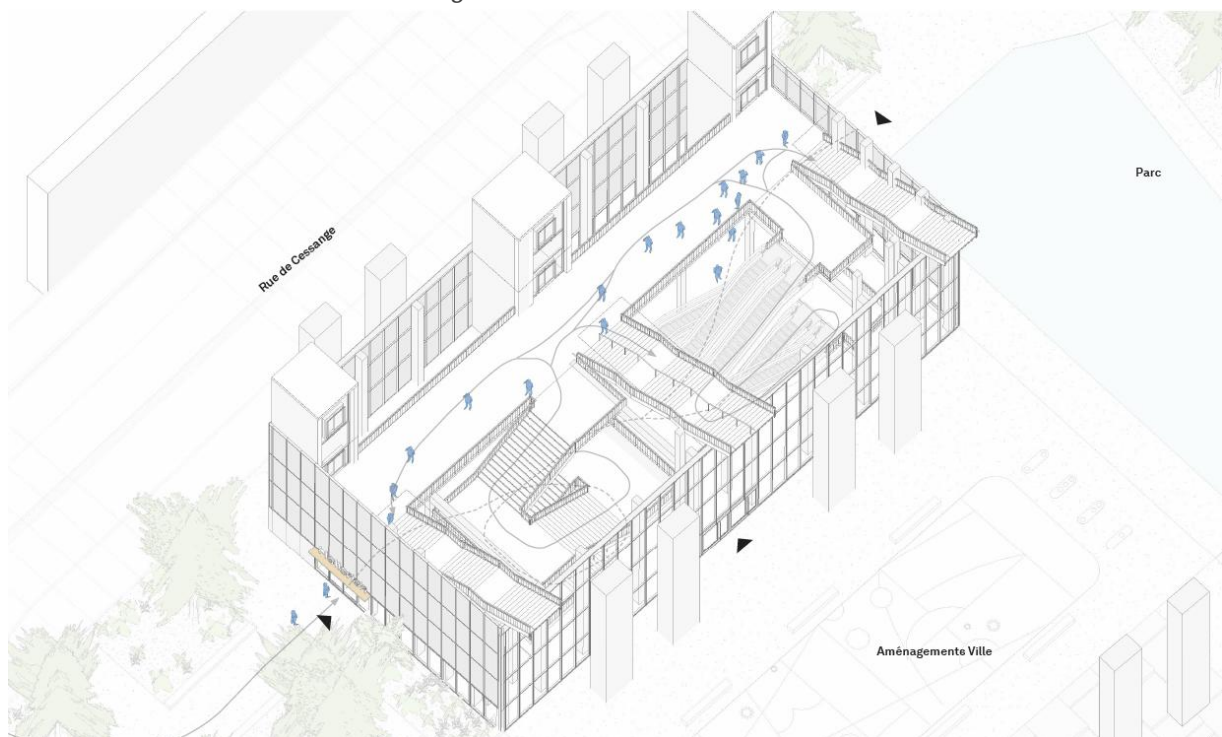


De plus, ce niveau intermédiaire bénéficie d'un accès direct depuis la partie haute de la route d'Esch, côté rue de la Déportation, offrant ainsi une connexion fluide et directe depuis les quartiers au *sud-est*.

Directement attenant à la rue de Cessange, le bâtiment d'accès « BAT2 » est conçu en tant que volume ouvert vitré regroupant l'ensemble des moyens d'accès aux quais. Les circulations verticales - escaliers et escalators - s'organisent autour d'un grand vide intérieur, offrant une lecture immédiate du parcours ascensionnel et renforçant la transparence et la sensation d'ouverture vers son environnement.

Trois ascenseurs assurent la liaison entre le rez-de-chaussée et le niveau intermédiaire (R+1), depuis lequel des escaliers permettent d'accéder aux différents quais. À l'image du BAT1, le BAT2 est conçu comme accès essentiellement fonctionnel, intégrant principalement des locaux techniques et des installations sanitaires. Les escaliers mécaniques reliant le rez-de-chaussée et le niveau intermédiaire ont été prévus dans la conception, mais leur installation n'interviendra que dans un second temps en fonction du développement du quartier et de l'augmentation progressive de la fréquentation. Cette mise en œuvre différée deviendra particulièrement opportune lorsque le PAP « Porte de Hollerich » sera pleinement réalisé, rendant cette installation technique complémentaire indispensable.

Figure 9: Axonométrie du BAT2





La façade du BAT2 est traitée dans la continuité architecturale des bâtiments voisins (BVOY et BAT1), assurant l'unité visuelle du pôle de mobilité.

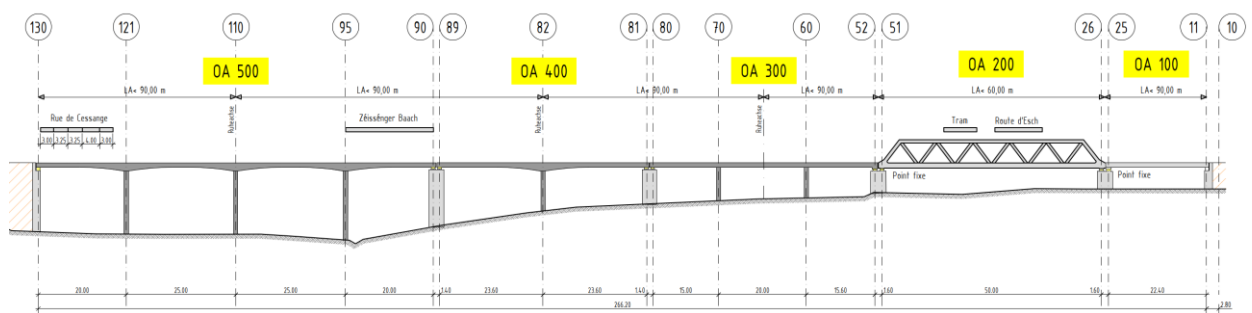
Les ouvrages de franchissement et autres ouvrages d'art

Les ponts ferroviaires sont conçus comme un ensemble de ponts à structure semi-intégrale. Le choix de structures semi-intégrales répond à un double objectif : réduire les besoins d'entretien et optimiser l'intégration de l'ouvrage dans le contexte architectural par la finesse du tablier.

Les piles de ponts sont directement encastrées dans le tablier, ce qui évite la mise en place d'appareils d'appui intermédiaires.

Les seuls appuis sont prévus au niveau des extrémités de chaque ouvrage, ce qui limite les interventions de maintenance. Il est ainsi prévu une chaîne de 5 ouvrages pour la ligne 5 et de même pour la ligne 7.

Figure 10: Coupe longitudinale des différents ouvrages de franchissement



Ouvrage route d'Esch (OA 200)

Pour franchir la route d'Esch, avec une portée nécessaire de 50,40 mètres, il est prévu de réaliser un pont à treillis métallique à travée unique avec un système porteur supérieur. L'ouvrage assure le gabarit requis de la route d'Esch réaménagée, offrant une hauteur libre minimale de 5,20 mètres pour les voies routières.

Autres Ouvrages (OA100, OA300, OA400, OA500)

Les différents ouvrages semi-intégraux en béton armé se distinguent par leur nombre de travées (entre 2 et 4), leur portée (entre 15,80 mètres et 24,50 mètres) et leur longueur totale (entre 32,40 mètres et 52,80 mètres).

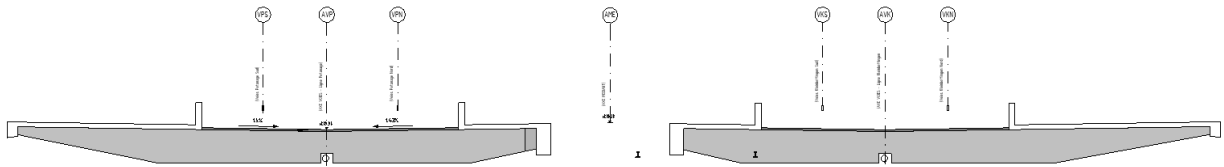


Les principes de conception sont similaires pour tous ces ouvrages : la section transversale du pont est constituée d'une dalle en béton armé à larges encorbellements. Ces encorbellements, situés aux extrémités de la section, fonctionnent en porte-à-faux et supportent les quais de la gare projetée. La reprise des charges longitudinales s'effectue directement sous les voies ferrées. Localement, la réduction des encorbellements permet d'aménager des ouvertures destinées à l'intégration éventuelle d'escaliers et d'ascenseurs des bâtiments d'accès.

La dalle a une épaisseur constante de 1 mètre sur une largeur de 10 mètres tout au long du projet pour les tabliers *nord* et *sud*. L'épaisseur en extrémité des porte-à-faux est de 0,25 mètres.

Des avaloirs disposés à intervalles réguliers assurent l'évacuation des eaux pluviales à cet endroit.

Figure 11: Coupe type pour tablier nord et sud en béton armé



Ouvrages de soutènement

Des ouvrages de soutènement sont prévus dans le cadre du projet afin :

- d'assurer la stabilité des talus ferroviaires aux endroits où un rehaussement ou un décalage des voies est nécessaire ;
- de respecter les limites d'emprise du domaine de l'État (Fonds du rail) et ainsi éviter des acquisitions foncières.

Les ouvrages de soutènement permanents prévus se déclinent en trois types :

- parois en pieux sécants équipées de tirants d'ancrage permanents non précontraints ;
- murs de soutènement en béton armé sur semelles ;
- revégétalisation des talus, assurant une stabilisation de surface contre l'érosion à l'aide de bionattes.



La plateforme ferroviaire

La plateforme ferroviaire sera rehaussée et élargie sur toute sa longueur afin de l'adapter aux niveaux du nouveau tracé des voies, de créer l'espace nécessaire à l'aménagement des quais et de permettre un raccordement à la géométrie des voies ferroviaires existantes de part et d'autre de la gare. La reconstruction de la plateforme prévoit notamment le remplacement du ballast en pierre naturelle, afin d'assurer une meilleure stabilité de la géométrie de la voie et de réduire la fréquence des interventions de bourrage et de dressage, tant pour les voies que pour les appareils de voie. Les pistes longeant les voies, ainsi que les caniveaux à câbles, seront également remplacés ou reconstruits.

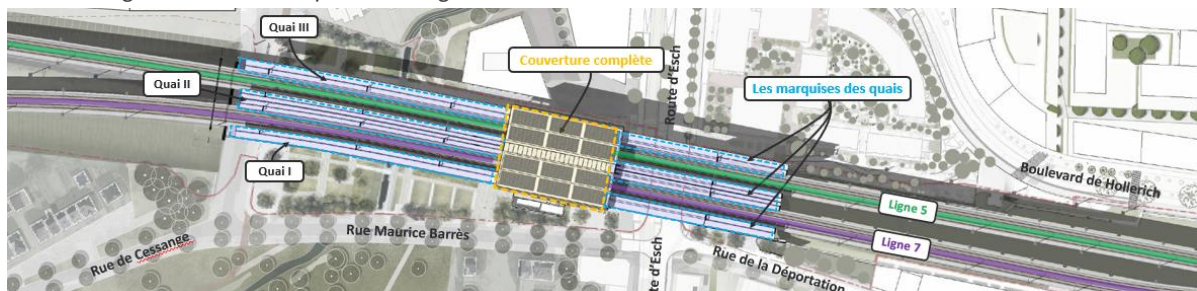
Les nouvelles voies seront posées sur des traverses en béton. Les travaux de plateforme comprennent l'ensemble des opérations de remplacement de l'infra- et superstructure de la plateforme, ainsi que la réalisation des fondations destinées aux nouvelles installations de traction électrique et équipements de contrôle, commande et signalisation ferroviaire.

Les quais

Les trois quais disposeront une longueur utile de 250 mètres, conformément aux besoins d'exploitation et aux prescriptions réglementaires. Leur hauteur par rapport au plan de roulement sera de 54 cm. Les quais seront équipés des équipements standards CFL (éclairage, sonorisation, signalétique, téléaffichage, mobilier urbain, surveillance vidéo et bornes Wifi). Un réseau de gaines et de traversées multitubulaires permettra l'alimentation de tous les équipements. Pour répondre aux exigences d'accessibilité et de déplacement des personnes à mobilité réduite (PMR), les quais intégreront des bandes de guidage podotactile dans leur revêtement. Ces bandes indiqueront le bord des quais, les accès aux quais et les cheminements vers certains équipements et les abris. Chaque quai sera équipé d'un abri tempéré comprenant des sièges ainsi que des espaces réservés aux personnes en fauteuil roulant.

Les quais seront réalisés à l'aide d'éléments en béton préfabriqué, afin de limiter les charges sur les ponts ferroviaires.

Figure 12: Vue en plan de la gare avec indication des différents éléments constructifs





Les marquises de quai et la couverture complète

Les quais seront entièrement couverts par des marquises sur toute leur longueur, à l'exception de la zone située sous le BVOY qui bénéficiera d'une couverture complète. Ces toitures, composées de chevrons, de poutres et de poteaux en acier, assurent le support de la couverture. Certains poteaux seront prolongés afin de servir également de supports pour les poteaux caténaires.

La couverture complète se présente comme un grand cadre qui enjambe la plateforme ferroviaire et les trois quais. Réalisée en poutres de bois lamellé collé et portée par une ossature en acier, elle constitue un élément fort d'identité pour le pôle de mobilité Hollerich. Sa hauteur, supérieure à celle des marquises, crée un repère visible à l'échelle du quartier comme depuis les quais. Elle guide naturellement le voyageur vers l'accès principal et marque clairement la différence entre entrée principale et accès secondaires.

Figure 13: Vue aérienne de la maquette du projet depuis le côté sud



Les aménagements extérieurs et paysagers

Les aménagements extérieurs du pôle de mobilité Hollerich ont été conçus comme un parc linéaire structurant s'étendant sous l'ouvrage ferroviaire, selon un axe *ouest-est*, en continuité avec les flux du quartier. Cette configuration permet de connecter entre eux les différents pôles bâtis du projet, tout en créant un espace public multifonctionnel, accessible et cohérent.

Le projet prévoit des grandes terrasses polyvalentes, conçues pour accueillir des équipements sportifs variés :

- un terrain multisport ;
- une zone de « street workout » ;
- une aire de jeux pour enfants.



Ces espaces seront complétés par des zones de repos et de convivialité équipées de bancs répartis sur l'ensemble du site. Ces aménagements, intégrés dans un environnement végétalisé et apaisant, encourageront les moments de détente, d'observation et d'échange, contribuant ainsi au bien-être des usagers.

Figure 14: Extrait du parc et des aménagements extérieurs



Le ruisseau « Cessingerbach » retrouvera une place visible et sera mis en valeur au sein du parc avec des caractéristiques hydrauliques et un aménagement de son lit plus proches de son fonctionnement naturel.

Une partie des aménagements extérieurs du pôle de mobilité Hollerich, sera aménagée, exploitée et gérée par la Ville de Luxembourg (VdL). La délimitation et les modalités exactes feront l'objet d'une convention entre les CFL et la VdL.

6.2. Sujets généraux et installations techniques

Installations techniques

Alimentation électrique

Le site est alimenté par une boucle de 20 kV du réseau électrique CREOS. La connexion s'effectuera depuis le côté *sud* du site. Un nouveau poste de transformation Moyenne Tension/Basse Tension (MT/BT) de CREOS se trouvera à côté du local de production de chaleur/froid (côté rue Maurice Barrès).

À l'intérieur du bâtiment se trouve un transformateur sec de 1000 kVA.



Le BVOY est conçu selon le règlement grand-ducal modifié du 9 juin 2021 sur la performance énergétique des bâtiments, ce qui signifie que la production locale d'énergie renouvelable est une des conditions de base. La couverture complète au-dessus du BVOY est orientée *nord-sud* et se prête donc bien à la production photovoltaïque.

Il est prévu d'installer 728 panneaux photovoltaïques avec une surface utile d'environ 1.450 m² et une production annuelle estimée à environ 248 MWh/an.

L'installation projetée comprend un groupe électrogène industriel destiné à assurer l'alimentation électrique de secours des locaux techniques ferroviaire, les circuits électriques du sous-tableau des bâtiments 1 et 2, l'onduleur et les circuits électriques du sous-tableau du bâtiment voyageur. Le groupe est conçu pour fournir une puissance continue de 250 kVA.

Une installation d'alimentation sans interruption est prévue pour garantir la continuité d'exploitation des systèmes sensibles.

Réseau de terre et paratonnerre

Chaque bâtiment sera équipé d'un système de mise à la terre conforme à la norme DIN 18014 et aux prescriptions luxembourgeoises (ILNAS, RGD, CGDIS).

Un réseau de mise à la terre en acier feuillard, conforme à la norme NF EN 62561-2 et disposé en maille de 10 x 10 mètres, est intégré dans la dalle de fondation de chaque bâtiment (BVOY, BAT1, BAT2). Ce réseau est relié à l'armature en béton armé tous les 2 mètres.

Sous le radier, un réseau de mise à la terre en fond de fouille en acier inoxydable V4A complète la mise à la terre, également disposé en maille de 10 x 10 mètres.

Toutes les fondations individuelles des piliers métalliques sont équipées de feuillards reliés à la maille principale.

Chaque local technique dispose de deux points fixes de mise à la terre pour le raccordement des tableaux et équipements internes.

Les structures métalliques (piliers, garde-corps, grilles, chemins de câbles, canalisations) sont raccordées à la barre principale d'équipotentialité.

Eclairage

Un concept global d'éclairage a été élaboré afin de garantir un confort visuel élevé, une lisibilité optimale des cheminements et une identité architecturale cohérente, tout en respectant les prescriptions normatives et les exigences de durabilité :



- distribution homogène de la luminance afin de réduire la fatigue visuelle ;
- niveaux d'éclairage adaptés à l'usage et conforme aux normes DIN EN 12464-1/2 et RIL 813 : 50–100–200 lx pour les circulations et zones d'attente, 200–300 lx dans les zones fonctionnelles, jusqu'à 400 lx dans les espaces voyageurs et zones de service intensif ;
- orientation et guidage : les liaisons verticales (escaliers, ascenseurs) sont mises en valeur par une lumière plus blanche et plus intense, facilitant la lecture des parcours et la sécurité ;
- limitation de l'éblouissement (UGR conforme aux normes DIN EN 12464-1/2 et RIL 813) ;
- rendu des couleurs et température de couleur stable : lumière naturelle de 4000 K, modulée vers 3000 K ou plus chaud selon les ambiances et le confort visuel souhaité.

Equipements de courant faible

- détection incendie : Un système de détection incendie intégral par détecteur optique est prévu dans les locaux sensibles (locaux techniques, bureaux, local stockage, local vélo, etc). La centrale incendie sera connectée au service du Building Management System (BMS).
- contrôle d'accès : Les locaux techniques et les locaux des agents d'exploitation (chef de surveillance) seront équipés de lecteur de badge. Le système contrôle d'accès sera connecté au réseau informatique CFL.
- système de vidéosurveillance : L'ensemble de la gare est équipé de vidéo-surveillance.
- système Wifi : des antennes Wifi sont installées.

Concept énergétique

La production centralisée de chaleur et de froid de la gare est assurée par une pompe à chaleur air/eau réversible à haut rendement conçue pour fonctionner en mode chauffage même à basse température extérieure et en mode rafraîchissement durant l'été. L'unité est couplée à des réservoirs tampons et aux réseaux de distribution chauffage/refroidissement du bâtiment BVOY.



Installations de levage (Ascenseurs et escalators)

La gare de Hollerich accueillera environ 16.000 passagers par jour et avec un dénivelé important entre le niveau des rues et le niveau des quais, il est important de mettre en place des systèmes de transport efficaces au sein de la gare afin de garantir un flux de personnes fluide entre les différents niveaux du bâtiment. Sur la base de l'étude, des systèmes de transport ont été considérés avec les paramètres suivants :

Bâtiment	Ascenceurs	Nombre d'escalators
Bâtiment voyageur (BVOY)	3 (1600 kg ; 21 personnes ; 1,6 m/s)	2
Accès à la rue de Cessange (BAT2)	3 (2500 kg ; 33 personnes ; 1,6 m/s)	6 (pas posés)
Accès à la route d'Esch (BAT1)	3 (1600 kg ; 21 personnes ; 1,6 m/s)	0

Les ascenseurs seront équipés de finitions intérieures nobles en acier inoxydable afin de garantir à la fois la durabilité et la facilité d'entretien dans un environnement très fréquenté.

Assainissement

Les eaux pluviales sont traitées selon les prescriptions techniques en vigueur dans les normes DIN, EN, ainsi qu'aux conditions imposées par le service de la canalisation de la Ville de Luxembourg, respectivement l'Administration de la gestion de l'eau. Les eaux de pluie tombant sur les surfaces de toitures sont déversées dans le bassin de rétention situé à l'ouest du ruisseau de la Cessingerbach, d'où elles sont évacuées dans le ruisseau.

Pour les besoins en arrosage, en nettoyage et pour la chasse d'eau des WC, il a été retenu de prévoir un réservoir d'eau de pluie souterrain d'une capacité de 120 m³.

Conditions géotechniques

La zone du projet est située sur un ancien remblai, réalisé au début du XX^e siècle justement pour la construction du chemin de fer. Sa hauteur peut atteindre localement 15 mètres au droit de l'ancien Thalweg formé par le ruisseau « Cessingerbach ». Les cotes approximatives du toit des marnes compactes se situe généralement à la cote 265 mètres et localement à 262 mètres, c'est-à-dire une distance comprise entre 15 mètres et 18 mètres entre le niveau de la plateforme ferroviaire et le toit rocheux. Les essais pressiométriques ont montré que le remblai est très hétérogène.



Aucune pollution n'a été détectée lors de la réalisation de la campagne de reconnaissance. Les matériaux retrouvés sont généralement considérés comme admissibles en décharge inerte, sauf pour le cas de deux échantillons, caractérisés par des valeurs légèrement plus élevées en hydrocarbures mais qui pourraient avoir des causes naturelles et non pas liées à l'activité humaine.

Spécifications Techniques d'Interopérabilité (STI)

La gare ferroviaire sera aménagée conformément aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI), s'appliquant à la conception, à la construction, à l'exploitation et à l'entretien des infrastructures ferroviaires.

La gare ferroviaire sera notamment certifiée conforme aux spécifications suivantes :

- STI-INF pour l'infrastructure ferroviaire ;
- STI-PMR pour l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite ;
- STI-ENE pour les installations de traction électrique ;
- STI-CCS pour les installations contrôle-commande et signalisation.

Equipements ferroviaires

Tracé des voies ferroviaires

Le projet de la gare de Hollerich s'étend sur :

- la ligne 5, du point kilométrique (PK) 2,560 au PK 1,300 ;
- la ligne 7, du PK 18,050 au PK 19,050.

Le nouveau tracé des voies prévoit le rehaussement des voies ainsi que leur ripage vers le *nord*, afin de permettre la création d'un quai médian commun avec la ligne 7. Cette configuration garantit le respect de l'écartement nominal prescrit, offre l'espace nécessaire pour l'installation des appareils de voie et l'intégration des nouvelles infrastructures.

Signalisation ferroviaire

La signalisation ferroviaire sera adaptée aux besoins de la gare ferroviaire. Les travaux de la signalisation comprennent les adaptations des signaux lumineux, des systèmes de contrôle-commande et des installations de télécommunication. En fonction des phases de projet intermédiaires, plusieurs adaptations successives sont nécessaires au niveau du poste directeur de Luxembourg afin de permettre une exploitation en toute sécurité.



Installations caténares

La modification du tracé de voie et la mise en conformité de la gare (aménagement de quais, pose de marquises sur la globalité des quais, etc.), la modification et l'ajout d'appareils de voies, le nouveau plan signalisation (PSS) et le nouveau découpage électrique impactent fortement les installations fixes de traction électrique. Vu la dimension du projet et les exigences afférentes, un renouvellement intégral des installations concernées est prévu dans toute la gare de Hollerich.

La disposition des supports et poteaux caténares sera adaptée à la nouvelle géométrie des voies ainsi qu'à l'architecture de la gare.

Dans la zone des quais, les supports caténares seront intégrés à la structure des marquises et, pour partie, suspendus à la couverture complète l'ensemble des quais.

Méthodes de sécurité communes (MSC)

Les installations ferroviaires touchées par le présent projet seront soumises à une analyse de risque spécifique prévue par la réglementation européenne sur les méthodes de sécurité communes (MSC). Cette analyse permettra d'identifier des risques spécifiques émanant de l'opération des futures infrastructures. Les mesures adéquates dans le but de limiter les risques ainsi définis sont prises lors de l'élaboration détaillée du projet.

Emprises

La construction du présent projet se fait à l'intérieur des emprises de l'Etat (domaine du Fonds du rail). Aucune acquisition d'emprise n'est nécessaire.

Autorisations

Un rapport d'analyse a confirmé, avec validation du ministère de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité (MECB), que le projet de la gare de Hollerich ne relève pas du champ d'application de la loi modifiée du 15 mai 2018 relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement. Aucune étude d'impact environnemental n'est donc requise. Les autorisations nécessaires seront sollicitées séparément auprès des institutions compétentes.

Par ailleurs, une demande de modification ponctuelle du PAG (réf. 82/2025/8) a été introduite auprès de la Ville de Luxembourg afin de requalifier les zones [GARE] et [SPEC-FERR] et d'adapter les zones [Parc] et [Verdure], en cohérence avec la configuration retenue pour le pôle de mobilité et les aménagements associés.



Travaux

Installation de chantier

Les parcelles appartenant au domaine de l'État (Fonds du rail), cadastrées sous les numéros 1149/5107 et 28/2504 et situées entre les deux lignes ferroviaires à l'ouest de la rue de Cessange, ainsi que la bande longeant la rue Maurice-Barrès, seront principalement utilisées comme zones d'installation de chantier durant les travaux.

Détection engins de guerre

Compte tenu des bombardements survenus dans le secteur de la gare pendant la 2^{ème} guerre mondiale, des campagnes de sondages de détection d'engins de guerre non éclatés devront être réalisées par une entreprise spécialisée sur l'ensemble de l'emprise du projet en accompagnement des travaux de terrassement. Les travaux, ainsi que les scénarios d'évacuation à mettre en œuvre en cas de découverte d'engins explosifs de guerre, seront planifiés et coordonnés de manière étroite avec la Police, le CGDIS, la SEDAL et les services compétents de la Ville de Luxembourg.

7. Phasage des travaux

Pendant toute la durée des travaux, l'arrêt de Luxembourg - Hollerich ne sera pas desservi par les lignes 5 et 7. Les deux lignes ferroviaires circuleront de manière bidirectionnelle sur deux voies pendant l'entièreté de la durée des travaux de construction, et ce, jusqu'à la mise en service en décembre 2034. Pour le phasage des travaux, il sera veillé à limiter au minimum nécessaire les barrages, avec l'objectif de réaliser les travaux nécessitant des coupures de voies lors de barrages pendant les vacances scolaires. Ceci implique que les travaux devront être réalisés en trois grandes phases suivant des zones bien délimitées, en respectant un séquençement et un phasage relativement long et complexe.

Les travaux de construction du projet qui seront réalisés en trois grandes phases, se résument sommairement comme suit :

- Phase 1 : avril 2027 à avril 2030

La première phase sera axée sur le côté *sud* du talus ferroviaire (ligne 7 : Pétange - Luxembourg) et comprendra les interventions suivantes :

- déviation ligne 7 (P - L) vers voie de la ligne 5 (L - Kb) ;
- terrassements du côté de la ligne 7 (P - L) ;
- réalisation des ouvrages du côté de la ligne 7 (P - L) ;
- réalisation des équipements ferroviaires du côté de la ligne 7 (P - L).



Durant cette phase, la circulation ferroviaire des deux lignes sera maintenue sur une voie unique en direction de la gare de Luxembourg. L'arrêt de Luxembourg - Hollerich ne sera plus desservi par la ligne 7 (P - L) jusqu'à décembre 2034.

- Phase 2 : avril 2030 à septembre 2032

Cette phase portera sur le côté *nord* du talus ferroviaire (ligne 5 : Luxembourg - Kleinbettingen) et comprendra :

- déviation ligne 5 (L - Kb) vers voie de la ligne 7 (P - L) ;
- terrassements du côté de la ligne 5 (L - Kb) ;
- réalisation des ouvrages du côté de la ligne 5 (L - Kb) ;
- réalisation des équipements ferroviaires du côté de la ligne 5 (L - Kb).

La configuration en voie unique est maintenue sur les mêmes sections, avec un raccordement inversé entre les lignes 5 et 7, ce qui permet de poursuivre les travaux du côté *nord* dans l'emprise disponible tout en assurant la continuité du trafic ferroviaire.

- Phase 3 : septembre 2032 à décembre 2034

Cette phase concernera principalement la zone centrale située entre les lignes 5 et 7. Les travaux porteront sur :

- la construction des quais ;
- l'installation des couvertures de quai ;
- la réalisation des bâtiments d'accès ;
- les aménagements extérieurs du pôle de mobilité ;
- les travaux de finition du projet.

À l'issue de cette phase, le pôle de mobilité Hollerich sera mis en service, comprenant l'ensemble des installations destinées aux voyageurs.

La gare sera alors desservie par les lignes ferroviaires 5 et 7.



Projet de loi modifiant la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire

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

Le Conseil d'Etat entendu ;

Vu l'adoption par la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du ... et celle du Conseil d'Etat du ... portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

Article unique. L'annexe I de la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire est complétée comme suit :

1° L'alinéa 1^{er} est complété par un point 45° nouveau, libellé comme suit :

«	45°	Ligne de Pétange à Luxembourg ; ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Construction de la gare ferroviaire du pôle de mobilité Hollerich	280.000.000 €	» ;
---	-----	---	---------------	-----

2° A l'alinéa 2, la seizième phrase est modifiée comme suit :

« Ceux sous 44° et 45° correspondent à la valeur 1.164,15 de cet indice au 1^{er} avril 2025. »

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.



Commentaire de l'article unique

Conformément à la pratique antérieure de regrouper dans un relevé l'ensemble de tous les projets ferroviaires de grande envergure dont le coût de réalisation dépasse le seuil légal fixé par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le Budget, la Comptabilité et la Trésorerie de l'Etat, il est proposé de modifier l'annexe I de la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire par l'ajout du projet relatif à la construction d'une nouvelle gare ferroviaire pour le pôle de mobilité Hollerich (nouveau projet n°45).

En vue de pouvoir mettre en compte les hausses légales, il y a en outre lieu de faire correspondre le montant de l'enveloppe financière précitée à la valeur de l'indice semestriel des prix à la construction, soit la valeur de 1.164,15 de l'indice au 1^{er} avril 2025.

Il convient d'inscrire cette précision à l'alinéa 2 de l'annexe I.

L'évaluation financière du projet n°45 est de 280.000.000 euros au niveau de l'indice des prix à la construction valable au 1^{er} avril 2025 (indice 1.164,15).



Fiche financière

Le projet de loi sous examen prévoit l'autorisation par le législateur, conformément à l'article 99 de la Constitution, de la construction de la nouvelle gare ferroviaire du pôle de mobilité Hollerich :

45°	Ligne de Pétange à Luxembourg ; ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Construction de la gare ferroviaire du pôle de mobilité Hollerich	280.000.000 €
-----	---	---------------

Le 5 février 2026, la Commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire a émis un avis favorable.

Les coûts en phase d'Avant-Projet Détaillé (APD) du projet se chiffrent à 280.000.000 € (indice semestriel des prix de la construction 1.164,15 - avril 2025).

Le collège échevinal de la Ville de Luxembourg s'est engagé à une participation au financement des coûts du présent projet à hauteur de 20.000.000 € (HTVA). Toutefois, les modalités de cette participation, notamment en ce qui concerne son imputation sur les comptes de l'Etat, ne sont pas encore définies.

Cette contribution forfaitaire a été arrêtée sur la base du choix de la Ville de Luxembourg de retenir la variante prévoyant une ouverture complète du talus entre la route d'Esch et la route de Cessange.



Pos.	Désignation	Montant hTVA
A	Architecture, génie civil et génie technique Accès rue de Cessange Bâtiment-voyageurs Accès route d'Esch Ouvrages d'art (ponts) Ouvrages de soutènement Plateforme ferroviaire Quais Toiture centrale Marquises quai Mesures anti-bruit Aménagements extérieurs	193.500.000 €
B	Equipements ferroviaires Voies Energie Télécommunication Commande, contrôle et signalisation	40.500.000 €
C	Etudes	31.000.000 €
D	Divers et imprévus	15.000.000 €
Total (indice 1.164,15 - avril 2025)		280.000.000 €



Texte coordonné

Loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire

modifiée par :

- loi du 18 mars 2022 modifiant la loi du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire ;
- loi du 12 novembre 2022 modifiant la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire ;
- loi du 28 juin 2023 modifiant la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire ;
- loi du 28 novembre 2025 modifiant la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire ;
- loi du **xx/xx/2026** (Gestion IF n°44) modifiant la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire ;
- loi du **xx/xx/2026** (Gestion IF n°45) modifiant la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire ;

Titre I^{er} – Généralités

Chapitre I^{er} – Objet et définitions

Art. 1^{er}. Objet

La présente loi détermine :

1. les critères d'obtention et de validité des licences des entreprises ferroviaires ;
2. les règles de gestion de l'infrastructure ferroviaire ;
3. les modalités d'accès à l'infrastructure et leur tarification ; et
4. la régulation du marché.

Art. 2. Définitions

Pour l'application de la présente loi, 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 de l'Administration des chemins de fer 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. « 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 ;



3. « Administration des chemins de fer » : Autorité nationale de sécurité ferroviaire instituée par la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire, dénommée ci-après « l'Administration » ;
4. « 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 ;
5. « autorité responsable des licences » : autorité compétente pour délivrer les licences ;
6. « 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 ;
7. « 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'acquérir des capacités de l'infrastructure ;
8. « capacité(s) de l'infrastructure » : la possibilité de programmer des sillons sollicités pour un élément de l'infrastructure pendant une certaine période ;
9. « conseil d'administration » : l'organe supérieur d'une entreprise exerçant des fonctions exécutives et administratives, qui est responsable de la gestion quotidienne de l'entreprise et rend des comptes en ce qui concerne cette gestion ;
10. « conseil de surveillance » : l'organe le plus élevé d'une entreprise qui accomplit des tâches de surveillance, y compris le contrôle du conseil d'administration et des décisions stratégiques générales concernant l'entreprise ;
11. « 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 ;
12. « développement de l'infrastructure ferroviaire » : la planification du réseau, la planification financière et la programmation des investissements, ainsi que la construction et la modernisation de l'infrastructure ;
13. « 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 ;
14. « 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 ;
15. « 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 ;
 16. « entreprise verticalement intégrée » : une entreprise dans laquelle, au sens du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil :
 - a) un gestionnaire de l'infrastructure est contrôlé par une entreprise qui contrôle en même temps une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure,
 - b) un gestionnaire de l'infrastructure est contrôlé par une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure, ou
 - c) une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure sont contrôlées par un gestionnaire de l'infrastructure.

Par « entreprise verticalement intégrée », on entend également une entreprise composée de divisions distinctes, y compris un gestionnaire de l'infrastructure et une ou plusieurs divisions fournissant des services de transport qui n'ont pas une personnalité juridique distincte.

Lorsqu'un gestionnaire de l'infrastructure et une entreprise ferroviaire sont totalement indépendants l'un de l'autre, mais qu'ils sont tous deux directement contrôlés par un État membre sans entité intermédiaire, ils ne sont pas considérés comme constituant une entreprise verticalement intégrée aux fins de la présente directive ;

17. « entretien de l'infrastructure ferroviaire » : les travaux destinés à entretenir l'état et les capacités de l'infrastructure existante ;
18. « 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 ;
19. « exploitation de l'infrastructure ferroviaire » : la répartition des sillons, la gestion du trafic et la tarification de l'infrastructure ;
20. « fonctions essentielles de la gestion de l'infrastructure » : la prise de décision concernant la répartition des sillons, la définition et l'évaluation de la disponibilité et l'attribution des sillons individuels, et la prise de décision concernant la tarification de l'infrastructure, la détermination et la perception des redevances, conformément au cadre de tarification et au cadre de répartition des capacités ;



21. « gestionnaire de l'infrastructure » : toute entité ou entreprise chargée de l'exploitation, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure ferroviaire sur un réseau et responsable de la participation à son développement, conformément aux règles établies par l'État membre dans le cadre de sa politique générale en matière de développement et de financement de l'infrastructure ;
22. « 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 ;
23. « infrastructure saturée » : la section de l'infrastructure pour laquelle 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 ;
24. « 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 ;
25. « 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 ;
26. « 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 ;
27. « locomotive haut-le-pied » : train formé exclusivement de locomotives ;
28. « 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 ;
29. « 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 ;
30. « marche du train » : temps réellement pris par un train pour parcourir un itinéraire donné ;
31. « matériel roulant » : le matériel roulant qui est admis à la circulation sur le réseau et qui fait l'objet d'une classification répondant aux définitions prévues à cet effet dans l'annexe I de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté telle que modifiée par la suite ou aux normes internationales en tenant lieu ;
32. « modernisation de l'infrastructure ferroviaire » : les grands travaux de modification de l'infrastructure qui améliorent sa performance globale ;



33. « nombre de caisses » : nombre d'éléments que comporte un train voyageurs, locomotives comprises ;
34. « partenariat public-privé » : un accord contraignant conclu entre des organismes publics et une ou plusieurs entreprises autres que le principal gestionnaire de l'infrastructure d'un État membre, en vertu duquel les entreprises construisent en tout ou en partie ou financent l'infrastructure ferroviaire ou acquièrent le droit d'exercer l'une ou l'autre des fonctions énumérées au point 22 pour une durée prédéfinie. L'accord peut revêtir toute forme appropriée juridiquement contraignante prévue dans la législation nationale ;
35. « 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 » ;
36. « regroupement international » : toute association d'au moins deux entreprises ferroviaires établies dans des États membres différents de l'Union européenne en vue de fournir des prestations de transports internationaux entre États membres ;
37. « renouvellement de l'infrastructure ferroviaire » : les grands travaux de remplacement réalisés sur l'infrastructure existante qui ne modifient pas sa performance globale ;
38. « répartition » : l'affectation des capacités de l'infrastructure ferroviaire par l'Administration, en sa qualité d'organisme de répartition ;
39. « réseau » : l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire gérée par un gestionnaire de l'infrastructure ;
40. « service de fret international » : un service de transport dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un État 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 ;
41. « 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 ;
42. « services de transport de voyageurs à grande vitesse » : les services ferroviaires de transport de voyageurs opérés sans arrêts intermédiaires entre deux lieux séparés par une distance de plus de 200 kilomètres sur des lignes spécialement conçues et équipées pour des vitesses généralement supérieures ou égales à 250 kilomètres par heure et fonctionnant en moyenne à ces vitesses ;
43. « 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 État membre et dont l'objet principal est le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États 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 ;



44. « 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 ;
45. « 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 ;
46. « 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 ;
47. « 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 ;
48. « train de fret » : tout train, même vide, comportant des véhicules destinés au transport de marchandises, sauf les cas mentionnés sous le point 50 ;
49. « 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 ;
50. « train-kilomètre » : distance de 1 kilomètre parcourue par un train donné ;
51. « 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 ;
52. « voies de garage » : les voies spécifiquement réservées au stationnement temporaire des véhicules ferroviaires entre deux missions.

Titre II - La gestion de l'infrastructure ferroviaire

Chapitre I^{er} - Les principes de gestion du réseau

Art. 3. Le réseau répond aux besoins globaux de l'aménagement du territoire, du développement de l'économie et de la mobilité de la population.

Ses raccordements avec les chemins de fer des pays voisins contribuent à son insertion appropriée dans les réseaux de transport transeuropéens et à une desserte ferroviaire adéquate de la région transfrontalière.

Art. 4. 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. L'Etat pourvoit à la remise en état, à la modernisation et à l'entretien du réseau ainsi qu'aux raccordements ferroviaires internationaux.



Il décide de la construction de lignes nouvelles ainsi que de l'extension et de la suppression de lignes existantes.

Il a la charge de la police du réseau. Cette mission comporte l'obligation d'assurer les conditions de sécurité de l'exploitation ferroviaire, de sûreté des personnes et des biens et de conservation et de viabilité du réseau.

Les prescriptions y relatives sont fixées par règlement grand-ducal.

Art. 6. La remise en état, la modernisation et l'extension du réseau, la suppression de lignes ainsi que l'adaptation et le développement des raccordements ferroviaires internationaux sont réalisés sous l'autorité du membre du Gouvernement ayant les Transports dans ses attributions, ci-après désigné par le terme « le ministre », avec le concours du gestionnaire de l'infrastructure. Le ministre peut s'assurer, avec l'accord du Conseil de Gouvernement, tous autres concours nécessaires à la réalisation du programme d'investissement ferroviaire et des raccordements ferroviaires transfrontaliers.

Art. 7. (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, 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 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 IV du présent titre 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 14, paragraphe 1^{er} ;
 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 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'Etat et le gestionnaire de l'infrastructure sur le contenu du contrat. Ils peuvent exprimer leur avis sur le contrat avant sa signature.



Chapitre II - L'institution d'un Fonds du rail

Art. 8. 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. Après consultation des parties intéressées, une stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire est publiée. Cette stratégie couvre une période d'au moins cinq ans et est reconductible.

Les projets de remise en état, de modernisation et d'extension du réseau ou de suppression de lignes sont repris dans un programme d'investissement quinquennal établi par le ministre avec le concours du gestionnaire de l'infrastructure et soumis préalablement à son exécution à l'approbation du Gouvernement en conseil.

Sur proposition du ministre une mise à jour du programme sera faite tous les ans par le Gouvernement.

Art. 9. (1) Il est institué un fonds spécial, dénommé « Fonds du rail ».

Sont imputés sur le Fonds du rail :

1. les dépenses occasionnées par la réalisation du programme d'investissement ;
2. les dépenses relatives aux acquisitions immobilières requises dans l'intérêt de la réalisation du programme d'investissement ;
3. les dépenses relatives à la gestion courante de l'infrastructure comprenant les frais d'entretien du réseau ainsi que les dépenses relatives à la régulation du trafic ferroviaire sur ledit réseau ;
4. les frais d'experts et d'études relatifs à la réalisation du programme d'investissement ainsi que les frais d'études et de surveillance de la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;
5. les dépenses relatives aux acquisitions d'infrastructures et d'installations ferroviaires existantes qui ne font pas partie du réseau ;
6. les frais de fonctionnement du régulateur du marché ferroviaire.

Le ministre ordonnance les dépenses à charge du Fonds du rail.

(2) Le Gouvernement est autorisé à réaliser les projets d'infrastructure ferroviaire énoncés au programme des investissements repris au paragraphe 2 et concernant la remise en état, la modernisation et l'extension du réseau ainsi que la suppression de lignes. Les projets en question comprennent les études préparatoires et définitives, l'acquisition des terrains et des immeubles bâtis, la construction, le parachèvement et l'équipement des voies, installations de voies et ouvrages d'art, les raccordements à l'infrastructure existante ainsi que le rétablissement des communications interrompues.



(3) Le Gouvernement est autorisé à imputer à charge des crédits de ce fonds spécial les dépenses concernant la réalisation des projets énumérés ci-après.

(4) 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. 10. Le Fonds du rail est alimenté:

1. par des dotations budgétaires ;
2. par des emprunts ;
3. par le produit de la vente d'immeubles appartenant au domaine foncier et bâti du réseau et rendus disponibles après la réalisation du programme d'investissement ;
4. 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 9 et, 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 ;
5. par les revenus provenant de la location d'immeubles faisant partie du domaine foncier et bâti du réseau ;
6. (*Loi du 12 novembre 2022*) par les subventions allouées à des projets inscrits au programme d'investissement.

Les sommes dont question aux points deux à six sont portées directement en recette au Fonds.

Chapitre III - Les raccordements ferroviaires internationaux

Art. 11. La participation à la réalisation de projets ferroviaires situés en dehors du territoire national, lorsque ces projets contribuent au maintien et au développement des raccordements ferroviaires du Grand-Duché de Luxembourg avec ses pays voisins et à l'insertion du réseau dans les réseaux de transport transeuropéens doit être autorisée par une loi spéciale.

Art. 12. Les dépenses engendrées par ces participations sont à charge d'un fonds spécial, dénommé Fonds des raccordements ferroviaires internationaux. Le ministre ordonnance les dépenses à charge du Fonds des raccordements ferroviaires internationaux.

Art. 13. Le Fonds des raccordements ferroviaires internationaux est alimenté:

1. par des dotations budgétaires ;
2. par les subventions de l'Union européenne allouées au Grand-Duché de Luxembourg en vue de promouvoir la réalisation des raccordements visés à l'article 11 ;



3. par les rémunérations des participations de l'Etat dans des entités étrangères ou internationales qui sont, le cas échéant, chargées de la réalisation des projets prévus à l'article 11 ;
4. par des emprunts.

Les sommes mentionnées aux points 2, 3 et 4 sont portées directement en recette au Fonds des raccordements ferroviaires internationaux.

Chapitre IV - Coût de l'infrastructure et comptabilité

Art. 14. (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. 15. (1) Les recettes provenant des activités de gestion du réseau de l'infrastructure ne peuvent être utilisées par le gestionnaire de l'infrastructure que pour financer ses propres activités, y compris le service de ses emprunts. Le gestionnaire de l'infrastructure peut également utiliser ces recettes pour verser des dividendes aux propriétaires de l'entreprise, à l'exception des entreprises faisant partie d'une entreprise verticalement intégrée et exerçant un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur le gestionnaire de l'infrastructure.

(2) Le gestionnaire de l'infrastructure n'accorde pas de prêt aux entreprises ferroviaires, que ce soit directement ou indirectement.

(3) Les entreprises ferroviaires n'accordent pas de prêt au gestionnaire de l'infrastructure, que ce soit directement ou indirectement.

(4) Dans le cas d'une entreprise verticalement intégrée, des prêts entre des entités juridiques ne peuvent être accordés et décaissés, et le service des intérêts ne peut être assuré, qu'aux taux du marché et à des conditions représentatives du profil de risque spécifique de l'entité concernée.

(5) Les prêts entre des entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée qui ont été accordés avant le 24 décembre 2016 subsistent jusqu'à leur échéance, pour autant qu'ils aient été contractés aux taux du marché et qu'ils soient effectivement décaissés et que le service des intérêts soit assuré.

(6) Les services éventuels offerts par d'autres entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée au gestionnaire de l'infrastructure sont fournis sur la base de contrats et rémunérés soit



aux prix du marché, soit à des prix qui reflètent le coût de production, majorés d'une marge bénéficiaire raisonnable.

(7) Les dettes attribuées au gestionnaire de l'infrastructure sont clairement séparées des dettes attribuées à d'autres entités juridiques au sein des entreprises verticalement intégrées. Le service de ces dettes est assuré séparément. Cela n'empêche pas que le paiement final des dettes soit effectué par l'intermédiaire de l'entreprise qui fait partie d'une entreprise verticalement intégrée et exerce un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur le gestionnaire de l'infrastructure, ou par l'intermédiaire d'une autre entité au sein de l'entreprise.

(8) Les comptes du gestionnaire de l'infrastructure et des autres entités juridiques au sein d'une entreprise verticalement intégrée sont tenus de façon à garantir le respect du présent article et à permettre la séparation des comptes et la transparence des circuits financiers au sein de l'entreprise.

(9) Au sein des entreprises verticalement intégrées, le gestionnaire de l'infrastructure tient des registres détaillés de toutes les relations commerciales et financières avec les autres entités juridiques au sein de cette entreprise.

(10) Lorsque des fonctions essentielles de la gestion de l'infrastructure ferroviaire sont exercées par un organisme de tarification et de répartition des capacités indépendant conformément à l'article 52, paragraphe 1^{er}, les dispositions du présent article s'appliquent mutatis mutandis. Les références faites dans le présent article à un gestionnaire de l'infrastructure, à une entreprise ferroviaire et à d'autres entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée s'entendent comme faites aux divisions respectives de l'entreprise. Le respect des exigences énoncées au présent article est démontré dans les comptes séparés des divisions respectives de l'entreprise.

Art. 16. (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^{er} et 3 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 7, 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 V - Les missions du gestionnaire de l'infrastructure

Art. 17. (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^{er} 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 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 82, 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. 18. Les opérations immobilières qui sont réalisées dans l'intérêt de la mise en œuvre du programme dont question à l'article 9, paragraphes 2 et 3, sont reconnues d'utilité publique.

Le plan des parcelles à exproprier et la liste des propriétaires concernés sont approuvés par règlement grand-ducal, le Conseil d'Etat entendu en son avis. Les dispositions de la loi du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique sont d'application ; lorsque la réalisation d'un projet reconnu d'utilité publique relève du programme des investissements prévu à l'article



9 et à l'annexe, les mesures préparatoires relatives à l'expropriation sont diligentées par le ministre qui assume les attributions dont question aux articles 11, 12, 13, 15, 19 et 22 de la loi du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Art. 19. Le gestionnaire de l'infrastructure a l'obligation d'entretenir constamment le réseau et toutes ses dépendances dans un état tel que les besoins du trafic et la circulation des trains sont assurés dans des conditions de sécurité et de commodité appropriées.

Toutefois, cette obligation est limitée, en cas de réduction du trafic, aux exigences du service réduit maintenu et en cas de suspension ou de suppression du trafic ferroviaire sur une ligne ou une section de ligne en ce qui concerne le gros œuvre de l'infrastructure, aux mesures nécessaires pour assurer la sécurité publique et le respect des droits des tiers. Dans ce cas, le gestionnaire de l'infrastructure peut être autorisé par le ministre à supprimer les installations ferroviaires rendues inutiles par les transformations ainsi apportées à l'exploitation.

Art. 20. Dans les limites de la mission lui dévolue en vertu de l'article 7, le gestionnaire de l'infrastructure est responsable, tant envers l'Etat qu'envers les particuliers et envers les entreprises ferroviaires qui empruntent le réseau, du dommage causé soit par son propre fait, sa faute, sa négligence ou son imprudence, soit par le fait des personnes dont il doit répondre ou des choses qu'il a sous sa garde.

Art. 21. Le gestionnaire de l'infrastructure réalise et entretient les embranchements particuliers conformément aux modalités fixées dans le contrat de gestion à conclure selon l'article 7.

Les conditions de la réalisation, de l'entretien et de l'usage de ces embranchements particuliers sont convenues entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'embranché.

Art. 22. (1) Afin de garantir l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure et dans le cas d'une entreprise verticalement intégrée, aucune des autres entités juridiques n'a une influence décisive sur les décisions prises en matière de fonctions essentielles suivantes :

1. l'adoption des décisions concernant la répartition des sillons, y compris la définition et l'évaluation de la disponibilité, ainsi que l'attribution de sillons individuels; et
2. l'adoption des décisions concernant la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et le recouvrement des redevances.

Les membres du conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure, ainsi que les dirigeants qui leur rendent directement compte, agissent de manière non discriminatoire et à ce que leur impartialité ne soit affectée par aucun conflit d'intérêts.

(2) Une même personne ne peut pas être concomitamment désignée ou employée:

1. en tant que membre du directoire ou du conseil d'administration d'un gestionnaire de



l'infrastructure et en tant que membre du directoire ou du conseil d'administration d'une entreprise ferroviaire ;

2. en tant que personne chargée de prendre des décisions sur les fonctions essentielles et en tant que membre du directoire ou du conseil d'administration d'une entreprise ferroviaire ;
3. lorsqu'il existe un conseil de surveillance, en tant que membre du conseil de surveillance d'un gestionnaire de l'infrastructure et en tant que membre du conseil de surveillance d'une entreprise ferroviaire ;
4. en tant que membre du conseil de surveillance d'une entreprise faisant partie d'une entreprise verticalement intégrée et exerçant un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur un gestionnaire de l'infrastructure, et en tant que membre du conseil d'administration ou du directoire de ce gestionnaire de l'infrastructure.

(3) Dans les entreprises verticalement intégrées, les membres du conseil d'administration ou du directoire du gestionnaire de l'infrastructure et les personnes chargées de prendre des décisions sur les fonctions essentielles ne reçoivent, de toute autre entité juridique au sein de l'entreprise verticalement intégrée, aucune rémunération fondée sur la performance, ni de primes principalement liées aux résultats financiers d'entreprises ferroviaires particulières.

(4) Lorsque des systèmes d'information sont communs à différentes entités au sein d'une entreprise verticalement intégrée, l'accès aux informations sensibles concernant les fonctions essentielles est limité au personnel habilité du gestionnaire de l'infrastructure. Les informations sensibles ne sont pas transmises à d'autres entités au sein d'une entreprise verticalement intégrée.

(5) Les dispositions du paragraphe 1^{er} sont sans préjudice des droits décisionnels de l'Etat en ce qui concerne le développement et le financement de l'infrastructure ferroviaire et des compétences en ce qui concerne le financement et la tarification de l'infrastructure, ainsi que la répartition des capacités, tels qu'ils sont définis aux articles 7, 16, au chapitre IV du Titre III et au Titre IV.

Le point 1^{er} du paragraphe 2 et le paragraphe 3 s'appliquent mutatis mutandis aux chefs de division chargés de la gestion de l'infrastructure et de la fourniture de services ferroviaires.

Art. 23. (1) Les fonctions de gestion du trafic et de planification de l'entretien sont exercées de manière transparente et non discriminatoire. Le gestionnaire de l'infrastructure prend les mesures nécessaires et appropriées pour que les personnes chargées de prendre des décisions sur ces fonctions ne soient affectées par aucun conflit d'intérêt.

(2) Les entreprises ferroviaires ont un accès total et en temps utile aux informations pertinentes en cas de perturbation du trafic les concernant. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure accorde un accès plus large au processus de gestion du trafic, il y procède pour les entreprises ferroviaires concernées de manière transparente et non discriminatoire.

En cas de perturbation de la circulation des trains du fait d'une défaillance technique ou d'un



accident, le gestionnaire de l'infrastructure prend toutes les dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale. À cette fin, il établit un plan d'intervention comportant une liste des divers organismes à alerter en cas d'accidents graves ou de perturbations sérieuses de la circulation. En cas de perturbation affectant potentiellement la circulation transfrontalière, le gestionnaire de l'infrastructure partage toute information pertinente avec les autres gestionnaires de l'infrastructure dont le réseau et la circulation sont susceptibles d'être affectés par la perturbation en question. Les gestionnaires de l'infrastructure concernés coopèrent pour assurer le rétablissement d'une situation normale dans la circulation transfrontalière.

(Loi du 12 novembre 2022)

« En cas d'urgence, et de nécessité absolue, motivée par une défaillance rendant l'infrastructure momentanément inutilisable, les sillons alloués peuvent être supprimés sans préavis pendant le temps nécessaire à la remise en état des installations.

S'il l'estime nécessaire, le gestionnaire de l'infrastructure peut exiger des entreprises ferroviaires qu'elles mettent à sa disposition les moyens qui lui paraissent les plus appropriés pour rétablir la situation normale dans les meilleurs délais. »

(3) Aux fins de la planification à long terme des grands travaux d'entretien ou de renouvellement de l'infrastructure ferroviaire, l'Administration consulte les candidats et, dans toute la mesure possible, tient compte des préoccupations exprimées. La programmation des travaux d'entretien est effectuée par le gestionnaire de l'infrastructure de manière non discriminatoire.

Art. 24. (1) À condition qu'aucun conflit d'intérêts ne survienne et que la confidentialité des informations sensibles sur le plan commercial soit garantie, le gestionnaire de l'infrastructure peut :

1. déléguer des fonctions en les confiant à une entité différente, à condition que celle-ci ne soit pas une entreprise ferroviaire, qu'elle ne contrôle pas une entreprise ferroviaire ou qu'elle ne soit pas contrôlée par une entreprise ferroviaire. Au sein d'une entreprise verticalement intégrée, les fonctions essentielles ne peuvent être déléguées auprès d'une autre entité de l'entreprise verticalement intégrée, sauf si cette entité exerce exclusivement des fonctions essentielles ;
2. déléguer l'exécution de travaux et de tâches connexes concernant le développement, l'entretien et le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire en les confiant à des entreprises ferroviaires ou à des sociétés qui contrôlent l'entreprise ferroviaire ou qui sont contrôlées par l'entreprise ferroviaire.

Le gestionnaire de l'infrastructure conserve le pouvoir de supervision sur l'exercice des fonctions décrites à l'article 2, point 22, et assume la responsabilité à cet égard. Toute entité exerçant des fonctions essentielles se conforme aux articles 15, 22, 23 et 52.

(2) Par dérogation aux articles 7 et 22, paragraphe 1^{er}, les fonctions du gestionnaire de l'infrastructure peuvent être exercées par différents gestionnaires de l'infrastructure, y compris les parties à des accords de partenariat public-privé, à condition qu'ils respectent tous les



exigences de l'article 22, paragraphes 2 à 6, ainsi que des articles 15, 23 et 52, et qu'ils assument la pleine responsabilité de l'exercice des fonctions concernées.

(3) Lorsque des fonctions essentielles de la gestion de l'infrastructure ferroviaire ne sont pas confiées à un fournisseur d'énergie conformément à la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité, celui-ci est exempté des règles applicables aux gestionnaires de l'infrastructure, à condition que le respect des dispositions pertinentes concernant le développement du réseau, en particulier les articles 8, 9, 16 et l'annexe, soit garanti.

(4) Sous réserve du contrôle effectué par le régulateur ou tout autre organisme compétent indépendant, le gestionnaire de l'infrastructure peut conclure des accords de coopération avec une ou plusieurs entreprises ferroviaires de manière non discriminatoire en vue de procurer des avantages aux clients. Le régulateur contrôle l'exécution de tels accords et peut, lorsque cela est justifié, conseiller d'y mettre fin.

Art. 25. Des mécanismes de coordination appropriés sont mis en place pour assurer la coordination entre le gestionnaire de l'infrastructure ou l'Administration d'une part et l'ensemble des entreprises ferroviaires d'autre part ainsi que les candidats visés à l'article 16, paragraphe 1^{er}. Lorsque cela est pertinent, les représentants des usagers des services ferroviaires de transport de fret et de voyageurs ainsi que les autorités nationales, locales ou régionales sont invités à participer. Le régulateur concerné peut participer en qualité d'observateur. La coordination porte entre autres sur :

1. les besoins des candidats quant à l'entretien et au développement des capacités de l'infrastructure ;
2. la teneur des objectifs de performance orientés vers l'utilisateur contenus dans les contrats visés à l'article 7 et des mesures d'incitation visées à l'article 14, ainsi que leur mise en œuvre ;
3. la teneur et la mise en œuvre du DRR sous régie de l'Administration ;
4. les questions d'intermodalité et d'interopérabilité ;
5. toute autre question en rapport avec les conditions d'accès, l'utilisation de l'infrastructure et la qualité des services assurés par le gestionnaire de l'infrastructure.

Le gestionnaire de l'infrastructure et l'Administration élaborent et publient des lignes directrices relatives à la coordination, en concertation avec les parties intéressées. La coordination a lieu au moins une fois par an et le gestionnaire de l'infrastructure publie sur son site internet un aperçu des activités menées en vertu du présent article.

La coordination prévue par le présent article s'entend sans préjudice du droit des candidats à saisir le régulateur et des compétences de celui-ci.

Art. 26. En vue de faciliter la fourniture de services ferroviaires efficaces et efficients au sein de l'Union, le gestionnaire de l'infrastructure et l'Administration participent et coopèrent au réseau



européen des gestionnaires de l'infrastructure prévu à l'article 7septies de la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen modifiée par la directive 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire.

Titre III - L'accès à l'infrastructure ferroviaire et son utilisation
Chapitre I^{er} - Conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire

Art. 27. Toute entreprise ferroviaire effectuant des transports sur le réseau est titulaire d'une licence répondant aux critères du présent titre.

Art. 28. (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'article 31, paragraphe 2, et à l'infrastructure desservant ou pouvant desservir plus d'un client final.

(2) Sans préjudice du 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, les entreprises ferroviaires se voient accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes, à l'infrastructure ferroviaire aux fins de l'exploitation de services de transport ferroviaire de voyageurs. Les entreprises ferroviaires ont le droit de prendre des voyageurs dans toute gare et de les déposer dans une autre. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service visées à l'article 31, paragraphe 2. 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) Le droit d'accès visé au paragraphe 2, aux services de transport de voyageurs entre un lieu de départ donné et une destination donnée, peut être limité par l'autorité compétente en vertu du règlement (CE) n°1370/2007 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 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route lorsqu'un ou plusieurs contrats de service public couvrent le même trajet ou un trajet alternatif si l'exercice de ce droit est susceptible de compromettre l'équilibre économique du ou des contrats de service public en question.



(4) Le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire peut être limité aux fins de l'exploitation de services nationaux de transport de voyageurs entre un lieu de départ donné et une destination donnée au sein du réseau :

1. soit lorsque des droits exclusifs de transport de voyageurs entre ces gares ont été accordés dans le cadre d'un contrat de service public attribué avant le 16 juin 2015 ;
2. soit lorsqu'un droit ou une autorisation supplémentaire autorisant l'exploitation de services de transport de voyageurs entre ces gares, en concurrence avec une autre entreprise ferroviaire, ont été accordés au plus tard le 25 décembre 2018, sur la base d'une procédure de mise en concurrence équitable ;

et lorsque ces entreprises ferroviaires ne reçoivent aucune compensation pour exploiter ces services.

Cette limitation est maintenue pour la durée initiale du contrat ou de l'autorisation, ou jusqu'au 25 décembre 2026, la période la plus courte étant retenue.

(Loi du 18 mars 2022)

« (5) Les entreprises ferroviaires assurant des services de transport de voyageurs mettent en place des plans d'urgence afin de prêter assistance aux voyageurs, au sens de l'article 18 du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires tel que modifié par la suite, en cas de perturbation majeure des services.

Chaque année, elles communiquent les plans d'urgence visés à l'alinéa précédent au ministre ayant les transports dans ses attributions afin d'en assurer la coordination correcte. »

Art. 29. L'allocation et l'utilisation d'un sillon exigent de la part de l'entreprise ferroviaire bénéficiaire la détention d'un certificat de sécurité délivré conformément aux dispositions de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative la sécurité ferroviaire.

Art. 30. Les entreprises ferroviaires se voient accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes, à l'infrastructure ferroviaire 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 maritime et intérieure et les autres installations de service visées à l'article 31, paragraphe 2, et à l'infrastructure desservant ou pouvant desservir plus d'un client final.

Art. 31. (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. 32. (1) Le droit d'accès au réseau comprend pour tout candidat le droit aux prestations minimales prévues à l'article 31, paragraphe 1^{er}.

(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 31, paragraphe 2.

(3) Au cas où l'exploitant d'une installation de service fournit une prestation complémentaire prévue à l'article 31, paragraphe 3, il la fournit sans discrimination à toute entreprise ferroviaire qui en fait la demande.

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

(5) Afin d'assurer la totale transparence et le caractère non discriminatoire de l'accès aux installations de service visées à l'article 31, 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 31, 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 22.

Art. 33. (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 conformément à l'article 58. 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 en vue de l'obtention de capacités de l'infrastructure.

(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 II - Les conditions d'obtention et de validité des licences

Art. 34. (1) En vue d'obtenir une licence délivrée en conformité avec les dispositions de la présente loi, les entreprises établies au Luxembourg exercent les activités de transporteur de marchandises ou de voyageurs par chemin de fer à titre principal et assurent elles-mêmes la traction des trains.

(2) Les changements apportés à l'objet social ou affectant autrement la situation juridique de l'entreprise, les modifications et extensions significatives des activités ainsi que les changements de dirigeants obligent l'entreprise ferroviaire, titulaire d'une licence, à demander à l'autorité compétente le réexamen de cette licence.

(3) Exception faite de la situation où une licence est limitée à un ou plusieurs types déterminés de service, celle-ci permet d'effectuer l'ensemble des services de transport de voyageurs et de fret sur l'intégralité du réseau, sous réserve du respect des règles de police y applicables et dans les limites des sillons alloués à l'entreprise ferroviaire, titulaire de la licence.

Art. 35. (1) Les dispositions du présent chapitre ne sont pas applicables aux entreprises ferroviaires qui sont établies en dehors du Luxembourg et qui effectuent des transports internationaux au Luxembourg sans y disposer d'un établissement.



(2) La licence visée à l'article 34, peut être refusée aux nationaux de pays non membres de l'Union européenne, lorsqu'un régime de réciprocité accordant les mêmes droits aux nationaux luxembourgeois n'a pas été convenu entre ces pays et les autorités luxembourgeoises.

Art. 36. (1) Le ministre est l'autorité compétente pour accorder les licences, leur changement ou leur extension. Il est de même compétent pour retirer ou suspendre une licence pour les motifs et dans les formes prévues par la présente loi. 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 39, 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.

Les demandes en obtention d'une licence ferroviaire sont adressées au ministre.

Elles indiquent notamment les types de services visés à l'article 34.

Elles sont accompagnées de tous les pièces et documents mentionnés aux articles 37, 41 et l'article 43, paragraphe 3. L'entreprise ferroviaire doit en outre produire les pièces et documents utiles permettant d'établir qu'elle s'est conformée aux exigences de l'article 34, paragraphe 1^{er}. Si l'entreprise est une personne morale, elle doit en plus joindre une copie certifiée conforme de l'acte constitutif et de toutes les modifications de celui-ci.

La demande complète rédigée en langue française ou allemande est à introduire en triple exemplaire.

(2) Les demandes en obtention d'une licence nouvelle et les demandes de changement ou d'extension d'une licence existante sont instruites par le ministre qui statue sur ces demandes endéans les trois mois à compter du jour où le dossier complet de la demande, comportant toutes les pièces utiles au bon déroulement de la procédure, lui a été remis.

Les décisions de refus sont motivées. Elles sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

Art. 37. L'entreprise ferroviaire qui demande ou détient une licence, doit pouvoir prouver, à tout moment, qu'elle satisfait aux exigences :

1. d'honorabilité,
 2. de capacité financière appropriée et
 3. de capacité professionnelle,
- spécifiées aux articles 38 à 40.

Art. 38. (1) L'honorabilité s'apprécie sur base des antécédents judiciaires du ou des dirigeants de l'entreprise qui résultent de l'extrait récent de leur casier judiciaire ou d'une attestation officielle en tenant lieu, à produire avec la demande prévue à l'article 37, et de tous les éléments fournis par l'enquête administrative diligentée par le ministre en vue de l'octroi éventuel de la licence.



(2) Les exigences en matière d'honorabilité sont satisfaites, si le ou les dirigeants :

1. n'ont pas fait l'objet d'une condamnation pénale grave ;
2. n'ont pas fait l'objet d'une procédure de faillite ;
3. n'ont pas été condamnés pour des infractions graves dans le domaine de la législation spécifique applicable au transport ;
4. n'ont pas été condamnés pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant du droit social ou du droit du travail ou de conventions collectives contraignantes ;
5. 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 ;

Le demandeur ou le titulaire d'une licence qui ne remplit pas ou qui ne remplit plus la condition d'honorabilité peut la recouvrer par une réhabilitation ou une mesure ayant un caractère équivalent.

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.

(3) En vue de prouver la condition d'honorabilité, l'entreprise doit fournir:

1. les coordonnées de ses dirigeants ainsi qu'un organigramme duquel il ressort que les dirigeants assument des missions de direction effectives au sein de l'entreprise, et
2. un extrait du casier judiciaire ou un document en tenant lieu pour chacun de ses dirigeants.

(4) Lorsque le dirigeant a sa résidence normale en dehors des frontières du Grand-Duché de Luxembourg ou qu'il a établi sa résidence normale depuis moins d'un an au Grand-Duché de Luxembourg, la preuve de son honorabilité est rapportée moyennant la production soit d'un extrait du casier judiciaire émis par les autorités compétentes du pays de la dernière résidence soit, dans l'impossibilité d'obtenir un tel extrait, d'une attestation officielle ou déclaration devant une autorité administrative ou un notaire reconnue équivalente, dont il résulte que le dirigeant satisfait à chacune des exigences du paragraphe 2.

(5) L'établissement des documents servant à prouver l'honorabilité ne doit pas remonter à plus de trois mois à compter du jour de l'introduction de la demande en obtention de la licence.

(6) En vue d'apprécier la condition d'honorabilité, le ministre ordonne une enquête administrative à effectuer par les fonctionnaires de la police grand-ducale et destinée à établir l'existence des exigences du paragraphe 2. Le résultat de l'enquête est consigné dans un rapport écrit.

Art. 39. (1) La capacité financière consiste pour l'entreprise à disposer des ressources financières requises pour faire face, à tout moment, pendant une période d'au moins douze mois à compter



du début de l'exploitation, à ses obligations actuelles et potentielles évaluées sur base d'hypothèses réalistes.

(2) L'examen de la capacité financière s'effectue sur la base des comptes annuels de l'entreprise et, pour les entreprises qui demandent une licence et ne sont pas en mesure de présenter ces comptes, sur la base du bilan annuel.

Pour cet examen, des informations détaillées sont fournies sur les éléments suivants :

1. ressources financières disponibles ;
2. fonds et éléments d'actifs mobilisables à titre de garantie ;
3. capital d'exploitation ;
4. coûts pertinents ;
5. charges pesant sur le patrimoine de l'entreprise ;
6. impôts et cotisations sociales.

L'entreprise ne présente pas la capacité financière requise lorsque des arriérés considérables d'impôts ou de cotisations sociales sont dus pour son activité.

Dans le cadre de l'appréciation de la capacité financière, l'entreprise présente un rapport d'un réviseur d'entreprises. Ce rapport comporte toutes les informations utiles relatives aux éléments visés au à l'alinéa 1^{er} et est accompagné de tous les documents appropriés à établir par les établissements bancaires et les instances administratives concernés.

(3) Le rapport d'un réviseur d'entreprises doit comporter :

1. la production de certificats d'imposition établis par l'autorité compétente au pays d'établissement de l'entreprise ferroviaire, et d'éventuels arriérés ne devant en aucun cas dépasser de plus de dix pour cent le montant annuel dû ;
2. la production de la ou des attestations officielles certifiant que l'entreprise ferroviaire est en règle avec ses obligations relatives au paiement des cotisations de sécurité sociales au pays d'établissement, d'éventuels arriérés ne devant en aucun cas dépasser de plus de dix pour cent le montant annuel dû.

Le rapport du réviseur d'entreprises énonce en outre pour chacun des éléments les renseignements et les chiffres pertinents et comporte en conclusion une évaluation comptable appréciant la viabilité de l'entreprise. Le rapport indique l'existence des garanties et des moyens financiers requis en vertu de l'article 41 pour assumer en tout moment les conséquences financières de la responsabilité civile de son activité de transporteur ferroviaire et comporte une appréciation financière du caractère suffisant de ceux-ci pour répondre à cette obligation en tenant, le cas échéant, compte des dispositions internationales susceptibles de limiter la responsabilité civile.

Art. 40. L'entreprise apporte la preuve de sa capacité professionnelle en montrant que :

1. elle a, à tout moment, une organisation de gestion et qu'elle possède les connaissances et l'expérience nécessaires pour exercer un contrôle opérationnel et une surveillance sûrs et efficaces quant aux transports pour lesquels la licence sera valable ;



2. son ou ses dirigeants possèdent une formation ou une expérience professionnelle dirigeante effective d'au moins trois ans permettant la gestion technique, opérationnelle, commerciale et financière d'une entreprise ferroviaire ;
3. la législation luxembourgeoise et européenne concernant la santé, la sécurité et les conditions de travail est observée.

L'entreprise ferroviaire respecte les dispositions légales en matière douanière et fiscale, celles concernant la santé, la sécurité, les conditions sociales et 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.

Art. 41. 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.

L'entreprise ferroviaire rapporte la preuve qu'elle dispose de moyens financiers suffisants pour assumer les conséquences financières de sa responsabilité civile.

Il est satisfait à cette obligation :

1. soit par la conclusion d'un contrat d'assurance couvrant la responsabilité civile de l'entreprise avec une entreprise d'assurance autorisée ;
2. soit par le cantonnement de moyens propres à cette fin ;
3. soit par la présentation d'une garantie financière jugée suffisante établie par une banque dûment autorisée ou par toute autre entreprise solvable.

L'entreprise ferroviaire établit la conformité de sa situation aux dispositions du présent article par le rapport d'un réviseur d'entreprises certifiant que l'entreprise répond aux exigences légales en question. Ce rapport est présenté au moment de la demande et ensuite au moins tous les cinq ans.

Art. 42. Sont valables au Luxembourg les licences émises par l'autorité compétente et par les autres Etats membres de l'Union européenne conformément à la directive 2012/34/UE précitée et à leur législation nationale respective.

Tous les cinq ans ces licences sont sujettes à un réexamen par le ministre. Ce réexamen qui porte sur les exigences des articles 37 et 41, a lieu dans les conditions prévues par les articles 43 à 45. Les changements et extensions des licences interviennent à la demande des entreprises intéressées.



Art. 43. (1) Les demandes en obtention d'une licence nouvelle et les demandes de changement ou d'extension d'une licence existante doivent comprendre tous les renseignements nécessaires à leur appréciation et notamment ceux prescrits par la présente loi et les règlements pris en son exécution.

Le ministre est en droit de demander la production de tout document ou information pertinent supplémentaire en vue de l'instruction du dossier. En vue de l'établissement, du changement ou l'extension d'une licence, le ministre peut agréer des organismes et experts indépendants pour surveiller ou effectuer, en tout ou en partie, les travaux relatifs à l'instruction des demandes présentées.

(2) Les frais relatifs à l'instruction des demandes en vue de l'obtention, du changement ou de l'extension d'une licence sont à charge du requérant.

(3) Toute demande en obtention ainsi que toute demande de changement ou d'extension d'une licence sont assujetties à une taxe administrative.

Le montant de la taxe administrative est fixé à quatre mille euros.

Le paiement de la taxe doit être établi au moment de l'introduction de la demande en obtention, en renouvellement ou en réexamen d'une licence.

L'entreprise est tenue de s'en acquitter auprès du receveur de l'Administration de l'enregistrement et des domaines.

Art. 44. Lorsqu'il existe un doute quant au respect des exigences relatives à la délivrance et à la validité d'une licence qu'il a accordée, le ministre peut procéder ou faire procéder à tout moment à la vérification du respect de ces exigences.

Lorsque ce doute concerne une entreprise dont la licence a été accordée par l'autorité compétente d'un autre Etat membre de l'Union européenne, le ministre en informe cette autorité ainsi que la Commission européenne.

Art. 45. (1) Le ministre peut retirer la licence, sans autre forme de procédure, si elle n'est pas utilisée endéans les deux ans après sa délivrance, ou que l'entreprise a cessé son activité depuis deux ans.

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 dans un délai raisonnable ; ou
3. l'entreprise ferroviaire ne satisfait plus aux exigences des articles 37 et 41.



(2) A condition que la sécurité ne soit pas compromise, une licence provisoire valable pour six mois peut être délivrée pour permettre à une entreprise ferroviaire de poursuivre son activité parallèlement à sa réorganisation interne, lorsque les conditions d'octroi de la licence ne sont plus données.

(3) Le ministre informe l'Agence des licences qu'il a délivrées, suspendues ou retirées ainsi que des changements, extensions et renouvellements de licences qu'il a accordées.

Art. 46. (1) Les infractions aux dispositions des articles 34, 41 et 45 sont punies d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de deux cent cinquante à dix mille euros ou de l'une de ces peines seulement.

(2) En cas d'exploitation non autorisée d'une entreprise ou de poursuite de ses activités au-delà du terme de la validité de la licence, la juridiction saisie du fond de l'affaire doit prononcer la fermeture de l'entreprise concernée jusqu'à la délivrance de la licence.

En cas de changement ou d'extension illégaux d'une entreprise la juridiction saisie du fond de l'affaire prononce uniquement la fermeture de la partie non autorisée ou prohibée de l'entreprise concernée jusqu'à la délivrance de la licence.

(3) La juridiction saisie du fond de l'affaire peut sans préjudice des peines prévues aux paragraphes 1^{er} et 2 ordonner la fermeture de l'entreprise pour une durée de deux mois à cinq ans, même si la licence a été délivrée.

(4) La fermeture d'entreprise prononcée par une décision judiciaire ayant acquis force de chose jugée produit ses effets à partir du jour à fixer par le procureur général d'Etat. L'exécution de toute décision ordonnant la fermeture d'une entreprise doit être commencée dans l'année à partir du jour où la décision judiciaire a acquis force de chose jugée.

Art. 47. (1) En cas d'exploitation non autorisée d'une entreprise ou de poursuite de ses activités au-delà du terme de la validité de la licence ainsi qu'en cas de changement ou d'extension illégale d'une entreprise déjà autorisée, le procureur d'Etat ou une partie lésée peuvent demander auprès de la chambre du conseil du tribunal d'arrondissement du lieu où l'entreprise est située la fermeture provisoire de l'entreprise concernée.

(2) La requête en fermeture, notifiée aux dirigeants de l'entreprise au moins vingt-quatre heures à l'avance, par lettre recommandée avec accusé de réception, est déposée au greffe de la juridiction appelée à statuer. Cette requête indique le jour, l'heure et le lieu de la comparution devant la chambre du conseil.

(3) Il est statué d'urgence et au plus tard dans les trois jours du dépôt, le ministère public ainsi que les parties entendues en leurs explications orales.

(4) Si la chambre du conseil constate l'existence d'indices suffisants indiquant que l'exploitation de l'entreprise est faite en contravention de la présente loi, elle prononce la fermeture provisoire de l'entreprise.



(5) La décision de fermeture provisoire de l'entreprise produit ses effets aussi longtemps que les conditions légales régissant le droit d'établissement ne sont pas remplies, à moins que la fermeture ne soit levée par un jugement du tribunal compétent ayant acquis force de chose jugée.

(6) L'ordonnance de la chambre du conseil est susceptible d'appel devant la chambre du conseil de la Cour d'appel.

(7) L'appel est consigné sur un registre tenu à cet effet au greffe du tribunal dont relève la chambre du conseil. Il doit être formé dans un délai de trois jours, qui court contre le procureur d'Etat à compter du jour de l'ordonnance et contre les autres parties en cause à compter du jour de la notification par lettre recommandée avec accusé de réception qui doit être faite dans les vingt-quatre heures de la date de l'ordonnance.

(8) Le greffier avertit les autres parties de la déclaration d'appel dans les vingt-quatre heures de la consignation sur le registre.

(9) L'audience de la chambre du conseil de la Cour d'appel n'est pas publique.

Le ou les dirigeants de l'entreprise, la partie civile et toute autre partie en cause ou leurs conseils que le greffier avertit au plus tard trois jours avant les jours et heures de l'audience, ont seuls le droit d'y assister et de fournir tels mémoires et faire telles réquisitions, verbales ou écrites qu'ils jugent convenables.

Les formalités du présent paragraphe sont à observer à peine de nullité, sauf si le ou les dirigeants de l'entreprise ou la partie civile y ont renoncé.

Le ou les dirigeants de l'entreprise ou leur conseil ont toujours la parole les derniers.

(10) Les notifications et avertissements visés au présent article se font par lettre recommandée avec accusé de réception.

Les pièces sont transmises par le procureur d'Etat au procureur général d'Etat, à l'exception des pièces à conviction qui restent au greffe du tribunal d'arrondissement.

(11) Le droit d'appel appartient également au procureur général d'Etat qui dispose à cet effet d'un délai de cinq jours à partir de la date de l'ordonnance.

Cet appel peut être formé par déclaration ou notification au greffe du tribunal dont relève la chambre du conseil. Le greffier en avertit immédiatement les parties.

(12) La décision de fermeture provisoire émanant d'une chambre du conseil est exécutoire nonobstant tout recours exercé contre elle.

(13) Tout manquement aux fermetures d'entreprise prononcées par une chambre du conseil ou par une juridiction du fond est puni des peines prévues à l'article 46.



Chapitre III - Gestion des entreprises ferroviaires selon des principes commerciaux

Art. 48. (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'Etat.

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'Etat 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'Etat.

(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 49 et 50 ;
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^{er}, sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre.



Chapitre IV - La répartition des capacités

Art. 49. La répartition des sillons se fait dans le respect du droit de l'Union européenne par référence à l'horaire de service établi selon les modalités fixées au présent chapitre.

Les sillons disponibles sont attribués de sorte à assurer aux entreprises ferroviaires un accès équitable et non discriminatoire au réseau 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 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-cadres peuvent être conclus pour une durée maximale de cinq ans.

Le présent chapitre 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.

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. 50. (1) La mission de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire est confiée à un organisme de répartition indépendant dont la fonction est assumée par l'Administration.

(2) L'Administration arrête l'horaire de service après avoir demandé l'avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, tout en veillant à une utilisation optimale des capacités du réseau, 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 54.

Dans le cadre de son programme de répartition des sillons, l'Administration doit tenir compte des demandes de capacités de l'infrastructure en vue d'effectuer des travaux d'entretien sur le réseau.



(Loi du 12 novembre 2022)

« Le gestionnaire de l'infrastructure tient dûment compte de l'incidence des réservations de capacités de l'infrastructure enregistrées par l'Administration pour les travaux d'entretien programmés du réseau sur les candidats.

Le gestionnaire de l'infrastructure informe, dès que possible, l'Administration ainsi que les autres parties intéressées de l'indisponibilité des capacités de l'infrastructure en raison des travaux d'entretien non programmés. »

L'Administration vérifie si l'entreprise ferroviaire qui demande un ou plusieurs sillons, ou a été désignée par un candidat prévu à l'article 33, peut se prévaloir du certificat de sécurité prescrit par l'article 29. L'Administration conclut avec cette entreprise l'accord prévu à l'article 58.

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 candidats.

L'attribution des sillons intervient selon les modalités et les critères d'attribution étant déterminés au présent chapitre.

(3) L'Administration respecte la confidentialité des informations qui lui sont communiquées par un candidat dans l'exercice de ses fonctions.

Art. 51. (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 54.

(2) Le DRR contient les informations suivantes :

1. un chapitre exposant la nature de l'infrastructure et les conditions d'accès à cette infrastructure. Ces informations concordent, sur une base annuelle, avec les registres d'infrastructures ferroviaires à publier selon la procédure prévue par l'article 33 du règlement grand-ducal du 1^{er} juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire ou y font référence ;
2. un chapitre relatif aux principes de tarification et aux tarifs qui précise le système de tarification et informe sur les redevances et sur l'accès aux services énumérés à l'article 31, 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 ;
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 :

- a) les procédures d'introduction des demandes de capacités auprès de l'Administration par les candidats ;
 - b) les exigences auxquelles les candidats doivent satisfaire ;
 - c) 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 ;
 - d) les principes régissant le processus de coordination et le système de règlement des litiges mis à disposition dans le cadre de ce processus ;
 - e) les procédures à suivre et les critères à appliquer lorsque l'infrastructure est saturée ;
 - f) des détails sur les restrictions imposées à l'utilisation des infrastructures ;
 - g) les règles concernant la prise en compte des niveaux antérieurs d'utilisation des capacités pour déterminer les priorités lors du processus de répartition ;
 - h) les mesures de traitement adéquat des services de fret, des services internationaux et des demandes soumises à la procédure ad hoc ;
 - i) les procédures d'allocation des sillons internationaux.
4. un chapitre contenant des informations sur la demande de licence visée au chapitre II du présent titre 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 concernant des questions d'accès à l'infrastructure et aux services ferroviaires et le système d'amélioration des performances visé à l'article 78 ;
 6. un chapitre contenant des informations sur l'accès aux installations de service visées à l'article 31 et la tarification de leur utilisation. Les exploitants d'installations de service 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 55 ;
 8. un modèle de formulaire pour les demandes de capacité.



(3) Le document de référence du réseau expose les caractéristiques de l'infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires et contient des informations précisant les conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire concernée. Le document de référence du réseau contient également des informations précisant les conditions d'accès aux installations de service reliées au réseau du gestionnaire de l'infrastructure et la fourniture de services dans ces installations, ou indique un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique. Le contenu du document de référence du réseau est défini au paragraphe 1^{er}.

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

(4) Si l'Administration compte modifier les éléments essentiels du système de tarification prévu par l'article 62, elle en informe le public au moins trois mois avant la date limite de publication du DRR, conformément au paragraphe 1^{er}.

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

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

(6) Les références aux publications relatives au DRR sont insérées au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, Recueil administratif et économique, au moins sept jours 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 80, contrôle ces critères conformément à l'article 87.

Art. 52. (1) L'Administration est chargée de la tarification et de la répartition des capacités d'infrastructure du réseau, indépendamment de toute entreprise ferroviaire.

Elle dispose de l'indépendance organisationnelle et décisionnelle, dans les limites définies au présent titre et au Titre IV, en ce qui concerne les fonctions essentielles.

(2) Aux fins de l'application du paragraphe 1^{er} :

1. une entreprise ferroviaire ou toute autre entité juridique n'exerce aucune influence décisive sur l'Administration en ce qui concerne les fonctions essentielles ;
2. une entreprise ferroviaire, ou toute autre entité juridique au sein de l'entreprise verticalement intégrée, n'a aucune influence décisive sur les nominations et les révocations des personnes chargées de prendre des décisions sur les fonctions essentielles ;
3. la mobilité des personnes chargées des fonctions essentielles ne crée pas de conflits d'intérêts.

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



1. définit et évalue les capacités disponibles, le cas échéant en coopération avec d'autres organismes de répartition des capacités européens en vue d'une répartition efficace de capacités impliquant plusieurs réseaux ;
2. prévoit la prise en compte des capacités d'infrastructure nécessaires aux besoins de travaux de maintenance et de renouvellement de l'infrastructure et, le cas échéant, les règles de priorité spécifiques pour des lignes spécialement affectées à un type de trafic ;
3. attribue aux candidats, selon les modalités définies aux articles suivants, chaque sillon correspondant à la capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné entre deux points du réseau pendant une période de temps donnée ;
4. détermine les graphiques de circulation qui décrivent l'ensemble des sillons sur l'infrastructure du réseau, 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 56, 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 au paragraphe 1^{er} de l'article 48. 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.

(Loi du 18 mars 2022)

« Art. 52*bis*. (1) Les organismes de la tarification et de la répartition des capacités d'infrastructure du réseau coopèrent de manière à permettre l'application de systèmes de tarification efficaces et s'associent pour coordonner la tarification ou pour percevoir la redevance pour le fonctionnement des services ferroviaires circulant sur plusieurs réseaux du système ferroviaire au sein de l'Union. Ils s'efforcent notamment de garantir une compétitivité optimale des services ferroviaires internationaux et d'assurer une utilisation efficace des réseaux ferroviaires. À cette fin, ils mettent en place les procédures appropriées, soumises aux règles fixées par la présente loi et par la directive (UE) 2012/34 précitée, telle que modifiée par la suite.

(2) Aux fins du paragraphe 1^{er}, les organismes de la tarification et de la répartition des capacités coopèrent en vue d'une application efficace des majorations visées à l'article 77 et des systèmes



d'amélioration des performances visés à l'article 78, pour le trafic circulant sur plusieurs réseaux du système ferroviaire au sein de l'Union. »

Art. 53. (1) Le gestionnaire de l'infrastructure présente à l'Administration au plus tard vingt-cinq 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 l'acompte prévu à l'article 76.

(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. 54. 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 l'Administration 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. 55. 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 DRR. 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 27. 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. 56. (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.

Dans le cas de sillons traversant plus d'un réseau, les gestionnaires de l'infrastructure veillent à ce que les candidats puissent introduire leur demande auprès d'un guichet unique, qui est soit une entité commune instituée par les gestionnaires de l'infrastructure, soit un seul gestionnaire de l'infrastructure participant au sillon. Ce gestionnaire de l'infrastructure est habilité à agir pour le compte du candidat dans sa recherche de capacités auprès d'autres gestionnaires de l'infrastructure concernés. Cette exigence est sans préjudice du règlement (UE) n°913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif.



(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, 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 52, paragraphe 3, 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) 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. 57. (1) Les demandes de sillons présentées après la date limite pour l'introduction des demandes ne sont traitées qu'après l'offre définitive 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 56. 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. 58. Toute entreprise ferroviaire assurant des services de transport ferroviaire conclut un contrat avec l'Administration sous des conditions non discriminatoires et transparentes.

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 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. 59. 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 75 l'exige ;
2. lorsque l'utilisation du sillon a été inférieure au seuil défini dans le DRR.

Dans le cas mentionné au point 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. 60. (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 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. 61. (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.

Titre IV – La tarification

Chapitre I^{er} - Les redevances d'utilisation de l'infrastructure

Art. 62. 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.

L'Administration s'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 au présent titre et aux règles définies dans le DRR.

(Loi du 12 novembre 2022)

« Elle veille à ce que le système de tarification en vigueur soit fondé sur les mêmes principes sur l'ensemble de son réseau. »

Art. 63. L'utilisation du réseau est soumise au paiement d'une redevance d'utilisation dont les modalités d'application sont déterminées ci-après, l'avis de l'Administration 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'Administration selon les modalités prévues ci-après.

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

Les redevances d'utilisation des installations de service sont versées à l'exploitant d'installation de service.

L'Administration et l'exploitant d'installation de service doivent pouvoir prouver que les redevances à payer par un candidat ont été calculées conformément aux modalités de tarification de la redevance prévue.

Ils tiennent à la disposition de tout candidat demandant l'allocation de sillons, ainsi que du régulateur, toute information utile sur les redevances imposées.

Art. 64. Les frais de dossier et d'expertise nécessaires à l'étude d'une demande d'utilisation du réseau ou d'une demande d'allocation de sillon sont à la charge du demandeur. Ils sont déterminés suivant un barème fixé par règlement grand-ducal.

L'Administration est autorisée à se faire remettre par les candidats demandant l'allocation d'un sillon un acompte dont le montant est repris dans les tarifs ci-avant. En cas de non-utilisation du sillon, cet acompte reste acquis à l'Administration. Il est déduit de la redevance d'utilisation dans le cas contraire.

Art. 65. Sans préjudice de l'article 66, 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. 66. (1) Les redevances d'utilisation de l'infrastructure visées à l'article 65, 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 65, 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.

(Loi du 18 mars 2022)

« Art. 66bis. Afin d'éviter des variations disproportionnées indésirables, les redevances visées aux articles 65 et 66 peuvent être exprimées en moyennes calculées sur un éventail suffisant de services ferroviaires et de périodes. Toutefois, l'importance relative des redevances d'utilisation de l'infrastructure est en rapport avec les coûts imputables aux différents services. »



Art. 67. La redevance perçue pour l'ensemble des prestations minimales est composée de quatre éléments cumulatifs :

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 et d'un coefficient de rigidité.

La liste des sections déclarées saturées conformément à l'article 17, paragraphe 3, 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.

4. un élément associé à l'utilisation du système d'alimentation électrique pour le courant de traction déterminé 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.

Chapitre II – Les redevances relatives aux installations de service et aux services

Art. 68. (1) La redevance imposée pour l'accès aux voies dans le cadre des installations de service visées à l'article 31, 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 31, 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.



Art. 69. 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. 70. 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. 71. La redevance associée à l'accès aux installations d'entretien et autres infrastructures exploitées 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. 72. *(Loi du 12 novembre 2022)*

« Le modèle de tarification de l'énergie de traction électrique, du chauffage et de la climatisation consiste dans le mesurage exact de la consommation réelle du train, conformément au règlement (UE) n°1301/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant les spécifications techniques d'interopérabilité relatives au sous-système « énergie » du système ferroviaire de l'Union. En l'absence de mesurage réel ou manifestement erroné, la consommation électrique d'un train est estimée en s'appuyant sur une formule définie dans le DRR. La consommation estimée est adaptée par une réconciliation mensuelle pour tenir compte d'éventuelles pertes du réseau électrique ou autres éléments pertinents. »

Art. 73. *(Loi du 12 novembre 2022)*

« Le gestionnaire de l'infrastructure met à disposition des entreprises ferroviaires des installations fixes d'alimentation pour le préchauffage, la pré-climatisation ou le maintien à température positive durant les périodes de gel. Le tarif unitaire de préchauffage ou de pré-climatisation est précisé dans le DRR. »

Art. 74. 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. 75. Toute redevance associée aux prestations et services visés à l'article 31 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. 76. Sans préjudice de l'article 63, les conditions de paiements applicables aux redevances définies sont les suivantes :

1. Toutes les redevances, sauf les redevances visées à l'article 67, sont facturées après prestations des services. Le délai de paiement applicable est précisé dans le DRR.
2. Pour les redevances visées à l'article 67, un système d'acompte est prévu. L'acompte est perçu 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 paiement et de restitution de l'acompte 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 III - Exceptions aux principes de tarification

Art. 77. (1) Afin de procéder au recouvrement total des coûts encourus par le gestionnaire de l'infrastructure et si le marché s'y prête, des majorations sont perçues sur la base de principes efficaces, transparents et non discriminatoires, tout en garantissant une compétitivité optimale des segments du marché ferroviaire. Le système de tarification respecte les gains de productivité réalisés par les entreprises ferroviaires.

Le niveau des redevances n'exclut cependant pas l'utilisation des infrastructures par des segments de marché qui peuvent au moins acquitter le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire, plus un taux de rentabilité si le marché s'y prête.

Avant d'approuver la perception de telles majorations, l'Administration évalue sa pertinence pour des segments de marché spécifiques, en considérant au moins les paires d'éléments énumérées à l'annexe VI, point 1, de la directive 2012/34/UE précitée et en retenant les plus pertinentes.

La liste des segments de marché définis par l'Administration contient au moins les trois segments suivants:

1. services de fret ;
2. services de transport de passagers dans le cadre d'un contrat de service public ; et
3. autres services de transport de passagers.

L'Administration peut procéder à une différenciation plus poussée des segments de marché en fonction des marchandises ou des passagers transportés.



Les segments de marché sur lesquels les entreprises ferroviaires n'interviennent pas actuellement mais peuvent fournir des services durant la période de validité du système de tarification sont également définis. Pour ces segments de marché, l'Administration n'introduit pas de majoration dans le système de tarification.

La liste des segments de marché est publiée dans le DRR et fait l'objet d'une révision au moins tous les cinq ans. Le régulateur contrôle cette liste conformément à l'article 56 de la directive 2012/34/UE précitée.

(2) Pour des projets futurs d'investissement spécifiques ou des projets d'investissement spécifiques qui ont été achevés après 1988, l'Administration fixe ou maintient des redevances plus élevées fondées sur le coût à long terme de tels projets, pour autant qu'il s'agisse de projets améliorant le rendement et la rentabilité et qui, dans le cas contraire, ne pouvaient pas être mis en œuvre. De tels arrangements en matière de tarification peuvent également comporter des accords sur le partage des risques liés à de nouveaux investissements.

(3) Afin d'empêcher la discrimination, les redevances moyenne et marginale de l'Administration donné sont comparables pour une utilisation équivalente de son infrastructure et des services comparables fournis dans le même segment de marché sont soumis aux mêmes redevances. Dans le DRR, l'Administration montre que le système de tarification répond à ces exigences dans la mesure où elle peut le faire sans révéler d'informations commerciales confidentielles.

(4) Si l'Administration compte modifier les éléments essentiels du système de tarification visé au paragraphe 1^{er}, elle en informe le public au moins trois mois avant la date limite de publication du DRR conformément à l'article 51.

(Loi du 12 novembre 2022)

« (5) Afin d'empêcher la discrimination, les redevances moyenne et marginale déterminées par l'Administration sont comparables pour une utilisation équivalente de son infrastructure et des services fournis dans le même segment de marché. Dans le document de référence du réseau, l'Administration montre que le système de tarification répond à ces exigences dans la mesure où elle peut le faire sans révéler d'informations commerciales confidentielles. »

(Loi du 18 mars 2022)

« Art. 77bis. (1) Sans préjudice des articles 101, 102, 106 et 107 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et nonobstant le principe des coûts directs défini à l'article 65, toute réduction consentie sur les redevances perçues auprès d'une entreprise ferroviaire par l'Administration, pour une prestation de service quelle qu'elle soit, remplit les critères énoncés au présent article.

(2) À l'exception du paragraphe 3, les réductions sont limitées à l'économie réelle de coût administratif réalisée par le gestionnaire de l'infrastructure. Pour déterminer le niveau de réduction, il ne peut être tenu compte des économies déjà intégrées dans la redevance perçue.



(3) Le gestionnaire de l'infrastructure peut instaurer des systèmes de réductions s'adressant à tous les utilisateurs de l'infrastructure et qui accordent, pour des flux de circulation déterminés, des réductions limitées dans le temps afin d'encourager le développement de nouveaux services ferroviaires, ou des réductions favorisant l'utilisation de lignes considérablement sous-utilisées.

(4) Les réductions ne peuvent porter que sur des redevances perçues pour une section déterminée de l'infrastructure.

(5) Des systèmes de réductions similaires s'appliquent aux services similaires. Les systèmes de réductions sont appliqués de manière non discriminatoire à toutes les entreprises ferroviaires. »

Chapitre IV - Système d'amélioration des performances

Art. 78. Les trains des entreprises ferroviaires circulant sur le réseau 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 précitée 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.

(Loi du 18 mars 2022)

« Par l'établissement d'un système d'amélioration des performances, les systèmes de tarification de l'infrastructure encouragent les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure à réduire au minimum les défaillances et à améliorer les performances du réseau ferroviaire. »

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 l'acompte prévu à l'article 76.

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. 79. L'Administration peut remplacer, pour des trains internationaux, le système d'amélioration des performances prévu à l'article 78 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.



Titre V – La régulation du marché ferroviaire

Chapitre I^{er} - Organisme de contrôle du marché ferroviaire : définition et missions

Art. 80. La fonction d'organisme de contrôle du marché ferroviaire est confiée à l'Institut luxembourgeois de régulation, en abrégé « ILR ».

Art. 81. L'organisme de contrôle du marché ferroviaire, ci-après dénommé le « régulateur », est une autorité publique qui est chargée d'assurer la non-discrimination, une concurrence effective et un fonctionnement efficace du marché ferroviaire. Il veille à ce que l'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux différentes prestations associées soit accordé de manière équitable et non discriminatoire.

(Loi du 12 novembre 2022)

« Le régulateur dispose des capacités organisationnelles nécessaires en matière de ressources humaines et matérielles, proportionnellement à l'importance du secteur ferroviaire.

Les personnes chargées de la prise de décisions auprès du régulateur agissent indépendamment de tout intérêt commercial lié au secteur ferroviaire, et n'ont pas d'intérêts et ne se trouvent pas dans une relation d'affaires avec aucune des entreprises ou entités réglementées. Elles déposent chaque année une déclaration de bonne conduite et d'absence de conflit d'intérêts direct ou indirect qui peut être considéré comme susceptible de nuire à leur indépendance et qui peut influencer sur l'exercice d'une fonction. Elles se retirent du processus de décision dans les cas qui concernent une entreprise avec laquelle elles ont été en rapport direct ou indirect pendant l'année précédant le lancement d'une procédure. Elles ne sollicitent ni n'acceptent d'instructions d'aucun gouvernement ou autre entité publique ou privée dans l'exercice des fonctions du régulateur et elles ont pleine autorité sur le recrutement et la gestion du personnel du régulateur. Au terme de leur mandat auprès du régulateur, elles n'occupent aucune position professionnelle et n'exercent aucune responsabilité au sein d'aucune des entreprises ou entités régulées pendant une période minimale d'une année. »

Art. 82. (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 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 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 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 au régulateur 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) L'exploitant 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 précitée 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 précitée 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, à la demande de celui-ci, 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 DRR.

(10) Le régulateur veille à la conformité des redevances fixées par l'Administration aux dispositions déterminées par le titre IV 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 du titre IV.

(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 85. 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 au présent titre.



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 de transport de voyageurs dans un État membre où le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire est limité conformément à l'article 28, au moins dix-huit mois avant l'entrée en vigueur de l'horaire de service auquel la demande de capacité se rapporte. Afin d'évaluer l'incidence économique potentielle sur les contrats de service public existants, le régulateur informe sans retard indu et au plus tard dans un délai de dix jours :

1. toute autorité compétente ayant attribué un service ferroviaire de transport de voyageurs sur le 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 28, paragraphe 4 ; et
3. toute entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public sur le trajet de ce service 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.

Le régulateur est habilité à demander au gestionnaire de l'infrastructure de mettre à sa disposition, les informations de l'indisponibilité des capacités de l'infrastructure ferroviaire en raison des travaux d'entretien non programmés.

(15) Afin de vérifier le respect des dispositions relatives à la séparation comptable établies à l'article 16 et des dispositions relatives à la transparence financière établies à l'article 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. Dans le cas des entreprises verticalement intégrées, ces pouvoirs s'étendent à l'ensemble des entités juridiques. 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 16, paragraphe 2, et tels que fixés par voie de règlement grand-ducal de communiquer la totalité ou une partie des informations comptables mentionnées à l'annexe VIII de la directive 2012/34/UE précitée telle que modifiée par la suite, avec un degré de détail suffisant au regard de ce qui est jugé nécessaire et proportionné par le régulateur.



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.

Les flux financiers, les prêts et les dettes visées à l'article 15, sont soumis à la surveillance du régulateur.

Le régulateur évalue les accords de coopération visés à l'article 24, paragraphe 4.

(Loi du 12 novembre 2022)

(16) « Le régulateur réexamine les décisions et pratiques prises par des organismes nationaux chargés des tâches relatives à la tarification et la répartition des capacités impliquées dans une coopération pour l'attribution de sillons internationaux. »

Art. 83. (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.

Le droit d'accès visé à l'article 28, paragraphe 2, peut être limité aux services de transport de voyageurs entre un lieu de départ donné et une destination donnée lorsqu'un ou plusieurs contrats de service public couvrent le même trajet ou un trajet alternatif si l'exercice de ce droit est susceptible de compromettre l'équilibre économique du ou des contrats de service public en question.

(2) Pour déterminer si l'équilibre économique d'un contrat de service public est susceptible d'être compromis, le régulateur procède à une analyse économique objective et fonde sa décision sur des critères préétablis. Il statue à la demande de l'une des entités suivantes, présentée dans un délai d'un mois à compter de la réception de l'information relative à l'intention d'assurer un service de transport de voyageurs tel qu'il est mentionné à l'article 82, paragraphe 12 :

1. l'autorité compétente qui attribue le contrat de service public ;
2. toute autre autorité compétente concernée qui a le droit de limiter l'accès en vertu du présent article ;
3. le gestionnaire de l'infrastructure ;
4. 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.



Le régulateur motive sa décision et précise les conditions dans lesquelles une des entités suivantes peut demander le réexamen de la décision dans un délai d'un mois à compter de sa notification :

1. l'autorité ou les autorités compétentes concernées ;
2. le gestionnaire de l'infrastructure ;
3. l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public ;
4. l'entreprise ferroviaire demandant l'accès.

Lorsque le régulateur décide que le service de transport de voyageurs envisagé au sens de l'article 82, paragraphe 12, compromet l'équilibre économique d'un contrat de service public, il indique les changements qui pourraient être apportés à ce service afin que les conditions d'octroi du droit d'accès prévu à l'article 28, soient remplies.

Art. 84. (1) En vue de développer le marché des services de transport de voyageurs à grande vitesse, de favoriser une utilisation optimale de l'infrastructure disponible et d'encourager la compétitivité des services de transport de voyageurs à grande vitesse, l'exercice du droit d'accès prévu à l'article 28 en ce qui concerne les services de transport de voyageurs à grande vitesse ne sont soumis qu'aux exigences établies par le régulateur.

(2) Lorsque, à la suite de l'analyse prévue à l'article 83, paragraphe 2, le régulateur détermine que le service de transport de voyageurs à grande vitesse envisagé entre un lieu de départ donné et une destination donnée compromet l'équilibre économique d'un contrat de service public couvrant le même trajet ou un trajet alternatif, il indique les changements qui sont apportés à ce service afin que les conditions d'octroi du droit d'accès prévu à l'article 28, soient remplies. Ces changements comprennent une modification du service envisagé.

Chapitre II - Litiges et recours

Art. 85. (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 ;
8. la gestion du trafic ;
9. la planification du renouvellement et l'entretien programmé ou non programmé ;
10. le respect des exigences énoncées aux articles 15, 22 à 24 et 52, et celles relatives aux conflits d'intérêts.

(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 sur le marché des services de transport de voyageurs à grande vitesse, ainsi que les activités du gestionnaire de l'infrastructure visées au paragraphe 1^{er}, points 1 à 10. En particulier, le régulateur vérifie le respect du paragraphe 1^{er}, points 1 à 10, 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 au gestionnaire de l'infrastructure des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats.

Le régulateur prend de sa propre initiative les mesures appropriées pour corriger toute discrimination à l'égard des candidats, toute distorsion du marché et toute autre évolution indésirable sur ces marchés, eu égard au paragraphe 1^{er}, points 1 à 10.

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 afin de remédier à la situation 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 86, 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, retraceable, 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, ou 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.

(7) Lorsque des questions concernant un service international nécessitent des décisions de la part de deux ou de plusieurs organismes de contrôle, les organismes de contrôle concernés coopèrent lors de la préparation de leurs décisions respectives dans le but de régler ces questions. À cette fin, les organismes de contrôle concernés exercent leurs fonctions conformément à l'article 56 de la directive 2012/34/UE précitée telle que modifiée par la directive 2016/2370/UE précitée.

Les organismes de contrôle consultés au titre de l'alinéa 1^{er} et du paragraphe 6 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.

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

Chapitre III - Sanctions administratives

Art. 86. (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 85.

(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^{er}, 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^{er} 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.



Chapitre IV - Financement du régulateur

Art. 87. Le régulateur exerce ses fonctions de manière impartiale, transparente et à un coût économiquement proportionné. Il se dote du personnel, des moyens et de l'organisation interne nécessaires à l'accomplissement de ses missions.

Sans préjudice des dispositions de l'article 86, paragraphe 10, les frais de fonctionnement du régulateur en vertu de la présente loi sont rémunérés sur base des redevances d'infrastructures encaissées pour compte de l'Etat.

Titre VI – Dispositions finales, modificatives et abrogatoires

Chapitre I^{er} – Dispositions finales

Art. 88. L'accès aux infrastructures ferroviaires nationales de matériel patrimonial muséologique et touristique est soumis au respect des dispositions des articles 28 et 29 de la présente loi. La circulation de matériel roulant patrimonial, muséologique et touristique sur le réseau n'est acceptée que sous la responsabilité d'une entreprise ferroviaire titulaire d'un certificat de sécurité valable sur le réseau pour les services demandés ou d'un gestionnaire de l'infrastructure titulaire d'un agrément de sécurité.

Art. 89. Les infractions aux dispositions des articles 28, 29, 49, 50 et 62 à 64 ou aux règlements pris en leur exécution commises par les personnes qui dirigent une entreprise effectuant des transports par chemin de fer ou qui sont au service d'une telle entreprise sont punies des peines prévues à l'article 46, paragraphe 1^{er}.

Chapitre II - Dispositions modificatives et abrogatoires

Art. 90. Sont abrogés l'article 49 et l'article 50, à l'exception de son dernier alinéa, de la loi du 23 décembre 1994 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1995.

Art. 91. Sont abrogées :

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 3 août 2010 relative à la régulation du marché ferroviaire.



Art. 92. Les références faites aux dispositions des lois abrogées à l'article 91 sont entendues comme faites à la présente loi.

Art. 93. La référence à la présente loi se fait sous la forme suivante : « Loi relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire ».



ANNEXE I

Liste de projets d'infrastructure ferroviaire à charge du Fonds du rail

Les dépenses d'investissement concernant ces projets ne peuvent pas dépasser les montants ci-après indiqués, sans préjudice des hausses légales de prix pouvant intervenir jusqu'à l'achèvement des travaux :

1a°	Ligne de Zoufftgen à Luxembourg (renouvellement complet des voies existantes entre Bettembourg/frontière et Luxembourg)	12.518.623 €
1b°	Ligne Zoufftgen - Luxembourg (aménagement d'une 3e voie dans le triangle de Fentange, augmentation de la capacité de ligne par l'optimisation des blocks de section, intégration du poste de Berchem dans le Poste Directeur de Luxembourg)	27.500.000 €
2°	Mise à double voie intégrale de la ligne de Pétange à Luxembourg et renouvellement et modernisation des installations fixes de ces lignes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et de Rodange	319.920.000 €
3°	Renouvellement complet de voie et des infrastructures de la ligne de Luxembourg à Gouvy, dite « Ligne du Nord », en particulier de la section de voie Walferdange – Lorentzweiler et augmentation de la capacité de ligne	14.497.656 €
4°	Renouvellement de voie, d'appareils de voie et du poste directeur en gare de Wasserbillig	23.867.189 €
5°	Renouvellement et modernisation des installations fixes des lignes de Noertzange à Rumelange et de Tétange à Langengrund, en particulier dans les secteurs des gares	9.441.223 €
6°	Gare Esch-sur-Alzette (modernisation et renouvellement des installations fixes, situation définitive)	25.161.193 €
7°	<i>(Loi du 12 novembre 2022)</i> Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg	164.007.000 €
8°	Remise en état du viaduc « Pulvermuehle » en gare de Luxembourg	15.917.755 €



9°	Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau	37.269.864,25 €
10°	Aménagement de nouveaux quais pour voyageurs	9.915.741 €
11°	Alimentation du réseau en énergie électrique de traction dans l'optique du trafic au début du 21 ^e siècle	35.101.996 €
12°	Renouvellement et suppression de passages à niveau sur l'ensemble du réseau	12.345.098 €
13°	Modernisation et renouvellement de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen	
14°	Renouvellement de voie et d'appareils de voie, aménagement de nouvelles voies et de nouveaux appareils de voie tertiaires et aménagement de supports spéciaux antigrassage dans les aiguilles des appareils de voie	8.676.273 €
15°	Modernisation et sécurisation de l'infrastructure ferroviaire de l'antenne de Kautenbach à Wiltz	31.463.086 €
16°	Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermühle) et Sandweiler	215 000 000 €
17°	Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Modernisation des installations de signalisation et de télécommunication des postes de Wecker, Roodt, Oetrange et Sandweiler-Contern	25.606.000 €
18°	Réseau. Aménagement d'un réseau numérique intégré ERTMS/GSM-R (partie infrastructure)	51.100.000 €
19°	Ligne du Nord. Renouvellement d'installations de voie sur plusieurs tronçons de ligne	40.016.000 €
20°	Tronçon de ligne Berchem/Nord-Oetrange et courbe de raccordement d'Alzingen. Renouvellement complet d'installations de voie	12.752.000 €
21°	Raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel, d'une part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg-Gouvy, dite Ligne du Nord, et, d'autre part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg-Wasserbillig	389.680.000 €
22°	Construction d'une antenne ferroviaire Belval-Usines – Belvaux-Mairie	95.450.000 €



23°	Construction d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie Nord de la Gare de Luxembourg et réaménagement général de la tête Nord de la Gare de Luxembourg	334.000.000 €
24°	Gare de Luxembourg. Reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 0,858 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen (Rue d'Alsace)	19.250.000 €
25°	<i>(Loi du 12 novembre 2022)</i> Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 1	66.250.000 €
26°	Ligne du Nord. Renouvellement complet de différents tronçons de voie avec amélioration de la plate-forme en vue de la mise en œuvre de traverses en béton	96.200.000 €
27°	Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase 1 : Renouvellement des Postes Directeurs sur la situation actuelle	42.000.000 €
28°	Gare de Differdange. Modernisation et renouvellement des installations fixes	51.000.000 €
29°	Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg ; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase I : travaux préparatoires	182.000.000 €
30°	Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II : Réélectrification de la ligne	71.900.000 €
31°	Construction d'une nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg	292.013.570 €
32°	Ligne de Luxembourg à Troisvierges/frontière. Aménagement d'un point d'arrêt « Pfaffenthal-Kirchberg » à Luxembourg	96.297.629 €
33°	Pôle d'échange multimodal de la gare d'Ettelbruck	98.000.000 €
34°	Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg ; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase II : bâtiment administratif	39.000.000 €
35°	Ligne de Pétange à Athus / Longwy ; aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Rodange	43.470.000 €
36°	Gare de Luxembourg ; aménagement des quais V et VI et restructuration du plan des voies	171.000.000 €
37°	Ligne de Pétange à Athus / Longwy ; mise en conformité des installations voyageurs en gare de Rodange	107.500.000 €



38°	Ligne de Luxembourg à Troisvierges/frontière ; mise en conformité des installations voyageurs en gare de Mersch	51.750.000 €
39°	Ligne de Luxembourg à Wasserbillig ; modernisation des installations ferroviaires avec aménagement d'un bâtiment P&R en gare de Wasserbillig	105.000.000 €
40°	Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 2	95.300.000 €
41°	Ligne de Luxembourg à Troisvierges/frontière ; renouvellement des installations de sécurité	57.500.000 €
42°	Gare de Bettembourg ; aménagement d'un nouveau poste directeur	101.000.000 €
43°	Gare de Bettembourg ; modernisation et mise en conformité des infrastructures ferroviaires du secteur voyageurs	426.000.000 €
44°	(Loi du xx/xx/2026) Gare de Luxembourg ; réaménagement de la tête ouest	138.000.000 €
45°	(Loi du xx/xx/2026) Ligne de Pétange à Luxembourg ; ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Construction de la gare ferroviaire du pôle de mobilité Hollerich	280.000.000 €

(Loi du 12 novembre 2022)

(Loi du 28 juin 2023)

(Loi du 28 novembre 2025)

(Loi du xx/xx/2026)(Gestion IF n°44)

(Loi du xx/xx/2026)(Gestion IF n°45)

Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 8°, 15°, 17°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1^{er} octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1^{er} avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1^{er} octobre 2002. Les montants repris sous 9° et 24° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1^{er} avril 2008. Ceux repris sous 16°, 18°, 26°, 27° et 28° correspondent à la valeur 685,44 de cet indice au 1^{er} octobre 2010. Ceux sous 29° et 34° correspondent à la valeur 725,05 de cet indice au 1^{er} octobre 2012. Celui sous 30° correspond à la valeur 761,20 de cet indice au 1^{er} avril 2016. Celui sous 31° correspond à la valeur 730,85 de cet indice au 1^{er} avril 2013. Ceux sous 23°, 32° et 33° correspondent à la valeur 738,97 de cet indice au 1^{er} octobre 2013. Celui sous 35° correspond à la valeur 764,68 de cet indice au 1^{er} octobre 2016. Ceux sous 7°, 25° et 40° correspondent à la valeur 881,95 de cet indice au 1^{er} avril



2021. Ceux sous 41° et 42° correspondent à la valeur 924,32 de cet indice au 1^{er} octobre 2021. Celui sous 43° correspond à la valeur 1.140,51 de cet indice au 1^{er} octobre 2023. Ceux sous 44° et 45° correspondent à la valeur 1.164,15 de cet indice au 1^{er} avril 2025.

Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ces montants sont adaptés semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité. »



ANNEXE II

LISTE DES ÉLÉMENTS DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

L'infrastructure ferroviaire se compose des éléments suivants, pour autant qu'ils fassent 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, notamment remblais, tranchées, drains, rigoles, fossés maçonnés, aqueducs, murs de revêtement, plantations de protection des talus, etc.; 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, notamment: rails, rails à gorge et contre-rails; traverses et longrines, petit matériel d'assemblage, ballast, y compris gravillon et sable; appareils de voie, etc.; 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.



(Loi du 18 mars 2022)

« ANNEXE III »

EXIGENCES EN MATIÈRE DE COÛTS ET DE REDEVANCES EN RAPPORT AVEC
L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

(visées au Chapitre III du Titre IV, et à l'article 78)

1. Les paires d'éléments à prendre en compte par les organismes de tarification, lorsqu'ils établissent la liste des segments de marché en vue d'introduire des majorations dans le système de tarification au sens de l'article 77 sont au minimum les suivantes :

- a) services de transport de voyageurs/services de fret;
- b) trains transportant des marchandises dangereuses/autres trains de marchandises;
- c) services nationaux/services internationaux;
- d) transport combiné/trains directs;
- e) services urbains ou régionaux de transport de voyageurs/services interurbains de transport de voyageurs;
- f) trains complets/trains de wagons isolés;
- g) services ferroviaires réguliers/services ferroviaires occasionnels.

2. Le système d'amélioration des performances visé à l'article 78 repose sur les principes de base ci-après.

a) Pour parvenir à un niveau de performance convenu sans compromettre la viabilité économique d'un service, l'Administration arrête, en accord avec les candidats, les principaux paramètres du système d'amélioration des performances, et notamment la valeur des retards et les seuils applicables aux paiements dus au titre du système d'amélioration des performances par rapport à la fois aux mouvements de trains individuels et à l'ensemble des mouvements de trains d'une entreprise ferroviaire au cours d'une période donnée.

b) L'Administration communique aux entreprises ferroviaires, cinq jours au moins avant le mouvement de train, l'horaire de service sur la base duquel les retards seront calculés. L'Administration peut, en cas de force majeure ou de modification tardive de l'horaire de service, effectuer cette communication dans un délai plus court.

c) Tous les retards sont rangés dans l'une des catégories et sous-catégories de retards suivantes :

1. gestion de l'exploitation/de la planification relevant du gestionnaire de l'infrastructure

1.1. établissement de l'horaire

1.2. formation du train

1.3. erreurs dans la procédure d'exploitation

1.4. application erronée des règles de priorité



- 1.5. personnel
- 1.6. autres causes
2. installations de l'infrastructure relevant du gestionnaire de l'infrastructure
 - 2.1. installations de signalisation
 - 2.2. installations de signalisation aux passages à niveau
 - 2.3. installations de télécommunication
 - 2.4. équipement d'alimentation électrique
 - 2.5. voie
 - 2.6. structures
 - 2.7. personnel
 - 2.8. autres causes
3. problèmes d'ingénierie civile imputables au gestionnaire de l'infrastructure
 - 3.1. travaux de construction prévus
 - 3.2. irrégularités dans l'exécution de travaux de construction
 - 3.3. limitation de vitesse en raison d'une voie défectueuse
 - 3.4. autres causes
4. causes imputables à d'autres gestionnaires de l'infrastructure
 - 4.1. causes imputables au gestionnaire de l'infrastructure précédent
 - 4.2. causes imputables au gestionnaire de l'infrastructure suivant
5. causes de nature commerciale imputables à l'entreprise ferroviaire
 - 5.1. durée d'arrêt excessive
 - 5.2. demande de l'entreprise ferroviaire
 - 5.3. opérations de chargement
 - 5.4. irrégularités dans le chargement
 - 5.5. préparation commerciale du train
 - 5.6. personnel
 - 5.7. autres causes
6. matériel roulant relevant de la responsabilité de l'entreprise ferroviaire
 - 6.1. établissement/modification du tableau de service
 - 6.2. formation du train par l'entreprise ferroviaire
 - 6.3. problèmes concernant les voitures (transport de voyageurs)
 - 6.4. problèmes concernant les wagons (transport de marchandises)
 - 6.5. problèmes concernant les véhicules, locomotives et automotrices
 - 6.6. personnel
 - 6.7. autres causes
7. causes imputables à d'autres entreprises ferroviaires
 - 7.1. causes imputables à l'entreprise ferroviaire suivante
 - 7.2. causes imputables à l'entreprise ferroviaire précédente
8. causes externes qui ne sont imputables ni au gestionnaire de l'infrastructure ni à l'entreprise ferroviaire



- 8.1. grève
 - 8.2. formalités administratives
 - 8.3. influence extérieure
 - 8.4. effets des conditions météorologiques et de causes naturelles
 - 8.5. retard dû à des causes externes affectant le réseau suivant
 - 8.6. autres causes
 9. causes secondaires qui ne sont imputables ni au gestionnaire de l'infrastructure ni à l'entreprise ferroviaire
 - 9.1. risques, accidents et incidents dangereux
 - 9.2. occupation de la voie en raison du retard du train
 - 9.3. occupation de la voie en raison du retard d'un autre train
 - 9.4. rotation
 - 9.5. correspondance
 - 9.6. à déterminer après enquête.
- d) Dans la mesure du possible, le retard est imputé à une seule organisation, en tenant compte à la fois de la responsabilité pour la perturbation causée et de l'aptitude à rétablir des conditions de circulation normales.
- e) Le calcul des paiements tient compte du retard moyen des services ferroviaires soumis à des exigences de ponctualité similaires.
- f) L'Administration communique, dans les meilleurs délais, aux entreprises ferroviaires un calcul des paiements dus au titre du système d'amélioration des performances. Ce calcul comprend tous les mouvements de trains ayant subi un retard au cours d'une période maximale d'un mois.
- g) Sans préjudice des voies de recours existantes et des dispositions de l'article 85, en cas de litige concernant le système d'amélioration des performances, un système de règlement des litiges est mis à disposition pour régler rapidement ces litiges. Ce système est impartial à l'égard des parties concernées. En cas de recours à ce système, une décision est prise dans un délai de dix jours ouvrables.
- h) Une fois par an, l'Administration publie le niveau moyen annuel de performance auquel sont parvenues les entreprises ferroviaires au regard des principaux paramètres arrêtés dans le système d'amélioration des performances. »