**Résumé**

Le projet de loi a pour objet la création d'un cadre légal dans le domaine de la sécurité du tramway. La mise en service prochaine du tram, prévue à partir de 2017, nécessite en effet de prévoir des exigences en matière de sécurité, y compris la gestion sûre de l'infrastructure et du trafic.

Dans le contexte de la mise en service du tramway, le projet de loi a également pour objet l'adaptation de plusieurs lois :

1. la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics. Cette loi est adaptée sur quelques aspects ponctuels, notamment de terminologie.
2. la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer, La loi du 30 avril 2008 précitée est adaptée afin d'élargir le champ de compétences de l'administration aux accidents graves dans le domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques. Comme défini actuellement dans cette loi, le but d'une enquête technique est l'amélioration de la sécurité par la prévention d'accidents. Or, ladite loi ne prévoit pour l'instant l'ouverture d'une enquête technique qu'après un accident ou un incident grave dans les domaines de l'aviation civile, des transports fluviaux et maritimes ainsi que des chemins de fer. Dans le domaine de la circulation de véhicules sur les voies publiques, aucune enquête technique n'est pour l'instant réalisée au Luxembourg. Le projet de loi vise à donner la possibilité au ministre ayant le transport routier dans ses attributions de saisir l'Administration des Enquêtes Techniques (AET) en vue de réaliser une enquête technique. De même, le chef d'administration de l'AET pourra, par voie d'auto-saisine, lancer l'ouverture d'une enquête technique après un accident grave dans ce domaine. A noter que l'extension du champ d'application se limite au transport public.
3. l'article L. 215-1 du Code du travail. L'activité des conducteurs de tramway s'écarte de celle des conducteurs de train, par le fait que la circulation des tramways se fait sur la voie publique, dans le respect du Code de la route et relève du transport urbain de voyageurs.

Or, le Chapitre V du Titre Ier du Livre II du Code du travail, intitulé « Durée du travail des salariés chargés des fonctions de conduite d'un engin de traction sur rail ou d'accompagnement d'un train », s'applique à tous les salariés chargés notamment des fonctions de conduite d'un engin de traction sur rail (art. 215-1 du Code du travail).

La formulation de l'article L. 215-1 du Code du travail est tellement large, qu'elle pourrait inclure le secteur des tramways.

Cependant, le document parlementaire 6179 de la loi du 2 juin 2011 portant 1. transposition de la directive 2005/47/CE du Conseil du 18 juillet 2005 concernant l'accord entre la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire: 2. modification du Code du travail, qui a introduit cet article au Code du travail, précise que l'alinéa 1^' de cet article a été introduit pour inclure les sociétés de transport ferroviaire autres que les CFL. Il ne s'agissait à l'époque en aucune manière d'étendre la dérogation sectorielle à un autre secteur que celui des chemins de fer.

Le projet de loi vise finalement la transposition „entière'' de la directive 2005/47/CE en droit national et il généralise, par son intégration au Code du travail, l'application du contenu de la directive susmentionnée sur base d'un régime unique et non discriminatoire des conditions de travail à tous les salariés du secteur ferroviaire.

De plus, la Directive 2005/47/CE précitée du 18 juillet 2005 a exclusivement trait aux travailleurs mobiles occupés dans le secteur des chemins de fer affectés à des services d'interopérabilité transfrontalière effectués par des entreprises ferroviaires.

Enfin, le travail d'un conducteur de tramway se rapproche beaucoup plus de celui d'un chauffeur de bus (nécessité d'adapter la vitesse au trafic, circulation sur la voie publique) que de celui d'un conducteur de train (voie dédiée non publique, conduite par cantonnement).

En conclusion, au vu du contexte particulier de l'introduction de cet article et au vu des différences importantes existant entre les deux types de conduite, il serait incohérent de l'appliquer au secteur des tramways.