



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 5824

Projet de loi ayant pour objet

- A) la transposition en droit national de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires ;
- B) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sécurité ferroviaire ;
- C) d'instituer une Administration des Chemins de Fer ; et
- D) de modifier
 - a) la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et
 - b) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics

Date de dépôt : 20-12-2007

Date de l'avis du Conseil d'État : 03-03-2009

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
19-05-2009	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
20-12-2007	Déposé	5824/00	<u>6</u>
21-12-2007	Avis de la Chambre des Métiers - Dépêche du Directeur de la Chambre des Métiers au Minsitre des Transports (21.12.2007)	5824/01	<u>35</u>
16-01-2008	Avis de la Chambre de Travail (16.1.2008)	5824/02	<u>38</u>
24-01-2008	Avis de la Chambre de Commerce (24.1.2008)	5824/03	<u>43</u>
21-02-2008	Avis de la Chambre des Employés Privés sur le projet de loi et sur 1) le projet de règlement grand-ducal sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires et modifiant a) le règ [...]	5824/04	<u>48</u>
08-04-2008	Avis du Conseil d'Etat (8.4.2008)	5824/05	<u>61</u>
23-04-2008	Avis de la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics (23.4.2008)	5824/06	<u>74</u>
09-12-2008	Avis complémentaire du Conseil d'Etat (9.12.2008)	5824/07	<u>83</u>
06-02-2009	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission des Transports	5824/08	<u>88</u>
03-03-2009	Deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat (3.3.2009)	5824/09	<u>112</u>
03-04-2009	Rapport de commission(s) : Commission des Transports Rapporteur(s) :	5824/11	<u>117</u>
08-04-2009	Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (8.4.2009)	5824/10	<u>150</u>
05-05-2009	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (05-05-2009) Evacué par dispense du second vote (05-05-2009)	5824/12	<u>153</u>
27-07-2009	Publié au Mémorial A n°169 en page 2466	5824	<u>156</u>

Résumé

5824 / Résumé :

Le projet de loi sous objet s'inscrit dans le cadre des mesures de transposition du **deuxième paquet ferroviaire**, adopté par le Parlement européen et le Conseil et qui aurait dû être transposé en droit national jusqu'au 30 avril 2006 et en particulier de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire.

La directive 2004/49/CE a déjà fait l'objet d'une transposition partielle en droit luxembourgeois, notamment par le biais de la loi du 8 mars 2002 sur les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer, ainsi que par le biais du règlement grand-ducal du 6 juin 2003 portant des spécifications complémentaires concernant les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans le domaine du transport ferroviaire.

Il en résulte que le travail accompli jusqu'à présent pour transposer ladite **directive reste à être complété surtout par la mise en place d'une autorité nationale de sécurité** qui sera chargée des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer et qui devra être indépendante notamment des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Ainsi, le présent projet de loi

fixe les **principes et les procédures applicables en matière de réglementation, de gestion et de surveillance de la sécurité ferroviaire**. L'objectif est la mise en place et le développement du niveau de sécurité du système ferroviaire luxembourgeois en remplaçant au fur et à mesure l'autoréglementation du secteur ferroviaire par une réglementation harmonisée au niveau national ;

définit les responsabilités incombant à chacun des acteurs du secteur ferroviaire ;
définit les **principes de la mise en place du cadre réglementaire de la sécurité** ferroviaire qui tient compte des objectifs de sécurité communs (OSC), des méthodes de sécurité communes (MSC) et des indicateurs de sécurité communs (ISC) élaborés au niveau communautaire. Chaque entreprise ferroviaire admise à circuler sur le réseau ferré luxembourgeois est tenue de respecter les mêmes exigences en matière de sécurité ;

exige que toutes les procédures de certification soient **organisées de manière transparente et non-discriminatoire** ;

détermine des **sanctions pénales** applicables en cas de non-respect des dispositions prévues ;

confie le maintien et l'amélioration du niveau de sécurité du système ferroviaire, conformément à la directive 2004/49/CE, à une autorité indépendante dans son organisation, sa structure juridique et ses décisions des entreprises ferroviaires, du gestionnaire de l'infrastructure, des demandeurs de certification et des entités adjudicatrices. Le projet de loi propose donc la **création d'une administration** placée sous l'autorité du Ministre des Transports et bénéficiant ainsi d'un degré élevé d'indépendance ;

transfère les fonctions d'organisme de **répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure ferroviaire** de la Communauté des Transports à l'Administration des Chemins de Fer à créer, pour réunir au sein d'un organisme toutes les missions ayant trait au secteur ferroviaire et qui ne peuvent être exercées par les CFL en tant que société intégrée.

5824/00

N° 5824**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2007-2008

PROJET DE LOI

ayant pour objet

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

* * *

*(Dépôt: le 20.12.2007)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (5.12.2007).....	2
2) Texte du projet de loi.....	3
3) Exposé des motifs et commentaire des articles.....	13
4) Fiche financière.....	23

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique.– Notre Ministre des Transports est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi ayant pour objet

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

Château de Berg, le 5 décembre 2007

Le Ministre des Transports,

Lucien LUX

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Chapitre I – *Objet, champ d'application et définitions*

Art. 1er. La présente loi a pour objectif la mise en place, la gestion, le développement, l'amélioration et le contrôle de la sécurité des chemins de fer au Luxembourg, tout en tenant compte de l'évolution de la législation communautaire ainsi que du progrès technique et scientifique.

Elle a pour objet de transposer en droit luxembourgeois la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire.

Art. 2. La présente loi détermine les exigences en matière de sécurité applicables au système ferroviaire luxembourgeois, y compris la gestion sûre de l'infrastructure et du trafic, ainsi que l'interaction entre les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Sont exclus du champ d'application de la présente loi les tramways et les infrastructures ferroviaires privées qui sont utilisées exclusivement par leur propriétaire pour ses propres opérations de transport de marchandises.

En ce qui concerne les réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés exclusivement à l'exploitation de services de transport de voyageurs locaux ainsi que les personnes et associations opérant exclusivement sur ces réseaux, ils ne sont pas couverts par les dispositions prévues par la présente loi. Un règlement grand-ducal arrête les conditions de sécurité spécifiques applicables à l'exploitation ferroviaire de ces réseaux.

Art. 3. Aux fins de la présente loi, on entend par:

- a) „système ferroviaire“, l'ensemble des sous-systèmes pour les domaines structurels et fonctionnels, tels qu'ils sont définis dans les directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE, ainsi que la gestion et l'exploitation du système dans son ensemble;
- b) „système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse“, l'ensemble, décrit à l'annexe I de la directive modifiée 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse, constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes du réseau transeuropéen de transport, construites ou aménagées pour être parcourues à grande vitesse, et les matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures;
- c) „système ferroviaire transeuropéen conventionnel“, l'ensemble, décrit à l'annexe I de la directive modifiée 2001/16/CE du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel, constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes du réseau transeuropéen de transport, construites ou aménagées pour le transport ferroviaire conventionnel et le transport ferroviaire combiné, et les matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures;
- d) „sous-systèmes“, le résultat de la division du système ferroviaire transeuropéen comme indiqué à l'annexe II des directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE. Ces sous-systèmes, pour lesquels des exigences essentielles doivent être définies, sont de nature structurelle ou fonctionnelle;
- e) „interopérabilité“, l'aptitude du système ferroviaire transeuropéen à permettre la circulation sûre et sans rupture de trains en accomplissant les performances requises pour ces lignes. Cette aptitude repose sur l'ensemble des conditions réglementaires, techniques et opérationnelles qui doivent être remplies pour satisfaire aux exigences essentielles;
- f) „spécifications techniques d'interopérabilité“ en abrégé „STI“, les spécifications dont chaque sous-système ou partie de sous-système fait l'objet en vue de satisfaire aux exigences essentielles et d'assurer l'interopérabilité des systèmes ferroviaires transeuropéens à grande vitesse et conventionnels, tels qu'ils sont définis dans les directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE;
- g) „constituants d'interopérabilité“, tout composant élémentaire, groupe de composants, sous-ensemble ou ensemble complet d'équipements incorporés ou destinés à être incorporés dans un sous-système, dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du système ferroviaire à grande vitesse ou conventionnel, tels qu'ils sont définis dans les directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE. La notion de „constituant“ recouvre des objets matériels mais aussi des objets immatériels comme les logiciels;

- h) „objectifs de sécurité communs“ en abrégé „OSC“, les niveaux de sécurité que doivent au moins atteindre les différentes parties du système ferroviaire (comme le système ferroviaire conventionnel, le système ferroviaire à grande vitesse, les tunnels ferroviaires de grande longueur ou les lignes uniquement utilisées pour le transport de marchandises) et le système dans son ensemble, exprimés sous forme de critères d'acceptation des risques;
- i) „méthodes de sécurité communes“ en abrégé „MSC“, les méthodes qui sont élaborées pour décrire comment évaluer les niveaux de sécurité, la réalisation des objectifs de sécurité et la conformité à d'autres exigences en matière de sécurité;
- j) „système de gestion de la sécurité“, l'organisation et les dispositions établies par un gestionnaire de l'infrastructure ou par une entreprise ferroviaire pour assurer la gestion sûre de ses activités;
- k) „accident“, un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables; les accidents sont ventilés suivant les types ci-après: collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies et autres;
- l) „accident grave“, toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées ou d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire; on entend par „importants dommages“ des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par un organisme d'enquête à un total d'au moins 2 millions d'euros;
- m) „incident“, tout événement, autre qu'un accident ou un accident grave, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité d'exploitation;
- n) „Agence ferroviaire européenne“ en abrégé „Agence“, l'agence communautaire pour la sécurité ferroviaire et l'interopérabilité, instituée par le règlement 2004/881/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne;
- o) „Administration des Chemins de Fer“, l'administration publique instituée par la présente loi comme organisme national chargé des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer conformément à la directive 2004/49/CE.

Chapitre II – Administration des Chemins de Fer

Art. 4. Il est créé une Administration des Chemins de Fer (ACF), appelée ci-après „Administration“, qui est placée sous l'autorité du membre du gouvernement ayant les chemins de fer dans ses attributions, ci-après désigné le ministre. Elle est dirigée par un Directeur de l'Administration des Chemins de Fer qui en est le supérieur hiérarchique.

Le personnel de l'Administration est composé des fonctionnaires et employés recrutés conformément aux articles 10 et 11 de la présente loi. L'Administration peut s'assurer l'assistance technique d'experts selon ses besoins.

Art. 5. 1. L'Administration veille au maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité dans le domaine ferroviaire en conformité avec les dispositions nationales et internationales applicables. A cette fin, elle accomplit de manière ouverte, non discriminatoire et transparente notamment les missions suivantes:

- a) délivrer, renouveler, réexaminer, modifier, retirer et suspendre les certificats et agréments de sécurité conformément aux dispositions de la présente loi et des règlements grand-ducaux pris en son exécution ainsi que vérifier que les conditions de validité en sont remplies;
- b) vérifier la conformité des constituants d'interopérabilité aux exigences prévues par la législation et la réglementation en vigueur;
- c) autoriser en application de la législation et de la réglementation en vigueur la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constituant le système ferroviaire implanté ou exploité au Luxembourg et vérifier qu'ils sont exploités et entretenus conformément aux exigences essentielles les concernant;
- d) accomplir les missions lui dévolues conformément à la présente loi et aux règlements grand-ducaux pris en son exécution dans le cadre de la mise en service du matériel roulant utilisé sur le réseau

ferré luxembourgeois, à savoir notamment autoriser la mise en service du matériel roulant nouveau ou substantiellement modifié qui n'est pas encore couvert par une STI et vérifier qu'il est exploité et entretenu conformément aux exigences essentielles le concernant;

- e) accomplir les missions lui dévolues conformément à la présente loi et aux règlements grand-ducaux pris en son exécution dans le cadre de la formation et de la certification du personnel affecté à des tâches de sécurité sur le réseau ferré luxembourgeois;
- f) vérifier, promouvoir, faire appliquer, développer et publier le cadre réglementaire en matière de sécurité ferroviaire, y compris le système des règles nationales de sécurité;
- g) assister et conseiller le ministre dans l'exécution de ses attributions en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires;
- h) apporter son concours à des études et activités en rapport avec la sécurité ferroviaire;
- i) coopérer avec ses homologues, en particulier en vue d'une harmonisation des critères de certification en matière de sécurité ferroviaire.

Les différentes missions de l'Administration peuvent être précisées par règlement grand-ducal.

2. L'Administration se voit confier en outre la mission de garantir à toute entreprise ferroviaire un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire et d'éviter tout abus de position dominante d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires au détriment des autres. A cette fin, elle assume les fonctions d'organisme de répartition des sillons et d'organisme de tarification de l'infrastructure ferroviaire, telles que prévues respectivement aux articles 22 et 25 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

Art. 6. Avant le premier septembre de chaque année, l'Administration rend compte, dans un rapport écrit, au ministre de l'exécution de ses missions au cours de l'année précédente. Dans ce rapport, elle relève plus particulièrement:

- a) les informations sur l'évolution de la sécurité ferroviaire, y compris un inventaire des indicateurs de sécurité communs définis à l'annexe I de la directive 2004/49/CE,
- b) les modifications importantes apportées aux règles applicables en matière de sécurité ferroviaire,
- c) l'évolution de la certification et de l'agrément en matière de sécurité, ainsi que
- d) les résultats de la surveillance du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et des entreprises ferroviaires et les enseignements qui en ont été tirés.

Elle publie son rapport annuel et le transmet à l'Agence au plus tard le 30 septembre de l'année suivante.

Art. 7. 1. Dans la mesure où l'Administration ne dispose pas de spécialistes en nombre ou qualité suffisants pour pouvoir effectuer toutes les inspections ou tous les contrôles exigés dans le cadre de l'accomplissement des missions de l'Administration prévues à la présente loi, le Directeur peut, après en avoir été autorisé par le ministre, confier des missions à du personnel qualifié appartenant à des autorités de sécurité étrangères ou à une société privée spécialisée, à condition que:

- la société privée présente toutes les garanties d'indépendance par rapport au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou à l'entreprise ferroviaire visés par ses inspections et contrôles;
- l'assistance procurée par du personnel d'une autorité étrangère fasse l'objet d'un contrat passé avec cette autorité;
- les procédures pratiquées et les documents utilisés soient conformes au cadre réglementaire luxembourgeois;
- les éléments recueillis permettent à l'Administration de prendre une décision en toute connaissance de cause.

2. Les frais d'inspection et de contrôle sont à charge des entreprises, organismes et personnes inspectées ou contrôlées.

3. L'Administration peut demander tous les renseignements nécessaires à l'accomplissement de ses missions. Elle a accès à tous les documents appropriés ainsi qu'aux locaux, installations et équipements du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires et procède aux vérifications nécessaires.

4. Quiconque empêche ou entrave sciemment, de quelque manière que ce soit, l'accomplissement des missions incombant à l'Administration, est puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 125.000 euros ou d'une de ces peines seulement. Est notamment considéré comme empêchant ou entravant sciemment l'accomplissement des missions incombant à l'Administration, le refus opposé à ses agents de donner accès aux locaux, installations et équipements du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et des entreprises ferroviaires ou de communiquer tous renseignements ou documents demandés.

Art. 8. 1. En vue d'obtenir le certificat de sécurité et l'agrément de sécurité prévus à la présente loi, le requérant doit adresser sa demande écrite sous pli recommandé au Directeur de l'Administration des Chemins de Fer.

La demande doit être rédigée en langue française ou allemande. Elle doit être remise en trois exemplaires. Elle indique notamment l'objet de la demande et le relevé des pièces dont le requérant entend se servir. Elle est accompagnée de tous les pièces et documents exigés par la réglementation.

2. Le requérant peut demander des informations sur les modalités d'obtention des certifications. A cette fin, l'Administration dresse notamment un dossier d'information sur les exigences et met gratuitement tous les documents appropriés à la disposition du requérant. Des éléments d'orientation spécifiques sont fournis aux entreprises ferroviaires qui introduisent une demande de certificat de sécurité concernant des services sur une partie limitée du réseau ferré; ils précisent notamment les règles applicables à la partie du réseau en question.

3. L'Administration peut demander tous les renseignements nécessaires à l'instruction des demandes qui lui sont soumises, et, le cas échéant, s'assurer à ces fins le concours d'organismes et d'experts indépendants par rapport au requérant.

4. L'Administration statue sur les demandes endéans les trois mois à compter du jour où le dossier comportant toutes les pièces utiles au bon déroulement de la procédure lui a été communiqué.

Les décisions de refus sont motivées.

5. Les frais d'instruction de la demande sont à charge du requérant.

6. Les décisions de l'Administration sont susceptibles d'un recours en annulation devant le tribunal administratif.

Art. 9. Dans le cadre de la mise au point du cadre réglementaire, l'Administration consulte toutes les parties concernées et intéressées, y compris le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, les entreprises ferroviaires, les fabricants et les fournisseurs de services d'entretien, les usagers et les représentants du personnel. Les avis des parties intéressées sont réputés favorables s'ils ne sont pas intervenus dans le mois suivant la transmission du projet.

Art. 10. 1. En dehors d'un directeur, le cadre du personnel de l'Administration comprend, dans l'ordre hiérarchique, les fonctions et emplois suivants:

a) Dans la carrière supérieure:

grade de computation de la bonification d'ancienneté: grade 12:

- des conseillers de direction première classe et des ingénieurs première classe;
- des conseillers de direction et des ingénieurs-chefs de division;
- des conseillers de direction adjoints et des ingénieurs principaux;
- des attachés de Gouvernement premiers en rang et des ingénieurs-inspecteurs;
- des attachés de Gouvernement et des ingénieurs.

b) Dans la carrière moyenne du rédacteur:

grade de computation de la bonification d'ancienneté: grade 7:

- des inspecteurs principaux premiers en rang;
- des inspecteurs principaux;

- des inspecteurs;
- des chefs de bureaux;
- des chefs de bureaux adjoints;
- des rédacteurs principaux;
- des rédacteurs.

La promotion aux fonctions supérieures à celles de rédacteur principal est subordonnée à la réussite d'un examen de promotion.

Lorsqu'un emploi d'une fonction de promotion n'est pas occupé, le nombre des emplois d'une fonction inférieure au grade de la même carrière pourra être temporairement augmenté en conséquence.

c) Dans la carrière moyenne de l'ingénieur-technicien:

grade de computation de la bonification d'ancienneté: grade 7:

- des ingénieurs-techniciens inspecteurs principaux premiers en rang;
- des ingénieurs-techniciens inspecteurs principaux;
- des ingénieurs-techniciens inspecteurs;
- des ingénieurs-techniciens principaux;
- des ingénieurs-techniciens.

La promotion aux fonctions supérieures à celles d'ingénieur-technicien principal est subordonnée à la réussite d'un examen de promotion.

Lorsqu'un emploi d'une fonction de promotion n'est pas occupé, le nombre des emplois d'une fonction inférieure au grade de la même carrière pourra être temporairement augmenté en conséquence.

d) Le cadre prévu au présent paragraphe peut être complété par des employés de l'Etat et des ouvriers de l'Etat dans les limites des crédits budgétaires. En outre, le cadre prévu au présent paragraphe peut être complété par des stagiaires suivant les besoins du service et dans les limites des crédits budgétaires.

2. Le directeur doit être titulaire d'un diplôme de fin d'études universitaires représentant la sanction finale d'un cycle complet d'études universitaires, homologué ou reconnu conformément aux dispositions législatives en vigueur.

La nomination aux fonctions de directeur est faite au gré du Gouvernement.

3. Les nominations aux fonctions classées au grade 9 et aux grades supérieures sont faites par le Grand-Duc. Les nominations aux autres grades sont faites par le ministre.

4. Sans préjudice des conditions générales d'admission au service de l'Etat, et pour autant qu'elles ne sont pas fixées par la présente loi, les conditions particulières d'admission au stage, de nomination et d'avancement du personnel de l'Administration sont fixées par voie de règlement grand-ducal.

5. La loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat est modifiée comme suit:

a) L'article 22 section IV est modifié comme suit:

- au numéro 9 est ajoutée la mention „le directeur de l'Administration des Chemins de Fer“.

b) L'annexe A – classification des fonctions – rubrique I, „Administration générale“, est modifiée comme suit:

- au grade 17 est ajoutée la mention „Administration des Chemins de Fer – directeur“.

c) L'annexe D – détermination – rubrique I, „Administration générale“, est modifiée comme suit:

- à la carrière supérieure de l'administration, au grade 12 de la computation de la bonification d'ancienneté, au grade 17, est ajoutée la mention „directeur de l'Administration des Chemins de Fer“.

Art. 11. Afin d'assumer les missions, responsabilités et obligations qui sont dévolues à l'Administration par les dispositions de la présente loi, des agents des CFL qui, au moment de l'entrée en vigueur

de la présente loi, sont chargés de tâches relevant de la compétence de l'Administration ou qui disposent des qualifications requises, peuvent être détachés sur une base volontaire à l'Administration selon les modalités prévues à l'article 7 de la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'Etat.

A tout moment, moyennant préavis de six mois, chaque agent détaché peut demander de mettre un terme à son détachement et de réintégrer le cadre des CFL.

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

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

Le Trésor rembourse aux CFL les traitements, indemnités, salaires, charges sociales patronales et la quote-part des pensions des agents en question.

Chapitre III – Mise en place et gestion de la sécurité ferroviaire

Art. 12. Les objectifs de sécurité nationaux et méthodes de sécurité nationales définissent le niveau de sécurité afférent à l'utilisation et à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ainsi qu'à l'exploitation du matériel roulant sur le réseau ferré luxembourgeois. Ils prévalent à l'élaboration des règles nationales de sécurité visées à l'article 13 et à celle des règles internes de sécurité visées à l'article 14. Ils sont arrêtés par règlement grand-ducal.

Art. 13. 1. Les règles nationales de sécurité contiennent les exigences en matière de sécurité imposées sur le réseau ferré luxembourgeois et applicables au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et aux entreprises ferroviaires autorisées à circuler sur le réseau ferré luxembourgeois. Elles tiennent compte des OSC et MSC.

2. En l'absence de STI et sans préjudice aux dispositions de l'article 9, l'Administration définit les règles nationales de sécurité en matière d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et toute entreprise ferroviaire peuvent proposer à l'Administration des règles nationales de sécurité ainsi que des modifications à apporter aux règles nationales de sécurité en vigueur. En particulier, ils informent l'Administration de tout risque dont ils ont connaissance et qui ne serait pas suffisamment pris en compte dans les règles nationales de sécurité.

L'Administration arrête les règles nationales de sécurité et en informe le ministre avant la publication.

Les références aux publications relatives aux règles nationales de sécurité sont insérées au Mémorial, Recueil administratif et économique, au moins six jours francs avant la mise en vigueur.

3. Les règles nationales de sécurité adoptées sont adaptées aux OSC et MSC au fur et à mesure de leur adoption et conformément au calendrier de mise en œuvre prévu.

4. L'Administration communique sans délai au ministre toutes les informations requises en vue de la notification à la Commission européenne des règles nationales de sécurité adoptées ou modifiées, sauf si lesdites règles concernent exclusivement la mise en œuvre d'une STI. Les règles de sécurité nationales soumises à notification sont énumérées à l'annexe II de la directive 2004/49/CE. La notification comprend des informations sur le contenu principal des règles avec les références aux textes législatifs, le domaine d'application des règles, la forme des règles et sur l'instance qui a procédé à leur publication.

5. Tout projet de règle nationale de sécurité qui exige un niveau de sécurité plus élevé que celui des OSC adoptés ou qui est susceptible d'affecter sur le réseau ferré national les activités effectuées par des entreprises ferroviaires qui sont établies en dehors du Luxembourg en conformité avec les exigences du droit communautaire est soumis par l'Administration à l'avis des parties intéressées conformément à l'article 9.

6. Conformément à l'article 8, paragraphe 7, de la directive 2004/49/CE, l'Administration soumet le projet de règle nationale de sécurité à l'examen de la Commission européenne, en exposant les motifs pour lesquels elle entend l'introduire.

Art. 14. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et chaque entreprise ferroviaire adoptent, chacun en ce qui le concerne, des règles internes de sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité.

Les règles internes sont établies dans le respect notamment des règles nationales et internationales de sécurité adoptées et ne s'appliquent qu'à l'organisme qui les édicte.

Art. 15. 1. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires établissent leur système de gestion de la sécurité de manière à ce que le système ferroviaire soit en mesure d'atteindre au moins les OSC, qu'il soit conforme aux règles nationales de sécurité visées à l'article 13, ainsi qu'aux exigences de sécurité définies dans les STI, et de manière à ce que les éléments pertinents des MSC soient appliqués.

2. Le système de gestion de la sécurité contient les éléments définis dans l'annexe III de la directive 2004/49/CE, adaptés en fonction de la nature, de l'importance et d'autres caractéristiques de l'activité exercée. Il garantit la maîtrise de tous les risques créés par les activités du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou de l'entreprise ferroviaire, y compris la fourniture de maintenance et de matériel et le recours à des contractants. Sans préjudice des dispositions nationales et internationales régissant la responsabilité civile dans le domaine du transport ferroviaire, le système de gestion de la sécurité tient également compte, selon le cas et dans la limite du raisonnable, des risques résultant des activités d'autres parties. Il prend aussi en considération les dispositions légales nationales concernant la santé et la sécurité du personnel employé dans le secteur ferroviaire.

3. Le système de gestion de la sécurité de tout gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire tient en outre compte des effets des activités des différentes entreprises ferroviaires sur le réseau ferré luxembourgeois et comprend des dispositions permettant à toutes les entreprises ferroviaires d'opérer conformément aux STI, aux règles de sécurité nationales et aux conditions fixées dans leur certificat de sécurité. Par ailleurs, il est conçu dans le but de coordonner les procédures d'urgence du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire avec toutes les entreprises ferroviaires qui utilisent son infrastructure.

4. Chaque année, avant le 30 juin, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires autorisées à utiliser le réseau ferré luxembourgeois soumettent à l'Administration un rapport annuel sur la sécurité concernant l'année civile précédente. Le rapport de sécurité contient:

- a) des informations sur la manière dont le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou l'entreprise ferroviaire réalise ses propres objectifs de sécurité et les résultats des plans de sécurité;
- b) la mise au point d'indicateurs de sécurité nationaux et des indicateurs de sécurité communs définis à l'annexe I de la directive 2004/49/CE, dans la mesure où cela est pertinent pour l'organisation déclarante;
- c) les résultats des audits de sécurité internes;
- d) des observations sur les insuffisances et les défauts de fonctionnement des opérations ferroviaires et de la gestion de l'infrastructure qui peuvent présenter un intérêt pour l'Administration.

Art. 16. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires prennent toutes les mesures requises en vue d'assurer la sécurité de l'exploitation du système ferroviaire et de maîtriser les risques qui en résultent, le cas échéant, en coopération les uns avec les autres. Ils appliquent les règles nationales de sécurité visées à l'article 14 et établissent leur système de gestion de la sécurité conformément aux dispositions de l'article 15.

Sans préjudice de la responsabilité civile établie conformément aux prescriptions légales, le gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise ferroviaire est responsable de sa partie du système ferroviaire et de la sécurité d'exploitation de celle-ci, y compris la fourniture de matériel et la sous-traitance de services, vis-à-vis des usagers, des clients, des travailleurs concernés et des tiers.

La responsabilité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et de chaque entreprise ferroviaire dans l'exploitation du système ferroviaire n'affecte pas la responsabilité d'autres acteurs tels que le fabricant, le fournisseur de services d'entretien, l'exploitant de wagons, le prestataire de services et l'entité adjudicatrice de livrer du matériel roulant, des installations, des accessoires et des équipements ainsi que des services conformes aux exigences et conditions d'utilisation prescrites, de sorte que ceux-

ci puissent être exploités en toute sécurité par l'entreprise ferroviaire respectivement par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Art. 17. La mise en circulation sur le réseau ferré luxembourgeois de trains par une entreprise ferroviaire déterminée n'est admise que lorsque celle-ci rapporte la preuve qu'elle dispose de moyens financiers suffisants pour assumer à tout moment les conséquences financières de sa responsabilité civile, pour le moins dans le respect des dispositions internationales régissant la responsabilité civile dans le domaine du transport ferroviaire.

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

La preuve du respect de cette obligation est rapportée soit par le fait d'être titulaire d'une licence luxembourgeoise prévue à l'article 4 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, soit par le rapport d'un réviseur d'entreprises certifiant l'existence de moyens financiers pour couvrir la responsabilité civile dont question à l'alinéa premier.

Chapitre IV – Certification de l'entreprise ferroviaire

Art. 18. L'allocation et l'utilisation d'un sillon exigent de la part de l'entreprise bénéficiaire la détention d'un certificat de sécurité, attestant que l'entreprise ferroviaire a établi son système de gestion de la sécurité et est en mesure de satisfaire aux exigences définies dans les STI, dans d'autres dispositions du droit communautaire ainsi que dans les règles nationales de sécurité, afin d'exploiter le réseau ferré luxembourgeois en toute sécurité et d'en maîtriser les risques.

Le certificat de sécurité peut couvrir l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois ou seulement une partie déterminée de celui-ci.

Art. 19. L'Administration est l'autorité compétente pour délivrer les certificats de sécurité.

L'Administration et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peuvent à tout moment vérifier si les entreprises ferroviaires empruntant le réseau ferré luxembourgeois disposent d'un certificat de sécurité en cours de validité et que les conditions de validité de ce certificat sont remplies.

Les conditions d'obtention et de validité du certificat de sécurité ainsi que les modalités de son établissement sont arrêtées par règlement grand-ducal qui fixe également les conditions et les modalités de retrait du certificat de sécurité.

Art. 20. L'Administration notifie à l'Agence, dans un délai d'un mois, la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des certificats de sécurité. La notification mentionne le nom et l'adresse des entreprises ferroviaires, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité du certificat de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de la décision.

Chapitre V – Certification du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire

Art. 21. Pour pouvoir gérer et exploiter l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit être titulaire d'un agrément de sécurité délivré par l'Administration.

L'Administration peut à tout moment vérifier si le gestionnaire de l'infrastructure dispose d'un agrément de sécurité en cours de validité et que les conditions de validité de cet agrément sont remplies.

Les conditions d'obtention et de validité de l'agrément de sécurité ainsi que les modalités de son établissement sont arrêtées par règlement grand-ducal qui fixe également les conditions et les modalités de retrait de l'agrément de sécurité.

Art. 22. L'Administration notifie à l'Agence, dans un délai d'un mois, la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des agréments de sécurité. La notification mentionne le nom et l'adresse du gestionnaire de l'infrastructure, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité de l'agrément de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de la décision.

Chapitre VI – Certification du personnel affecté à des tâches de sécurité

Art. 23. Toute entreprise ferroviaire admise à utiliser le réseau ferré luxembourgeois ainsi que le gestionnaire de l'infrastructure doivent employer aux tâches de sécurité qu'ils assument, du personnel titulaire d'une formation et d'une certification conformes aux exigences de sécurité définies par le droit communautaire, par les STI et par les règles de sécurité nationales.

Les critères d'aptitude et de qualification, y compris les modalités et la sanction de la formation des agents affectés à des tâches de sécurité au sein d'une entreprise ferroviaire ou par le gestionnaire de l'infrastructure, sont réglés par règlement grand-ducal qui détermine également les conditions selon lesquelles une certification établie par l'autorité compétente d'un autre Etat pourra être reconnue.

Art. 24. La formation du personnel affecté à des tâches de sécurité au sein d'une entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure est organisée et dispensée par des centres de formation accrédités par le Ministre sur proposition de l'Administration.

L'accréditation n'est valable qu'à condition pour le centre de formation concerné d'assurer aux différentes catégories de personnel affecté à des tâches de sécurité un accès équitable et non discriminatoire à ses services de formation, lorsque cette formation est requise pour remplir les conditions d'obtention du certificat de sécurité respectivement de l'agrément de sécurité.

Le processus d'accréditation qui se fonde notamment sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité est arrêté par règlement grand-ducal.

Chapitre VII – Certification du matériel roulant ferroviaire

Art. 25. Toute entreprise ferroviaire admise à utiliser le réseau ferré luxembourgeois ne fera circuler sur le réseau ferré luxembourgeois que des trains composés de matériel roulant entièrement couvert par les STI pertinentes ou dont la mise en service a été dûment autorisée par l'Administration ou dont l'autorisation de mise en service accordée par les autorités compétentes d'un autre Etat membre de l'Union européenne aura été reconnue par l'Administration.

Les conditions d'obtention et de validité de l'autorisation de mise en service du matériel roulant ferroviaire circulant sur le réseau ferré national ainsi que les modalités de sa délivrance sont arrêtées par règlement grand-ducal qui détermine également les conditions selon lesquelles l'autorisation de mise en service délivrée dans un autre Etat membre pourra être intégralement ou partiellement reconnue.

Chapitre VIII – Dispositions pénales

Art. 26. La violation des règles d'octroi et de retrait des certifications et autorisations prévues aux Chapitres IV à VII de la présente loi et aux règlements pris en son exécution et le non-respect des conditions d'assurance prévues à l'article 17 sont punis d'un emprisonnement d'un mois à trois ans et d'une amende de 251 à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Chapitre IX – Dispositions modificatives et abrogatoires

Art. 27. Au premier paragraphe de l'article 7 de la loi modifiée du 28 mars 1997

- 1° approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946,
- 2° approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL),
- 3° concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL, et
- 4° portant modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, les termes „Pendant 12 ans à compter de l'année en vigueur de la présente loi“ sont remplacés par „Jusqu'au 31 décembre 2011“.

Art. 28. Le deuxième alinéa de l'article 10 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée est abrogé.

Art. 29. Dans le Chapitre III – La répartition des sillons de la même loi – il est inséré derrière l'article 20 un article 20bis nouveau, libellé comme suit:

„**Art. 20bis.**– 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 du dd mmm aaaa sur la sécurité ferroviaire.“

Art. 30. A l'article 22 de la même loi sont apportées les modifications suivantes:

1° Au paragraphe 1er, le terme „la cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports, établissement public institué en vertu de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics“ est remplacé par „l'Administration des Chemins de Fer, instituée en vertu de la loi du ... relative à la sécurité ferroviaire“.

2° Au paragraphe 2, alinéa 3, la référence „article 26“ est remplacée par „article 20bis“.

3° Le paragraphe 3 est abrogé.

4° Au paragraphe 4, le terme „la cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports“ est remplacé par „l'Administration des Chemins de Fer“.

5° Le paragraphe 9 est remplacé par le texte suivant:

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

Art. 31. L'article 24 de la même loi est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 24.**– L'utilisation du réseau ferré luxembourgeois est soumise au paiement d'une redevance d'utilisation dont les modalités d'application sont arrêtées par règlement grand-ducal, l'avis de l'organisme de tarification demandé.

Les redevances d'utilisation sont calculées pour chaque entreprise dans le respect du principe de l'application non discriminatoire de ces redevances dans le cadre d'un même marché et par rapport à un barème tarifaire de référence établi par l'organisme de tarification prévu à l'article 25 selon les modalités arrêtées par règlement grand-ducal.

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

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit pouvoir prouver que les redevances à payer par une entreprise ferroviaire ont été calculées conformément aux modalités de tarification de la redevance prévue.

L'organisme de tarification prévu à l'article 25 tient à la disposition de toute entreprise ferroviaire demandant l'allocation de sillons toute information utile sur les redevances imposées.“

Art. 32. Au paragraphe 1er de l'article 25 de la même loi, le terme „la cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports, instituée en vertu de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics“ est remplacé par „l'Administration des Chemins de Fer, instituée en vertu de la loi du ... relative à la sécurité ferroviaire“.

Art. 33. Le Chapitre V – Les règles de sécurité relatives à l'utilisation du réseau de la même loi – est abrogé.

Art. 34. A l'article 31 de la même loi, la référence aux articles 20 à 29 est remplacée par la référence aux articles 20 à 25.

Art. 35. L'article 7quater de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics est abrogé.

Chapitre X – Dispositions finales

Art. 36. La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recouvrant à l'intitulé suivant: „loi du ... relative à la sécurité ferroviaire“.

Art. 37. La présente loi entre en vigueur le 1er janvier 2008.

*

EXPOSE DES MOTIFS ET COMMENTAIRE DES ARTICLES

1. CONSIDERATIONS GENERALES

1.1. Les objectifs de la loi en projet

Le présent projet de loi s'inscrit dans le cadre des mesures de transposition du deuxième paquet ferroviaire, adopté par le Parlement européen et le Conseil et qui aurait dû être transposé en droit national jusqu'au 30 avril 2006 et en particulier de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire.

La directive 2004/49/CE a déjà fait l'objet d'une transposition partielle en droit luxembourgeois, notamment par le biais de la loi du 8 mars 2002 sur les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et du chemin de fer, ainsi que par le biais du règlement grand-ducal du 6 juin 2003 portant des spécifications complémentaires concernant les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans le domaine du transport ferroviaire.

Il en résulte que le travail accompli jusqu'à présent pour transposer ladite directive reste à être complété surtout par la mise en place d'une autorité nationale de sécurité qui sera chargée des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer et qui devra être indépendante notamment des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

1.2. Le droit ferroviaire communautaire

Afin d'assurer la pérennité du rail qui pâtit d'une importante concurrence avec les autres modes de transport, et plus particulièrement avec le transport routier, la Commission européenne entend revitaliser le secteur ferroviaire et soumettre le transport ferroviaire au même régime de concurrence que celui qui régit les autres moyens de transports.

Pour atteindre cet objectif, la Commission poursuit avec conséquence sa politique de libéralisation du secteur ferroviaire entamée depuis le début des années 90 et s'efforce de créer parallèlement les conditions-cadres d'un futur marché commun des transports ferroviaires.

La première étape de la libéralisation des services de transport ferroviaire s'est concrétisée par l'adoption de la directive du Conseil 91/440/CEE du 29 juillet 1991 concernant le développement des chemins de fer communautaire, qui a formellement déclenché le processus d'ouverture de l'accès au marché ferroviaire.

Depuis lors, les différences au niveau de la sécurité ferroviaire constituent un des principaux obstacles au développement du marché ferroviaire préconisé par la Commission européenne, de sorte qu'une clarification du nouveau cadre juridique s'est avérée rapidement nécessaire.

C'est ainsi qu'en 1995 une première clarification est intervenue par l'adoption de deux textes législatifs, à savoir la directive du Conseil 95/18/CE du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires et la directive du Conseil 95/19/CE du 19 juin 1995 sur la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'utilisation de l'infrastructure. Ces deux mesures prévoient que l'allocation et l'utilisation d'un sillon exigent de la part de l'entreprise ferroviaire bénéficiaire la détention d'une licence communautaire et d'un certificat de sécurité national couvrant le réseau sur lequel l'entreprise ferroviaire est admise à faire circuler des trains.

Ensuite avec l'adoption du premier paquet ferroviaire est créé un cadre précis et transparent pour garantir un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire. Il s'agit de

- la directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires,
- la directive 2001/13/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires et
- la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité.

Il est à noter que le premier paquet ferroviaire vise surtout à aligner le secteur ferroviaire sur un régime semblable à celui des autres modes de transports. Dans cet ordre d'idées, le rôle des différents acteurs est clairement défini, l'allocation des sillons et la tarification de l'infrastructure ferroviaire se faisant de manière équitable et non discriminatoire et étant garanties par la mise en place d'un organisme de contrôle au sein de chaque Etat membre.

Force est cependant de constater que le premier paquet ferroviaire n'a introduit que des adaptations secondaires en matière de sécurité ferroviaire. En effet, la Commission européenne s'est limitée à obliger les Etats membres à établir et à faire respecter des règles de sécurité et à veiller à ce que les accidents fassent l'objet d'une enquête.

Les Conseils européens de Stockholm et de Göteborg ont retenu comme objectif prioritaire la poursuite de la réforme du secteur ferroviaire européen avec la présentation le 23 janvier 2002 d'un second paquet de mesures consacrées à la lutte contre la détérioration des parts de marché du rail et complétant les mesures déjà décidées le 22 novembre 2000 dans le cadre du premier paquet ferroviaire.

Le deuxième paquet ferroviaire se compose:

- de la directive 2004/49/CE du Parlement Européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire),
- de la directive 2004/50/CE du Parlement Européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la directive 96/48/CE du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel,
- de la directive 2004/51/CE du Parlement Européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires,
- du Règlement (CE) No 881/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne qui décrit ses tâches, son organisation et sa façon de travailler avec l'ensemble des représentants du secteur.

Il complète et tire les leçons des efforts faits visant à créer et à accélérer l'intégration de l'espace ferroviaire européen. Lesdits efforts se tournent autour de l'ouverture du marché des services ferroviaires pour le transport de fret et l'interopérabilité du réseau ferré. L'objectif du deuxième paquet ferroviaire est de combler les lacunes du cadre juridique et technique, en complétant le cadre législatif, qui s'est révélé insuffisant.

En effet, les règles en matière de sécurité n'ont pas été adaptées aux besoins d'un marché ferroviaire unique, de sorte que les réglementations nationales applicables en matière de sécurité ferroviaire se caractérisent toujours par des divergences considérables au niveau technique et au niveau de l'exploitation des réseaux. Il en résulte que les exigences en matière de formation et de certification du personnel employé au sein des entreprises ferroviaires diffèrent d'un Etat membre à l'autre. De nombreuses différences sont également relevées sur le plan de l'organisation de la gestion et de l'homologation du matériel roulant.

En raison de ces différences, il a été difficile de surmonter les barrières techniques et d'établir des services de transport internationaux.

Dans cet ordre d'idées, les mesures prévues dans le cadre du deuxième paquet ferroviaire constituent le complément indispensable à une mise en œuvre du premier paquet ferroviaire en assurant le maintien d'un haut niveau de sécurité.

C'est ainsi que la directive 2004/49/CE a pour objectif l'harmonisation et l'élaboration de principes communs en matière de sécurité ferroviaire ainsi que le renforcement de la sécurité des chemins de fer

par une transparence complète des procédures appliquées. A cette fin elle met en place une procédure pour l'octroi des certificats de sécurité que toute entreprise ferroviaire doit détenir pour être autorisée à faire circuler des trains sur le réseau ferré ainsi que pour la délivrance des agréments de sécurité pour le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Ensuite la directive exige des Etats membres l'institution d'une autorité nationale de sécurité indépendante et la création d'un organisme d'enquête sur les accidents et incidents ferroviaires. Elle définit les tâches et le rôle des différents acteurs.

Le règlement (CE) 881/2004 du 29 avril 2004 instituant l'Agence ferroviaire européenne illustre d'ailleurs le souci qui a inspiré le deuxième paquet ferroviaire de lier exigences de sécurité et renforcement de l'interopérabilité. Dans cette perspective, l'Agence ferroviaire a en charge d'une part, le développement de normes communes de sécurité ainsi que le développement et la gestion d'un système de contrôle des performances de sécurité, et d'autre part, outre la gestion à long terme du système d'élaboration et de mise à jour des STI, le contrôle de leur application sur le terrain.

1.3. La transposition de la directive 2004/49/CE en droit national

Le projet de loi en question fixe les principes et les procédures applicables en matière de réglementation, de gestion et de surveillance de la sécurité ferroviaire. Les règles prévues s'appliquent sur l'ensemble du système ferroviaire national mis à part les tramways ainsi que les personnes et associations opérant exclusivement sur ces réseaux ainsi que les infrastructures ferroviaires privées qui sont utilisées exclusivement par leur propriétaire pour leurs propres opérations de transport de marchandises. En effet, lesdits systèmes peuvent être soumis à des règles de sécurité locales voire à la législation en matière de sécurité routière et ils ne sont pas couverts par les dispositions communautaires prévues en matière d'interopérabilité et de licences. Il en va de même pour les réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés exclusivement à l'exploitation de services de transport de voyageurs locaux, tel par exemple le Fonds de Gras. Afin d'y assurer néanmoins un niveau élevé de sécurité, des règles de sécurité particulières applicables à ces réseaux seront fixées par voie de règlement grand-ducal.

La loi en projet a pour objectif de mettre en place et de développer le niveau de sécurité du système ferroviaire luxembourgeois. Il importe de remplacer au fur et à mesure l'autoréglementation du secteur ferroviaire par une réglementation harmonisée au niveau national. Le projet de loi définit également les responsabilités incombant à chacun des acteurs du secteur ferroviaire. Ainsi est-il prévu que les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire sont chacun responsables pour sa propre partie de la sécurité dans le cadre de l'exploitation du système ferroviaire et doivent mettre en oeuvre un système de gestion de la sécurité qui répond aux conditions imposées au niveau communautaire, alors que l'autorité nationale de sécurité est responsable de fournir un cadre réglementaire en matière de sécurité ferroviaire et de surveiller les performances de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires circulant sur le réseau ferré luxembourgeois.

Ensuite le projet de loi définit les principes de la mise en place du cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire qui tient compte des objectifs de sécurité communs (OSC), des méthodes de sécurité communes (MSC) et des indicateurs de sécurité communs (ISC) élaborés au niveau communautaire. Les objectifs de sécurité nationaux et les méthodes de sécurité nationales fixent le niveau de sécurité du système ferroviaire luxembourgeois. Ils priment sur les règles nationales de sécurité, qui reposent généralement sur des normes techniques nationales ou des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) et qui sont applicables sur le réseau ferré luxembourgeois. Chaque entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire adoptent dans le cadre de la mise en place de leur système de gestion de la sécurité des règles internes de sécurité.

Chaque entreprise ferroviaire admise à circuler sur le réseau ferré luxembourgeois est tenue de respecter les mêmes exigences en matière de sécurité, afin de garantir un niveau de sécurité élevé et afin de permettre à toute entreprise ferroviaire d'exploiter le réseau ferré dans des conditions identiques. Elle se voit délivrer un certificat de sécurité qui atteste qu'elle a établi un système de gestion de la sécurité en due forme et qu'elle est en mesure de se conformer aux normes et aux règles de sécurité applicables. Ledit certificat de sécurité comprend une certification générale et une certification spécifique, la certification générale à validité communautaire confirmant l'acceptation du système de gestion de la sécurité de l'entreprise ferroviaire et la certification spécifique au réseau ferré luxembourgeois confirmant l'aptitude de l'entreprise à se conformer aux normes et règles de sécurité applicables sur le réseau ferré luxembourgeois.

A l'instar de la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit obtenir un agrément de sécurité en ce qui concerne notamment son système de gestion de la sécurité.

En vue d'assurer un niveau élevé de sécurité du système ferroviaire luxembourgeois, les entreprises ferroviaires respectivement le gestionnaire de l'infrastructure sont tenus de n'employer aux tâches de sécurité que du personnel disposant d'une formation et d'une certification adéquate pour effectuer les transports en toute sécurité et en conformité avec la réglementation en vigueur et de n'utiliser que du matériel roulant dont la mise en service a été dûment autorisée.

La loi en projet exige que toutes les procédures de certification soient organisées de manière transparente et non discriminatoire.

Le maintien et l'amélioration du niveau de sécurité du système ferroviaire sont confiés, conformément à la directive 2004/49/CE, à une autorité qui doit être indépendante dans son organisation, sa structure juridique et ses décisions des entreprises ferroviaires, du gestionnaire de l'infrastructure, des demandeurs de certification et des entités adjudicatrices. C'est pourquoi le projet de loi propose de créer une administration placée sous l'autorité du Ministre des Transports et bénéficiant ainsi d'un degré élevé d'indépendance.

Etant donné que le présent projet de loi vise à réorganiser et à réunir toutes les dispositions législatives nationales applicables en matière de sécurité ferroviaire, les dispositions relatives notamment à la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires et qui figuraient auparavant dans la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation sont supprimées. Il en va de même des exigences relatives à la formation du personnel affecté à des tâches de sécurité sur le réseau ferré luxembourgeois et à la sécurité du matériel roulant qui sont désormais couverts par le certificat de sécurité prévu par le présent projet de loi et ne font donc plus partie des conditions d'obtention de la licence répondant à la directive 95/18/CE.

Finalement la loi en projet détermine des sanctions pénales applicables en cas de non-respect des dispositions prévues.

1.4. La mise en place de l'autorité nationale de sécurité dans nos pays voisins

La transposition du deuxième paquet ferroviaire requiert la mise en place d'une autorité nationale de sécurité. L'article 16 de la directive 2004/49/CE dispose que dans son organisation, sa structure juridique et ses décisions, cette autorité nationale de sécurité doit être indépendante des entreprises ferroviaires, du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, des demandeurs de certification et des entités adjudicatrices.

Dans cet ordre d'idées, le Gouvernement français a opté pour la création d'un *Etablissement public de sécurité ferroviaire*, en abrégé EPSF. L'EPSF élabore et publie les documents techniques, les règles de l'art et les recommandations relatifs à la sécurité ferroviaire. Il occupe actuellement 78 agents. Une augmentation à 100 agents est prévue jusqu'à la fin de l'année 2007.

En Belgique, l'autorité nationale de sécurité est instituée par la mise en place d'un *Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer*, en abrégé SSICF, au sein du Ministère. Le SSICF développe les règles de sécurité nationales avec l'appui du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou sur proposition du gestionnaire de l'infrastructure, des entreprises ferroviaires ou d'autres acteurs. Il occupe actuellement 20 agents, avec une rallonge de 10 agents prévue pour la fin de l'année 2007.

La directive 2004/49/CE n'est pas encore transposée en droit national allemand. Actuellement l'„*Eisenbahn-Bundesamt*“ (EBA) assure une partie des obligations revenant à l'autorité nationale de sécurité. Il paraît que l'autorité nationale de sécurité à créer établira les règles nationales de sécurité avec le concours des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires.

1.5. La mise en place de l'autorité nationale de sécurité au Luxembourg

Le projet de loi propose de créer au sein du Ministère des Transports une Administration des Chemins de fer. En effet, cette option se justifie par le fait que les fonctions d'autorité nationale de sécurité ont trait à la sécurité des chemins de fer et relèvent dès lors de la souveraineté nationale.

Par ailleurs, dans le domaine de l'aviation civile, une solution identique a été adoptée en 1999 par la création au sein du Ministère des Transports d'une Direction de l'Aviation Civile, dont les missions sont comparables à celles à assumer par l'autorité nationale de sécurité dans le domaine ferroviaire.

L'Administration des Chemins de fer serait placée sous l'autorité du ministre des Transports, dirigée par un directeur.

Il est important de noter que les fonctions qui seraient transférées à la nouvelle administration, en vue de se conformer au droit communautaire, sont actuellement exercées par les CFL en leur qualité de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Aussi conviendra-t-il, au vu du savoir-faire des agents des CFL, de mettre à disposition de l'Administration les agents en question, tout en garantissant leur indépendance par rapport aux CFL. Il convient de relever que les agents CFL concernés par le transfert continueront à bénéficier de leur statut de cheminot. Il s'agit d'un statut public (comparable à celui des fonctionnaires de l'Etat), établi par la loi modifiée du 28 décembre 1920 autorisant le Gouvernement à édicter un statut réglementant les conditions d'emploi, de travail, de rémunération et de mise à la retraite des employés et ouvriers occupés au service des exploitants des chemins de fer situés sur le territoire du Grand-Duché.

Au vu de ce qui précède, les missions confiées à l'autorité nationale de sécurité sont de nature très technique voire spécifique au secteur des chemins de fer.

Pour assumer toutes les tâches dévolues à l'autorité nationale de sécurité, celle-ci doit disposer d'un personnel suffisant et qui possède les connaissances professionnelles nécessaires en matière technique et d'exploitation. Entrent en ligne de compte:

- des experts en matière de réglementation nationale et internationale,
- des experts en matière de matériel roulant moteur et remorqué,
- des experts en matière de conduite des trains,
- des experts en matière de systèmes de signalisation et de sécurité au sol.

Il en résulte que la création de l'autorité nationale de sécurité au Luxembourg requiert à terme au moins l'effectif suivant:

- 6 personnes pour le volet réglementaire (national et international),
- 6 personnes pour le volet autorisation (matériel roulant, infrastructure, licence de conduite),
- 4 personnes pour le volet certificat/agrément de sécurité et inspection des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure,
- 2 personnes pour le volet administratif et dirigeant.

1.6. Le transfert des missions d'organisme de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure ferroviaire

Aux termes du programme de coalition publié en annexe de la déclaration gouvernementale du 4 août 2004 „*Le Gouvernement entend relancer le dialogue social propre au modèle dit luxembourgeois par l'organisation d'une „Tripartite Ferroviaire“. Celle-ci sera appelée à proposer des orientations et des mesures qui permettront aux CFL de s'assurer la viabilité et la compétitivité nécessaires, notamment dans le domaine du fret, tout en préservant le statut et les rémunérations propres aux agents actuels et en définissant la voie à suivre pour les agents futurs des CFL.*“

Ainsi, dans le cadre de la Tripartite Ferroviaire qui a abouti à un accord le 20 décembre 2005, la Direction générale des CFL, les syndicats ainsi que le Gouvernement ont notamment décidé de la structure future des CFL ainsi que de la mise en place d'un nouveau cadre pour la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire ainsi que pour la tarification.

Afin de garantir un accès équitable et non discriminatoire au réseau ferré luxembourgeois et étant donné qu'au Luxembourg, le gestionnaire de l'infrastructure n'est pas indépendant de l'entreprise ferroviaire sur le plan juridique, organisationnel ni décisionnel, les fonctions de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure doivent être assumées par un organisme qui est indépendant de l'entreprise ferroviaire sur le plan juridique, organisationnel ou décisionnel.

Il en résulte que les CFL, dans leur structure de société intégrée, ne peuvent se voir confier l'exercice de ces fonctions.

Afin d'éviter la prolifération d'organismes au Luxembourg et afin de se conformer le plus rapidement possible aux exigences communautaires, il a semblé de mise d'attribuer ces fonctions à la Communauté des Transports, établissement public créé par la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics. Aussi la loi du 24 juillet 2006 modifiant a) la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire; b) la loi du 28 mars 1997, 1° approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946, 2° approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL), 3° concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL et 4° portant modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire; c) la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation; d) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics a-t-elle créé au sein dudit établissement public une cellule „accès réseau“, qui s'est vu attribuer ces fonctions dites essentielles.

Force est de constater que le contexte européen exige de la part de chaque Etat membre la mise en place d'une autorité nationale de sécurité, de sorte que le Luxembourg se voit contraint de créer un nouvel organisme pour veiller au maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité dans le domaine ferroviaire.

Il en résulte qu'au Luxembourg sera institué un organisme ayant compétence dans le domaine des chemins de fer qui est indépendant de toute entreprise ferroviaire sur le plan juridique, organisationnel et décisionnel.

D'un point de vue du droit communautaire, il n'existe aucune incompatibilité pour que l'autorité nationale de sécurité se voit confier, à côté des missions décrites à la directive 2004/49/CE d'autres missions, telles que par exemple les fonctions d'organisme de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure ferroviaire prévues par la directive 2001/14/CE.

Dans les conditions données, les partenaires sociaux se sont mis d'accord à transférer les prédites fonctions d'organisme de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure ferroviaire à l'Administration des Chemins de Fer à créer, pour réunir au sein d'un organisme toutes les missions ayant trait au secteur ferroviaire et qui ne peuvent être exercées par les CFL en tant que société intégrée.

Dans cet ordre d'idées, les quatre agents actuellement détachés à la cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports seront affectés à la nouvelle administration.

1.7. La structure du projet de loi

Il a paru indiqué de cerner d'abord le champ d'application des dispositions légales projetées et de reprendre les définitions des directives en vue de les compléter par d'autres définitions s'avérant utiles pour l'application des principes communautaires au niveau national. C'est l'objet du chapitre Ier.

Le chapitre II de la loi en projet porte création de l'autorité nationale de sécurité, à savoir l'Administration des Chemins de Fer.

Le projet de loi relative à la sécurité ferroviaire comporte les dispositions essentielles sur la mise en place et la gestion de la sécurité ferroviaire d'une part, et sur la répartition des responsabilités dans le cadre de l'exploitation du système ferroviaire d'autre part. Ces aspects font l'objet du chapitre III.

Les chapitres IV, V, VI et VII traitent des questions de certification en matière de sécurité de l'entreprise ferroviaire, du gestionnaire de l'infrastructure, du personnel affecté à des tâches de sécurité et du matériel roulant ferroviaire qui sont reprises de la directive 2004/49/CE. Par ailleurs, un chapitre VIII prévoit les sanctions pénales en cas de violation des dispositions prévues dans le projet de loi en question. Enfin, un chapitre IX comporte certaines adaptations des textes légaux en vigueur nécessaires pour la transposition des dispositions communautaires.

Au vu de la technicité de la matière, les modalités d'exécution des principes légaux en projet sont déléguées à des règlements grand-ducaux.

Pour le détail des dispositions légales en projet il est renvoyé au commentaire des articles faisant l'objet de la seconde partie du présent exposé des motifs.

*

2. COMMENTAIRE DES ARTICLES

ad article 1er

L'article 1er fixe l'objet de la loi en projet, qui est la mise en place, la gestion, le développement, l'amélioration et le contrôle de la sécurité des chemins de fer au Luxembourg. Dans ce contexte l'évolution de la législation communautaire ainsi que le progrès technique et scientifique est à prendre en considération. Il est en outre précisé que le projet de loi porte transposition en droit national de la directive 2004/49/CE.

ad article 2

En exécution de l'article 2 de la directive 2004/49/CE, l'article 2 définit le champ d'application de la loi en projet. Les exigences de sécurité contenues dans le projet de loi sont applicables au système ferroviaire luxembourgeois entier, sauf quelques exclusions qui sont expressément permises par l'article 2 de la directive 2004/49/CE.

ad article 3

Les définitions des notions de référence utilisées dans le cadre du projet de loi sous examen sont reprises à l'article 3. Les définitions sont celles prévues par la directive 2004/49/CE.

Il est à noter que les définitions plus générales ayant trait aux enquêtes en cas d'accidents et d'incidents prévus dans le deuxième paquet ferroviaire sont reprises dans la loi portant création d'une entité d'enquête technique.

ad article 4

L'article 4 fait droit au paragraphe 1er de l'article 16 de la directive 2004/49/CE en portant création de l'autorité nationale de sécurité, à savoir de l'Administration des Chemins de Fer. Dans son organisation, structure juridique et ses décisions, elle est indépendante des entreprises ferroviaires, du gestionnaire de l'infrastructure, des demandeurs de certification et de toutes entités adjudicatrices. Cette administration est placée sous l'autorité du ministre des Transports et est dirigée par un directeur. Son personnel se compose de fonctionnaires et d'employés. Elle peut s'assurer l'assistance technique d'experts.

ad article 5

Conformément au paragraphe 2 de l'article 16 de la directive 2004/49/CE, les missions de l'Administration sont énoncées à l'article 5. Elles pourront être précisées par règlement grand-ducal.

ad article 6

L'article 6 porte transposition en droit national de l'article 18 de la directive 2004/49/CE, en prévoyant que l'Administration rend annuellement compte au ministre de l'exécution de ses missions au cours de l'année précédente. Ledit rapport est publié et transmis à l'Agence ferroviaire européenne.

ad article 7

En vertu du paragraphe 2 de l'article 17 de la directive 2004/49/CE, l'article 7 permet à l'Administration d'effectuer des inspections et des contrôles auprès du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires. A cet effet et au vu de la technicité de la matière, elle peut avoir recours à du personnel qualifié appartenant à des autorités de sécurité étrangères ou à des sociétés privées spécialisées. En vue de l'accomplissement de ces missions, elle a accès aux informations requises sous peine de sanction pénale.

ad article 8

Les modalités concernant la procédure d'instruction des demandes introduites en vue de l'obtention des certifications en matière de sécurité ferroviaire et la prise de décision par l'Administration sont arrêtées à l'article 8, tout en tenant compte des exigences prévues par l'article 12 de la directive 2004/49/CE.

ad article 9

L'article 9 dispose que l'Administration consulte toutes les parties intéressées, lorsqu'elle met au point le cadre réglementaire. La directive 2004/49/CE prévoit à ce sujet au troisième alinéa du para-

graphe 1er de son article 17 que l'autorité nationale de sécurité consulte le gestionnaire de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires, les fabricants et les fournisseurs de services d'entretien, les usagers et les représentants du personnel.

ad articles 10 et 11

Les articles 10 et 11 contiennent les dispositions relatives au cadre et au personnel de l'Administration des Chemins de Fer.

Dans ce contexte, il convient de noter qu'il est envisagé de détacher à l'Administration des agents relevant actuellement des CFL.

Ces détachements ne constituent pas de nouvelles nominations. Les agents concernés conservent tous les avantages découlant des dispositions législatives et réglementaires applicables aux agents des CFL ou de leur contrat de travail, notamment leur ancienneté administrative et pécuniaire ainsi que leurs titre et grade ou se voient conférer un titre et un grade équivalents.

La situation administrative et pécuniaire ainsi que le régime des pensions des agents issus des CFL ne peuvent jamais être moins favorables que ceux qui auraient été les leurs s'ils étaient restés agents des CFL.

ad article 12

L'article 12 transpose en droit national les articles 6 et 7 de la directive 2004/49/CE. Il se réfère aux objectifs de sécurité nationaux et aux méthodes de sécurité nationales qui définissent le niveau de sécurité afférent à l'utilisation et à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ainsi qu'à l'exploitation du matériel roulant sur le réseau ferré luxembourgeois. Ces objectifs et les méthodes de sécurité nationales prévalent à l'élaboration des règles nationales de sécurité et des règles internes de sécurité.

ad article 13

L'article 13 porte transposition en droit national de l'article 8 de la directive 2004/49/CE et met ainsi en place la procédure d'adoption des règles nationales de sécurité.

ad article 14

L'article 14 dispose que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et toute entreprise ferroviaire adoptent, tout en se conformant aux règles nationales de sécurité, leurs règles internes de sécurité.

ad article 15

Conformément à l'article 9 de la directive 2004/49/CE, le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires établissent leur système de gestion de la sécurité. L'article 15 énonce les éléments dont le système de gestion de la sécurité doit tenir compte.

ad article 16

L'article 16 a pour objet de définir la responsabilité des différents acteurs intervenant dans l'exploitation du système ferroviaire, tout en se basant sur les principes inscrits à l'article 4 de la directive 2004/49/CE.

ad article 17

Il est évident que la responsabilité civile à laquelle pourra, le cas échéant, donner lieu la circulation sur le réseau luxembourgeois d'un train opéré par une entreprise ferroviaire établie ou non dans notre pays, devra être couverte par un contrat d'assurance.

L'article 17 reprend dans un souci de lisibilité des textes législatifs les dispositions y relatives de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée.

ad article 18

Hormis la licence prévue par la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée, l'entreprise ferroviaire doit détenir un certificat de sécurité, attestant qu'elle a bien établi son système de gestion de la sécurité et est en mesure d'exploiter le réseau ferré luxembourgeois en toute sécurité et d'en maîtriser les risques.

ad article 19

L'article 19 désigne l'Administration des Chemins de Fer comme l'autorité administrative qui délivre le certificat de sécurité. L'Administration et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire sont compétents pour contrôler la validité du certificat de sécurité des entreprises ferroviaires circulant sur le réseau ferré luxembourgeois.

Quant aux formalités d'obtention et aux conditions de validité du certificat de sécurité, il est proposé de les préciser par règlement grand-ducal.

ad article 20

Conformément au paragraphe 6 de l'article 10 de la directive 2004/49/CE, l'Administration est tenue de notifier à l'Agence ferroviaire européenne l'état de délivrance des certificats de sécurité.

ad article 21

Le gestionnaire de l'infrastructure est responsable de la sécurité de son réseau au niveau de la conception, de l'entretien et de l'exploitation. Dans cet ordre d'idées la directive 2004/49/CE prévoit en son chapitre III que le gestionnaire de l'infrastructure devra obtenir un agrément de sécurité accordé par l'autorité nationale de sécurité en ce qui concerne son système de gestion de la sécurité et d'autres dispositions visant à satisfaire aux exigences de sécurité.

L'article 21 transpose en droit national cette exigence et dispose par ailleurs que l'Administration peut à tout moment vérifier si le gestionnaire de l'infrastructure dispose d'un agrément de sécurité en cours de validité et que les conditions de validité en sont remplies.

Par analogie à la procédure prévue pour l'obtention du certificat de sécurité, les conditions d'obtention et de validité de l'agrément de sécurité ainsi que les modalités de son établissement sont arrêtées par règlement grand-ducal.

ad article 22

Conformément au paragraphe 3 de l'article 11 de la directive 2004/49/CE, l'Administration est tenue de notifier à l'Agence l'état de délivrance des agréments de sécurité.

ad article 23

L'article 23 exige de la part de l'entreprise ferroviaire et du gestionnaire de l'infrastructure de n'employer aux tâches de sécurité qu'ils assument sur le réseau ferré national que du personnel titulaire d'une formation et d'une certification conformes aux exigences de sécurité définies par le droit communautaire, par les STI et par les règles de sécurité nationales.

Les critères d'aptitude et de qualification ainsi que la procédure seront réglés par règlement grand-ducal.

ad article 24

Conformément à l'article 24, la formation du personnel affecté à des tâches de sécurité sur le réseau ferré national est organisée et dispensée par un ou plusieurs centres de formation. Ces centres de formation sont accrédités par le ministre selon une procédure à fixer par règlement grand-ducal.

L'accès aux services de formation est équitable et non discriminatoire, lorsque cette formation est requise pour remplir les conditions d'obtention du certificat de sécurité respectivement de l'agrément de sécurité.

Cet article transpose en droit national l'article 13 de la directive 2004/49/CE.

ad article 25

L'article 25 porte transposition de l'article 14 de la directive 2004/49/CE, en prévoyant que toute entreprise ferroviaire admise à utiliser le réseau ferré luxembourgeois ne fera circuler sur le réseau ferré luxembourgeois que des trains composés de matériel roulant entièrement couvert par les STI pertinentes ou dont la mise en service a été dûment autorisée par l'Administration ou dont l'autorisation de mise en service accordée par les autorités compétentes d'un autre Etat membre de l'Union européenne aura été reconnue par l'Administration.

Un règlement grand-ducal fixera les conditions d'obtention et de validité de l'autorisation de mise en service du matériel roulant ferroviaire circulant sur le réseau ferré national ainsi que les modalités de sa délivrance. Ce règlement grand-ducal déterminera également les conditions selon lesquelles l'autorisation de mise en service délivrée dans un autre Etat membre pourra être intégralement ou partiellement reconnue.

ad article 26

L'article 26 comporte les sanctions pénales qui sont d'application en cas d'infraction aux règles d'octroi et de retrait des certifications et autorisations applicables sur le réseau ferré luxembourgeois.

ad article 27

L'article 27 modifie les dispositions de l'article 7 de la loi modifiée du 28 mars 1997

- 1° approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946,
- 2° approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL),
- 3° concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL, et
- 4° portant modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, en ce sens à proroger le délai y prévu de 5 ans.

ad article 28

L'article 28 porte abrogation du deuxième alinéa de l'article 10 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée, alors que cette disposition est contraire à la directive 2004/49/CE qui stipule que les conditions de qualification du personnel affecté à des tâches de sécurité sont désormais rattachées à l'obtention du certificat de sécurité. Et non plus à celle de la licence.

ad article 29

L'article 29 prévoit l'insertion d'un nouvel article 20bis au Chapitre III – La répartition des sillons de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée pour expliquer que 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 au présent projet de loi.

ad articles 30, 31 et 32

Les articles 30 et 32 portent modification des articles 22 et 25 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée, afin de tenir compte du transfert des missions de répartition de sillons et de tarification de l'infrastructure ferroviaire de la „cellule accès réseau“ de la Communauté des Transports, instituée en vertu de la loi modifiée du 29 juin 2004 précitée, vers l'Administration des Chemins de Fer à créer.

Etant donné que la Communauté des Transports n'exerce dorénavant plus de missions ayant trait aux chemins de fer en tant que tels, il est évident qu'une entreprise ferroviaire qui trouve mal fondée une décision de l'Administration dans le cadre de la répartition des sillons ne pourra plus déférer un recours auprès du directeur général de la Communauté des Transports. Dans cet ordre d'idées, l'article 30 dispose que le ministre des Transports est l'autorité compétente pour trancher les recours ainsi introduits en toute impartialité.

L'article 31 porte modification de l'article 24 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée pour mieux refléter le rôle des différents acteurs intervenant dans le cadre de la procédure de paiement de la redevance d'utilisation. Il précise en outre que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire prélève les redevances d'utilisation de l'infrastructure. En effet, lors de la tripartite ferroviaire de 2005, il a été décidé que seules les missions que les CFL, en tant que société intégrée, ne peuvent plus exercer seront transférées vers un organisme indépendant. Dans cet ordre d'idées, étant donné que seule la fixation de la redevance en tant que telle doit relever de la compétence d'organisme indépendant de toute entreprise ferroviaire et que les directives communautaires ne prévoient pas cette obligation pour le versement de la redevance, l'article 31 dispose que les redevances d'utilisation sont prélevés pour le compte de l'Etat par le gestionnaire de l'infrastructure et ce sous le contrôle de l'organisme de tarifi-

cation. Ce transfert de compétence aux CFL est rendu nécessaire, alors que le calcul de la redevance à payer par l'entreprise ferroviaire empruntant le réseau national requiert le recours à des programmes informatiques coûteux dont les CFL disposent.

ad article 33

L'article 33 porte abrogation des articles de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée comportant des dispositions relatives à la sécurité ferroviaire, dispositions qui se trouvent désormais réglées dans le cadre du présent projet de loi.

ad article 34

Par analogie à la modification prévue par l'article 33, l'article 34 modifie les références dans la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée.

ad article 35

Par analogie aux articles 30, 31 et 32, l'article 35 abroge l'article 7quater de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics pour tenir compte du transfert des missions de répartition de sillons et de tarification de l'infrastructure ferroviaire de la „cellule accès réseau“ de la Communauté des Transports instituée en vertu de la loi modifiée du 29 juin 2004 précitée vers l'Administration des Chemins de Fer à créer.

ad article 36

p.m.

ad article 37

p.m.

*

FICHE FINANCIERE

Le projet de loi sous examen prévoit la création d'une nouvelle administration étatique, à savoir l'Administration des Chemins de Fer, qui sera placée sous l'autorité du membre du gouvernement ayant les chemins de fer dans ses attributions. Cette nouvelle administration aura pour mission de veiller au maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité dans le secteur ferroviaire.

En effet, conformément à la directive 2004/49/CE du Parlement Européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire) qui constitue une des mesures du deuxième paquet ferroviaire, chaque Etat membre doit mettre en place une autorité nationale de sécurité qui est chargée des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer et qui doit être indépendante notamment dans les entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

La nouvelle administration se verra également confier les fonctions d'organisme de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure ferroviaire, actuellement assumées par la cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports, établissement public institué en vertu de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

Il est à noter que l'impact financier du projet de loi se limitera au coût de fonctionnement de la nouvelle structure de gestion à mettre en place et aux frais générés par les activités qu'il lui sera demandé d'effectuer.

L'institution de cette administration et la mise en œuvre des nouvelles missions qu'il est prévu de lui confier demanderont la mise en place des ressources humaines et des moyens matériels requis.

Les missions principales peuvent être résumées comme suit:

- a) délivrer, renouveler, réexaminer, modifier, retirer et suspendre les certificats et agréments de sécurité conformément aux dispositions de la présente loi et des règlements grand-ducaux pris en son exécution ainsi que vérifier que les conditions de validité en sont remplies;

- b) vérifier la conformité des constituants d'interopérabilité aux exigences prévues par la législation et la réglementation en vigueur;
- c) autoriser en application de la législation et de la réglementation en vigueur la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constituant le système ferroviaire implanté ou exploité au Luxembourg et vérifier qu'ils sont exploités et entretenus conformément aux exigences essentielles les concernant;
- d) accomplir les missions lui dévolues conformément à la présente loi et aux règlements grand-ducaux pris en son exécution dans le cadre de la mise en service du matériel roulant utilisé sur le réseau ferré luxembourgeois, à savoir notamment autoriser la mise en service du matériel roulant nouveau ou substantiellement modifié qui n'est pas encore couvert par une STI et vérifier qu'il est exploité et entretenu conformément aux exigences essentielles le concernant;
- e) accomplir les missions lui dévolues conformément à la présente loi et aux règlements grand-ducaux pris en son exécution dans le cadre de la formation et de la certification du personnel affecté à des tâches de sécurité sur le réseau ferré luxembourgeois;
- f) vérifier, promouvoir, faire appliquer, développer et publier le cadre réglementaire en matière de sécurité ferroviaire, y compris le système des règles nationales de sécurité;
- g) assister et conseiller le ministre dans l'exécution de ses attributions en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires;
- h) apporter son concours à des études et activités en rapport avec la sécurité ferroviaire;
- i) coopérer avec ses homologues, en particulier en vue d'une harmonisation des critères de certification en matière de sécurité ferroviaire.

Il est à relever que certaines des fonctions qui seront dorénavant assumées par l'Administration des Chemins de Fer en vue de se conformer au droit communautaire sont actuellement exercées par les CFL en leur qualité de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Aussi conviendra-t-il, au vu du savoir-faire des agents des CFL, de mettre à disposition de l'Administration certains de leurs agents.

Au vu de l'ampleur des missions et de l'indépendance requise, il reviendra également à l'Administration de recruter des fonctionnaires et employés de l'Etat.

Dans le cadre de l'exécution de ses missions et au vu de la technicité de la matière, il est prévu que l'Administration pourra également avoir recours à du personnel qualifié appartenant à des autorités de sécurité étrangères ou à des sociétés privées spécialisées.

Les tableaux suivants détaillent pour les exercices 2008 à 2012 les coûts d'investissement et les frais de fonctionnement requis pour mettre en place l'Administration des Chemins de Fer.

Dans un premier temps il y a lieu de détacher un minimum d'agents des CFL qui ont les compétences requises pour exercer notamment les missions de sécurité. Etant donné qu'il s'agit de 5 à 6 agents un budget annuel constant de 500.000 € est prévu.

Le cadre administratif débutera avec un directeur, un agent administratif de la carrière moyenne et d'un(e) secrétaire de direction.

L'engagement d'un juriste devra se faire dans les meilleurs délais, afin que l'Administration puisse dès le départ de ses activités bénéficier d'un soutien juridique. Dans ce contexte il importe d'attirer l'attention sur une mission qui se dessine à l'horizon et dont on peut admettre qu'elle puisse rentrer dans les attributions de l'Administration. Il s'agit de toute une série de règlements grand-ducaux qui attendent d'être établis (mission de l'Administration, objectifs et méthodes de sécurité nationaux, procédure d'accréditation des centres de formation, conditions d'obtention et de validité de l'agrément de sécurité) ou achevés (autorisation de mise en service du matériel roulant, exploitation des réseaux).

Comme d'une manière générale la nouvelle administration doit veiller au respect des règles relatives à la sécurité et à l'interopérabilité, elle devra, pour mener à bien ses missions, faire appel à des compétences d'un spécialiste dans le domaine de l'ingénierie ferroviaire.

Ainsi est-il prévu d'engager un ingénieur et un juriste en 2009, tout en y associant un employé pour les fonctions de secrétariat spécialisé. Pour tenir compte des missions multiples de l'administration tout en pratiquant la politique d'une croissance raisonnable du personnel, l'équipe sera renforcée par un agent administratif de la carrière moyenne en 2010.

*

I) FRAIS DE FONCTIONNEMENT

	2008	2009	2010	2011	2012
Traitements des fonctionnaires	398.383	600.000	700.000	700.000	700.000
Indemnités des employés occupés à titre permanent	99.596	200.000	200.000	200.000	200.000
Indemnités des employés occupés à titre temporaire	100	100	100	100	100
Frais de route et de séjour	2.000	3.000	3.000	4.000	4.000
Frais de route et de séjour à l'étranger	40.000	50.000	50.000	60.000	60.000
Frais d'exploitation des véhicules automoteurs	4.500	4.500	6.000	7.000	7.000
Fourniture de vêtements de protection	3.200	2.400	0	800	6.400
Frais de bureau	26.000	30.000	30.000	30.000	30.000
Achat de biens et services auprès de l'entreprise des P&T	2.000	3.000	3.000	4.000	4.500
Location et entretien des installations de télécommunications	2.000	3.000	3.000	4.000	4.500
Bâtiments: exploitation et entretien	25.000	25.000	26.000	27.000	28.000
Frais d'experts et d'études	100.000	250.000	300.000	300.000	300.000
Frais de publicité, de sensibilisation et d'information	100	20.000	20.000	20.000	20.000
Acquisition et entretien de petit outillage, d'équipements spéciaux	2.000	10.000	10.000	15.000	15.000
Colloques, séminaires, stages et journées d'études, frais d'organisation et de participation	10.000	35.000	35.000	40.000	40.000
Remboursement des traitements, indemnités et salaires des agents de la S.N. des CFL détachés à l'Administration des Chemins de Fer (crédit non limitatif)	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000
Parts contributives aux frais de fonctionnement d'organismes internationaux (crédit non limitatif)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Total des frais de fonctionnement	1.214.879	1.736.000	1.886.100	1.911.900	1.919.500

II) INVESTISSEMENTS

	2008	2009	2010	2011	2012
Acquisition de véhicules automoteurs	17.000	0	0	0	0
Acquisition de machines de bureau	51.000	50.000	25.000	50.000	25.000
Acquisition de l'équipement informatique et de télécommunications	26.000	25.000	10.000	25.000	25.000
Acquisition d'équipements spéciaux dans le cadre de la sûreté ferroviaire	60.000	25.000	25.000	25.000	25.000
Total des coûts d'investissements	154.000	100.000	60.000	100.000	75.000
Total	1.368.879	1.836.000	1.946.100	2.011.900	1.994.500

Etant donné que l'Administration fera également fonction d'organisme de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure ferroviaire, elle assumera hormis les missions relatives à la sécurité ferroviaire, les missions suivantes:

1) répartition des sillons

- répartir les sillons par référence au graphique de circulation,
- garantir aux entreprises un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire,
- éviter tout abus de position dominante d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires au détriment des autres,
- conclure avec les entreprises ferroviaires les accords requis en vue de la mise en circulation des trains pour lesquels ces entreprises se sont vues attribuer les sillons,
- établir le graphique de circulation,
- coopérer avec les autres organismes.

2) tarification de l'infrastructure

- établir les règles de tarification,
- déterminer la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire,
- surveiller l'application correcte du règlement grand-ducal du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise et du document de référence du réseau.

Les crédits budgétaires nécessaires au coût de fonctionnement de la cellule „accès réseau“ étaient toujours prévus dans la dotation dans l'intérêt de la couverture des frais de la Communauté des Transports (article 23.2.33.001). Etant donné qu'il est proposé de transférer les fonctions actuellement exercées par la cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports à l'Administration des Chemins de Fer, lesdits crédits sont inscrits dans la nouvelle section 23.9 – Administration des Chemins de Fer à créer du projet de budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2008.

Les **coûts** sont estimés pour l'exercice **2008** comme suit:

1) frais de personnel: 707.250 €

Actuellement la cellule „accès réseau“ compte 4 agents (de formation Ingénieur). Les coûts sont calculés sur base des frais comptabilisés lors d'un mois précis. L'augmentation de budget résulte de la prise en compte de la TVA et d'une tranche indiciaire. Le crédit prévu tient compte du recrutement éventuel d'une 5e personne (secrétaire).

2) loyer à payer pour la location de bureaux pour les 4 à 5 agents: 22.700 € (+ 100 €)

Loyer mensuel HTVA	966,00 €	
Loyer mensuel TVAC		1.110,90 €
Charges locatives mensuelles HTVA	495,60 €	
Charges locatives mensuelles TVAC		569,94 €
Total mensuel		1.680,84 €
Total annuel		20.170,08 €
Assurances		2.500,00 €
Total annuel		22.670,08 €

3) coopération internationale: 27.000 €

Ce montant couvre la cotisation à payer pour adhérer à RailNetEurope (hors frais de déplacement) avec une petite réserve en cas de frais supplémentaires dus au développement de l'activité de RailNetEurope. En effet, RailNetEurope devrait reprendre la gestion du système de gestion de trafic Europtirails. Le coût serait ventilé sur les membres suivant la clé existante (inclusion dans les cotisations annuelles). Le montant tient compte de la TVA.

4) convention d'utilisation outils informatiques: 184.000 €

Le montant comprend la mise à disposition:

- du logiciel de confection des horaires (logiciel spécifique ROMAN D),
- du logiciel de calcul des temps de parcours (logiciel spécifique ROMAN C, nouveau, d'où l'augmentation),
- de la location du matériel informatique (frais d'amortissement des CFL sur 4 ans),
- de l'utilisation des licences de logiciels bureautiques,
- de l'utilisation d'espace sur les serveurs des CFL et
- du support du service informatique des CFL.

L'augmentation de budget résulte de la prise en compte de la TVA.

5) frais de déplacement: 25.000 €**6) frais de bureau: 15.000 €**

Service Central des Imprimés de l'Etat

5824/01

N° 5824¹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2007-2008

PROJET DE LOI

ayant pour objet

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

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS**DEPECHE DU DIRECTEUR DE LA CHAMBRE DES METIERS
AU MINISTRE DES TRANSPORTS**

(21.12.2007)

Monsieur le Ministre,

Par votre lettre du 3 décembre 2007, vous avez bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet du projet de loi repris sous rubrique.

Nous vous en remercions et avons l'honneur de vous informer que, étant donné que l'artisanat n'est pas directement concerné par les dispositions du projet en question, il ne suscite pas d'observations particulières de la part de la Chambre des Métiers.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Ministre, à l'assurance de notre très haute considération.

Pour la Chambre des Métiers,
Le Directeur,
Paul ENSCH

Service Central des Imprimés de l'Etat

5824/02

N° 5824²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2007-2008

PROJET DE LOI

ayant pour objet

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

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE TRAVAIL

(16.1.2008)

Par lettre en date du 3 décembre 2007, v. réf.: RAIL/2007/7917, le ministre des Transports a saisi pour avis notre chambre du projet de loi ayant pour objet A) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sécurité ferroviaire; B) d'instituer une Administration des Chemins de Fer; et C) de modifier

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

*

1. OBSERVATION GENERALE

L'indépendance juridique de l'Administration des Chemins de Fer (ACF) garantit-elle en fait l'égalité de traitement de tous les acteurs économiques désirant accéder au marché ferroviaire luxembourgeois?

Avant d'analyser le projet de loi proprement dit, notre chambre se doit de soulever la question de la compatibilité du projet de loi avec l'existence réelle et effective d'un marché commun libre tel que prévue et prônée dans les directives européennes, laquelle consiste notamment dans l'indépendance de l'ACF en tant qu'autorité nationale de sécurité en ce qui concerne son organisation, sa structure juridique et ses décisions par rapport aux entreprises ferroviaires, au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ainsi que par rapport aux demandeurs de certification et des entités adjudicatrices.

Notre chambre tient tout d'abord à renvoyer à son avis A-02/2006 du 24 février 2006 concernant le projet de loi 5529 transposant le premier paquet ferroviaire devenu la loi du 24 juillet 2006 (Mémorial A No 141 du 16 août 2006) dans lequel elle avait déjà émis de sérieux doutes quant à l'indépendance de la Communauté des Transports (CdT) par rapport à la société CFL agissant en tant que gestionnaire de l'infrastructure et entreprise ferroviaire d'une part, ainsi que par rapport au ministre des Transports.

Certes, le législateur a attribué la répartition des capacités de l'infrastructure et de tarification à un établissement public juridiquement distinct des entreprises ferroviaires qu'est la CdT, mais, en fait, de par la composition de cet organisme, les décisions prises par celui-ci risquent d'être partiales et d'empêcher les entreprises ferroviaires autres que la société CFL à un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire.

Notre chambre décèle le même problème pour ce qui est de l'indépendance de l'Administration des Chemins de Fer en tant qu'autorité nationale de sécurité.

La directive 2004/49/CE dispose dans son article 16 que, dans son organisation, sa structure juridique et ses décisions, l'autorité de sécurité doit être indépendante des entreprises ferroviaires, des gestionnaires de l'infrastructure, des demandeurs de certification et des entités adjudicatrices.

L'article 16 est transposé par l'article 4 du projet de loi qui crée une Administration des Chemins de Fer (ACF) qui est placée sous l'autorité du ministre des Transports.

Le personnel de l'ACF est composé par des fonctionnaires et employés, parmi lesquels des agents des CFL peuvent y être détachés.

Si, en droit, il existe une séparation entre l'ACF d'une part, et les entreprises ferroviaires, le gestionnaire de l'infrastructure, des demandeurs de certification et des entités adjudicatrices d'autre part, il existe toutefois une potentialité d'influence de la part de la Société des Chemins de Fer luxembourgeois dans la prise des décisions de l'ACF dans la mesure où la société CFL agissant en qualité d'acteur économique et de gestionnaire de l'infrastructure sur le marché national peut simultanément y faire prévaloir ses propres intérêts par le biais de ses agents détachés. Une telle indépendance est *de facto* précaire ce que l'exposé des motifs semble confirmer en se contentant „*d'un degré élevé d'indépendance*“.

Voilà pourquoi notre chambre ne peut tolérer la faculté de détacher des agents CFL à l'ACF que si elle est strictement limitée dans le temps, et que le personnel embauché auprès de l'ACF aura ou recevra le plus vite possible les qualifications nécessaires pour exécuter ses missions afin de rendre superflu le recours aux agents CFL. Voilà pourquoi elle propose d'adapter l'article 11 dans ce sens.

L'embauche du personnel en nombre suffisant ainsi que la qualification professionnelle de celui-ci engagé auprès de l'ACF constituent la condition *sine qua non* pour que d'une part, l'ACF puisse exécuter les missions lui déléguées par la loi et d'autre part, que la Société des Chemins de Fer puisse elle-même garder son propre personnel pour garantir le bon fonctionnement de l'entreprise.

*

2. ANALYSE DES ARTICLES

Ad article 3

Notre chambre se doit de constater que l'article 3 du projet de loi ne reprend pas l'intégralité des notions expliquées à l'article 3 de la directive 2004/49/CE.

Même si le commentaire de l'article fournit partiellement une explication en disposant que „*les définitions plus générales ayant trait aux enquêtes en cas d'accident et d'incidents prévus dans le deuxième paquet ferroviaire sont reprises dans la loi portant création d'une entité d'enquête technique*“, il est du moins surprenant que les notions de „gestionnaire de l'infrastructure“ et d'„entreprise ferroviaire“ prévues aux points b) et c) de l'article 3 de la directive ne sont pas reprises dans le projet de loi.

Ad article 5

1. Le paragraphe 1 est incomplet dans la mesure où il ne reprend pas la tâche assignée à l'autorité de sécurité visée au point g) du paragraphe 2 de l'article 16 de la directive consistant à „*veiller à ce que le matériel roulant soit dûment enregistré et que les informations relatives à la sécurité figurant dans le registre national, établi conformément à l'article 14 de la directive 96/48/CE et de la directive 2001/16/CE, soient exactes et tenues à jour*“.

2. Notre chambre ne partage pas l'opinion du législateur consistant à énumérer les missions de l'ACF dans le projet de loi tout en prévoyant la faculté de recourir à un règlement grand-ducal pour préciser les missions prévues dans le texte de loi. Elle est d'avis que pour autant qu'il y ait un besoin de préciser les missions de l'ACF, c'est dans le texte de loi même qu'il faudrait y procéder.

3. En ce qui concerne le paragraphe 2 attribuant à l'ACF la mission de garantir à toute entreprise ferroviaire un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire et d'éviter tout abus de position dominante d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires au détriment des autres, notre chambre renvoie à ses remarques figurant sous le point 1) du présent avis.

Ad article 10

En dehors de la remarque figurant au point 1) du présent avis mettant en cause l'indépendance matérielle de l'ACF par rapport aux autres entités et soulignant le rôle-clé joué par la société nationale des chemins de fer sur le marché luxembourgeois, notre chambre aimerait soulever en sus les conditions de travail des fonctionnaires et employés nouvellement embauchés auprès de l'ACF par rapport aux agents détachés des CFL.

Notre chambre est d'avis qu'afin de garantir l'égalité de traitement des personnes travaillant à l'ACF et en vue d'assurer le bon fonctionnement de celle-ci, il est indispensable que les conditions de travail soient les mêmes pour tous.

Ad article 27

L'article 7 de la loi du 28 mars 1997 permet à l'Etat d'apporter son concours financier au paiement des traitements des fonctionnaires des CFL pendant 12 ans à compter de l'année en vigueur de la présente loi, c.-à-d., jusqu'au 1er avril 2009.

Force est pourtant de constater que l'article 27 du projet de loi prolonge la faculté pour l'Etat de financer les traitements des agents CFL jusqu'au 31 décembre 2011 sans que le commentaire de l'article fournisse la moindre explication à ce sujet.

Ad article 24

Notre chambre exige qu'au lieu de renvoyer à un règlement grand-ducal le soin de préciser le processus d'accréditation, le texte de loi doit lui-même y pourvoir et préciser davantage les missions, l'organisation et le contenu de la formation de ce centre.

Ad article 30

Notre chambre se doit de constater que le projet de loi attribue à l'ACF la mission de garantir à toute entreprise ferroviaire un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire et

d'éviter tout abus de position dominante laquelle a été exercée jusqu'à présent par la cellule „accès réseau“ de la CdT.

A ce revirement intempestif, le commentaire des articles ne souffle mot.

Notre chambre estime que le gouvernement a donné satisfaction à la remarque formulée par notre chambre dans son avis A-2/2006 du 24 février 2006 concernant le projet de loi portant transposition du premier paquet ferroviaire devenu la loi du 24 juillet 2006 selon laquelle „la CdT telle que définie par la loi du 25 janvier 2006 modifiant a) la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics, b) la loi du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu n'assume que des missions de transport de personnes, à l'exclusion du transport de marchandises“.

Si notre chambre accueille favorablement ce revirement intempestif que le gouvernement n'a pas souhaité justifier dans son commentaire des articles, il n'en reste pas moins qu'à l'instar de la CdT, l'ACF risque de n'être qu'un exécutant de la société CFL.

Sous réserve des remarques formulées ci-dessus, notre chambre a l'honneur de vous communiquer qu'elle marque son accord au projet de loi cité sous rubrique.

Luxembourg, le 16 janvier 2008

Pour la Chambre de Travail,

Le Directeur,
Marcel DETAILLE

Le Président,
Nando PASQUALONI

5824/03

N° 5824³**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2007-2008

PROJET DE LOI

ayant pour objet

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

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(24.1.2008)

Le projet de loi sous avis s'inscrit dans le cadre des mesures de transposition du deuxième paquet ferroviaire et transpose en droit national la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire. Le projet de loi fixe ainsi les principes et les procédures applicables en matière de réglementation, de gestion et de surveillance de la sécurité ferroviaire.

Une transposition partielle en droit luxembourgeois de la directive 2004/49/CE a été assurée par le biais de la loi du 8 mars 2002 sur les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et du chemin de fer, ainsi que par le biais du règlement grand-ducal du 6 juin 2003 portant des spécifications complémentaires concernant les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans le domaine du transport ferroviaire.

Le travail de transposition accompli jusqu'à présent restait cependant à être complété, notamment par la mise en place d'une autorité nationale de sécurité chargée des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer et indépendante vis-à-vis des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Le projet de loi sous avis institue ainsi au sein du Ministère des Transports une Administration des Chemins de fer en charge du maintien et de l'amélioration du niveau de sécurité dans le domaine ferroviaire conformément aux dispositions nationales et internationales en vigueur, notamment la directive 2004/49/CE. Cette entité, indépendante dans son organisation, sa structure juridique et ses décisions des entreprises ferroviaires, du gestionnaire de l'infrastructure, des demandeurs de certification, ainsi que des entités adjudicatrices (article 21 de la directive 2004/49/CE), a, entre autres, pour mission de délivrer, renouveler, réexaminer, modifier, retirer et suspendre les certificats et agréments de sécurité établis selon les dispositions du présent projet de loi et des règlements grand-ducaux à prendre en son exécution. Il s'agit du projet de règlement grand-ducal sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires et du projet de règlement grand-ducal sur la certification en matière de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, pour lesquels la Chambre de Commerce a émis un avis.

Outre ces deux projets de règlement grand-ducal, le projet de loi sous avis doit s'entendre en relation avec le projet de loi portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques; b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime général 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. Ce projet de loi s'inscrit en effet lui aussi dans le cadre des mesures de transposition du deuxième paquet ferroviaire, et en particulier de la directive 2004/49/CE. Outre le renforcement de la prévention des accidents dans le domaine des transports, ce projet a pour but de doter l'entité d'enquêtes actuellement en place d'une structure juridique adéquate en consolidant le cadre législatif dans lequel s'effectuent les enquêtes techniques. La Chambre de Commerce émettra prochainement un avis relatif à ce projet.

D'une manière générale, depuis la première étape de la libéralisation du rail, qui a été initiée en 1991 avec la directive 91/440/CEE, et l'adoption du premier paquet ferroviaire, qui a permis de créer un cadre précis et transparent garantissant un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire (directives 2001/12/CE, 2001/13/CE et 2001/14/CE dont la transposition en droit luxembourgeois a été parachevée par le biais de la loi du 24 juillet 2006 modifiant a) la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire; b) la loi du 28 mars 1997; c) la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation; d) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics), le développement du marché ferroviaire, tel que souhaité par la Commission européenne, est entravé par les différences nationales en matière de sécurité. La directive 2004/49/CE (2ème paquet ferroviaire) permet de relancer l'accomplissement d'un réseau ferroviaire européen en adaptant les règles en matière de sécurité aux besoins d'un marché ferroviaire unique.

Au niveau luxembourgeois, toute entreprise ferroviaire désirant circuler sur le réseau ferré devra, afin de garantir un haut niveau de sécurité et des conditions d'exploitation identiques pour chaque entreprise, respecter les mêmes exigences en matière de sécurité. Elle devra ainsi obtenir, auprès de l'Administration des Chemins de fer, un certificat de sécurité qui lui sera délivré à condition qu'elle ait établi un système de gestion de la sécurité en due forme et qu'elle soit en mesure de se conformer aux normes et aux règles de sécurité applicables.

Les procédures de certification de sécurité seront désormais similaires au niveau européen, ce qui constitue une réelle avancée en termes de simplification administrative pour les entreprises ferroviaires proposant leurs services au sein de différents Etats membres de l'Union européenne.

La Chambre de Commerce soutient la réalisation du réseau ferroviaire européen en ce que cela devrait permettre de dynamiser le secteur en l'ouvrant à la concurrence d'une part, et de faciliter le recours à plus grande échelle au rail pour le transport aussi bien des personnes que des marchandises d'autre part, ce dernier élément contribuant à la réduction des émissions de CO₂, conformément aux engagements pris dans le cadre du protocole de Kyoto.

En ce qui concerne les attributions de l'Administration des Chemins de fer, la Chambre de Commerce considère que les pouvoirs d'investigation que l'article 7, point 3, du présent projet de loi confère à ladite administration sont trop étendus et s'oppose à ce qu'il puisse être procédé aux opérations de vérification selon ces modalités. La Chambre de Commerce recommande par conséquent aux auteurs d'amender l'article 7, point 3, en s'inspirant de la loi du 17 mai 2004 relative à la concurrence, loi qui a su trouver un juste équilibre entre les pouvoirs d'enquête conférés au Conseil de la Concurrence pour mener à bien ses missions d'une part, et le respect des droits fondamentaux des entités visées par une enquête d'autre part.

Concernant la formation du personnel affecté à des tâches de sécurité sur le réseau ferré national (article 24), la Chambre de Commerce se félicite que les auteurs du présent projet de loi aient prévu que ladite formation puisse être organisée et dispensée par différents centres de formation accrédités, et non pas uniquement par un seul et unique centre.

La Chambre de Commerce constate également que les auteurs du présent projet ont pris soin d'indiquer, dans la fiche financière jointe au dossier, le coût approximatif des fonctions incombant à l'Administration des chemins de fer.

La Chambre de Commerce tient enfin à faire remarquer que la date d'entrée en vigueur prévue au 1er janvier 2008 devra être modifiée.

La Chambre de Commerce n'a pas d'observation supplémentaire à formuler.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le présent projet de loi, sous réserve de la prise en considération de ses remarques.

Service Central des Imprimés de l'Etat

5824/04

N° 5824⁴

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2007-2008

PROJET DE LOI

ayant pour objet

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

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES EMPLOYES PRIVES

sur le projet de loi et sur

- 1) **le projet de règlement grand-ducal sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires et modifiant**
 - a) **le règlement grand-ducal modifié du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise**
 - b) **le règlement grand-ducal du 3 octobre 2006**
 - a) **définissant les modalités d'accès aux capacités et autres services de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise et**
 - b) **modifiant le règlement grand-ducal du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise**
- 2) **le projet de règlement grand-ducal sur la certification en matière de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire**

(21.2.2008)

Par lettres du 3 décembre 2007, Réf. RAIL/2007/7917, RAIL/2007/7919 et RAIL/2007/7921, Monsieur Lucien Lux, ministre des Transports, a soumis le projet de loi et les deux projets de règlement grand-ducal sous rubrique à l'avis de la Chambre des employés privés.

1. Le projet de loi a pour but de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sécurité ferroviaire, notamment par l'institution d'une Administration des Chemins de Fer.

Il complète ainsi la transposition du deuxième paquet ferroviaire, et plus particulièrement de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire.

1bis. Ce deuxième paquet ferroviaire vise à adapter les règles en matière de sécurité aux besoins d'un marché ferroviaire unique, de sorte que les réglementations nationales applicables en matière de sécurité ferroviaire se caractérisent par une concordance tant au niveau technique qu'au niveau de l'exploitation des réseaux ferrés.

Sa transposition complète aurait dû intervenir avant le 30 avril 2006.

*

1. CHAMP D'APPLICATION

(Article 2 du projet de loi)

2. Le projet propose de s'appliquer sur l'ensemble du système ferroviaire luxembourgeois, mais pas:

- aux tramways et infrastructures ferroviaires privées qui sont utilisées exclusivement par leur propriétaire pour ses propres opérations de transport de marchandises;
- aux réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés exclusivement à l'exploitation de services de transport de voyageurs locaux ainsi que les personnes et associations opérant exclusivement sur ces réseaux. Un règlement grand-ducal arrête les conditions de sécurité spécifiques applicables à l'exploitation ferroviaire de ces réseaux.

*

2. AUTORITE NATIONALE DE SECURITE INDEPENDANTE

(Articles 4 à 11 du projet de loi)

3. L'intérêt essentiel du projet avisé consiste en la création d'une autorité nationale indépendante de toute entreprise ferroviaire sur le plan juridique, organisationnel et décisionnel: l'Administration des Chemins de Fer placée sous l'autorité du ministre des Transports.

4. La CEP•L estime que la regrettable libéralisation des chemins de fer rend nécessaire l'externalisation de certaines fonctions qui auparavant étaient exercées dans des sociétés ferroviaires intégrées. Du point de vue sécurité ferroviaire, l'ancien modèle avait l'avantage de produire la sécurité d'une seule main. La réglementation ainsi que le contrôle étaient continuellement adaptés à l'évolution technique de l'infrastructure et des véhicules.

Néanmoins la CEP•L salue le fait que le gouvernement a choisi le modèle d'une administration publique pour lui confier toutes les missions concernant la sécurité des chemins de fer. Ainsi serait garantie une centralisation des pouvoirs en une seule main, permettant un accès facile aux administrés, ainsi que des décisions harmonisées. Elle rend cependant attentif que des structures parallèles doivent demeurer auprès des CFL avec lesquelles des interfaces sont à établir.

L'indépendance qui doit caractériser une administration publique devrait assurer une neutralité des décisions de l'Administration des Chemins de Fer et donc une sécurité accrue pour tous.

La CEP•L rejoint en outre l'exposé des motifs du projet de loi avisé, qui énonce que la création d'une telle administration se justifie par le fait que les fonctions d'autorité nationale de sécurité ont trait à la sécurité des chemins de fer et relèvent dès lors de la souveraineté nationale.

2.1. Ses missions

(Article 5 du projet de loi)

5. L'Administration des Chemins de Fer doit veiller au maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité dans le domaine ferroviaire.

A ce titre, elle doit notamment délivrer, renouveler, retirer les certificats et agréments de sécurité.

Elle a également pour rôle de développer le cadre réglementaire en matière de sécurité ferroviaire. Elle consulte alors toutes les parties concernées et intéressées, y compris le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire (soit les CFL), les entreprises ferroviaires, les fabricants et les fournisseurs de service d'entretien, les usagers et les représentants du personnel. Les avis des parties intéressées sont réputés favorables s'ils ne sont pas intervenus dans le mois suivant la transmission du projet.

6. La CEP•L se demande si un délai d'un mois est suffisant pour que les personnes ou entreprises consultées puissent analyser la proposition de l'Administration des Chemins de Fer et rendre un avis suffisamment réfléchi.

Par ailleurs, elle estime qu'il serait plus approprié de remplacer le terme „usagers“ par „représentants des usagers“.

7. L'Administration des Chemins de Fer doit garantir à toute entreprise ferroviaire un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire et éviter tout abus de position dominante d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires au détriment des autres.

8. Dans le cadre de la Tripartite Ferroviaire qui a abouti à un accord le 20 décembre 2005, la Direction générale des CFL, les syndicats ainsi que le Gouvernement ont notamment décidé de la structure future des CFL ainsi que de la mise en place d'un nouveau cadre pour la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire ainsi que pour la tarification.

Afin de garantir un accès équitable et non discriminatoire au réseau ferré luxembourgeois et étant donné qu'au Luxembourg, le gestionnaire de l'infrastructure n'est pas indépendant de l'entreprise ferroviaire sur le plan juridique, organisationnel ni décisionnel, les fonctions de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure doivent être assumées par un organisme qui est indépendant de l'entreprise ferroviaire sur le plan juridique, organisationnel ou décisionnel.

Il en résulte que les CFL, dans leur structure de société intégrée, ne peuvent se voir confier l'exercice de ces fonctions.

Afin d'éviter la prolifération d'organismes au Luxembourg et afin de se conformer le plus rapidement possible aux exigences communautaires, il a semblé de mise d'attribuer ces fonctions à la Communauté des Transports, établissement public créé par la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

9. Le présent projet de loi transfère les fonctions de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure ferroviaire à l'Administration des Chemins de Fer.

Ainsi les quatre agents actuellement détachés à cette cellule „accès réseau“ seront affectés à la nouvelle administration.

10. La Chambre des employés privés approuve le fait que l'Administration des Chemins de Fer soit désormais compétente pour assumer les tâches de la cellule „accès réseau“, conformément à sa remarque formulée au point 4.

11. L'Administration des Chemins de Fer doit rédiger un rapport annuel au ministre, qui sera publié et transmis à l'Agence ferroviaire européenne.

2.2. Possible externalisation de ses missions

(Article 7 du projet de loi)

12. Sur autorisation du ministre, le Directeur peut confier des missions d'inspection et de contrôle à du personnel qualifié appartenant à des autorités de sécurité étrangères ou à une société privée spécialisée, à condition que:

- la société privée présente toutes les garanties d'indépendance par rapport au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou à l'entreprise ferroviaire visés par ses inspections et contrôles;
- l'assistance procurée par du personnel d'une autorité étrangère fasse l'objet d'un contrat passé avec cette autorité;
- les procédures pratiquées et les documents utilisés soient conformes au cadre réglementaire luxembourgeois;
- les éléments recueillis permettent à l'Administration de prendre une décision en toute connaissance de cause.

13. La CEP•L tient à faire remarquer que c'est seulement dans le cadre d'une éventuelle externalisation des pouvoirs de l'administration que le projet de loi fait référence à des „missions d'inspection et de contrôle“ de l'administration.

Ces missions entrent certes dans le pouvoir de l'administration de „veiller au maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité dans le domaine ferroviaire“ précisé à l'article 5 du projet de loi. Mais ces missions sont, aux yeux de la CEP•L, d'une importance certaine et méritaient par conséquent d'être expressément énumérées et développées dans l'article 5 du projet de loi.

La CEP•L souhaite que les modalités de mise en oeuvre de ces contrôles et inspections soient précisées. Par exemple qui peut en avoir l'initiative: l'administration seule et/ou sur dénonciation?

13bis. Par ailleurs, la CEP•L voit plusieurs inconvénients à cette délégation de pouvoir.

A titre d'exemple, les personnes désignées pourront-elles arrêter un train sur le réseau luxembourgeois, afin de prendre inspection de son chargement, des certificats et du respect des conditions de travail par le conducteur? Si ce contrôle met en évidence des irrégularités, ces personnes auront-elles des moyens de sanctions immédiats?

De plus, la CEP•L estime qu'il sera difficile de s'assurer que la société privée ou l'autorité étrangère présentent toutes les garanties d'indépendance ou de neutralité par rapport notamment au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou l'entreprise ferroviaire objets du contrôle.

De plus, selon l'exposé des motifs, la création de l'Administration des Chemins de Fer se justifie par le fait que les fonctions d'autorité nationale de sécurité ont trait à la sécurité des chemins de fer et relèvent dès lors de la souveraineté nationale. Cette justification rend dès lors des plus contestables une externalisation des missions de l'Administration au profit d'une société privée ou d'une autorité de sécurité étrangère.

La Chambre des employés privés insiste par conséquent pour que l'Administration des Chemins de Fer soit pourvue de spécialistes suffisants pour qu'elle puisse effectuer elle-même

toutes les inspections ou tous les contrôles exigés dans le cadre de l'accomplissement de ses missions.

2.3. Son personnel

(Articles 10 et 11 du projet de loi)

14. Le projet avisé crée le cadre du personnel de l'Administration des Chemins de Fer, tout en précisant que ce cadre peut être complété par des employés de l'Etat et des ouvriers de l'Etat, ainsi que par des stagiaires.

15. Cette administration est dirigée par un Directeur de l'Administration des Chemins de Fer qui en est le supérieur hiérarchique.

16. Un certain nombre de missions dévolues par le présent projet de loi à l'Administration des Chemins de Fer sont actuellement assumées par les CFL en leur qualité de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Le projet de loi énonce donc que des agents des CFL, qui sont chargés de tâches relevant désormais de la compétence de l'Administration des Chemins de Fer ou qui disposent des qualifications requises, peuvent être détachés sur une base volontaire.

A tout moment, moyennant préavis de six mois, chaque agent détaché peut demander de mettre un terme à son détachement et de réintégrer le cadre des CFL.

Le Trésor rembourse aux CFL les traitements, indemnités, salaires, charges sociales patronales et la quote-part des pensions des agents en question.

17. La CEP•L est d'avis que la nouvelle administration doit disposer dès le départ d'un cadre de personnel bien étoffé et formé. Elle doit recourir au savoir-faire des cheminots pour répondre à ses multiples obligations. Elle doit notamment créer des interfaces avec le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et avec les opérateurs sur place.

Afin que les cheminots se laissent détacher et restent auprès de la nouvelle administration il sera nécessaire d'y créer un cadre de travail attrayant.

Dans cet ordre d'idées, il importe de clarifier rapidement le fonctionnement de l'administration par règlement grand-ducal.

Vu que les qualifications requises pour beaucoup de postes auprès de la nouvelle administration s'apprennent presque exclusivement auprès d'une société de chemin de fer intégrée, la CEP•L est d'avis que même après la phase de démarrage les cheminots doivent garder une priorité pour l'embauchage respectivement le détachement auprès de cette administration.

17bis. Par ailleurs, la CEP•L demande que le projet de loi précise la hiérarchie au sein de l'Administration des Chemins de Fer en cas d'absence (prolongée) du directeur. Ne faudrait-il pas prévoir le poste d'un directeur adjoint?

*

3. MISE EN PLACE ET GESTION DE LA SECURITE FERROVIAIRE

3.1. Harmonisation des règles, des objectifs et des méthodes de sécurité nationales

(Articles 12 à 14 du projet de loi)

18. Les objectifs de sécurité nationaux et méthodes de sécurité nationales définissent le niveau de sécurité afférent à l'utilisation et à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ainsi qu'à l'exploitation du matériel roulant sur le réseau ferré luxembourgeois. Ils prévalent à l'élaboration des règles nationales de sécurité élaborées par l'Administration et sont arrêtés par règlement grand-ducal.

19. Le projet avisé donne compétence à l'Administration des Chemins de Fer pour définir les règles nationales de sécurité en matière d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire.

Elle en informe le ministre avant leur publication au Mémorial, Recueil administratif et économique.

20. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et chaque entreprise ferroviaire adoptent, chacun en ce qui le concerne, des règles internes de sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité.

Les règles internes sont établies dans le respect notamment des règles nationales et internationales de sécurité adoptées et ne s'appliquent qu'à l'organisme qui les édicte.

20bis. La CEP•L demande que le projet de loi précise que ces règles soient validées par l'Administration des Chemins de Fer.

Si elles sont validées préalablement par une société privée, l'Administration risque de prendre uniquement acte de ces règles en vue de l'attribution d'un certificat de sécurité.

3.2. Responsabilité des différents protagonistes

(Article 16 du projet de loi)

21. Le gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise ferroviaire est responsable de sa partie du système ferroviaire et de la sécurité d'exploitation de celle-ci, y compris la fourniture de matériel et la sous-traitance de services, vis-à-vis des usagers, des clients, des travailleurs concernés et des tiers.

Cette responsabilité n'affecte pas la responsabilité d'autres acteurs tels que le fabricant, le fournisseur de services d'entretien, l'exploitant de wagons, le prestataire de services et l'entité adjudicatrice de livrer du matériel roulant, des installations, des accessoires et des équipements ainsi que des services conformes aux exigences et conditions d'utilisation prescrites, de sorte que ceux-ci puissent être exploités en toute sécurité par l'entreprise ferroviaire respectivement par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

22. La CEP•L demande à voir préciser dans le texte de loi qui est visé par le terme „entité adjudicatrice“.

*

4. CERTIFICATION ET AGREMENTATION

4.1. Certification de l'entreprise ferroviaire

(Articles 18 à 20 du projet de loi)

23. Actuellement, la loi modifiée du 11 juin 1999 exige de toute entreprise ferroviaire de détenir un certificat de sécurité pour l'allocation et l'utilisation d'un sillon ferroviaire.

La demande est soumise au ministre des Transports, qui demande l'avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, selon le règlement grand-ducal du 24 octobre 2003 posant les conditions de délivrance et de validité des certificats de sécurité pour les entreprises ferroviaires.

24. Le projet de loi susvisé transfère la compétence pour délivrer ledit certificat à l'Administration des Chemins de Fer, selon des modalités à fixer par règlement grand-ducal, dont le projet a également été soumis pour avis à la CEP•L.

25. Selon la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, une entreprise qui veut avoir la qualité d'entreprise ferroviaire doit obtenir une licence auprès du ministre des Transports.

En effet, la licence constitue une autorisation pour l'exploitation de l'ensemble ou de certains types de services de transport par chemin de fer.

Le projet de loi avisé laisse cette compétence au ministre, alors qu'il semble légitime de la transférer également à l'Administration des Chemins de Fer, pour des raisons de simplification administrative d'ores et déjà développées au point 4. Ce d'autant plus que comme exposé plus en détail au point 33bis, la licence et le certificat sont étroitement liés.

26. Le projet de règlement grand-ducal sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires abroge et remplace le règlement précité du 24 octobre 2003.

Il a pour objet d'arrêter les conditions d'obtention et de validité du certificat de sécurité ainsi que les modalités de son établissement et les conditions et les modalités de retrait du certificat de sécurité, en transposant en droit national les dispositions de l'article 10 de la directive 2004/49/CE.

27. Le projet sous examen ne reprend pas tel quel le contenu du règlement du 24 octobre 2003, mais il divise la certification en une certification générale et une certification supplémentaire spécifique au réseau ferré luxembourgeois. (Article 1er du projet de règlement grand-ducal sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires)

La certification générale à validité communautaire confirme l'acceptation du système de gestion de la sécurité de l'entreprise ferroviaire, tandis que la certification spécifique confirme l'aptitude de l'entreprise à se conformer aux normes et règles de sécurité applicables sur le réseau ferré luxembourgeois.

28. En vue d'obtenir une certification **générale**, les entreprises ferroviaires établies au Luxembourg doivent exercer les activités de transporteur de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer à titre principal, disposer au Luxembourg d'un siège d'opération et assurer elles-mêmes la traction des trains.

La certification générale précise le type et la portée des activités ferroviaires couvertes. Elle est valable sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne pour des activités de transport ferroviaire équivalentes. (Article 2 du projet de règlement grand-ducal sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires)

29. Les dispositions à la certification générale ne sont pas applicables aux entreprises ferroviaires qui sont établies en dehors du Luxembourg en conformité avec les exigences du droit communautaire, et qui effectuent des transports internationaux au Luxembourg sans y disposer d'un établissement.

La certification générale 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. (Article 3 du projet de règlement grand-ducal sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires)

30. Les entreprises ferroviaires établies au Luxembourg ou dans un autre pays membre de l'Union européenne qui prévoient d'exploiter des services de transport ferroviaire sur le réseau ferré luxembourgeois doivent avoir reçu une certification supplémentaire spécifique au réseau ferré luxembourgeois. Ladite certification spécifique précise les lignes du réseau qui sont couvertes par la certification. (Article 4 du projet de règlement grand-ducal sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires)

31. En vue de la délivrance de la certification **spécifique** au réseau ferré luxembourgeois, l'entreprise ferroviaire doit établir qu'elle dispose de moyens financiers suffisants pour assurer à tout moment les conséquences financières de sa responsabilité civile.

L'entreprise ferroviaire requérante est tenue en outre de joindre les pièces suivantes:

- une documentation sur les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) ou les parties de STI et, le cas échéant, les règles nationales de sécurité et les autres règles applicables à ses activités, son personnel et son matériel roulant, ainsi que sur la manière dont la conformité est assurée par le système de gestion de la sécurité;
- une documentation à fournir par l'entreprise ferroviaire sur les différentes catégories de personnel de l'entreprise ou de ses contractants, y compris la preuve que ce personnel satisfait aux exigences des STI ou des règles nationales et qu'il a été dûment certifié;
- une documentation à fournir par l'entreprise ferroviaire sur les différents types de matériel roulant utilisés pour ses activités, y compris la preuve qu'ils satisfont aux exigences des STI ou des règles nationales et ont été dûment certifiés. (Article 4 du projet de règlement grand-ducal sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires)

32. En vue de l'instruction des demandes en obtention en renouvellement ou en réexamen des certificats de sécurité, l'Administration des Chemins de Fer demande son avis au gestionnaire de l'infra-

structure ferroviaire. Elle peut demander tous les renseignements nécessaires à l'instruction des demandes qui lui sont soumises, et le cas échéant, s'assurer à ces fins le concours d'organismes et d'experts indépendants par rapport au requérant.

Les frais d'instruction de la demande sont à charge de l'entreprise requérante.

L'Administration statue sur les demandes endéans les trois mois à compter du jour où le dossier comportant toutes les pièces utiles au bon déroulement de la procédure lui a été communiqué.

Les décisions de refus sont motivées. Ces décisions sont susceptibles d'un recours en annulation devant le tribunal administratif. (Article 5 du projet de règlement grand-ducal sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires)

33. Si la CEP•L a bien conscience que la division du certificat en deux volets répond à une exigence de la directive transposée, elle s'interroge sur l'utilité du certificat général à valeur communautaire.

En effet, quelque soit le réseau exploité par l'entreprise ferroviaire, il se situe sur le territoire d'un Etat. Le certificat général doit donc systématiquement être complété par un certificat spécifique à valeur nationale.

L'harmonisation des règles de sécurité nationales ne semble dès lors pas être complète.

33bis. Par ailleurs, la Chambre des employés privés relève qu'en vue de la délivrance de la certification, les entreprises ferroviaires doivent joindre à la demande notamment une copie certifiée conforme de la licence prévue par la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

Ceci constitue une raison de plus pour que l'Administration des Chemins de Fer soit compétente pour délivrer les licences et les certificats. Ainsi aura-t-elle une meilleure connaissance des demandeurs, qui lui soumettront d'abord les éléments permettant la délivrance d'une licence, puis leur dossier de certification.

Les demandeurs auront aussi une plus grande facilité à saisir l'autorité compétente pour connaître de leur demande si l'Administration des Chemins de Fer délivre toutes les autorisations en matière de sécurité ferroviaire. Cette centralisation des attributions justifie d'autant plus la création d'une telle administration publique.

34. Enfin, selon l'article 8 du projet de règlement grand-ducal, le certificat de sécurité n'est valable qu'à condition pour l'entreprise ferroviaire de respecter les dispositions nationales concernant la santé, la sécurité, les conditions sociales et de façon générale les droits du personnel employé dans le secteur ferroviaire, sous peine de retrait de leur certificat de sécurité.

34bis. Cette obligation n'existait pas dans le règlement du 24 octobre 2003.

Dans son avis du 21 février 2006 relatif au projet de loi No 5529¹, la CEP•L avait demandé que le législateur rende plus strictes les conditions d'obtention d'un certificat de sécurité au Luxembourg afin d'assurer un niveau élevé de sécurité sur le réseau ferré luxembourgeois.

La CEP•L avait souligné le fait que les entreprises étrangères disposant d'une licence dans leur Etat d'établissement ne doivent pas disposer de licence luxembourgeoise pour pouvoir accéder au réseau ferré luxembourgeois, mais uniquement d'un certificat de sécurité lors de l'allocation des sillons. Ce qui justifie de prévoir des conditions assez restrictives pour l'octroi de ces certificats de sécurité.

A ce titre, la CEP•L avait jugé indispensable que chaque entreprise ferroviaire, même étrangère, qui exploite des services de transports publics au Luxembourg doive se conformer au statut du personnel des cheminots, ceci afin d'éviter toute possibilité de dumping social.

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

Si les dispositions introduites par l'article 8 du projet de règlement avisé sont donc à saluer, elles sont toutefois incomplètes et risquent de soulever plusieurs problèmes d'application en pratique.

Par ailleurs, le projet devrait préciser que les entreprises concernées devraient respecter les dispositions des conventions collectives applicables dans le secteur ferroviaire.

34ter. En premier lieu, le projet de règlement grand-ducal ne précise pas si c'est le certificat général ou le certificat spécifique dont la validité est en jeu.

Vu que sont à respecter des conditions nationales, il devrait s'agir du certificat spécifique.

34quater. La CEP•L regrette que le respect des dispositions nationales concernant la santé, la sécurité, les conditions sociales et de façon générale les droits du personnel employé dans le secteur ferroviaire ne constitue pas une condition d'obtention du certificat de sécurité pour l'allocation et l'utilisation d'un sillon ferroviaire.

Ce qui signifie que l'Administration ne se livrera pas à un contrôle du respect de ces conditions pour toutes les entreprises ferroviaires déposant une demande de certificat, mais elle pourra les contrôler par après de façon ponctuelle. Le contrôle n'est donc pas systématique mais aléatoire.

La Chambre des employés privés estime qu'il serait nécessaire d'ériger cette obligation comme condition préalable à l'octroi du certificat de sécurité aux entreprises ferroviaires.

34quinties. L'article L. 010-1 du Code du travail énumère un certain nombre de règles de droit du travail (par exemple, prescriptions relatives au salaire social minimum et à l'adaptation automatique de la rémunération à l'évolution du coût de la vie, à la durée du travail, au temps de pause, au repos journalier et au repos hebdomadaire; au congé payé; etc.), qui doivent s'appliquer à tous les travailleurs, quelle que soit leur nationalité, au service de toute entreprise, sans préjudice quant à la nationalité et au lieu juridique ou effectif du siège social de celle-ci.

L'article 8 du projet de règlement grand-ducal avisé ne vient donc que confirmer le caractère impératif des règles de droit du travail, ce également pour les salariés des entreprises n'ayant pas leur siège au Luxembourg.

Il convient donc de donner à l'Administration des Chemins de Fer les moyens d'appliquer ces dispositions protectrices et de sanctionner leur non-respect pour une meilleure qualité et une meilleure sécurité des transports ferroviaires.

4.2. Certification du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire

(Articles 21 et 22 du projet de loi)

35. Le projet de loi fixe également les conditions de sécurité à remplir par tout gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire actif sur le réseau ferré européen par l'institution d'un **agrément** de sécurité.

36. Cet agrément est à demander par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire à l'Administration des Chemins de Fer, selon des modalités à fixer par règlement grand-ducal, dont le projet a également été soumis pour avis à la CEP•L.

37. Le projet de règlement grand-ducal sur la certification en matière de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire a pour objet d'arrêter les conditions d'obtention et de validité de l'agrément de sécurité ainsi que les modalités de son établissement et les conditions et les modalités de retrait de l'agrément de sécurité, en transposant en droit national les dispositions de l'article 11 de la directive 2004/49/CE.

En vue de l'instruction des demandes en obtention ou en renouvellement de l'agrément de sécurité, l'Administration peut demander tous les renseignements nécessaires à l'instruction des demandes qui lui sont soumises, et le cas échéant, s'assurer à ces fins le concours d'organismes et d'experts indépendants par rapport au requérant.

Les frais d'instruction de la demande sont à charge du requérant.

L'Administration statue sur les demandes endéans les trois mois à compter du jour où le dossier comportant toutes les pièces utiles au bon déroulement de la procédure lui a été communiqué.

Les décisions de refus sont motivées. Ces décisions sont susceptibles d'un recours en annulation devant le tribunal administratif. (Article 3 du projet de règlement grand-ducal sur la certification en matière de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire)

38. Le projet de règlement avisé contient une disposition transitoire selon laquelle un agrément de sécurité valable pour un an peut être délivré au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire qui en fait la demande dans les 12 mois à partir de l'entrée en vigueur du présent projet de règlement grand-ducal. Il doit seulement joindre à sa demande une évaluation systématique des structures d'organisation et de gestion mises en place pour répondre aux exigences de sécurité applicables.

Ladite évaluation doit être effectuée par un organisme d'audit accrédité en conformité avec les normes communautaires afférentes. Au plus tard un an après la délivrance de l'agrément de sécurité, le gestionnaire de l'infrastructure doit établir que son système de gestion de la sécurité répond aux conditions prévues par la directive 2004/49/CE. (Article 8 du projet de règlement grand-ducal sur la certification en matière de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire)

4.3. Certification du personnel affecté à des tâches de sécurité

(Articles 23 et 24 du projet de loi)

39. Le projet de loi impose à l'entreprise ferroviaire et au gestionnaire de l'infrastructure de n'employer aux tâches de sécurité qu'ils assument sur le réseau ferré national que du personnel titulaire d'une formation et d'une certification conformes aux exigences de sécurité définies par le droit communautaire, par les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) et par les règles de sécurité nationales.

Les critères d'aptitude et de qualification ainsi que la procédure seront réglés par règlement grand-ducal.

40. La formation du personnel affecté à des tâches de sécurité sur le réseau ferré national est organisée et dispensée par un ou plusieurs centres de formation. Ces centres de formation sont accrédités par le ministre selon une procédure à fixer par règlement grand-ducal.

L'accréditation n'est valable qu'à condition pour le centre de formation concerné d'assurer aux différentes catégories de personnel affecté à des tâches de sécurité un accès équitable et non discriminatoire à ses services de formation, lorsque cette formation est requise pour remplir les conditions d'obtention du certificat de sécurité respectivement de l'agrément de sécurité.

4.4. Certification du matériel roulant ferroviaire

(Article 25 du projet de loi)

41. Toute entreprise ferroviaire admise à utiliser le réseau ferré luxembourgeois ne fera circuler sur le réseau ferré luxembourgeois que des trains composés de matériel roulant entièrement couvert par les STI pertinentes ou dont la mise en service a été dûment autorisée par l'Administration ou dont l'autorisation de mise en service accordée par les autorités compétentes d'un autre Etat membre de l'Union européenne aura été reconnue par l'Administration.

Le projet de loi renvoie à un règlement grand-ducal pour le détail.

*

5. SANCTIONS PENALES

(Article 26 du projet de loi)

42. La violation des règles d'octroi et de retrait des certifications et autorisations prévues par le présent projet de loi et les règlements pris en son exécution sont punies d'un emprisonnement d'un mois à trois ans et d'une amende de 251 à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

43. Sous réserve des remarques formulées ci-avant, la CEP•L marque son accord au projet de loi et aux deux projets de règlement grand-ducal susvisés.

Luxembourg, le 21 février 2008

Pour la Chambre des employés privés,

Le Directeur,
Norbert TREMUTH

Le Président,
Jean-Claude REDING

Service Central des Imprimés de l'Etat

5824 - Dossier consolidé : 60

5824/05

N° 5824⁵

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2007-2008

PROJET DE LOI

ayant pour objet

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

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(8.4.2008)

Par dépêche en date du 6 décembre 2007, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat le projet de loi sous rubrique.

Au texte du projet de loi, élaboré par le ministre des Transports, étaient joints l'exposé des motifs, le commentaire des articles et la fiche financière.

Sont parvenus au Conseil d'Etat:

- en date du 15 janvier 2008, l'avis de la Chambre des métiers;
- en date du 30 janvier 2008, l'avis de la Chambre de travail;
- en date du 13 février 2008, l'avis de la Chambre de commerce;
- en date du 27 mars 2008, l'avis de la Chambre des employés privés.

Le Conseil d'Etat constate que la directive 2004/49/CE à transposer a été adoptée par le Parlement européen le 29 avril 2004 et qu'elle prévoit un délai de transposition de 2 ans, le dernier délai étant fixé au 30 avril 2006, ce qui a valu à l'Etat une condamnation pour manquement en date du 8 novembre 2007 (affaire C-224/07).

*

CONSIDERATIONS GENERALES

1) Le texte sous avis entend transposer en droit national la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (ci-après „la directive“). Le Conseil d'Etat constate que dans l'intitulé de la loi aucune référence n'est faite ni à la directive ni à ses annexes à transposer. Il demande que cette référence y soit ajoutée sous le point A. La numérotation subséquente est à adapter.

La directive s'inscrit dans la lignée des directives 91/440/CEE, 95/18/CEE et 95/19/CEE relatives au développement des chemins de fer communautaires (transposées en droit national par la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation), des directives 2001/12/CE, 2001/13/CE et 2001/14/CE dites du premier paquet ferroviaire et créant un cadre précis et transparent garantissant un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire (transposées en droit luxembourgeois par la loi du 24 juillet 2006 modifiant a) la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire b) la loi du 28 mars 1997 1° approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946, 2° approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL), 3° concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL, et 4° portant modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire c) la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure et à son utilisation d) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

La directive actuellement soumise pour transposition, mieux connue sous la désignation „deuxième paquet ferroviaire“, prévoit la création d'un cadre réglementaire pour mettre à niveau les mesures de sécurité que devront remplir tous les acteurs du secteur ferroviaire. Dans ce contexte, elle vise l'élaboration et l'application de normes de sécurité européennes, qui devront remplacer à terme les règles de sécurité nationale. Ensuite, chaque entreprise œuvrant dans le domaine ferré devra se donner un système de gestion interne de la sécurité sanctionné par l'octroi d'un agrément de sécurité à émettre par une instance nationale.

La directive prévoit par ailleurs l'émission de certificats de sécurité qui documenteront que l'acteur concerné a établi un système de gestion de sécurité interne et est en mesure de respecter les normes de sécurité applicables. Ce nouveau système ne permettra pas pour autant à l'entreprise ferroviaire de renoncer aux prescriptions nationales de santé, de sécurité, des conditions sociales et de travail des travailleurs et consommateurs prévues par d'autres lois nationales ayant transposé la directive 95/18/CEE.

2) Selon les auteurs, la transposition de la directive se solderait prévisiblement au Luxembourg par la mise en place de deux administrations, l'une établie dans le cadre du projet de loi relatif à la création de l'Administration des enquêtes techniques (*doc. parl. No 5840*), l'autre dans le cadre du présent projet de loi et qui portera le nom de „Administration des chemins de fer“.

Aux termes du projet sous avis, celle-ci est appelée à maintenir et à améliorer le niveau de sécurité en émettant notamment des certificats et agréments de sécurité dans le domaine ferroviaire conformément aux normes de sécurité nationales et européennes existantes et à créer.

Par ailleurs, le texte de loi proposé charge l'Administration à créer bien d'autres compétences. Ainsi à l'heure actuelle, la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation charge dans son article 22 la cellule „accès au réseau“ de la Communauté des Transports (établissement public, institué en vertu de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics) de la répartition des sillons et de l'accès de tous au réseau ferroviaire. Cette compétence sera, au vœu du projet de loi sous rubrique, transmise à la future administration, de même que la compétence relative à la tarification. L'exposé des motifs justifie ce transfert de compétences par l'accord de coalition suivi par l'accord tripartite ferroviaire en résultant ainsi que par le fait que „les CFL, dans leur structure de société intégrée, ne peuvent se voir confier l'exercice de ces fonctions“.

Si le Conseil d'Etat approuve que les autorités gouvernementales renoncent enfin à la „cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports“ introduite par la loi du 24 juillet 2006 et qui avait été critiquée de façon sévère par le Conseil d'Etat (avis du 20 juin 2006, *doc. parl. No 5529*⁵), il n'approuve pas pour autant la création d'un nouvel organisme indépendant.

Tout d'abord, il n'estime pas qu'il suffise de créer une nouvelle administration pour atteindre le but visé dans la déclaration gouvernementale, qui est de permettre „aux CFL de s'assurer la viabilité et la compétitivité nécessaires, notamment dans le domaine du fret“.

Il maintient son approche critique développée dans son avis précité et marque de nouveau sa faveur à ce qu'au niveau de la gestion des sillons ferroviaires et de la tarification, le ministre soit prene lui-même ses responsabilités de façon directe, soit s'en remette à un organisme existant, tel l'Institut luxembourgeois de régulation (ILR).

Au niveau de la mise en œuvre des mesures de sécurité telles que prévues dans la directive sous rubrique, le Conseil d'Etat propose de même que le ministre prene ses responsabilités lui-même. S'il est vrai que, dans ses considérants, la directive (considérant 20) demande la création d'„autorités nationales chargées de réglementer et de contrôler la sécurité ferroviaire“, elle précise dans son article 16 que le ministre compétent pour le transport puisse exercer cette fonction. Le Conseil d'Etat est d'avis qu'il serait dans ce contexte envisageable de créer un véritable commissariat auprès des chemins de fer. D'autre part, comme dans l'exposé des motifs les auteurs semblent aussi s'être inspirés de la loi sur la création de l'Aviation civile, le Conseil d'Etat aurait pu comprendre qu'une structure analogue soit créée dans le domaine des chemins de fer. Dans l'hypothèse où les auteurs persisteraient à vouloir s'en référer à une entité indépendante, le Conseil d'Etat, ne soutenant pas la prolifération de nouveaux organismes, suggère de confier les missions de sécurité à l'Institut de normalisation qui sera prochainement créé. (...) Cet organisme disposera du personnel et de l'expérience nécessaires au niveau communautaire, et pourra, moyennant extension de ses compétences au secteur ferroviaire, facilement reprendre les missions relatives à l'élaboration et au respect des normes de sécurité des voies ferrées. Aucune disposition de la directive ne s'oppose à cette possibilité, étant donné que cet institut disposera de l'indépendance et de l'autonomie recherchées par elle.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat rappelle sa préférence conformément à son avis précité, d'attribuer les compétences en matière de répartition des sillons et de tarification ainsi que les compétences en matière de sécurité sur le réseau ferré à l'ILR.

En conséquence, le Conseil d'Etat n'analysera les dispositions lui déférées relativement à l'administration nouvelle qu'à titre subsidiaire.

3) La directive souligne par ailleurs que les niveaux de sécurité du système ferroviaire communautaire sont élevés et que, fort heureusement, les accidents graves sont rares. Néanmoins, il devient indispensable que les normes nationales de sécurité cèdent à terme la place à des normes européennes de sécurité. Afin d'atteindre le but d'un cadre réglementaire commun pour la sécurité des chemins de fer, la directive vise dans un premier temps la collecte de données sur la sécurité appelées „indicateurs de sécurité communs“ (ci-après ISC) et ensuite l'élaboration tant d'„objectifs de sécurité communs“ (ci-après OSC) que de „méthodes de sécurité“ (ci-après MSC).

Ainsi, les premiers ISC auraient déjà dû être collectés depuis 2006 dans tous les Etats membres à l'aide des rapports annuels des différentes autorités nationales de sécurité.

Dans ses articles 6 et 7 notamment, le texte communautaire décrit la procédure d'élaboration des normes, en s'accordant comme délai d'émission pour les premières MSC le 30 avril 2008, à revoir au plus tard pour le 30 avril 2010 et pour les premiers OSC, le 30 avril 2009. Les délais ainsi prévus prouvent à suffisance l'importance accordée par la Communauté européenne à la sécurité. Parallèlement, le Conseil d'Etat attire l'attention sur les considérants 10 et 11 de la directive qui ne laissent planer aucun doute sur les intentions de la Communauté européenne. En effet, les règles nationales devront céder la place aux règles européennes, et les règles nationales, si elles ne sont pas interdites, ne pourront aucunement déroger aux règles européennes et doivent être réduites au strict nécessaire.

Au vu des objectifs européens ainsi affichés et dont la réalisation est prévue à court terme et au vu du fait que le réseau ferré luxembourgeois, exigü de par sa nature, se trouve à l'intersection des réseaux allemand, belge et français, le Conseil d'Etat se demande, mis à part pour la période transitoire évidemment, pourquoi le Luxembourg n'opte pas exclusivement pour les normes européennes et renonce à adopter des normes nationales. Il est rappelé que dans le cadre du transport de marchandises dangereuses par route et par rail, le Luxembourg applique exclusivement les normes internationales RID (cf. règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses, et le règlement grand-ducal modifié du 3 juin 2003 sur les transports par rail de marchandises dangereuses). Le texte tel que soumis laisse présager que d'aucuns estiment que le Luxembourg

émettra encore quantité de normes nationales, ce qui est exclu tant par la réalité des faits sur le terrain, vu le caractère international de notre réseau, que par la réalité législative communautaire.

4) Un tableau de correspondance entre les dispositions de la présente loi et les articles afférents de la directive dans le contexte donné aurait facilité les travaux pour les institutions appelées à examiner le texte sous rubrique. Cet effort devra de toute façon être fait au moment de la présentation du texte de transposition aux autorités européennes.

*

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1er

Dans son alinéa 1, l'article 1er entend fixer les objectifs de la loi en projet, à savoir „la mise en place, la gestion, le développement, l'amélioration et le contrôle de la sécurité des chemins de fer luxembourgeois“, tandis que l'alinéa 2 dit que le projet de loi a pour „objet de transposer en droit luxembourgeois la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire“.

Le Conseil d'Etat estime que les auteurs du projet peuvent se dispenser de cet article alors qu'il ne contient aucun élément normatif.

Article 2

L'article 2 sous avis est la transposition de l'article 2 de la directive. Le Conseil d'Etat peut marquer son accord avec ce texte. Il se demande cependant pourquoi on exclut d'ores et déjà les tramways du champ d'application de cette loi alors que ce moyen de transport n'existe pas à ce jour au Luxembourg. Si les auteurs du projet sous avis entendent exclure les réseaux ferrés privés du champ d'application de la présente loi, le Conseil d'Etat estime que la phrase relative au règlement grand-ducal est à supprimer dans le texte sous avis sous peine d'opposition formelle, alors qu'il ne pourra pas constituer la base juridique du règlement grand-ducal prévu. Le Conseil d'Etat se demande s'il ne serait pas plus efficace de soumettre les réseaux privés à la loi sous avis, quitte à prévoir pour eux un régime dérogatoire dans un règlement grand-ducal.

Article 3

Les définitions ici reprises peuvent être subdivisées en trois catégories, à savoir celles figurant dans la directive à transposer, celles figurant dans la directive modifiée 96/48/CE et 2001/16/CE et celles reprenant une définition luxembourgeoise. Concernant la première catégorie, le Conseil d'Etat constate que deux définitions de la directive relatives aux termes de „gestionnaire de l'infrastructure“ et „entreprise ferroviaire“ n'ont pas été reprises dans le texte sous rubrique. Aucune explication n'est formulée à cet égard. Il constate cependant que ces deux notions ont déjà été définies dans d'autres textes de loi. En effet, le terme „entreprise ferroviaire“ a été repris dans l'article 10 de la loi du 24 juillet 2006 précitée, tandis qu'aux termes de l'article 6 de la loi modifiée du 15 mai 1995 relative à la gestion ferroviaire, la gestion du réseau est confiée à la Société nationale des Chemins de Fer luxembourgeois, en abrégé CFL, ci-après dénommée le gestionnaire de l'infrastructure. Le Conseil d'Etat suggère soit de reprendre ces notions dans le texte en projet, soit d'indiquer les références aux textes législatifs nationaux contenant les définitions des prédits termes. Dans l'exposé des motifs, les auteurs expliquent qu'en raison de la transposition partielle de la directive par le projet de loi portant création d'une Administration des enquêtes techniques (*doc. parl. No 5840*), les définitions relatives aux enquêtes n'ont plus été reprises ici. Le Conseil d'Etat marque son accord avec cette approche et renvoie pour le surplus à son avis relatif audit projet de loi.

Concernant la définition sous le point „o“ de l'administration nouvellement créée, le Conseil d'Etat n'a pas d'observations à faire à cet endroit, si ce n'est celles faites dans les considérations générales sous le point 2).

Article 4

Sous réserve des considérations de principe développées plus haut, le Conseil d'Etat n'a pas d'observation à formuler. Il voudrait cependant souligner que le recours à des experts étrangers est

prévu tant dans cet article que dans l'article 7. Il ne voit pas l'utilité de prévoir ce recours à deux reprises. Il importe de connaître les compétences accordées à ces experts dans la présente loi.

Article 5

Cet article confie deux catégories de missions à l'Administration, à savoir celle relative aux règles de la sécurité, l'autre relative à la répartition des sillons et à la tarification.

Aux termes de l'exposé des motifs, cet article constitue la transposition de l'article 16 de la directive. Les paragraphes 1er et 3 de l'article 16 de la directive déterminent le cadre dans lequel l'organisme indépendant national doit être créé et fonctionner: soit le ministre assure lui-même cette mission, soit il la confie à un organisme indépendant. En tout état de cause, l'organisme de sécurité ne saurait être le gestionnaire de l'infrastructure, l'entreprise ferroviaire ou l'entité adjudicatrice.

La directive prévoit sous ses points (a) à (g) du paragraphe 2 les missions qui doivent être assumées au moins par cet organisme; elle ne s'oppose donc pas à ce que d'autres missions dans le domaine de la sécurité soient accordées à ce dernier.

Tel que développé plus haut, le Conseil d'Etat se voit confirmé dans son approche de soumettre le domaine de la sécurité soit au contrôle du ministre, soit à un organisme préexistant. Il se demande par ailleurs si toutes les missions énumérées dans le texte de la directive sont dûment reprises. En effet, il constate que les missions sous a) et b) ne sont pas reprises dans le texte sous avis et n'en trouve pas l'explication. Il insiste à ce que ces missions soient assumées par l'Administration, sinon et faute de quoi le texte européen n'est pas transcrit correctement.

Etant donné que les missions accordées à l'Administration sont définies dans la loi, le Conseil d'Etat rappelle que le règlement grand-ducal annoncé sous le paragraphe 1er, dernière phrase, ne saurait servir de prétexte pour accorder de nouvelles missions à cette administration.

Le paragraphe 2 de l'article 5 ne suscite pas d'observation quant à la forme. Le Conseil d'Etat renvoie à ses considérations générales quant au fond de cette attribution de compétence en principe.

Article 6

Cet article constitue une transposition textuelle de l'article 18 de la directive et ne suscite pas d'autre observation.

Article 7

Le Conseil d'Etat, sous réserve des observations formulées sous l'article 4, ne critique pas le principe de prévoir la possibilité du recours à des spécialistes étrangers et il n'a pas de critiques textuelles à formuler quant à l'alinéa 1 du paragraphe 1er. Cependant il rappelle que l'administration à créer, même si elle entend tirer les compétences lui accordées de l'article 17, paragraphe 2 de la directive, n'est pas un organe dont la mission première est l'investigation policière. Aussi le Conseil d'Etat renvoie-t-il à ses avis élaborés dans le contexte de la loi du 21 décembre 2007 relative à la réforme de l'Inspection du travail et des mines et plus précisément à l'article L. 614-3 du Code du travail qui prévoit que „les actions de contrôle ou de perquisition entreprises sur place respecteront le principe de proportionnalité par rapport aux motifs invoqués“, principe que le Conseil d'Etat entend voir respecter aussi dans le domaine de la sécurité ferroviaire.

Ainsi le Conseil d'Etat s'oppose à ce que les frais d'inspection et de contrôle soient à charge des acteurs contrôlés et demande avec insistance la suppression du paragraphe 2. Dans l'hypothèse où les auteurs persisteraient dans leur position, le Conseil d'Etat demande, pour éviter tout arbitraire, que ces frais soient prévus dans un barème à fixer par voie de règlement grand-ducal (cf. *Direction de l'aviation civile art. 18*).

De même, la directive, en accordant une mission précise à l'organisme de contrôle national, la délimite nécessairement au domaine de la sécurité. Or, comme dans le texte luxembourgeois l'Administration se voit accorder une double mission, les compétences prévues lui sont nécessairement octroyées pour les deux domaines. Ainsi l'administration à créer se voit accorder désormais dans le domaine de la répartition des sillons et de la tarification des compétences qu'elle n'aurait pas eues sous le couvert de la loi du 24 juillet 2006, et qui n'étaient d'ailleurs pas prévues dans le texte communautaire qui a servi de base à cette loi. Le Conseil d'Etat se demande si telle est bien la volonté des auteurs du projet.

Le paragraphe 3, première phrase ne suscite pas de critiques; cependant dans la deuxième phrase, le Conseil d'Etat estime qu'un pouvoir démesuré est accordé à l'Administration qui est hors de toute proportion avec les intérêts en jeu.

Concernant le paragraphe 4, le Conseil d'Etat constate que là encore la proportionnalité n'est pas respectée, alors que les peines prévues pour un refus d'information sont exagérées par rapport aux sanctions prévues à l'article 26.

Le Conseil d'Etat émet partant une opposition formelle à l'encontre des paragraphes 2 et 3 et demande une nouvelle rédaction de cet article.

Article 8

L'article 8 décrit la procédure à respecter pour obtenir un agrément respectivement un certificat de sécurité.

Concernant le paragraphe 1er, le Conseil d'Etat estime que l'alinéa 2 n'est pas à inscrire dans la loi, mais que les modalités de la demande sont à fixer dans un règlement grand-ducal. En tout état de cause, le renvoi à „des documents exigés par la réglementation“ est des plus imprécis et ne saurait pas permettre à l'Administration de jouer le rôle d'un organe impartial et ouvert.

Dans l'hypothèse où le Conseil d'Etat serait suivi, il propose de rédiger cet alinéa comme suit:

„En vue d'obtenir le certificat de sécurité et l'agrément de sécurité prévus à la présente loi, le requérant doit adresser sa demande écrite au Directeur de l'Administration des Chemins de Fer.

Les modalités précises de la demande sont déterminées dans un règlement grand-ducal.“

Le paragraphe 2 de l'article 8 ne suscite pas d'observation de la part du Conseil d'Etat.

Le Conseil d'Etat a cependant du mal à saisir la visée du paragraphe 3. Il estime que dans la demande à introduire, le requérant doit être obligé de fournir toutes les informations nécessaires à l'Administration. Si celle-ci estime que le dossier n'est pas complet, elle aura la possibilité de demander un complément d'information ou de refuser la demande. Mais l'Administration n'est pas un organisme appelé à faire des investigations à propos de simples requérants. Quelle serait la mission de ces experts et autres organismes, introduiraient-ils des investigations et, dans l'affirmative, lesquelles, à l'encontre du requérant? Sous quel prétexte ces investigations seraient-elles faites? Le requérant est-il suspect simplement pour avoir introduit une demande d'agrément? Le Conseil d'Etat s'oppose de façon formelle à ce paragraphe et demande sa suppression.

Le paragraphe 4 reste sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Le paragraphe 5 quant à lui suscite les critiques du Conseil d'Etat. Il comprend que l'Administration demande le paiement de frais administratifs, mais ne voit pas pourquoi elle met à charge les frais d'instruction; d'autres administrations, telle celle de l'environnement, ne bénéficient pas de ce privilège. Comme de toute façon le Conseil d'Etat demande la suppression du paragraphe 3, il ne voit définitivement plus l'intérêt de cette disposition alors que, de toute façon, le requérant, appelé à produire des informations conformément au règlement grand-ducal à inscrire dans le paragraphe 1er, supportera tous les frais de la demande. Ce paragraphe est donc à supprimer.

Le Conseil d'Etat estime que le paragraphe 6 est superfétatoire. Il comprend cependant le souci des auteurs de se conformer à l'exigence de l'article 17, paragraphe 3 de la directive, mais il exprime sa préférence pour un recours en réformation.

Article 9

Même si cet article prévoit une transposition textuelle de l'article 17, paragraphe 1er, alinéa 3 de la directive, le Conseil d'Etat ne saurait donner son aval. En effet, sous peine d'opposition formelle, il est exclu que l'Administration à créer émette un cadre réglementaire. Cette compétence ne lui est pas dévolue. Si la „mise au point“ signifie „consultation des parties intéressées“, il n'est pas nécessaire de l'inscrire dans le projet de loi sous avis, alors que la consultation peut être effectuée par l'Administration sans qu'un texte de loi le prévoie expressément. En raison des exigences communautaires, le Conseil d'Etat propose de prévoir cette mission de consultation parmi les missions à accorder à l'Administration sous l'article 5.

Articles 10 et 11

Ces dispositions, relatives au cadre et au personnel de l'Administration des chemins de fer, prévoient la création d'un cadre complet. Le commentaire des articles explique que des agents affectés actuelle-

ment auprès des CFL pourront être détachés à la nouvelle administration. En consultant la fiche financière, il appert pourtant que seuls les fonds figurant actuellement au budget relativement à la Cellule „accès réseau“ seront transférés à la nouvelle administration. Or, comme la fiche financière doit refléter de la façon la plus réaliste possible les frais à venir, les frais de personnel des agents des CFL détachés à la nouvelle administration devraient figurer dans la fiche financière actuellement produite. Celle-ci est d'autant plus incomplète que le dernier alinéa de l'article 11 dispose que l'Etat remboursera aux CFL „les traitements, indemnités, salaires, charges sociales patronales et la quote-part des pensions des agents en question“.

Si le Conseil d'Etat peut marquer son accord à ce que pour la première constitution de l'Administration celle-ci recrute le personnel auprès des CFL, il ne peut pas donner son aval à ce que des agents des CFL, ayant rejoint l'administration nouvelle, retournent auprès des CFL. L'impartialité et la neutralité de l'administration à créer seraient attaquées à la première occasion. Il faudrait, dans ce contexte, parler obligatoirement d'un „transfert“ et non d'un „détachement“ des agents. Ensuite, si dans un deuxième temps un ancien agent des CFL veut retourner auprès de son employeur initial, il devra obligatoirement démissionner auprès de l'Administration et, le cas échéant, réintégrer les CFL. Le Conseil d'Etat ne saurait accorder la dispense du second vote si les auteurs maintenaient leur position quant à ce point.

Article 12

Cet article est à supprimer dans sa version actuelle et à remplacer par le texte suivant:

„Un règlement grand-ducal détermine les objectifs de sécurité nationale et les méthodes de sécurité nationale en conformité avec les dispositions communautaires afférentes.“

Article 13

Cet article se veut être une transposition de l'article 8 de la directive. Conformément à ce qui a été développé ci-avant, le Conseil d'Etat doit s'opposer formellement à ce que les pouvoirs réglementaires y prévus soient attribués à l'administration à créer. Pour ces raisons, le Conseil d'Etat doit partant s'opposer formellement au libellé de cet article 13. Ce n'est qu'à titre subsidiaire qu'il se propose d'analyser les différents alinéas n'ayant pas trait aux pouvoirs réglementaires.

La lecture du texte communautaire renseigne une approche en deux temps des règles nationales de sécurité. Les paragraphes 1er à 4 décrivent la position de la Commission à l'égard des règles nationales avant l'adoption des OSC et MSC. Pendant cette phase transitoire, les Etats membres sont appelés à notifier les règles nationales existantes et toutes les modifications y apportées. Le paragraphe 5 marque le tournant dans l'existence de ces règles, alors que la Commission européenne entend contrôler l'introduction de nouvelles règles nationales dès l'adoption au niveau communautaire des OSC et MSC. Ainsi, si l'Etat luxembourgeois entend introduire des règles nationales ayant un degré de sécurité plus élevé que les OSC ou ayant des répercussions sur des entreprises ferroviaires d'autres Etats membres, il doit obligatoirement demander l'aval de la Commission avant leur adoption.

Malgré l'effort des auteurs du texte à suivre le raisonnement européen, le Conseil d'Etat craint que d'aucuns essaient de donner une importance à la nouvelle administration qui ne peut plus lui être accordée au vœu de la directive. Il suggère que la rédaction de cet article tienne compte du traitement fondamentalement différent des normes nationales selon qu'elles sont adoptées avant ou après l'apparition de normes communautaires.

Le paragraphe 1er dans sa version actuelle définit les règles nationales de sécurité sans indiquer l'organe émetteur de ces règles. La deuxième phrase apporte immédiatement un frein à ces règles en renvoyant aux OSC et MSC. Le Conseil d'Etat constate par ailleurs que le paragraphe 3 de l'article sous avis fait lui aussi référence aux OSC et MSC, et tente par ailleurs de se référer au calendrier indiqué dans la directive. Ce paragraphe fait double emploi avec la dernière phrase du paragraphe 1er, en outre le bout de phrase „conformément au calendrier de mise en œuvre prévu“ est superfétatoire et ne doit pas nécessairement figurer dans le texte de loi.

Le paragraphe 2 prévoit qu'„en l'absence de STI et sans préjudice aux dispositions de l'article 9, l'Administration définit les règles nationales ...“. Le Conseil d'Etat signale que cette phrase n'est tout d'abord pas la transposition du paragraphe 4 de l'article 8 de la directive et pour le surplus encourt l'opposition formelle du Conseil d'Etat alors que l'Administration ne peut pas disposer d'un pouvoir réglementaire. Par ailleurs, il note que la première phrase du paragraphe 4 renvoie encore une fois à

l'exception de notification lorsqu'il y va exclusivement des STI. Le Conseil d'Etat rappelle que le paragraphe 4 de l'article 8 du texte communautaire est prévu pour la phase transitoire pendant laquelle un Etat membre adopte ou modifie une règle nationale de sécurité. Or, le texte de transposition suggère que l'Administration adopte à tout moment ou modifie à tout moment des règles nationales et les notifie ensuite à la Commission européenne, ce qui est manifestement exclu de par la directive. La deuxième phrase est aux yeux du Conseil d'Etat illogique, alors que seuls „le gestionnaire de l'infrastructure“ et „toute entreprise ferroviaire“ peuvent proposer de nouvelles règles nationales à l'Administration. Qu'en est-il des autres parties intéressées et définies dans l'article 9? Pourquoi ne leur accorde-t-on pas le même pouvoir d'initiative? Dans l'hypothèse où les auteurs du projet sous avis désirent maintenir ce droit d'initiative, le Conseil d'Etat suggère d'ajouter un alinéa 2 à l'article 9 où ce droit est néanmoins réservé à toutes les parties intéressées.

La troisième phrase du paragraphe 2 sous avis suscite lui aussi les appréhensions du Conseil d'Etat, en ce qu'il craint que cette phrase puisse en cas d'incident être interprétée comme une obligation de dénonciation dans le chef des deux parties intéressées. Même si la directive impose aux organismes nationaux de dénoncer tous les problèmes potentiels pouvant surgir sur le réseau ferré, nul besoin n'en ressort pour imposer cette exigence à deux parties intéressées. L'organisme national ne peut se défaire de sa responsabilité de cette façon. Dans ces conditions, le Conseil d'Etat demande la suppression pure et simple de cette phrase.

L'alinéa 2 du paragraphe 2 rencontre l'opposition formelle du Conseil d'Etat alors que l'Administration à créer ne disposera d'aucun pouvoir réglementaire, mais que précisément c'est toujours le Grand-Duc qui doit édicter les dispositions réglementaires adéquates.

Le Conseil d'Etat s'oppose encore de façon formelle à l'alinéa 3 du paragraphe 2 en renvoyant à ses avis rendus dans le cadre du projet de loi relatif à la création d'un Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services (*doc. parl. No 5516*) et du projet de loi transposant la directive 2005/32/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 juillet 2005 établissant un cadre pour la fixation d'exigences en matière d'écoconception applicables aux produits consommateurs d'énergie et modifiant la directive 92/42/CEE du Conseil et les directives 96/57/CE et 2000/55/CE du Parlement européen et du Conseil (*doc. parl. No 5725*). Dans l'intérêt du justiciable le délai de publication de six jours francs étant un délai dérogatoire au droit commun, il y a lieu de répéter lors de chaque publication de normes ce délai spécifique.

La première phrase du paragraphe 4 ne trouve pas l'accord du Conseil d'Etat. Cette disposition fait référence au paragraphe 4 de l'article 8 de la directive aux termes duquel chaque Etat membre devait notifier pour le 30 avril 2005 au plus tard les mesures de sécurité nationales existant à cette date. Le texte de transposition impose à l'Administration de communiquer „sans délai“ toutes les informations en vue de la notification à la Commission européenne. La rédaction de cette phrase suggère-t-elle que nos normes nationales n'auraient pas encore été notifiées à la Commission européenne? Le Conseil d'Etat rappelle que l'Etat luxembourgeois conserve la responsabilité de la sécurité ferroviaire. Dans cet ordre d'idées, le Conseil d'Etat se demande aussi pourquoi l'Administration doit communiquer „toutes les informations requises en vue de la notification des règles nationales au ministre“ alors que celui-ci, mieux que tout autre, est censé connaître les règles de sécurité nationales existantes. Il suffit aux yeux du Conseil d'Etat que d'une façon générale le devoir d'information au ministre soit inscrit dans les missions de la nouvelle administration. Cette phrase est à supprimer dans sa formulation actuelle. Le Conseil d'Etat attire l'attention des auteurs du projet sur le fait que les normes luxembourgeoises actuellement existantes sont en réalité prévues dans des règlements internes des CFL. Ce dispositif de règles n'a jamais été publié conformément à l'article 112 de la Constitution, et le Conseil d'Etat se demande dans quelle mesure cet ensemble de règles pourra être opposé à un nouvel entrant sur le marché ferroviaire luxembourgeois.

La deuxième phrase de ce paragraphe laisse sous-entendre qu'il existe deux sortes de normes nationales, celles soumises à notification et les autres. La procédure de notification conformément à l'annexe 2 de la directive est utilisée jusqu'à la parution de normes européennes. Dès la parution des OSC et MSC, tout projet de règle nationale doit être soumis préalablement à la Commission européenne; il ne s'agira alors plus d'une notification. La troisième phrase ne suscite pas d'observation.

Les paragraphes 5 et 6 de l'article 13 ne suscitent pas d'observation, sauf à supprimer le bout de phrase „Conformément à l'article 8, paragraphe 7, de la directive“, alors que le texte national

dans sa transcription doit être lisible sans que l'on doive à tout moment consulter le texte communautaire.

Article 14

Cet article ne suscite pas d'observation.

Article 15

Le paragraphe 1er ne suscite aucune observation.

Le paragraphe 2 est la reprise textuelle du texte communautaire, exception faite de la dernière phrase. Le Conseil d'Etat en demande la suppression, alors que conformément aux considérants de la directive l'Union européenne entend tenir compte des dispositions applicables en matière de travail (considérant 16) et que lors de la certification des entreprises ferroviaires il y est fait expressément référence.

Les paragraphes 3 et 4 restent sans observations.

Article 16

Les deux premiers alinéas sont la transcription de l'article 4, paragraphe 3 de la directive, sauf à corriger le renvoi pour les mesures de sécurité nationale de l'article 14 à l'article 13. Pour le surplus, le Conseil d'Etat demande la suppression du terme „toutes“ alors qu'en cas de litige porté devant le juge, cette formulation risque d'avoir un effet non désirable, en ce que les institutions visées pourraient se voir opposer des obligations de résultat et non de moyens.

L'alinéa 2 est en réalité superfétatoire alors qu'il reflète les règles de la responsabilité civile conformément à l'article 1382 et suivants du Code civil. Etant donné qu'il s'agit d'une reprise du texte communautaire, le Conseil d'Etat ne s'y oppose cependant pas autrement à ce texte.

L'alinéa 3 est la reprise du paragraphe 4 de l'article 4 de la directive, sauf que l'énumération sous rubrique est exhaustive dans le texte de la directive et exemplative dans le texte sous examen. Faute d'une quelconque explication à ce sujet et en raison du principe de la hiérarchie des normes et du principe de sécurité juridique, le Conseil d'Etat s'oppose à cette modification apportée au texte de base.

Article 17

L'exposé des motifs tente d'expliquer cet article en arguant qu'il s'agirait d'une simple modification rédactionnelle de l'article 4 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire. Il n'en est rien. Le texte sous avis entend renforcer de façon notable les conditions de solvabilité et de liquidité financière du gestionnaire et des entreprises ferroviaires. Or, le Conseil d'Etat constate que ces conditions de liquidité financière et d'honorabilité ne sont pas exigées telles quelles dans la directive soumise à transposition et sont déjà abordées de façon précise dans les articles 5 à 11 de la loi du 11 juin 1999 précitée. Les exigences que les auteurs proposent d'introduire actuellement sont en contradiction avec les exigences concernant l'attribution de sillons. Si les auteurs du texte veulent s'engager dans cette voie, ils doivent modifier l'article 9 de la loi modifiée du 11 juin 1999. Le Conseil d'Etat n'est pas pour autant convaincu que cette transposition soit conforme au texte communautaire et il estime que son application pourrait entraîner un traitement inégalitaire des demandeurs potentiels suscitant l'intervention des autorités communautaires.

Articles 18 et 19

Le Conseil d'Etat estime que ces deux articles pourraient être réunis utilement dans un seul article en prévoyant dans un premier paragraphe les conditions d'octroi de la certification envisagée et dans un deuxième paragraphe l'administration compétente pour cet octroi. Au regard des articles 11, paragraphe 6, et 32, paragraphe 3 de la Constitution, le Conseil d'Etat, sous peine d'opposition formelle, demande que les exigences de la directive relatives à l'octroi du certificat de la sécurité soient reprises dans le texte de loi. Celles-ci devraient figurer au paragraphe 1er du nouvel article 18 à rédiger. L'inscription de ces règles dans le présent projet de loi rendrait superfétatoire le projet de règlement grand-ducal sur la certification en matière de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, soumis pour avis au Conseil d'Etat au même moment que le présent projet de loi.

Article 20

Cet article étant la transcription de l'article 10, paragraphe 6 de la directive ne suscite pas d'observation, encore qu'il est permis de se demander si cet engagement de l'Administration doit figurer tel quel dans le texte de la loi luxembourgeoise.

Articles 21 et 22

Parallèlement à ses observations et exigences formulées sous les articles 18 et 19, le Conseil d'Etat demande, sous peine d'opposition formelle, à ce que les exigences relatives à l'obtention de l'agrément de sécurité soient reprises dans le texte de loi sous avis. Il ne s'oppose pas à l'article 22, encore qu'il se demande où se situe l'intérêt de l'inscription de cette exigence dans le texte national.

L'inscription de ces règles dans le présent projet de loi rendrait superfétatoire le projet de règlement grand-ducal sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires et modifiant a) le règlement grand-ducal modifié du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise b) le règlement grand-ducal du 3 octobre 2006 a) définissant les modalités d'accès aux capacités et autres services de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise et b) modifiant le règlement grand-ducal du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure, soumis pour avis au Conseil d'Etat au même moment que le présent projet de loi.

Articles 23 et 24

Le Conseil d'Etat estime que la formulation de l'intitulé du chapitre VI ne sied guère pour la détermination du personnel employé par l'entreprise ferroviaire aux tâches de la sécurité et il propose dès lors la formulation suivante: „Qualification et formation du personnel affecté à des tâches de sécurité“.

Parallèlement à ses observations et critiques formulées sous les articles 18, 19 et 20, il demande à ce que les articles 23 et 24 soient réunis en un seul article et que les critères d'aptitude, de qualification et de formation soient repris dans le texte de loi. Aussi faudra-t-il dans ce contexte déterminer dans la loi les conditions de reconnaissance d'une certification établie par l'autorité compétente d'un pays tiers à l'Union européenne.

L'article 24 ne suscite par ailleurs pas d'autre observation particulière de la part du Conseil d'Etat.

Article 25

Cet article n'est pas la transcription correcte de l'article 14 de la directive. Sous peine d'opposition formelle, le Conseil d'Etat exige que le paragraphe 1er de l'article 14 soit repris entièrement, notamment lorsque l'entreprise ferroviaire utilise du matériel roulant „pas entièrement couvert par les STI pertinentes“. De même, conformément à ses exigences antérieures, il demande, sous peine d'opposition formelle, l'inscription des principales conditions d'obtention et de validité de l'autorisation de mise en service du matériel roulant ferroviaire dans le texte de loi.

Article 26

Le bout de phrase „pris en son exécution“ doit être repris sous la forme de „pris en leur exécution“. La référence à l'article 17 est à retirer de cet article alors que la condamnation y prévue est, de l'avis du Conseil d'Etat, sans utilité réelle. Pour le surplus, sous peine d'opposition formelle, le Conseil d'Etat exige au regard du principe de la légalité des incriminations que le renvoi d'une façon générale aux „Chapitres IV à VII“ soit remplacé par des renvois à des articles précis. En effet, quel est l'intérêt de renvoyer sous l'égide de cet article par exemple aux articles 20 ou 22?

Articles 27 à 36

Sans observation particulière, sauf en ce qui concerne le point 5 de l'article 30 du présent projet de loi.

Ladite disposition ne prête pas à observation dans l'hypothèse où la compétence en matière d'attribution est dévolue à l'Administration à créer. Dans le cas où le Conseil d'Etat serait toutefois suivi dans sa proposition d'attribuer cette compétence à l'ILR, la modification proposée à l'endroit du paragraphe 2 de l'article 22 de la loi modifiée du 11 juin 1999 rencontrerait l'opposition formelle du Conseil

d'Etat alors qu'un ministre ne peut pas, sur recours gracieux, infirmer une décision pour laquelle il n'a aucune compétence initiale.

Article 37

Le Conseil d'Etat, sous peine d'opposition formelle, demande la suppression de cet article et demande à ce que la mise en vigueur soit celle de l'entrée en vigueur de droit commun.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 8 avril 2008.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Alain MEYER

Service Central des Imprimés de l'Etat

5824/06

N° 5824⁶

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2007-2008

PROJET DE LOI

ayant pour objet

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

* * *

**AVIS DE LA CHAMBRE DES FONCTIONNAIRES
ET EMPLOYES PUBLICS**

(23.4.2008)

Par dépêche du 3 décembre 2007, Monsieur le Ministre des Transports a demandé, „dans les plus brefs délais“ évidemment, l'avis de la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics sur le projet de loi spécifié à l'intitulé.

Comme indiqué dans l'exposé des motifs joint au projet de loi, celui-ci s'inscrit „dans le cadre des mesures de transposition du deuxième paquet ferroviaire (...) et en particulier de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire“.

A noter que cette directive aurait dû être transposée en droit national avant le 30 avril 2006 déjà!

La seule loi nationale touchant à la matière visée est celle du 8 mars 2002 sur les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et du chemin de fer.

A l'époque, le législateur avait en effet saisi l'occasion de la transposition de la directive 94/56/CE du Conseil du 21 novembre 1994 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile, pour y inclure aussi les autres modes de transports, dont le chemin de fer. Cinq règlements grand-ducaux ont complété ou précisé les dispositions de la loi

du 8 mars 2002, dont le règlement grand-ducal du 6 juin 2003 portant des spécifications complémentaires concernant les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans le domaine du transport ferroviaire.

Tous les autres aspects de la directive 2004/49/CE concernant le cadre communautaire pour la sécurité des chemins de fer restent à être transposés en droit national. Cette transposition est le but du projet de loi sous rubrique portant création d'un cadre réglementaire dans le domaine de la sécurité ferroviaire, notamment par la création d'une Administration des Chemins de Fer (ci-après „l'Administration“).

La sécurité, laissée-pour-compte de la libéralisation

Il est utile de rappeler que le projet sous rubrique s'inscrit dans **le processus de libéralisation des transports par chemin de fer**. Cette libéralisation, poursuivie avec virulence par la Commission Européenne, a formellement été déclenchée par la directive du Conseil 91/440/CEE du 29 juillet 1991 concernant le développement des chemins de fer communautaires, et ayant pour but „de garantir aux entreprises ferroviaires un statut d'exploitant indépendant leur permettant de se comporter selon des modalités commerciales et de s'adapter aux nécessités du marché“, „la séparation entre l'exploitation des services de transport et la gestion de l'infrastructure“ et „de stimuler la concurrence dans le domaine de l'exploitation des services de transport“.

Au Luxembourg, la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire a été une des conséquences de cette directive.

Très vite le processus de libéralisation, et notamment la gestion de l'accès réseau et de la concurrence sur les réseaux, a nécessité des clarifications complémentaires, concrétisées à travers deux directives, à savoir la directive du Conseil 95/18/CE du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires et la directive du Conseil 95/19/CE du même jour sur la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'utilisation de l'infrastructure. A l'égard de ces directives, l'allocation et l'utilisation d'un sillon ne sont possibles que pour les entreprises ferroviaires détentrices d'une licence communautaire et d'un certificat de sécurité national couvrant le réseau sur lequel l'entreprise est admise à faire circuler des trains.

Au Grand-Duché de Luxembourg ces directives ont été transposées en droit national par la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

Le premier paquet ferroviaire – composé de trois directives européennes de 2001 – avait pour but de créer „un cadre précis et transparent pour garantir un accès équitable en non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire“, tout en proposant d'aligner le secteur ferroviaire sur un régime de marché et de concurrence semblable à celui des autres modes de transport, ceci malgré toutes les mises en garde concernant les dangers que ceci comporte pour la sécurité et pour le développement de ce mode de transport.

La libéralisation du secteur ferroviaire et sa mise en concurrence déloyale et faussée avec d'autres modes de transport ont favorisé la détérioration des parts de marché du rail. Par ailleurs, le premier paquet ferroviaire a complètement ignoré les problèmes de sécurité engendrés par la concurrence sur les voies ferrées.

Nonobstant cela, les Conseils européens de Stockholm et de Göteborg ont pris la décision de poursuivre la libéralisation du secteur ferroviaire, notamment dans le domaine du fret, tout en essayant d'introduire une panoplie de dispositions permettant une meilleure sécurité sur le chemin de fer. Ceci a donné naissance au **deuxième paquet ferroviaire**, présenté le 23 janvier 2002, et concrétisé par après par quatre directives du Parlement Européen et du Conseil du 29 avril 2004.

C'est ainsi que la directive 2004/49/CE a pour objectif l'harmonisation et l'élaboration de principes communs en matière de sécurité ferroviaire ainsi que le renforcement de la sécurité des chemins de fer par une transparence complète des procédures appliquées. A cette fin, elle met en place une procédure pour l'octroi des certificats de sécurité que toute entreprise ferroviaire doit détenir pour être autorisée à faire circuler des trains sur le réseau ferré ainsi que pour la délivrance des agréments de sécurité pour le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Ensuite, la directive exige des Etats membres l'institution d'une autorité nationale de sécurité indépendante et la création d'un organisme d'enquête sur les accidents et incidents ferroviaires. Elle définit les tâches et le rôle des différents acteurs.

La Commission Européenne, soutenue dans cette démarche par le Conseil Européen, a décidé de poursuivre sa trajectoire de libéralisation et de privatisation et a proposé en mars 2004 un **troisième**

paquet ferroviaire, qui a été approuvé définitivement le 25 septembre 2007 par le Parlement Européen. Ce paquet comprend trois projets, à savoir:

- une proposition de directive sur l'accès au marché, modifiant la directive 91/440/CEE et visant l'ouverture des services internationaux de passagers au 1er janvier 2010;
- une proposition de directive sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires internationaux, et
- une proposition de directive sur l'établissement d'un système de certification des conducteurs de locomotives (licences).

Avant la libéralisation des chemins de fer, des sociétés ferroviaires intégrées produisaient tout d'une seule main. La sécurité faisait partie intégrante d'un ensemble de services prestés par des sociétés nationales, dont un des objectifs était de garantir un service de haute sécurité, adapté à l'évolution technique de l'infrastructure et du matériel roulant.

N'empêche que la raide concurrence de marché engendrée par la libéralisation des chemins de fer, et surtout la recherche inopportune d'un bénéfice commercial – au lieu d'un service sûr et répondant à l'intérêt général – a fait passer la sécurité à une préoccupation secondaire, nécessitant une réglementation et une coordination de la part d'organes spéciaux à créer à cet effet.

Ainsi, les Etats membres de la Communauté européenne sont obligés de créer des organes de contrôle, habilités à réglementer et à contrôler une multitude d'interfaces, qu'une société de chemin de fer intégrée n'aurait jamais nécessitée. Telle est la finalité de la directive 2004/49/CE que le projet de loi sous rubrique se propose de transcrire en droit luxembourgeois.

Le projet sous avis s'inscrit pleinement dans cette optique d'une régulation et d'une réglementation très complexes d'effets produits par une libéralisation et une concurrence contraires à l'intérêt général. La mise en place de principes et de procédures applicables en matière de réglementation, de gestion et de surveillance de la sécurité ferroviaire, entre autres par la création d'une autorité nationale de sécurité, devient indispensable pour garantir un minimum de sécurité ferroviaire.

Les règlements grand-ducaux

La Chambre des Fonctionnaires et Employés publics doit constater que le projet de loi sous rubrique renvoie à neuf nouveaux règlements grand-ducaux d'exécution, dont évidemment aucun n'est joint au dossier lui soumis „pour avis“.

Il est clair que, dans ces conditions, les instances consultatives sont mises dans l'impossibilité de se prononcer „en connaissance de cause“, alors surtout que, très souvent, ce ne sont précisément que les détails d'exécution pratique ou „sur le terrain“ qui donnent un sens à telle ou telle disposition légale vague.

La forme et le statut de la nouvelle autorité

Par rapport à la forme et au statut de l'autorité nationale à instituer, la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics souscrit pleinement à l'idée de créer une „Administration des Chemins de Fer“ sous l'autorité du Ministre des Transports.

La Chambre estime en effet que le choix d'une administration est justifié au moins pour les trois raisons suivantes:

- comme l'indique le projet de loi, les fonctions de l'autorité nationale ayant trait à la sécurité des chemins de fer et du réseau national des chemins de fer relèvent de la souveraineté nationale;
- il s'agit d'un service public, d'intérêt général, dont la meilleure façon de garantir la finalité est la mise en place d'une administration publique, soumise à aucune autre contrainte que celle de veiller à cet intérêt général;
- il n'existe pas d'opportunité permettant de conclure au caractère inéluctable d'une décentralisation sous forme d'un établissement public ou d'une privatisation (cf. l'instruction du Gouvernement en conseil du 11 juin 2004 ayant pour objet de fixer une ligne de conduite et des règles générales en matière de création d'établissements publics).

En plus, la création d'une Administration sous l'autorité du Ministre des Transports permet parfaitement de garantir l'indépendance organisationnelle et juridique et l'impartialité décisionnelle de l'autorité en question, telles que prescrites par l'article 16 de la directive 2004/49/CE.

Les missions et les attributions de l'Administration

Les missions et attributions de l'Administration s'appliquent à tout le système ferroviaire national, à l'exception:

- des tramways;
- des infrastructures ferroviaires privées qui sont utilisées exclusivement par leur propriétaire pour ses propres opérations de transport de marchandises;
- des réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés exclusivement à l'exploitation de services de transport de voyageurs locaux, tel par exemple le Fond-de-Gras.

La Chambre des Fonctionnaires et Employés publics suppose que l'exception des tramways concerne plus particulièrement les réseaux de tram léger, séparés du reste du système ferroviaire. Le Code de la Route, à compléter le cas échéant, devrait être applicable à la circulation des tramways et régler la sécurité sur ces réseaux. Par contre, en ce qui concerne un système de train-tram pouvant circuler également sur le réseau ferré, il paraît évident qu'il devra être soumis aux dispositions de la future loi.

En ce qui concerne les infrastructures ferroviaires privées qui sont utilisées exclusivement par leur propriétaire pour ses propres opérations de transport de marchandises, le législateur devrait veiller à y garantir également un niveau de sécurité élevé pour le personnel et toute personne présente sur ces sites.

Enfin, un règlement grand-ducal (non annexé au projet de loi sous avis) devrait assurer un niveau élevé de sécurité et des règles de sécurité particulières applicables aux réseaux séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés exclusivement à l'exploitation de services de transport de voyageurs locaux.

L'article 5 énumère neuf missions particulières visant le maintien et/ou l'amélioration du niveau de sécurité dans le domaine ferroviaire. Aux termes de l'alinéa final du paragraphe 1er, ces missions, qui évoluent avec le progrès technique et scientifique, „peuvent être précisées par règlement grand-ducal“.

Le point d) dudit paragraphe 1er attribue à l'Administration la mission d'autoriser la mise en service de matériel roulant nouveau ou substantiellement modifié; qu'en est-il du matériel roulant qui se trouve déjà en service au moment de l'entrée en vigueur de la loi? L'article 25 impose une certification de tout matériel roulant ferroviaire, les modalités de délivrance des autorisations afférentes devant être déterminées par règlement grand-ducal. Aux yeux de la Chambre, l'établissement de certificats (autorisation de mise en service) et leur contrôle pour le matériel roulant existant devraient faire partie des missions de l'Administration.

Afin de réunir au sein d'un seul et même organisme toutes les missions ayant trait au secteur ferroviaire, et qui – à cause de la regrettable libéralisation – ne peuvent être exercées par la Société Nationale des Chemins de Fer en tant que société intégrée, la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics approuve le transfert des missions d'organisme des sillons et de tarification de l'infrastructure ferroviaire de la Communauté des Transports, établissement public créé par la loi du 29 juin 2004, vers la nouvelle Administration des Chemins de Fer, tel que prévu par le paragraphe 2 de l'article 5.

Les besoins en personnel et l'externalisation de missions

Aux termes de l'article 5, l'Administration doit délivrer, renouveler, réexaminer, modifier, retirer et suspendre des certificats et agréments; vérifier des constituants d'interopérabilité; autoriser des sous-systèmes et en vérifier l'exploitation et l'entretien; autoriser la mise en service de matériel roulant; veiller à la formation et la certification du personnel affecté à des tâches de sécurité; vérifier, promouvoir, faire appliquer, développer et publier le cadre réglementaire; assister et conseiller le ministre; concourir à des études et activités et coopérer avec ses homologues. Enfin, elle doit répartir les sillons et surveiller – en collaboration étroite avec le gestionnaire de l'infrastructure – la tarification de l'infrastructure ferroviaire.

Etant donné que toutes ces missions et attributions nécessitent beaucoup d'inspections et de contrôles sur le terrain, il est évident que l'Administration doit disposer, dès le départ, de suffisamment de personnel qualifié.

La Chambre des Fonctionnaires et Employés publics s'oppose avec véhémence au paragraphe 1er de l'article 7, qui dispose que l'Administration, dans la mesure où elle „ne dispose pas de spécialistes en nombre ou qualité suffisants pour pouvoir effectuer toutes les inspections ou tous les contrôles“, peut – après que son directeur en a été autorisé par le ministre, et sous certaines conditions – „confier des missions à ... des autorités de sécurité étrangères ou à une société privée spécialisée“.

Les missions d'inspection et de contrôle visées concernent une mission essentielle de l'Administration. Ces missions font partie intégrante de la fonction de base de l'autorité, à savoir la mise en place, la gestion, le développement, l'amélioration et le contrôle de la sécurité des chemins de fer au Luxembourg, telles que définies à l'article 1er. Comme ces fonctions d'autorité nationale de sécurité relèvent de la souveraineté nationale, il est inconcevable qu'elles soient confiées à des autorités de sécurité étrangères ou à une société privée spécialisée.

Par ailleurs, il serait nécessaire de préciser davantage les missions d'inspection et de contrôle. Les personnes chargées de ces missions pourront-elles par exemple arrêter un train sur le réseau afin de l'inspecter et/ou vérifier les certificats, licences et autres conditions? Au cas où des irrégularités seraient constatées, quels seraient les moyens de ces personnes d'agir ou de sanctionner?

Une externalisation de ces missions est en tout cas inadmissible et incompatible avec la raison d'être de l'autorité nationale.

En conséquence, la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics insiste pour que la nouvelle Administration soit pourvue dès le départ de spécialistes en nombre suffisant pour qu'elle puisse effectuer elle-même toutes les inspections et tous les contrôles nécessaires dans le cadre de l'accomplissement de ses missions.

Aussi est-il évident que le personnel de l'Administration doit disposer de connaissances approfondies dans le domaine des chemins de fer. Ces missions, de même que les multiples interfaces avec le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires, exigent des connaissances bien précises.

Voilà pourquoi la Chambre soutient le détachement volontaire, au moment de l'entrée en vigueur de la loi, d'agents de la SNCFL vers la nouvelle Administration, tout en les soumettant, après qu'ils auront presté serment, à la responsabilité hiérarchique de l'Administration, et sans qu'ils puissent encourir un désavantage quelconque quant à leur carrière, leur pension ou tout autre droit administratif ou pécuniaire quelconque.

Comme les qualifications requises pour beaucoup de missions et de postes auprès de l'Administration s'apprennent presque exclusivement auprès d'une société de chemin de fer intégrée, la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics est d'avis que même après la phase de démarrage, les agents de la SNCFL doivent garder une priorité respectivement à l'embauche et au détachement auprès de l'Administration.

En ce qui concerne la possibilité pour chaque agent détaché de demander à mettre un terme à son détachement pour réintégrer le cadre de son entreprise d'origine, le délai de six mois semble assez long; il serait indiqué de le raccourcir à trois mois.

Le projet de loi attribue au Directeur de l'Administration des missions spécifiques. Ainsi, à titre d'exemple, en vue d'obtenir le certificat de sécurité ou l'agrément de sécurité, le requérant doit „adresser sa demande écrite sous pli recommandé au Directeur de l'Administration“ (article 8, paragraphe 1er).

Que se passe-t-il en cas d'absence prolongée du directeur? Ne faudrait-il pas prévoir le poste d'un directeur adjoint?

Le paragraphe 4 de l'article 7 précise: „Quiconque empêche ou entrave sciemment, de quelque manière que ce soit, l'accomplissement des missions incombant à l'Administration, est puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 125.000 euros ou d'une de ces peines seulement. Est notamment considéré comme empêchant ou entravant sciemment l'accomplissement des missions incombant à l'Administration, le refus opposé à ses agents de donner accès aux locaux, installations et équipements du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et des entreprises ferroviaires ou de communiquer tous renseignements ou documents demandés.“

Afin d'éviter de sanctionner un agent occupé par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou une entreprise ferroviaire pour refus d'avoir communiqué un renseignement ou un document demandé et auquel il n'a pas l'accès ou dont il n'a pas la responsabilité, il y a lieu de compléter ce paragraphe comme suit:

„(...) le refus opposé à ses agents de donner accès aux locaux, installations et équipements du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et des entreprises ferroviaires ou de communiquer tous renseignements ou documents demandés, dont la personne concernée a la responsabilité ou à laquelle elle a accès.“

L'établissement de règles et la consultation des partenaires intéressés

La directive 2004/49/CE prévoit au troisième alinéa du paragraphe 1er de son article 17 que l'autorité nationale de sécurité consulte le gestionnaire de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires, les fabricants et les fournisseurs de services d'entretien, les usagers et les représentants du personnel. En conséquence, l'article 9 du projet sous avis prévoit que l'Administration consulte toutes les parties intéressées lorsqu'elle met au point le cadre réglementaire.

Il serait utile de remplacer le terme „usagers“ par „représentants des usagers“ dans cette disposition.

En plus, la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics se demande si le délai d'un mois imparti aux intéressés pour donner leur avis n'est pas trop court. Sauf en cas d'urgence, ce délai devrait être porté à deux mois.

La procédure de consultation de toutes les parties prévue à l'article 9 devrait être applicable explicitement à toutes les règles prévues au chapitre III concernant la mise en place et la gestion de la sécurité ferroviaire.

L'article 14 dispose que *„le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et chaque entreprise ferroviaire adoptent, chacun en ce qui le concerne, des règles internes de sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité. Les règles internes sont établies dans le respect notamment des règles nationales et internationales de sécurité adoptées et ne s'appliquent qu'à l'organisme qui les édicte.“*

La Chambre des Fonctionnaires et Employés publics propose que le projet de loi précise que ces règles soient validées en tout cas par l'Administration.

Licences, certificats et agréments

Actuellement, la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation détermine aussi bien les critères d'obtention et de validité des licences que les conditions auxquelles doivent répondre les entreprises ferroviaires en vue de l'obtention et du renouvellement de leurs certificats de sécurité.

Afin d'obtenir un certificat de sécurité, l'entreprise ferroviaire doit d'abord être titulaire de la licence précitée.

Le règlement grand-ducal du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de validité des licences des entreprises ferroviaires porte exécution de la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et détermine les conditions auxquelles doivent répondre les entreprises ferroviaires en vue de l'obtention, du renouvellement ou de l'extension de leurs licences.

Afin d'obtenir une licence, l'entreprise ferroviaire doit adresser sa demande écrite en triple exemplaire au Ministre des Transports et remplir les conditions prescrites par la loi et le règlement grand-ducal susmentionnés. Une taxe administrative de 4.000 euros doit être payée au moment de l'introduction de la demande en obtention, en renouvellement ou en réexamen d'une licence.

Une commission administrative est instituée, qui a pour mission d'instruire les demandes introduites par les entreprises ferroviaires et d'émettre son avis. Cette commission est composée de trois membres désignés par le Ministre.

Le Ministre décide des suites à réserver à la demande en obtention d'une licence dans les trois mois à compter du jour où le dossier, comportant toutes les pièces utiles au bon déroulement de la procédure, lui a été communiqué.

La licence est sujette à un réexamen par le Ministre tous les cinq ans à compter de la date de délivrance. Le retrait ou la suspension de la licence intervient dans les conditions des articles 15 et 16 de la loi précitée du 11 juin 1999.

Depuis l'entrée en vigueur dudit règlement grand-ducal du 24 octobre 2003, le Ministre des Transports a délivré une seule licence, à savoir en date du 27 septembre 2004 à la SNCFL.

Le projet de loi sous avis laisse la compétence de délivrance des licences au Ministre des Transports, tandis que la compétence pour la délivrance et le contrôle des certificats de sécurité sera dorénavant dévolue à l'Administration.

L'allocation et l'utilisation d'un sillon exigent de la part de l'entreprise bénéficiaire la détention d'un certificat de sécurité, attestant que l'entreprise ferroviaire a établi son système de gestion de la sécurité et qu'elle est en mesure de satisfaire aux exigences définies dans les spécifications techniques d'interopérabilité et dans d'autres dispositions du droit communautaire ainsi que dans les règles nationales de sécurité, afin d'exploiter le réseau ferré luxembourgeois en toute sécurité et d'en maîtriser les risques.

Le certificat de sécurité peut couvrir l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois ou seulement une partie déterminée de celui-ci.

L'Administration et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peuvent à tout moment vérifier si les entreprises ferroviaires empruntant le réseau ferré luxembourgeois disposent d'un certificat de sécurité en cours de validité et si les conditions de validité de ce certificat sont remplies.

Les conditions d'obtention et de validité du certificat de sécurité ainsi que les modalités de son établissement sont arrêtées par règlement grand-ducal, qui fixe également les conditions et les modalités de retrait du certificat.

Comme il a été dit ci-dessus, un tel projet de règlement grand-ducal n'a pas été transmis à la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics.

Les conditions de travail, de santé et de sécurité des travailleurs

La loi reste muette par rapport au contrôle des conditions de travail et de rémunération, de santé et de sécurité des travailleurs des entreprises ferroviaires.

L'attribution d'une licence luxembourgeoise prévue à l'article 4 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, devrait être subordonnée au respect et au contrôle des conditions de travail et de rémunération, de santé et de sécurité des salariés du secteur ferroviaire.

Afin d'éviter toute possibilité de „*dumping*“ en la matière, le projet de loi sous avis devrait exiger que toute entreprise ferroviaire qui effectue des transports sur le réseau ferroviaire au Luxembourg doit respecter et le statut des cheminots et les dispositions des conventions collectives applicables dans le secteur ferroviaire.

Le respect de ces dispositions devrait constituer une condition, aussi bien pour l'obtention d'une licence luxembourgeoise relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation que pour l'obtention d'un certificat de sécurité requis pour l'allocation et l'utilisation d'un sillon ferroviaire, le contrôle du respect de ces dispositions devant incomber à l'Administration.

La certification du gestionnaire et l'infrastructure ferroviaire et la certification du personnel affecté à des tâches de sécurité, de même que les dispositions pénales, les dispositions modificatives et abrogatoires et les dispositions finales n'appellent pas d'observations particulières, sauf en ce qui concerne la mise en vigueur de la loi, qui ne pourra évidemment pas rétroagir.

*

Dans le contexte du projet de loi sous avis, la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics invite les responsables politiques à accélérer la procédure de mise en vigueur du projet de loi relatif à la sûreté dans les transports publics, apparemment sur le chemin des instances depuis plus d'une année déjà.

*

Ce n'est que sous la réserve des remarques et propositions qui précèdent que la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics approuve le projet de loi sous rubrique.

Ainsi délibéré en séance plénière le 23 avril 2008.

Le Directeur,
G. MULLER

Le Président,
E. HAAG

Service Central des Imprimés de l'Etat

5824/07

N° 5824⁷

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2008-2009

PROJET DE LOI

ayant pour objet

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

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(9.12.2008)

En application de l'article 19(2) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat, le président de la Chambre des députés a saisi le Conseil d'Etat par dépêche du 24 septembre 2008 d'une série d'amendements au projet de loi, ensemble avec une version coordonnée.

*

OBSERVATIONS PRELIMINAIRES

Le Conseil d'Etat note que le législateur entend suivre les auteurs du projet de loi en créant une nouvelle administration. Il rappelle toutefois que l'arsenal législatif existant permettrait à suffisance une transposition correcte de la directive 2004/49/CE sans création d'une telle structure.

Le Conseil d'Etat ne peut pas lever certaines oppositions formelles. En effet, une administration de l'Etat, à la différence d'un établissement public, ne dispose d'aucun pouvoir réglementaire, alors que la Constitution ne prévoit pas pareille possibilité. Le Conseil d'Etat renvoie à cet égard à son avis du 28 novembre 2006 relatif à l'Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la

sécurité et qualité des produits et services créé par la loi du 20 mai 2008 (Doc. parl. *No 5516*²). Aucune administration ne peut disposer d'un pouvoir réglementaire. Le pouvoir réglementaire, c'est-à-dire le pouvoir d'édicter des normes à caractère général, à prévoir dans le cadre visé par le projet de loi sous avis, appartient de par la Constitution au seul Grand-Duc. Aussi le Conseil d'Etat aurait-il préféré qu'un établissement public existant ait été doté des missions que le projet de loi entend conférer à une administration. Tout au plus, le Conseil pourrait se déclarer d'accord avec la création d'une nouvelle autorité de régulation sous la forme d'un établissement public qui pourrait être doté d'un pouvoir réglementaire en vertu de l'article 108*bis* de la Constitution.

Pour le surplus, le Conseil d'Etat constate que la matière traitée dans le contexte du projet de loi sous avis, en l'occurrence la restriction à la liberté de commerce, relève d'un domaine réservé à la loi (art. 11(6) de la Constitution). En conséquence, les compétences accordées au pouvoir exécutif doivent répondre aux exigences de l'article 32, paragraphe 3 de la Constitution, qui excluent d'ailleurs le pouvoir réglementaire d'exécution de la loi prévu aux articles 36 et 37 de la Constitution. Dans les matières réservées à la loi, l'article 76, alinéa 2 de la Constitution écarte de même le recours à un règlement ministériel. La loi devra donc définir un cadre en traçant les grands principes relatifs à l'octroi du certificat de sécurité, à l'obtention de l'agrément de sécurité dans la loi ainsi qu'à la certification du personnel affecté à des tâches de sécurité, quitte à ce que le règlement grand-ducal en détermine les détails.

Le Conseil d'Etat est conscient des retards accumulés par l'Etat luxembourgeois dans la transposition de la directive, mais il se doit d'insister sur le respect de la Constitution luxembourgeoise. Le Conseil d'Etat rappelle que l'arrêt en manquement date du 8 novembre 2007, et que le projet de loi sous avis a seulement été déposé le 20 décembre 2007.

Dans ce contexte, le Conseil d'Etat note encore que le troisième paquet ferroviaire a été adopté par le Parlement européen en date du 27 septembre 2007. Ce paquet comprend deux directives, la directive No 2007/58/CE modifiant la directive No 91/440/CE et la directive No 2001/14/CE (donc celle qui fait l'objet du projet de loi sous avis), et la directive No 2007/59/CE relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite des locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté. Par ailleurs, un règlement communautaire sur les droits et obligations des voyageurs complète ce paquet. La directive 2007/58/CE ouvre à la concurrence l'exploitation de services internationaux de transport de voyageurs. Aux termes de son article 3, les Etats membres doivent transposer les nouvelles exigences pour le 4 juin 2009.

*

EXAMEN DES AMENDEMENTS

Amendement portant sur l'intitulé

Sans observation.

Amendement portant sur l'article 1er

Sans observation.

Amendement portant sur l'article 2 (nouvel article 1er)

Le Conseil d'Etat constate qu'aucune réponse ne lui est fournie relative à l'exclusion de cette loi des tramways et infrastructures ferroviaires privées.

Il marque son accord avec la nouvelle rédaction du paragraphe 3 alors que conformément à sa critique les réseaux y visés sont désormais soumis à la loi en projet et par conséquent des mesures particulières les concernant pourront être prises par voie de règlement grand-ducal, scénario qui aurait été impossible dans la version première du texte, alors qu'on y excluait de la loi en projet les réseaux ferrés visés.

Amendement portant sur l'article 3 (nouvel article 2)

Sans observation.

Amendement portant sur l'article 4 (nouvel article 3)

Au vu des explications fournies, le Conseil d'Etat n'entend pas insister sur le double renvoi à des experts, tant dans le nouvel article 3 que dans le nouvel article 6.

Amendement portant sur l'article 5 (nouvel article 4)

Le Conseil d'Etat est satisfait de ce que toutes les missions prévues dans la directive dans l'intérêt de la nouvelle administration à créer soient désormais reprises dans la loi en projet. Il restera vigilant lorsqu'un règlement grand-ducal entendra „préciser“ les missions de l'administration à créer.

Amendement portant sur l'article 7 (nouvel article 6)

Le Conseil d'Etat constate que les auteurs du projet de loi, sans fournir une quelconque explication, ne procèdent à aucune adaptation du paragraphe 3, alors que le Conseil d'Etat a émis une opposition formelle à son égard. Dans les conditions données, le Conseil d'Etat n'entend pas se départir des oppositions formelles émises, le fait de prévoir un règlement grand-ducal pour fixer les frais d'inspection et de contrôle ne portant aucun apaisement quant à la critique de la disproportion des compétences accordées à l'administration et les intérêts en jeu.

Amendement portant sur l'article 8 (nouvel article 7)

Sans observation.

Amendement portant sur l'article 9 (nouvel article 8)

Le Conseil d'Etat est fort aise de constater que le législateur partage sa vue quant à l'inconstitutionnalité de la démarche à accorder un pouvoir réglementaire à l'Administration à créer. Le commentaire relatif à l'amendement lui soumis explique que les auteurs du projet de loi se sont inspirés de la loi sur l'aviation civile. Or, l'article 17 de la loi modifiée du 19 mai 1999 instituant entre autres une direction de l'Aviation civile permet à cette administration „de procéder à l'élaboration et à la mise à jour du code de l'aviation civile en conformité avec la réglementation internationale“. Il revient dans ce contexte à l'Aviation civile de faire la compilation du Code de l'aviation civile. Il s'agit là, non pas d'un pouvoir réglementaire mais tout au plus de la mission administrative d'une organisation matérielle du cadre réglementaire.

Au vu des explications fournies par les auteurs de l'amendement, et au vu de l'exigence de la directive de prévoir une telle disposition dans le texte national, le Conseil d'Etat demande de remplacer les termes „mise au point des règles nationales de sécurité“, par les termes „Dans la phase d'élaboration des règles nationales de sécurité, l'Administration consulte ...“.

Amendement portant sur l'article 10 (nouvel article 9)

A cet endroit le Conseil d'Etat constate qu'une erreur matérielle s'est glissée dans l'énumération des articles. En effet, l'article 10 du projet de loi trace le cadre du personnel de l'administration à créer qui n'avait suscité aucun commentaire particulier de la part du Conseil d'Etat. En réalité, c'était l'article 11 de la loi en projet qui avait suscité les critiques du Conseil d'Etat en ce qu'il permettait un risque de va-et-vient des fonctionnaires entre les CFL et l'administration à créer.

Suite aux critiques formulées par le Conseil d'Etat, la Chambre des députés avait demandé l'avis de la Commission européenne en ce qui concerne la teneur de l'article 11. Le Conseil d'Etat note que sa position et celle de la Commission se rejoignent en ce qu'elles n'entendent pas s'opposer au premier recrutement du personnel de la nouvelle administration auprès des CFL, mais de s'opposer pour des raisons de neutralité à ce que des fonctionnaires ayant opté pour la nouvelle administration puissent demander leur réaffectation à leur premier employeur. La Chambre des députés estime dans ce contexte qu'elle doit opter non pour un „détachement“ de ces agents, mais pour un „transfert définitif“. Le Conseil d'Etat estime que le terme „définitif“ est superfluetoire et est à supprimer. Il renvoie à ce sujet à ses observations formulées dans son avis initial du 8 avril 2008.

Amendement portant sur l'article 12 (nouvel article 11)

Sans observation.

Amendement portant sur l'article 13 (nouvel article 12)

Le Conseil d'Etat, tout en renvoyant à ses observations préliminaires du présent avis, doit maintenir son opposition formelle.

Commentaire sur l'article 15 (nouvel article 14)

Le Conseil d'Etat n'insiste pas autrement sur sa position.

Amendement portant sur l'article 16 (nouvel article 15)

Sans observation.

Commentaire sur l'article 17 (nouvel article 16)

L'avis du Conseil d'Etat est resté sans commentaire. Le Conseil d'Etat estime que le problème soulevé dans son avis initial quant à la transposition incorrecte de la directive sur ce point reste entier.

Amendement portant sur les articles 18, 19, 21 et 22 (nouveaux articles 17, 18, 20 et 21)

Concernant le commentaire des quatre articles sous rubrique, le Conseil d'Etat maintient son opposition formelle. L'argumentation avancée porte sur le seul nombre des pages que contiendra le texte de loi si les exigences relatives à la certification de l'entreprise ferroviaire et gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire sont incluses dans la loi n'emporte pas la conviction du Conseil d'Etat. Tel que développé dans ses observations préliminaires, le projet de loi sous avis traite une matière réservée à la loi, le pouvoir réglementaire doit partant agir dans un cadre défini par le législateur. S'y ajoute que dans l'article 26 (nouvel article 24) la commission parlementaire entend ériger en infraction le non-respect des articles sous examen et des règlements pris en leur exécution. Or, d'après l'article 12 de la Constitution, la détermination des incriminations relève également de la loi formelle, ce qui implique que le pouvoir réglementaire ne peut se mouvoir que dans le cadre des prescriptions exigées par l'article 32, paragraphe 3 de la Constitution.

Le Conseil d'Etat insiste encore à ce que tant la décision de l'émission que le retrait de la certification émanent du ministre et non de l'administration.

Amendement portant sur l'intitulé du chapitre VI

Sans observation.

Amendement portant sur les articles 23 et 24 (nouvel article 23)

Le Conseil d'Etat renvoie à ses observations préliminaires ci-dessus et celles à l'endroit de l'amendement portant sur les articles 18, 19, 21 et 22 (nouveaux articles 17, 18, 20 et 21).

Amendement portant sur l'article 25 (nouvel article 23)

Le Conseil d'Etat ne trouve aucune réaction à l'égard de son avis émis à propos de cet article. A défaut d'explications, il maintient son opposition formelle.

Amendement portant sur l'article 26 (nouvel article 24)

Sans observation.

Amendement portant sur l'article 37

Sans observation.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 9 décembre 2008.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Alain MEYER

5824/08

N° 5824⁸**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2008-2009

PROJET DE LOI

ayant pour objet

- A) la transposition en droit national de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires;
- B) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sécurité ferroviaire;
- C) d'instituer une Administration des Chemins de Fer; et
- D) de modifier
- a) la loi modifiée du 28 mars 1997
- 1° approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946,
- 2° approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL),
- 3° concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL, et
- 4° portant modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire,
- b) la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et
- c) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendements adoptés par la Commission des Transports</i>	
1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (6.2.2009).....	2
2) Texte coordonné.....	12

*

DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT

(6.2.2009)

Monsieur le Président,

Me référant à l'article 19 (2) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat, j'ai l'honneur de vous soumettre ci-après une série d'amendements au projet de loi sous rubrique, amendements adoptés par la Commission des Transports lors de sa réunion du 2 février 2009.

Je vous joins, à titre indicatif, un texte coordonné tenant compte des propositions d'amendements de la Chambre des Députés et des propositions de texte du Conseil d'Etat que la commission a fait siennes.

*

REMARQUES PRELIMINAIRES

Dans son avis complémentaire du 9 décembre 2008 le Conseil d'Etat a formulé un certain nombre d'observations. La commission parlementaire entend tenir compte de l'ensemble des recommandations ainsi exprimées et de remédier à tous les points de critique soulevés par la Haute Corporation.

Bien qu'elle fasse droit à la suggestion du Conseil d'Etat de remplacer, à l'endroit de l'ancien article 9 (nouvel article 8), les termes „Dans le cadre de la mise au point des règles nationales de sécurité“ par les termes „Dans la phase d'élaboration des règles nationales de sécurité, l'Administration consulte ...“, la commission tient à souligner que les auteurs du projet de loi ne s'étaient point inspirés du tiret 3 du paragraphe 3 de l'article 17 de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile pour accorder un pouvoir réglementaire à l'Administration des Chemins de Fer, mais bien du tiret 2 dudit paragraphe qui dispose que „la direction de l'aviation civile a pour missions d'assurer la sécurité et la sûreté de l'ensemble des activités aériennes civiles au Luxembourg en émettant les règles particulières à cet effet et en veillant à leur respect par tous les opérateurs du secteur de l'aviation civile“.

Selon la compréhension des auteurs du projet de loi, il s'agit bel et bien d'un pouvoir réglementaire dans un domaine particulier et c'est la raison pour laquelle ils ne voyaient pas d'inconvénient à accorder un tel pouvoir également à la future Administration des Chemins de Fer.

*

TEXTE DES AMENDEMENTS

1. Amendement portant sur l'ancien article 2 (nouvel article 1er)

1.1. Libellé proposé

„**Art. 1.**– La présente loi détermine les exigences en matière de sécurité applicables au système ferroviaire luxembourgeois, y compris la gestion sûre de l'infrastructure et du trafic, ainsi que l'interaction entre les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Sont exclus du champ d'application de la présente loi les tramways et les infrastructures ferroviaires privées qui sont utilisées exclusivement par leur propriétaire pour ses propres opérations de transport de marchandises.

En ce qui concerne les réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés exclusivement à l'exploitation de services de transport de voyageurs locaux ainsi que les personnes et associations opérant exclusivement sur ces réseaux, un règlement grand-ducal arrête les conditions de sécurité spécifiques applicables à l'exploitation ferroviaire de ces réseaux.“

1.2. Commentaire

Les auteurs du projet de loi tiennent à souligner que l'exclusion des tramways aussi bien que celle des réseaux ferrés privés est expressément permise par l'article 2 de la directive 2004/49/CE qui dispose

que „Les Etats membres peuvent exclure des mesures qu’ils arrêtent en vue de la mise en œuvre de la présente directive:

- a) les métros, les tramways et les autres systèmes ferroviaires urbains;
- b) les réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés uniquement à l’exploitation de services de transport de passagers locaux, urbains ou suburbains, ainsi que les entreprises ferroviaires opérant uniquement sur ces réseaux;
- c) les infrastructures ferroviaires privées qui sont utilisées uniquement par leur propriétaire pour ses propres opérations de transport de marchandises.“

Les tramways ont été exclus du champ d’application de la présente loi en raison du fait que ce moyen de transport urbain tombe dans le champ d’application de ce qui est communément appelé Code de la Route (cf. considérant 3 de la directive susmentionnée).

Les infrastructures privées visées à l’alinéa 2 de l’ancien article 2 (nouvel article 1er) concernent exclusivement les réseaux internes d’embranchements (par ex. points de chargement) et relèvent de la législation portant sur la sécurité au travail.

2. Amendements portant sur l’ancien article 5 (nouvel article 4)

2.1. Libellé proposé

„**Art. 4.**– 1. L’Administration veille au maintien et à l’amélioration du niveau de sécurité dans le domaine ferroviaire en conformité avec les dispositions nationales et internationales applicables. A cette fin, elle accomplit de manière ouverte, non discriminatoire et transparente notamment les missions suivantes:

(...)

- b) instruire les dossiers en vue de l’émission, du renouvellement, du réexamen, de la modification, du retrait et de la suspension par le Ministre des délivrer, renouveler, réexaminer, modifier, retirer et suspendre les certificats et agréments de sécurité conformément aux dispositions de la présente loi et des règlements grand-ducaux pris en son exécution ainsi que vérifier que les conditions de validité en sont remplies;

(...)

~~Les différentes missions de l’Administration peuvent être précisées par règlement grand-ducal.~~

(...)“

2.2. Commentaires

2.2.1. L’amendement du point b) de cet article constitue la suite logique de l’amendement portant sur les anciens articles 18, 19, 21 et 22 (nouveaux articles 17, 18, 20 et 21) devenus les articles 14, 15, 17 et 18. Il est renvoyé au commentaire dudit amendement (point 9.2.).

2.2.2. Il est préférable de supprimer la disposition selon laquelle les missions de l’Administration peuvent être précisées par règlement grand-ducal, étant donné que dans son avis du 8 avril 2008, le Conseil d’Etat y a vu un moyen pour accorder de nouvelles missions à l’Administration.

3. Amendement portant sur l’ancien article 7 (nouvel article 6)

3.1. Libellé proposé

„**Art. 6.**–

(...)

3. Pour l’exécution de sa mission, ~~l’Administration peut demander l’assistance tous les renseignements nécessaires à l’accomplissement de ses missions. Elle a accès à tous les documents appropriés ainsi qu’aux locaux, installations et équipements du gestionnaire de l’infrastructure et des entreprises ferroviaires, et procède aux~~ Dans les limites de ce qui est nécessaire à l’exécution des vérifications nécessaires prévues à l’article 4, elle a le droit de demander rapport aux organes de direction et de prendre connaissance, mais sans les déplacer, des livres, comptes et autres documents de la société.

4. Quiconque empêche ou entrave sciemment, ~~de quelque manière que ce soit,~~ l’accomplissement des missions incombant à l’Administration est puni d’un emprisonnement de huit jours à un an et

d'une amende de 251 à 125.000 euros ou d'une de ces peines seulement. Est notamment considéré comme empêchant ou entravant sciemment l'accomplissement des missions incombant à l'Administration, le refus opposé à ses agents de donner accès aux locaux, installations et équipements du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et des entreprises ferroviaires ou de communiquer tous renseignements ou documents demandés."

3.2. *Commentaire*

Suite à la demande du Conseil d'Etat, le paragraphe 3 du nouvel article 6 est modifié de manière à préciser les compétences accordées à l'Administration dans l'exécution de ses missions. Aussi, son „droit d'obtenir tous les renseignements nécessaires“ de la part du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires est-il transformé en „assistance“ de la part du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires. L'Administration ne pourra point déplacer livres, comptes et autres documents.

4. *Amendement portant sur l'ancien article 8 (nouvel article 7)*

4.1. *Libellé proposé*

„**Art. 7.**– (...)

3. L'Administration statue sur ~~avise~~ les demandes endéans les trois mois à compter du jour où le dossier comportant toutes les pièces utiles au bon déroulement de la procédure lui a été communiqué.

~~Les décisions de refus sont motivées.~~

~~4. Les décisions de l'Administration sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.“~~

4.2. *Commentaire*

Cet amendement s'ensuit de l'amendement portant sur les anciens articles 18, 19, 21 et 22 (nouveaux articles 17, 18, 20 et 21) devenus les articles 14, 15, 17 et 18. En effet, en faisant émaner la décision de l'émission et celle du retrait de la certification de sécurité du ministre et non de l'Administration, le libellé de l'article sous objet doit être réagencé. Pour le surplus, il est renvoyé au commentaire dudit amendement (point 9.2.).

5. *Amendement portant sur l'ancien article 11 (nouvel article 10)*

5.1. *Libellé proposé*

„**Art. 10.**– Afin d'assumer les missions, responsabilités et obligations qui sont dévolues à l'Administration par les dispositions de la présente loi, des agents des CFL qui, au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, sont chargés de tâches relevant de la compétence de l'Administration ou qui disposent des qualifications requises, peuvent être ~~détachés à titre définitif~~ transférés sur une base volontaire à l'Administration selon les modalités prévues à l'article 7 de la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'Etat.

L'agent transféré à l'Administration garde son statut de personnel des chemins de fer avec tous les droits et prérogatives que cela implique.

Avant d'entrer en fonctions, l'agent ~~détaché à titre définitif~~ transféré à l'Administration prête devant le ministre ou son délégué, le serment qui suit:

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

Le Trésor rembourse aux CFL les traitements, indemnités, salaires, charges sociales patronales et la quote-part des pensions des agents en question.“

5.2. *Commentaire*

Suite aux critiques formulées par le Conseil d'Etat en ce qui concerne le risque d'un va-et-vient des agents entre les CFL et l'administration à créer, le texte est modifié de manière à autoriser un transfert (définitif) des agents en question à l'Administration des Chemins de Fer.

Cette solution reflète la volonté de la Commission européenne, qui tout en réalisant la situation spécifique du Grand-Duché en termes de disponibilité de personnel, a accepté de trouver une solution spécifique à cette situation et de „garder le statut de cheminot, mais sans possibilité de revenir auprès de l'entreprise historique“.

Dans cet ordre d'idées, les auteurs du projet de texte sont d'accord pour inscrire dans le corps du texte que les agents seront „transférés“ à l'Administration des Chemins de Fer, tout en précisant que les agents concernés gardent leur statut de cheminot afin de garantir le maintien des droits et prérogatives acquis.

6. Amendement portant sur l'ancien article 12 (nouvel article 11) et suppression des anciens articles 13, 14 et 15 (nouveaux articles 12, 13, 14)

6.1. Libellé proposé

„Art. 11.– 1. Les règles nationales de sécurité contiennent les exigences en matière de sécurité imposées sur le réseau ferré luxembourgeois et applicables au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et aux entreprises ferroviaires autorisées à circuler sur le réseau ferré luxembourgeois.

2. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et chaque entreprise ferroviaire adoptent, chacun en ce qui le concerne, des règles internes de sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité.

3. Toute entreprise ferroviaire admise à utiliser le réseau ferré luxembourgeois ainsi que le gestionnaire de l'infrastructure doivent employer aux tâches de sécurité qu'ils assument, du personnel titulaire d'une formation et d'une certification conformes aux exigences de sécurité définies par le droit communautaire, par les spécifications techniques d'interopérabilité et par les règles de sécurité nationales.

4. Chaque année, avant le 30 juin, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires autorisées à utiliser le réseau ferré luxembourgeois soumettent à l'Administration un rapport annuel sur la sécurité concernant l'année civile précédente. Le contenu du rapport de sécurité sera arrêté par voie de règlement grand-ducal.

5. Un règlement grand-ducal détermine les règles nationales de sécurité, ainsi que les objectifs de sécurité nationale et les méthodes de sécurité nationale en conformité avec les dispositions communautaires afférentes.

~~Art. 12.– 1. L'Administration définit les règles nationales de sécurité qui contiennent les exigences en matière de sécurité imposées sur le réseau ferré luxembourgeois et applicables au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et aux entreprises ferroviaires autorisées à circuler sur le réseau ferré luxembourgeois.~~

~~2. En l'absence de STI et sans préjudice aux dispositions de l'article 8, l'Administration définit les règles nationales de sécurité en matière d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et toute entreprise ferroviaire peuvent proposer à l'Administration des règles nationales de sécurité ainsi que des modifications à apporter aux règles nationales de sécurité en vigueur.~~

~~L'Administration arrête les règles nationales de sécurité et en informe le ministre avant la publication.~~

~~Les références aux publications relatives aux règles nationales de sécurité sont insérées au Mémorial, Recueil administratif et économique, au moins six jours francs avant la mise en vigueur.~~

~~3. Les règles nationales de sécurité adoptées sont adaptées aux OSC et MSC au fur et à mesure de leur adoption et conformément au calendrier de mise en œuvre prévu.~~

~~4. L'Administration communique sans délai au ministre toutes les informations requises en vue de la notification à la Commission européenne des règles nationales de sécurité adoptées ou modifiées, sauf si lesdites règles concernent exclusivement la mise en œuvre d'une STI. Les règles de sécurité nationales soumises à notification sont énumérées à l'annexe II de la directive 2004/49/CE.~~

La notification comprend des informations sur le contenu principal des règles avec les références aux textes législatifs, le domaine d'application des règles, la forme des règles et sur l'instance qui a procédé à leur publication.

5. Tout projet de règle nationale de sécurité qui exige un niveau de sécurité plus élevé que celui des OSC adoptés ou qui est susceptible d'affecter sur le réseau ferré national les activités effectuées par des entreprises ferroviaires qui sont établies en dehors du Luxembourg en conformité avec les exigences du droit communautaire est soumis par l'Administration à l'avis des parties intéressées conformément à l'article 8.

6. L'Administration soumet le projet de règle nationale de sécurité à l'examen de la Commission européenne, en exposant les motifs pour lesquelles elle entend l'introduire.

Art. 13.— Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et chaque entreprise ferroviaire adoptent, chacun en ce qui le concerne, des règles internes de sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité.

Les règles internes sont établies dans le respect notamment des règles nationales et internationales de sécurité adoptées et ne s'appliquent qu'à l'organisme qui les édicte.

Art. 14. 1. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires établissent leur système de gestion de la sécurité de manière à ce que le système ferroviaire soit en mesure d'atteindre au moins les OSC, qu'il soit conforme aux règles nationales de sécurité visées à l'article 13, ainsi qu'aux exigences de sécurité définies dans les STI, et de manière à ce que les éléments pertinents des MSC soient appliqués.

2. Le système de gestion de la sécurité contient les éléments définis dans l'annexe III de la directive 2004/49/CE, adaptés en fonction de la nature, de l'importance et d'autres caractéristiques de l'activité exercée. Il garantit la maîtrise de tous les risques créés par les activités du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou de l'entreprise ferroviaire, y compris la fourniture de maintenance et de matériel et le recours à des contractants. Sans préjudice des dispositions nationales et internationales régissant la responsabilité civile dans le domaine du transport ferroviaire, le système de gestion de la sécurité tient également compte, selon le cas et dans la limite du raisonnable, des risques résultant des activités d'autres parties. Il prend aussi en considération les dispositions légales nationales concernant la santé et la sécurité du personnel employé dans le secteur ferroviaire.

3. Le système de gestion de la sécurité de tout gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire tient en outre compte des effets des activités des différentes entreprises ferroviaires sur le réseau ferré luxembourgeois et comprend des dispositions permettant à toutes les entreprises ferroviaires d'opérer conformément aux STI, aux règles de sécurité nationales et aux conditions fixées dans leur certificat de sécurité. Par ailleurs, il est conçu dans le but de coordonner les procédures d'urgence du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire avec toutes les entreprises ferroviaires qui utilisent son infrastructure.

4. Chaque année, avant le 30 juin, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires autorisées à utiliser le réseau ferré luxembourgeois soumettent à l'Administration un rapport annuel sur la sécurité concernant l'année civile précédente. Le rapport de sécurité contient:

- a) des informations sur la manière dont le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou l'entreprise ferroviaire réalise ses propres objectifs de sécurité et les résultats des plans de sécurité;
- b) la mise au point d'indicateurs de sécurité nationaux et des indicateurs de sécurité communs définis à l'annexe I de la directive 2004/49/CE, dans la mesure où cela est pertinent pour l'organisation déclarante;
- c) les résultats des audits de sécurité internes;
- d) des observations sur les insuffisances et les défauts de fonctionnement des opérations ferroviaires et de la gestion de l'infrastructure qui peuvent présenter un intérêt pour l'Administration.“

6.2. *Commentaire*

Etant donné que selon le Conseil d'Etat, une administration ne dispose d'aucun pouvoir réglementaire quelconque, pouvoir qui de par la Constitution appartient au seul Grand-Duc, un règlement grand-

ducal déterminera les règles nationales de sécurité sur le réseau ferré luxembourgeois, alors que le texte du projet de loi en cite les grands principes. Ce faisant, il est fait droit à la demande du Conseil d'Etat.

La suppression des anciens articles 13, 14 et 15 (nouveaux articles 12, 13 et 14) donne lieu à une renumérotation des articles subséquents.

7. Amendement portant sur l'ancien article 16 (nouvel article 15) devenu l'article 12

7.1. Libellé proposé

„**Art. 12.**– Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires prennent toutes les mesures requises en vue d'assurer la sécurité de l'exploitation du système ferroviaire et de maîtriser les risques qui en résultent, le cas échéant, en coopération les uns avec les autres. Ils appliquent les règles nationales de sécurité visées à l'article 43 11 et établissent leur système de gestion de la sécurité conformément aux dispositions de l'article 14 du règlement grand-ducal prévu à l'article 11 sur les règles nationales de sécurité sur le réseau ferré luxembourgeois.

(...)“

7.2. Commentaire

Suite à la suppression des anciens articles 13, 14 et 15 (nouveaux articles 12, 13 et 14) des corrections au niveau des références d'articles s'imposent.

Comme expliqué au point 5.2. ci-avant, le texte du projet de loi n'établit que les grands principes sur les règles nationales de sécurité, et c'est donc au règlement grand-ducal sur les règles nationales de sécurité sur le réseau ferré luxembourgeois qu'il faut se référer pour leur détermination.

8. Amendement portant sur l'ancien article 17 (nouvel article 16) devenu l'article 13

8.1. Libellé proposé

„**Art. 13.**– La mise en circulation sur le réseau ferré luxembourgeois de trains par une entreprise ferroviaire déterminée n'est admise que dans les conditions prévues par les paragraphes 1 et 2 de l'article 11 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, lorsque celle-ci rapporte la preuve qu'elle dispose de moyens financiers suffisants pour assumer à tout moment les conséquences financières de sa responsabilité civile, pour le moins dans le respect des dispositions internationales régissant la responsabilité civile dans le domaine du transport ferroviaire.

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

La preuve du respect de ces obligations conditions est rapportée soit par le fait d'être titulaire d'une licence luxembourgeoise prévue à l'article 4 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, soit par le rapport d'un réviseur d'entreprises certifiant l'existence de moyens financiers pour couvrir la responsabilité civile dont question à l'alinéa premier.“

8.2. Commentaire

Dans son avis du 8 avril 2008 le Conseil d'Etat a constaté que le texte de loi „entend renforcer de façon notable les conditions de solvabilité et de liquidité financière du gestionnaire et des entreprises ferroviaires“ et serait ainsi en contradiction avec le texte de la directive. Le Conseil d'Etat estime que son application pourrait entraîner un traitement inégalitaire des demandeurs potentiels suscitant l'intervention des autorités communautaires.

Etant donné que les conditions de liquidité financière et d'honorabilité sont déjà abordées de façon précise dans les articles 5 à 11 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, il est fait droit à la demande du Conseil d'Etat de supprimer les dispositions en question. A la place, les auteurs du projet de loi proposent un renvoi aux paragraphes 1 et 2 de l'article 11 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

9. Amendement portant sur les anciens articles 18, 19, 21 et 22 (nouveaux articles 17, 18, 20 et 21) devenus les articles 14, 15, 17 et 18

9.1. Libellé proposé

„**Art. 14.**– L’allocation et l’utilisation d’un sillon exigent de la part de l’entreprise bénéficiaire la détention d’un certificat de sécurité, attestant que l’entreprise ferroviaire a établi son système de gestion de la sécurité et est en mesure de satisfaire aux exigences définies dans les STI, dans d’autres dispositions du droit communautaire ainsi que dans les règles nationales de sécurité, afin d’exploiter le réseau ferré luxembourgeois en toute sécurité et d’en maîtriser les risques.

Le certificat de sécurité peut couvrir l’ensemble du réseau ferré luxembourgeois ou seulement une partie déterminée de celui-ci.

Le certificat de sécurité se compose d’une certification générale et d’une certification spéciale.

La certification générale atteste l’établissement par l’entreprise ferroviaire d’un système de gestion de la sécurité en due forme et sa conformité aux normes et aux règles de sécurité applicables sur le réseau communautaire.

La certification spéciale atteste l’acceptation par l’entreprise ferroviaire des mesures de sécurité applicables pour atteindre les exigences nationales spécifiques nécessaires pour circuler sur le réseau ferré luxembourgeois.

Art. 15.– L’Administration est l’autorité compétente pour délivrer les certificats de sécurité.

L’Administration et le gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire peuvent à tout moment vérifier si les entreprises ferroviaires empruntant le réseau ferré luxembourgeois disposent d’un certificat de sécurité en cours de validité et que les conditions de validité de ce certificat sont remplies.

Les conditions d’obtention et de validité du certificat de sécurité ainsi que les modalités de son établissement sont arrêtées par règlement grand-ducal qui fixe également les conditions et les modalités de retrait du certificat de sécurité.

1. Le Ministre est l’autorité compétente pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait des certificats de sécurité sur base des dossiers instruits par l’Administration.

Les conditions procédurales à respecter par l’Administration pour l’instruction des demandes de certificats de sécurité sont déterminées par voie de règlement grand-ducal.

2. Le certificat de sécurité est valable pour une durée de cinq ans.

3. Le Ministre procède au changement ou renouvellement du certificat de sécurité à chaque modification substantielle du type ou de la portée des activités de transport ferroviaires effectuées par l’entreprise ferroviaire.

Le Ministre décide de la nécessité de procéder à un réexamen du certificat de sécurité.

Le Ministre peut à tout instant procéder à la vérification des certificats de sécurité.

Le Ministre procède au retrait de la certification générale et/ou de la certification spéciale en cas de manquement grave ou répété par une entreprise ferroviaire concernant l’utilisation des sillons alloués ou si le titulaire d’un certificat de sécurité délivré par le Ministre ne remplit plus les conditions requises.

4. Les décisions de refus du Ministre sont motivées.

Les décisions du Ministre sont susceptibles d’un recours en réformation devant le tribunal administratif.

5. Il est institué une commission administrative indépendante qui est composée de trois membres désignés par le Ministre et qui a pour mission d’aviser le dossier instruit par l’Administration.

Les avis de la commission sont rendus à la majorité des voix.

La commission peut demander tous les renseignements nécessaires pour examiner la conformité des demandes qui lui sont soumises, et le cas échéant, s’assurer à ces fins le concours d’organismes et d’experts indépendants. La commission émet son avis en temps utile en vue du respect du délai fixé au paragraphe 2 de l’article 5 du règlement grand-ducal précité.

6. Le détail ~~d~~Les conditions d'obtention et de validité du certificat de sécurité ainsi que les modalités de son établissement sont arrêtées par règlement grand-ducal qui fixe également le détail ~~d~~les conditions et ~~d~~les modalités de renouvellement, de réexamen et de retrait du certificat de sécurité.

Art. 17.– 1. Pour pouvoir gérer et exploiter l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit être titulaire d'un agrément de sécurité ~~d~~ délivré par l'Administration.

~~L'Administration peut à tout moment vérifier si le gestionnaire de l'infrastructure dispose d'un agrément de sécurité en cours de validité et que les conditions de validité de cet agrément sont remplies.~~

~~Les conditions d'obtention et de validité de l'agrément de sécurité ainsi que les modalités de son établissement sont arrêtées par règlement grand-ducal qui fixe également les conditions et les modalités de retrait de l'agrément de sécurité.~~

Le Ministre est l'autorité compétente pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait des agréments de sécurité sur base de dossiers instruits par l'Administration.

Les conditions procédurales à respecter par l'Administration pour l'instruction des agréments de sécurité sont déterminées par voie de règlement grand-ducal.

2. L'agrément de sécurité est valable pour une durée de cinq ans.

3. Le Ministre procède au changement ou renouvellement de l'agrément de sécurité à chaque modification substantielle de l'infrastructure, de la signalisation, de l'approvisionnement en énergie ou des principes applicables à son exploitation et à son entretien.

Le Ministre décide de la nécessité de procéder à un réexamen de l'agrément de sécurité.

Le Ministre peut à tout instant procéder à la vérification des agréments de sécurité.

Le Ministre procède au retrait de l'agrément de sécurité si le gestionnaire de l'infrastructure agréé ne remplit plus les conditions requises.

4. Les décisions de refus du Ministre sont motivées.

Les décisions du Ministre sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

5. La commission administrative instituée en vertu de l'article 15, paragraphe 4, a pour mission d'aviser le dossier instruit par l'Administration.

Les avis de la commission sont rendus à la majorité des voix.

La commission peut demander tous les renseignements nécessaires pour examiner la conformité des demandes qui lui sont soumises, et le cas échéant, s'assurer à ces fins le concours d'organismes et d'experts indépendants. La commission émet son avis en temps utile en vue du respect du délai fixé au paragraphe 2 de l'article 3 du règlement grand-ducal précité.

6. Le détail ~~d~~Les conditions d'obtention et de validité de l'agrément de sécurité ainsi que les modalités de son établissement sont arrêtées par règlement grand-ducal qui fixe également le détail ~~d~~les conditions et ~~d~~les modalités de renouvellement, de réexamen et de retrait de l'agrément de sécurité.

Art. 18.– L'Administration notifie à l'Agence, dans un délai d'un mois, la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des agréments de sécurité. La notification mentionne le nom et l'adresse du gestionnaire de l'infrastructure, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité de l'agrément de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de la décision.“

9.2. *Commentaire*

Etant donné que la matière traitée dans le contexte du projet de loi est une matière réservée à la loi par la Constitution, il est fait droit à la suggestion du Conseil d'Etat de reprendre dans le texte du projet de loi les grands principes relatifs à l'octroi du certificat de sécurité, à l'obtention de l'agrément de sécurité ainsi qu'à la certification du personnel affecté à des tâches de sécurité et de laisser le soin d'en déterminer les détails aux règlements grand-ducaux respectifs.

Dans le même ordre d'idées, il est fait droit à la demande du Conseil d'Etat de faire émaner la décision de l'émission et celle du retrait de la certification de sécurité du ministre et non de l'Administration.

Cette manière de procéder implique trois changements supplémentaires.

Premièrement, la commission administrative abolie suite à l'abrogation du règlement grand-ducal du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de validité des certificats de sécurité pour les entreprises ferroviaires, dont les dispositions sont devenues désuètes suite aux changements apportés par la présente loi en projet, doit être réinstituée. La commission administrative assurera le lien entre l'Administration et le Ministre en préparant les dossiers instruits par l'Administration à la signature ministérielle. Par la réinstitution de la commission administrative, les auteurs du projet de loi entendent souligner l'indépendance de tous les acteurs impliqués dans le processus.

Deuxièmement, cette manière de procéder implique un réagencement de la mission de l'Administration inscrite au point b) du paragraphe 1er de l'article 5 (nouvel article 4) – voir *supra*, point 2.

Troisièmement, en faisant émaner la décision de l'émission et celle du retrait de la certification de sécurité du ministre et non de l'Administration, l'ancien article 8 (nouvel article 7) doit également être réagencé – voir *supra*, point 4.

10. Amendement portant sur l'ancien article 25 (nouvel article 23) devenu l'article 20

10.1. Libellé proposé

„**Art. 20.**– 1. Toute entreprise ferroviaire admise à utiliser le réseau ferré luxembourgeois ne fera circuler sur le réseau ferré luxembourgeois que des trains composés de matériel roulant ~~entièrement~~ couvert par les STI et les règles nationales pertinentes ou dont la mise en service a été dûment autorisée par l'Administration ou dont l'autorisation de mise en service accordée par les autorités compétentes d'un autre Etat ~~membre de l'Union européenne~~ aura été reconnue par l'Administration.

2. Le dossier à soumettre à l'Administration contiendra au moins les informations suivantes:

- a) le cas échéant, la preuve que la mise en service du matériel roulant a été autorisée dans un autre Etat ~~membre~~ et des registres faisant apparaître l'historique de son exploitation, de son entretien et, le cas échéant, les modifications techniques apportées après l'autorisation;
- b) les données techniques, le programme d'entretien et les caractéristiques opérationnelles appropriés requis par l'autorité de sécurité et nécessaires pour son autorisation ~~complémentaire~~;
- c) les caractéristiques techniques et opérationnelles prouvant que le matériel roulant est compatible avec le système d'alimentation en énergie, le système de signalisation et de contrôle-commande, l'écartement des voies et les gabarits de l'infrastructure, la charge maximale à l'essieu et d'autres contraintes du réseau;
- d) des informations sur les dérogations aux règles de sécurité nationales qui sont nécessaires pour accorder l'autorisation, et la preuve, basée sur l'évaluation des risques, que l'acceptation du matériel roulant ne crée pas de risque excessif sur le réseau.

3. Le détail des conditions d'obtention et de validité de l'autorisation de mise en service du matériel roulant ferroviaire circulant sur le réseau ferré national ainsi que les modalités de sa délivrance sont arrêtés par règlement grand-ducal qui détermine également les conditions selon lesquelles l'autorisation de mise en service délivrée dans un autre Etat ~~membre~~ pourra être intégralement ou partiellement reconnue.

4. Le détail des conditions d'obtention et de validité de l'autorisation de mise en service du matériel roulant ferroviaire historique circulant sur le réseau ferré national ainsi que les modalités de sa délivrance sont définis par l'Administration des Chemins de Fer.“

10.2. Commentaire

Selon le souhait du Conseil d'Etat, l'ancien article 25 (nouvel article 23) devenu l'article 20 est complété des conditions de reconnaissance d'une certification établie par l'autorité compétente d'un pays tiers à l'Union européenne, moyennant la suppression du terme „membres“, respectivement du terme „membres de l'Union européenne“.

Deux autres corrections se sont imposées: Premièrement comme les articles 21 et 22 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 exigent toujours une autorisation de mise en service par l'autorité de sécurité, il est ainsi impossible que le matériel roulant soit seulement couvert par les STI pertinentes. Cette disposition a donc été supprimée. Deuxièmement, afin de permettre une première mise en service du matériel roulant au Luxembourg, les points a) et b) du paragraphe 2 de l'ancien article 25 devenu l'article 20 ont dû être adaptés.

11. Amendement portant sur l'ancien article 25 (nouvel article 24) devenu l'article 21

11.1. Libellé proposé

„**Art. 21.**— La violation des règles d'octroi et de retrait des certifications et autorisations prévues à l'article 18 15, paragraphe 3 5, à l'article 20 17, paragraphe 3 6 ainsi qu'à l'article 23 20, paragraphe 2 de la présente loi et aux règlements pris en leur exécution et le non-respect des conditions d'assurance sont punis d'un emprisonnement d'un mois à trois ans et d'une amende de 251 à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement.“

11.2. Commentaire

Suite à la suppression des articles 12, 13 et 14, des corrections au niveau des références d'articles s'imposent.

12. Suppression de l'ancien article 26 (nouvel article 25) devenu l'article 22

12.1. Libellé proposé

„**Art. 22.**— Au premier paragraphe de l'article 7 de la loi modifiée du 28 mars 1997

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

2° approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL),

3° concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL, et

4° portant modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire,

les termes „Pendant 12 ans à compter de l'année en vigueur de la présente loi“ sont remplacés par „Jusqu'au 31 décembre 2011.“

12.2. Commentaire

L'insertion de la disposition sous rubrique dans la loi budgétaire des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'année 2009 a rendu superfétatoire l'ancien article 26 (nouvel article 25) devenu l'article 22. Les articles subséquents doivent être renumérotés.

*

Au nom de la Commission précitée, je vous saurais gré de bien vouloir me faire parvenir dans les meilleurs délais l'avis complémentaire du Conseil d'Etat sur les amendements exposés ci-dessus.

Copie de la présente est envoyée pour information à Monsieur Lucien Lux, Ministre des Transports, et à Madame Octavie Modert, Secrétaire d'Etat aux Relations avec le Parlement.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés,
Lucien WEILER

*

TEXTE COORDONNE

PROJET DE LOI

ayant pour objet

- A) la transposition en droit national de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires;
- B) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sécurité ferroviaire;
- C) d'instituer une Administration des Chemins de Fer; et
- D) de modifier
 - a) la loi modifiée du 28 mars 1997
 - 1° approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946,
 - 2° approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL),
 - 3° concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL, et
 - 4° portant modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire,
 - b) la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et
 - c) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics

Chapitre I – Champ d'application et définitions

Art. 1er.– La présente loi détermine les exigences en matière de sécurité applicables au système ferroviaire luxembourgeois, y compris la gestion sûre de l'infrastructure et du trafic, ainsi que l'interaction entre les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Sont exclus du champ d'application de la présente loi les tramways et les infrastructures ferroviaires privées qui sont utilisées exclusivement par leur propriétaire pour ses propres opérations de transport de marchandises.

En ce qui concerne les réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés exclusivement à l'exploitation de services de transport de voyageurs locaux ainsi que les personnes et associations opérant exclusivement sur ces réseaux, un règlement grand-ducal arrête les conditions de sécurité spécifiques applicables à l'exploitation ferroviaire de ces réseaux.

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

- a) „système ferroviaire“, l'ensemble des sous-systèmes pour les domaines structurels et fonctionnels, tels qu'ils sont définis dans les directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE, ainsi que la gestion et l'exploitation du système dans son ensemble;
- b) „gestionnaire de l'infrastructure“, entreprise chargée en particulier de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, telle qu'elle est définie à l'article 3 de la directive 91/440/CEE modifiée;

la gestion du réseau est confiée à la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois, en abrégé CFL, ci-après dénommée le gestionnaire de l'infrastructure;
- c) „entreprise ferroviaire“, toute entreprise à statut privé ou public dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction;

- d) „système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse“, l'ensemble, décrit à l'annexe I de la directive modifiée 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse, constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes du réseau transeuropéen de transport, construites ou aménagées pour être parcourues à grande vitesse, et les matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures;
- e) „système ferroviaire transeuropéen conventionnel“, l'ensemble, décrit à l'annexe I de la directive modifiée 2001/16/CE du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel, constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes du réseau transeuropéen de transport, construites ou aménagées pour le transport ferroviaire conventionnel et le transport ferroviaire combiné, et les matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures;
- f) „sous-systèmes“, le résultat de la division du système ferroviaire transeuropéen comme indiqué à l'annexe II des directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE. Ces sous-systèmes, pour lesquels des exigences essentielles doivent être définies, sont de nature structurelle ou fonctionnelle;
- g) „interopérabilité“, l'aptitude du système ferroviaire transeuropéen à permettre la circulation sûre et sans rupture de trains en accomplissant les performances requises pour ces lignes. Cette aptitude repose sur l'ensemble des conditions réglementaires, techniques et opérationnelles qui doivent être remplies pour satisfaire aux exigences essentielles;
- h) „spécifications techniques d'interopérabilité“ en abrégé „STI“, les spécifications dont chaque sous-système ou partie de sous-système fait l'objet en vue de satisfaire aux exigences essentielles et d'assurer l'interopérabilité des systèmes ferroviaires transeuropéens à grande vitesse et conventionnel, tels qu'ils sont définis dans les directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE;
- i) „constituants d'interopérabilité“, tout composant élémentaire, groupe de composants, sous-ensemble ou ensemble complet d'équipements incorporés ou destinés à être incorporés dans un sous-système, dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du système ferroviaire à grande vitesse ou conventionnel, tels qu'ils sont définis dans les directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE. La notion de „constituant“ recouvre des objets matériels mais aussi des objets immatériels comme les logiciels;
- j) „objectifs de sécurité communs“ en abrégé „OSC“, les niveaux de sécurité que doivent au moins atteindre les différentes parties du système ferroviaire (comme le système ferroviaire conventionnel, le système ferroviaire à grande vitesse, les tunnels ferroviaires de grande longueur ou les lignes uniquement utilisées pour le transport de marchandises) et le système dans son ensemble, exprimés sous forme de critères d'acceptation des risques;
- k) „méthodes de sécurité communes“ en abrégé „MSC“, les méthodes qui sont élaborées pour décrire comment évaluer les niveaux de sécurité, la réalisation des objectifs de sécurité et la conformité à d'autres exigences en matière de sécurité;
- l) „système de gestion de la sécurité“, l'organisation et les dispositions établies par un gestionnaire de l'infrastructure ou par une entreprise ferroviaire pour assurer la gestion sûre de ses activités;
- m) „accident“, un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables; les accidents sont ventilés suivant les types ci-après: collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies et autres;
- n) „accident grave“, toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées ou d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire; on entend par „importants dommages“ des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par un organisme d'enquête à un total d'au moins 2 millions d'euros;
- o) „incident“, tout événement, autre qu'un accident ou un accident grave, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité d'exploitation;
- p) „Agence ferroviaire européenne“ en abrégé „Agence“, l'agence communautaire pour la sécurité ferroviaire et l'interopérabilité, instituée par le règlement 2004/881/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne;

- q) „Administration des Chemins de Fer“, l’administration publique instituée par la présente loi comme organisme national chargé des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer conformément à la directive 2004/49/CE.

Chapitre II – Administration des Chemins de Fer

Art. 3.– Il est créé une Administration des Chemins de Fer (ACF), appelée ci-après „Administration“, qui est placée sous l’autorité du membre du gouvernement ayant les chemins de fer dans ses attributions, ci-après désigné le ministre. Elle est dirigée par un Directeur de l’Administration des Chemins de Fer qui en est le supérieur hiérarchique.

Le personnel de l’Administration est composé des fonctionnaires et employés recrutés conformément aux articles 9 et 10 de la présente loi. L’Administration peut s’assurer l’assistance technique d’experts selon ses besoins.

Art. 4.– 1. L’Administration veille au maintien et à l’amélioration du niveau de sécurité dans le domaine ferroviaire en conformité avec les dispositions nationales et internationales applicables. A cette fin, elle accomplit de manière ouverte, non discriminatoire et transparente notamment les missions suivantes:

- a) veiller à ce que le matériel roulant soit dûment enregistré et que les informations relatives à la sécurité figurant dans le registre national, établi conformément à l’article 14 des directives modifiées 96/48/CE et de la directive 2001/16/CE, soient exactes et tenues à jour;
- b) instruire les dossiers en vue de l’émission, du renouvellement, du réexamen, de la modification, du retrait et de la suspension par le Ministre des certificats et agréments de sécurité conformément aux dispositions de la présente loi et des règlements grand-ducaux pris en son exécution ainsi que vérifier que les conditions de validité en sont remplies;
- c) vérifier la conformité des constituants d’interopérabilité aux exigences prévues par la législation et la réglementation en vigueur;
- d) autoriser en application de la législation et de la réglementation en vigueur la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constituant le système ferroviaire implanté ou exploité au Luxembourg et vérifier qu’ils sont exploités et entretenus conformément aux exigences essentielles les concernant;
- e) accomplir les missions lui dévolues conformément à la présente loi et aux règlements grand-ducaux pris en son exécution dans le cadre de la mise en service du matériel roulant utilisé sur le réseau ferré luxembourgeois, à savoir notamment autoriser la mise en service du matériel roulant nouveau ou substantiellement modifié qui n’est pas encore couvert par une STI et vérifier qu’il est exploité et entretenu conformément aux exigences essentielles le concernant;
- f) accomplir les missions lui dévolues conformément à la présente loi et aux règlements grand-ducaux pris en son exécution dans le cadre de la formation et de la certification du personnel affecté à des tâches de sécurité sur le réseau ferré luxembourgeois;
- g) vérifier, promouvoir, faire appliquer, développer et publier le cadre réglementaire en matière de sécurité ferroviaire, y compris le système des règles nationales de sécurité;
- h) assister et conseiller le ministre dans l’exécution de ses attributions en matière de sécurité et d’interopérabilité ferroviaires;
- i) apporter son concours à des études et activités en rapport avec la sécurité ferroviaire;
- j) coopérer avec ses homologues, en particulier en vue d’une harmonisation des critères de certification en matière de sécurité ferroviaire.

2. L’Administration se voit confier en outre la mission de garantir à toute entreprise ferroviaire un accès équitable et non discriminatoire à l’infrastructure ferroviaire et d’éviter tout abus de position dominante d’une ou de plusieurs entreprises ferroviaires au détriment des autres. A cette fin, elle assume les fonctions d’organisme de répartition des sillons et d’organisme de tarification de l’infrastructure ferroviaire, telles que prévues respectivement aux articles 22 et 25 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l’accès à l’infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

Art. 5.– Avant le premier septembre de chaque année, l'Administration rend compte, dans un rapport écrit, au ministre de l'exécution de ses missions au cours de l'année précédente. Dans ce rapport, elle relève plus particulièrement:

- a) les informations sur l'évolution de la sécurité ferroviaire, y compris un inventaire des indicateurs de sécurité communs définis à l'annexe I de la directive 2004/49/CE,
- b) les modifications importantes apportées aux règles applicables en matière de sécurité ferroviaire,
- c) l'évolution de la certification et de l'agrément en matière de sécurité, ainsi que
- d) les résultats de la surveillance du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et des entreprises ferroviaires et les enseignements qui en ont été tirés.

Elle publie son rapport annuel et le transmet à l'Agence au plus tard le 30 septembre de l'année suivante.

Art. 6.– 1. Dans la mesure où l'Administration ne dispose pas de spécialistes en nombre ou qualité suffisants pour pouvoir effectuer toutes les inspections ou tous les contrôles exigés dans le cadre de l'accomplissement des missions de l'Administration prévues à la présente loi, le Directeur peut, après en avoir été autorisé par le ministre, confier des missions à du personnel qualifié appartenant à des autorités de sécurité étrangères ou à une société privée spécialisée, à condition que:

- la société privée présente toutes les garanties d'indépendance par rapport au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou à l'entreprise ferroviaire visés par ses inspections et contrôles;
- l'assistance procurée par du personnel d'une autorité étrangère fasse l'objet d'un contrat passé avec cette autorité;
- les procédures pratiquées et les documents utilisés soient conformes au cadre réglementaire luxembourgeois;
- les éléments recueillis permettent à l'Administration de prendre une décision en toute connaissance de cause.

2. Les frais d'inspection et de contrôle sont à arrêter par règlement grand-ducal qui fixe les barèmes.

3. Pour l'exécution de sa mission, l'Administration peut demander l'assistance du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires. Dans les limites de ce qui est nécessaire à l'exécution des vérifications prévues à l'article 4, elle a le droit de demander rapport aux organes de direction et de prendre connaissance, mais sans les déplacer, des livres, comptes et autres documents de la société.

4. Quiconque empêche ou entrave sciemment l'accomplissement des missions incombant à l'Administration est puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 125.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Art. 7.– 1. En vue d'obtenir le certificat de sécurité et l'agrément de sécurité prévus à la présente loi, le requérant doit adresser sa demande écrite sous pli recommandé au Directeur de l'Administration des Chemins de Fer.

La demande doit être rédigée en langue française ou allemande. Elle doit être remise en trois exemplaires. Elle indique notamment l'objet de la demande et le relevé des pièces dont le requérant entend se servir. Elle est accompagnée de tous les pièces et documents exigés par la réglementation.

2. Le requérant peut demander des informations sur les modalités d'obtention des certifications. A cette fin, l'Administration dresse notamment un dossier d'information sur les exigences et met gratuitement tous les documents appropriés à la disposition du requérant. Des éléments d'orientation spécifiques sont fournis aux entreprises ferroviaires qui introduisent une demande de certificat de sécurité concernant des services sur une partie limitée du réseau ferré; ils précisent notamment les règles applicables à la partie du réseau en question.

3. L'Administration avise les demandes endéans les trois mois à compter du jour où le dossier comportant toutes les pièces utiles au bon déroulement de la procédure lui a été communiqué.

Art. 8.– Dans la phase d’élaboration des règles nationales de sécurité, l’Administration consulte toutes les parties concernées et intéressées, y compris le gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire, les entreprises ferroviaires, les fabricants et les fournisseurs de services d’entretien, les usagers et les représentants du personnel. Les avis des parties intéressées sont réputés favorables s’ils ne sont pas intervenus dans le mois suivant la transmission du projet.

Art. 9.– 1. En dehors d’un directeur, le cadre du personnel de l’Administration comprend, dans l’ordre hiérarchique, les fonctions et emplois suivants:

a) Dans la carrière supérieure:

grade de computation de la bonification d’ancienneté: grade 12:

- des conseillers de direction première classe et des ingénieurs première classe;
- des conseillers de direction et des ingénieurs-chefs de division;
- des conseillers de direction adjoints et des ingénieurs principaux;
- des attachés de Gouvernement premiers en rang et des ingénieurs-inspecteurs;
- des attachés de Gouvernement et des ingénieurs.

b) Dans la carrière moyenne du rédacteur:

grade de computation de la bonification d’ancienneté: grade 7:

- des inspecteurs principaux premiers en rang;
- des inspecteurs principaux;
- des inspecteurs;
- des chefs de bureaux;
- des chefs de bureaux adjoints;
- des rédacteurs principaux;
- des rédacteurs.

La promotion aux fonctions supérieures à celles de rédacteur principal est subordonnée à la réussite d’un examen de promotion.

Lorsqu’un emploi d’une fonction de promotion n’est pas occupé, le nombre des emplois d’une fonction inférieure au grade de la même carrière pourra être temporairement augmenté en conséquence.

c) Dans la carrière moyenne de l’ingénieur-technicien:

grade de computation de la bonification d’ancienneté: grade 7:

- des ingénieurs-techniciens inspecteurs principaux premiers en rang;
- des ingénieurs-techniciens inspecteurs principaux;
- des ingénieurs-techniciens inspecteurs;
- des ingénieurs-techniciens principaux;
- des ingénieurs-techniciens.

La promotion aux fonctions supérieures à celles d’ingénieur-technicien principal est subordonnée à la réussite d’un examen de promotion.

Lorsqu’un emploi d’une fonction de promotion n’est pas occupé, le nombre des emplois d’une fonction inférieure au grade de la même carrière pourra être temporairement augmenté en conséquence.

d) Le cadre prévu au présent paragraphe peut être complété par des employés de l’Etat et des ouvriers de l’Etat dans les limites des crédits budgétaires. En outre, le cadre prévu au présent paragraphe peut être complété par des stagiaires suivant les besoins du service et dans les limites des crédits budgétaires.

2. Le directeur doit être titulaire d’un diplôme de fin d’études universitaires représentant la sanction finale d’un cycle complet d’études universitaires, homologué ou reconnu conformément aux dispositions législatives en vigueur.

La nomination aux fonctions de directeur est faite au gré du Gouvernement.

3. Les nominations aux fonctions classées au grade 9 et aux grades supérieures sont faites par le Grand-Duc. Les nominations aux autres grades sont faites par le ministre.

4. Sans préjudice des conditions générales d'admission au service de l'Etat, et pour autant qu'elles ne sont pas fixées par la présente loi, les conditions particulières d'admission au stage, de nomination et d'avancement du personnel de l'Administration sont fixées par voie de règlement grand-ducal.

5. La loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat est modifiée comme suit:

a) L'article 22 section IV est modifié comme suit:

– au numéro 9 est ajoutée la mention „le directeur de l'Administration des Chemins de Fer“.

b) L'annexe A – classification des fonctions – rubrique I, „Administration générale“, est modifiée comme suit:

– au grade 17 est ajoutée la mention „Administration des Chemins de Fer – directeur“.

c) L'annexe D – détermination – rubrique I, „Administration générale“, est modifiée comme suit:

– à la carrière supérieure de l'administration, au grade 12 de la computation de la bonification d'ancienneté, au grade 17, est ajoutée la mention „directeur de l'Administration des Chemins de Fer“.

Art. 10.– Afin d'assumer les missions, responsabilités et obligations qui sont dévolues à l'Administration par les dispositions de la présente loi, des agents des CFL qui, au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, sont chargés de tâches relevant de la compétence de l'Administration ou qui disposent des qualifications requises, peuvent être transférés sur une base volontaire à l'Administration selon les modalités prévues à l'article 7 de la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'Etat.

L'agent transféré à l'Administration garde son statut de personnel des chemins de fer avec tous les droits et prérogatives que cela implique.

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

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

Le Trésor rembourse aux CFL les traitements, indemnités, salaires, charges sociales patronales et la quote-part des pensions des agents en question.

Chapitre III – Mise en place et gestion de la sécurité ferroviaire

Art. 11.– 1. Les règles nationales de sécurité contiennent les exigences en matière de sécurité imposées sur le réseau ferré luxembourgeois et applicables au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et aux entreprises ferroviaires autorisées à circuler sur le réseau ferré luxembourgeois.

2. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et chaque entreprise ferroviaire adoptent, chacun en ce qui le concerne, des règles internes de sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité.

3. Toute entreprise ferroviaire admise à utiliser le réseau ferré luxembourgeois ainsi que le gestionnaire de l'infrastructure doivent employer aux tâches de sécurité qu'ils assument, du personnel titulaire d'une formation et d'une certification conformes aux exigences de sécurité définies par le droit communautaire, par les spécifications techniques d'interopérabilité et par les règles de sécurité nationales.

4. Chaque année, avant le 30 juin, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires autorisées à utiliser le réseau ferré luxembourgeois soumettent à l'Administration un rapport annuel sur la sécurité concernant l'année civile précédente. Le contenu du rapport de sécurité sera arrêté par voie de règlement grand-ducal.

5. Un règlement grand-ducal détermine les règles nationales de sécurité, ainsi que les objectifs de sécurité nationale et les méthodes de sécurité nationale en conformité avec les dispositions communautaires afférentes.

Art. 12.– Le gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires prennent toutes les mesures requises en vue d’assurer la sécurité de l’exploitation du système ferroviaire et de maîtriser les risques qui en résultent, le cas échéant, en coopération les uns avec les autres. Ils appliquent les règles nationales de sécurité visées à l’article 11 et établissent leur système de gestion de la sécurité conformément aux dispositions du règlement grand-ducal prévu à l’article 11 sur les règles nationales de sécurité sur le réseau ferré luxembourgeois.

Sans préjudice de la responsabilité civile établie conformément aux prescriptions légales, le gestionnaire de l’infrastructure et chaque entreprise ferroviaire est responsable de sa partie du système ferroviaire et de la sécurité d’exploitation de celle-ci, y compris la fourniture de matériel et la sous-traitance de services, vis-à-vis des usagers, des clients, des travailleurs concernés et des tiers.

La responsabilité du gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire et de chaque entreprise ferroviaire dans l’exploitation du système ferroviaire n’affecte pas la responsabilité de chaque fabricant, fournisseur de services d’entretien, exploitant de wagons, prestataire de services et entité adjudicatrice de livrer du matériel roulant, des installations, des accessoires et des équipements ainsi que des services conformes aux exigences et conditions d’utilisation prescrites, de sorte que ceux-ci puissent être exploités en toute sécurité par l’entreprise ferroviaire respectivement par le gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire.

Art. 13.– La mise en circulation sur le réseau ferré luxembourgeois de trains par une entreprise ferroviaire déterminée n’est admise que dans les conditions prévues par les paragraphes 1 et 2 de l’article 11 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l’accès à l’infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

La preuve du respect de ces conditions est rapportée soit par le fait d’être titulaire d’une licence luxembourgeoise prévue à l’article 4 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l’accès à l’infrastructure ferroviaire et à son utilisation, soit par le rapport d’un réviseur d’entreprises certifiant l’existence de moyens financiers pour couvrir la responsabilité civile dont question à l’alinéa premier.

Chapitre IV – Certification de l’entreprise ferroviaire

Art. 14.– L’allocation et l’utilisation d’un sillon exigent de la part de l’entreprise bénéficiaire la détention d’un certificat de sécurité.

Le certificat de sécurité se compose d’une certification générale et d’une certification spéciale.

La certification générale atteste l’établissement par l’entreprise ferroviaire d’un système de gestion de la sécurité en due forme et sa conformité aux normes et aux règles de sécurité applicables sur le réseau communautaire.

La certification spéciale atteste l’acceptation par l’entreprise ferroviaire des mesures de sécurité applicables pour atteindre les exigences nationales spécifiques nécessaires pour circuler sur le réseau ferré luxembourgeois.

Art. 15.– 1. Le Ministre est l’autorité compétente pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait des certificats de sécurité sur base des dossiers instruits par l’Administration.

Les conditions procédurales à respecter par l’Administration pour l’instruction des demandes de certificats de sécurité sont déterminées par voie de règlement grand-ducal.

2. Le certificat de sécurité est valable pour une durée de cinq ans.

3. Le Ministre procède au changement ou renouvellement du certificat de sécurité à chaque modification substantielle du type ou de la portée des activités de transport ferroviaires effectuées par l’entreprise ferroviaire.

Le Ministre décide de la nécessité de procéder à un réexamen du certificat de sécurité.

Le Ministre peut à tout instant procéder à la vérification des certificats de sécurité.

Le Ministre procède au retrait de la certification générale et/ou de la certification spéciale en cas de manquement grave ou répété par une entreprise ferroviaire concernant l'utilisation des sillons alloués ou si le titulaire d'un certificat de sécurité délivré par le Ministre ne remplit plus les conditions requises.

4. Les décisions de refus du Ministre sont motivées.

Les décisions du Ministre sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

5. Il est institué une commission administrative indépendante qui est composée de trois membres désignés par le Ministre et qui a pour mission d'aviser le dossier instruit par l'Administration.

Les avis de la commission sont rendus à la majorité des voix.

La commission peut demander tous les renseignements nécessaires pour examiner la conformité des demandes qui lui sont soumises, et le cas échéant, s'assurer à ces fins le concours d'organismes et d'experts indépendants. La commission émet son avis en temps utile en vue du respect du délai fixé au paragraphe 2 de l'article 5 du règlement grand-ducal précité.

6. Le détail des conditions d'obtention et de validité du certificat de sécurité ainsi que les modalités de son établissement sont arrêtées par règlement grand-ducal qui fixe également le détail des conditions et des modalités de renouvellement, de réexamen et de retrait du certificat de sécurité.

Art. 16.– L'Administration notifie à l'Agence, dans un délai d'un mois, la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des certificats de sécurité. La notification mentionne le nom et l'adresse des entreprises ferroviaires, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité du certificat de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de la décision.

Chapitre V – Certification du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire

Art. 17.– 1. Pour pouvoir gérer et exploiter l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit être titulaire d'un agrément de sécurité.

Le Ministre est l'autorité compétente pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait des agréments de sécurité sur base de dossiers instruits par l'Administration.

Les conditions procédurales à respecter par l'Administration pour l'instruction des agréments de sécurité sont déterminées par voie de règlement grand-ducal.

2. L'agrément de sécurité est valable pour une durée de cinq ans.

3. Le Ministre procède au changement ou renouvellement de l'agrément de sécurité à chaque modification substantielle de l'infrastructure, de la signalisation, de l'approvisionnement en énergie ou des principes applicables à son exploitation et à son entretien.

Le Ministre décide de la nécessité de procéder à un réexamen du certificat de sécurité.

Le Ministre peut à tout instant procéder à la vérification des certificats de sécurité.

Le Ministre procède au retrait de l'agrément de sécurité si le gestionnaire de l'infrastructure agréé ne remplit plus les conditions requises.

4. Les décisions de refus du Ministre sont motivées.

Les décisions du Ministre sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

5. La commission administrative instituée en vertu de l'article 15, paragraphe 4, a pour mission d'aviser le dossier instruit par l'Administration.

Les avis de la commission sont rendus à la majorité des voix.

La commission peut demander tous les renseignements nécessaires pour examiner la conformité des demandes qui lui sont soumises, et le cas échéant, s'assurer à ces fins le concours d'organismes et

d'experts indépendants. La commission émet son avis en temps utile en vue du respect du délai fixé au paragraphe 2 de l'article 3 du règlement grand-ducal précité.

6. Le détail des conditions d'obtention et de validité de l'agrément de sécurité ainsi que les modalités de son établissement sont arrêtées par règlement grand-ducal qui fixe également le détail des conditions et des modalités de renouvellement, de réexamen et de retrait de l'agrément de sécurité.

Art. 18.– L'Administration notifie à l'Agence, dans un délai d'un mois, la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des agréments de sécurité. La notification mentionne le nom et l'adresse du gestionnaire de l'infrastructure, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité de l'agrément de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de la décision.

Chapitre VI – *Qualification et formation du personnel affecté à des tâches de sécurité*

Art. 19.– 1. Toute entreprise ferroviaire admise à utiliser le réseau ferré luxembourgeois ainsi que le gestionnaire de l'infrastructure doivent employer aux tâches de sécurité qu'ils assument, du personnel titulaire d'une formation et d'une certification conformes aux exigences de sécurité définies par le droit communautaire, par les STI et par les règles de sécurité nationales.

Les critères d'aptitude et de qualification, y compris les modalités et la sanction de la formation des agents affectés à des tâches de sécurité au sein d'une entreprise ferroviaire ou par le gestionnaire de l'infrastructure, sont réglés par règlement grand-ducal qui détermine également les conditions selon lesquelles une certification établie par l'autorité compétente d'un autre Etat pourra être reconnue.

2. La formation du personnel affecté à des tâches de sécurité au sein d'une entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure est organisée et dispensée par des centres de formation accrédités par le Ministre sur proposition de l'Administration.

L'accréditation n'est valable qu'à condition pour le centre de formation concerné d'assurer aux différentes catégories de personnel affecté à des tâches de sécurité un accès équitable et non discriminatoire à ses services de formation, lorsque cette formation est requise pour remplir les conditions d'obtention du certificat de sécurité respectivement de l'agrément de sécurité.

Le processus d'accréditation qui se fonde notamment sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité est arrêté par règlement grand-ducal.

Chapitre VII – *Certification du matériel roulant ferroviaire*

Art. 20.– 1. Toute entreprise ferroviaire admise à utiliser le réseau ferré luxembourgeois ne fera circuler sur le réseau ferré luxembourgeois que des trains composés de matériel roulant couvert par les STI et les règles nationales pertinentes ou dont la mise en service a été dûment autorisée par l'Administration ou dont l'autorisation de mise en service accordée par les autorités compétentes d'un autre Etat aura été reconnue par l'Administration.

2. Le dossier à soumettre à l'Administration contiendra au moins les informations suivantes:

- a) le cas échéant, la preuve que la mise en service du matériel roulant a été autorisée dans un autre Etat et des registres faisant apparaître l'historique de son exploitation, de son entretien et, le cas échéant, les modifications techniques apportées après l'autorisation;
- b) les données techniques, le programme d'entretien et les caractéristiques opérationnelles appropriés requis par l'autorité de sécurité et nécessaires pour son autorisation;
- c) les caractéristiques techniques et opérationnelles prouvant que le matériel roulant est compatible avec le système d'alimentation en énergie, le système de signalisation et de contrôle-commande, l'écartement des voies et les gabarits de l'infrastructure, la charge maximale à l'essieu et d'autres contraintes du réseau;
- d) des informations sur les dérogations aux règles de sécurité nationales qui sont nécessaires pour accorder l'autorisation, et la preuve, basée sur l'évaluation des risques, que l'acceptation du matériel roulant ne crée pas de risque excessif sur le réseau.

3. Le détail des conditions d'obtention et de validité de l'autorisation de mise en service du matériel roulant ferroviaire circulant sur le réseau ferré national ainsi que les modalités de sa délivrance sont arrêtés par règlement grand-ducal qui détermine également les conditions selon lesquelles l'autorisation de mise en service délivrée dans un autre Etat pourra être intégralement ou partiellement reconnue.

4. Le détail des conditions d'obtention et de validité de l'autorisation de mise en service du matériel roulant ferroviaire historique circulant sur le réseau ferré national ainsi que les modalités de sa délivrance sont définis par l'Administration des Chemins de Fer.

Chapitre VIII – Dispositions pénales

Art. 21.– La violation des règles d'octroi et de retrait des certifications et autorisations prévues à l'article 15, paragraphe 5, à l'article 17, paragraphe 6 ainsi qu'à l'article 20, paragraphe 2 de la présente loi et aux règlements pris en leur exécution et le non-respect des conditions d'assurance sont punis d'un emprisonnement d'un mois à trois ans et d'une amende de 251 à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Chapitre IX – Dispositions modificatives et abrogatoires

Art. 22.– Le deuxième alinéa de l'article 10 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée est abrogé.

Art. 23.– Dans le Chapitre III – La répartition des sillons de la même loi – il est inséré derrière l'article 20 un article 20bis nouveau, libellé comme suit:

„**Art. 20bis.**– 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 du dd mmm aaaa sur la sécurité ferroviaire.“

Art. 24.– A l'article 22 de la même loi sont apportées les modifications suivantes:

- 1° Au paragraphe 1er, le terme „la cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports, établissement public institué en vertu de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics“ est remplacé par „l'Administration des Chemins de Fer, instituée en vertu de la loi du ... relative à la sécurité ferroviaire“.
- 2° Au paragraphe 2, alinéa 3, la référence „article 26“ est remplacée par „article 20bis“.
- 3° Le paragraphe 3 est abrogé.
- 4° Au paragraphe 4, le terme „la cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports“ est remplacé par „l'Administration des Chemins de Fer“.
- 5° Le paragraphe 9 est remplacé par le texte suivant:

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

Art. 25.– L'article 24 de la même loi est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 24.**– L'utilisation du réseau ferré luxembourgeois est soumise au paiement d'une redevance d'utilisation dont les modalités d'application sont arrêtées par règlement grand-ducal, l'avis de l'organisme de tarification demandé.

Les redevances d'utilisation sont calculées pour chaque entreprise dans le respect du principe de l'application non discriminatoire de ces redevances dans le cadre d'un même marché et par rapport à un barème tarifaire de référence établi par l'organisme de tarification prévu à l'article 25 selon les modalités arrêtées par règlement grand-ducal.

Les redevances d'utilisation sont prélevées pour compte de l'Etat et sous le contrôle de l'organisme de tarification prévu à l'article 25 par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire sur toute

entreprise ferroviaire qui emprunte le réseau ferré luxembourgeois; elles sont imputées sur le Fonds du Rail.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit pouvoir prouver que les redevances à payer par une entreprise ferroviaire ont été calculées conformément aux modalités de tarification de la redevance prévue.

L'organisme de tarification prévu à l'article 25 tient à la disposition de toute entreprise ferroviaire demandant l'allocation de sillons toute information utile sur les redevances imposées."

Art. 26.– Au paragraphe 1er de l'article 25 de la même loi, le terme „la cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports, instituée en vertu de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics“ est remplacé par „l'Administration des Chemins de Fer, instituée en vertu de la loi du ... relative à la sécurité ferroviaire“.

Art. 27.– Le Chapitre V – Les règles de sécurité relatives à l'utilisation du réseau de la même loi – est abrogé.

Art. 28.– A l'article 31 de la même loi, la référence aux articles 20 à 29 est remplacée par la référence aux articles 20 à 25.

Art. 29.– L'article 7quater de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics est abrogé.

Art. 30.– L'alinéa 2 de l'article 30 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation est abrogé.

Chapitre X – Dispositions finales

Art. 31.– La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recouvrant à l'intitulé suivant: „loi du ... relative à la sécurité ferroviaire“.

Art. 32.– La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit celui de sa publication au Mémorial.

Service Central des Imprimés de l'Etat

5824/09

N° 5824⁹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2008-2009

PROJET DE LOI

ayant pour objet

- A) la transposition en droit national de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires;**
- B) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sécurité ferroviaire;**
- C) d'instituer une Administration des Chemins de Fer; et**
- D) de modifier**
 - a) la loi modifiée du 28 mars 1997**
 - 1° approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946,**
 - 2° approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL),**
 - 3° concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL, et**
 - 4° portant modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire,**
 - b) la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et**
 - c) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics**

* * *

DEUXIEME AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(3.3.2009)

En application de l'article 19(2) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat, le président de la Chambre des députés a saisi le Conseil d'Etat par dépêche du 6 février 2009 d'une série d'amendements au projet de loi, ensemble avec une version coordonnée.

La Chambre des députés explique que les auteurs du projet de loi se sont basés sur l'article 17, paragraphe 3, tiret 2 de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile pour accorder un pouvoir réglementaire à l'Administration des Chemins de Fer.

Or, le Conseil d'Etat rappelle que, d'un côté, la Chambre des députés avait elle-même noté lors de la transmission de ses amendements en date du 24 septembre 2008 qu'une administration „ne peut point disposer d'un pouvoir réglementaire au sens classique du terme“ (commentaire sous l'article 8);

d'un autre côté, l'expression „règles particulières“, dont les auteurs semblent s'être prévalus, ne correspondent pas au pouvoir réglementaire prévu par les articles 32 et 36 de la Constitution.

*

EXAMEN DES ARTICLES AMENDES

Article 1er

La version soumise actuellement au Conseil d'Etat est identique à celle lui soumise en date du 24 septembre 2008. Par conséquent, aucune observation nouvelle ne s'impose.

Article 5 (nouvel article 4)

Cette version est admise par le Conseil d'Etat.

Article 7 (nouvel article 6)

Concernant la modification au paragraphe 3, le Conseil d'Etat note avec satisfaction qu'il est donné suite à ses critiques. Cependant, il a du mal à saisir le sens que les auteurs entendent donner à la deuxième phrase modificative. Quelle est la „société“ visée?

Article 8 (nouvel article 7)

Le Conseil d'Etat est d'accord à ce que les paragraphes 3 et 4 soient réagencés. Au vu des modifications apportées pour le surplus à l'article 15, paragraphe 4, le Conseil d'Etat est d'accord avec la version lui soumise.

Article 11 (nouvel article 10)

Le Conseil d'Etat est d'accord avec les modifications envisagées, tant en ce qui concerne l'utilisation du terme „transféré“ qu'en ce qui concerne la solution donnée au statut du personnel transféré.

Article 12 (nouvel article 11) et Articles 13, 14 et 15 (nouveaux articles 12, 13 et 14)

Dans sa version initiale, les dispositions sous avis représentaient la transposition des articles 6, 7, 8 et 9 de la directive. Désormais, les auteurs du projet de loi s'engagent dans une voie autre en partant du principe que toutes les règles de sécurité sont des règles nationales publiées en bonne et due forme. Il est sous-entendu que ces règles devront se conformer au fur et à mesure aux connaissances techniques et aux exigences européennes. Le Conseil d'Etat peut marquer son accord avec la démarche sous-jacente, qui est de confier les travaux préparatoires d'élaboration des règles de sécurité exclusivement à la discussion entre la Commission européenne et l'administration à créer. Dans ce contexte, il est cependant rappelé que sur base d'une motivation circonstanciée, les règles de sécurité nationale peuvent être plus exigeantes que les OSC et que, dans cette hypothèse, mis à part l'accord préalable de la Commission à l'adoption de telles règles, la directive prévoit expressément un avis préalable des parties intéressées. Le Conseil d'Etat suggère aux auteurs de tenir expressément compte de cette exigence européenne.

Afin d'indiquer clairement la volonté du législateur luxembourgeois de se conformer à la directive à transposer, le Conseil d'Etat demande à ce que l'article 11, paragraphe 1er soit rédigé et complété de la façon suivante:

„1. Les règles nationales de sécurité contiennent les exigences en matière de sécurité. Elles évoluent conformément aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI), aux objectifs de sécurité communs (OSC) et aux méthodes de sécurité communes (MSC).

Tout projet de règle nationale de sécurité qui exige un niveau de sécurité plus élevé que celui des OSC adoptés, ou qui est susceptible d'affecter sur le réseau ferré national les activités effectuées par des entreprises ferroviaires qui sont établies en dehors du Luxembourg en conformité avec les exigences du droit communautaire, est soumis par l'Administration à l'avis des parties intéressées conformément à l'article 8.

Les règles de sécurité nationales sont publiées par voie de règlement grand-ducal.“

Le paragraphe 5 de l'article 11 est dès lors à supprimer.

Concernant le paragraphe 2 de l'article 11, le Conseil d'Etat constate que le nouveau texte n'indique plus que les règles internes doivent respecter les règles nationales et ne s'appliquent qu'aux organismes qui les édictent. Aussi le Conseil d'Etat exige-t-il que ledit paragraphe soit rédigé et complété de la façon suivante:

„2. Le gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise ferroviaire ... Les règles internes sont établies dans le respect des règles de sécurité nationales; elles doivent atteindre au moins les OSC, être conformes aux exigences de sécurité définies dans les STI et MSC. Elles ne s'appliquent qu'à l'organisme qui les édicte.“

Concernant le paragraphe 4 de l'article 11, le législateur entend désormais renvoyer à un règlement grand-ducal pour déterminer le contenu du rapport de sécurité à publier. Le Conseil d'Etat estime que les critères figurant dans la version lui transmise le 24 septembre 2008 à cet égard sont suffisants et sont dès lors à reprendre dans le texte du paragraphe 4. Il considère le renvoi exprès à un règlement grand-ducal comme superfétatoire.

Article 16 (nouvel article 12)

Suite aux modifications proposées par le Conseil d'Etat à l'article 11, et en marquant son accord avec l'argumentation de la Chambre des députés en rapport avec l'adaptation de l'article 12, le Conseil d'Etat propose d'adapter le texte de la deuxième phrase du paragraphe premier de l'article 12 de la façon suivante:

„**Art. 12.** (...) Ils appliquent les règles nationales de sécurité visées à l'article 11, paragraphe 1er et établissent leur système de gestion de la sécurité conformément aux dispositions de l'article 11, paragraphe 2.“

Article 17 (nouvel article 13)

Sans observation.

Articles 18, 19, 21 et 22 (nouveaux articles 14, 15, 17 et 18)

Le Conseil d'Etat est d'accord en principe avec la démarche de la commission parlementaire pour accorder le pouvoir décisionnel relatif à l'octroi du certificat de sécurité au ministre et de modifier les textes en conséquence. Ainsi le Conseil d'Etat est d'accord avec le texte de l'article 14, à condition que les règles générales pour l'obtention d'un certificat de sécurité soient inscrites dans l'article 14, paragraphe 1er à la suite de la première phrase et dont la teneur sera la suivante:

„Le certificat de sécurité confirme l'acceptation du système de gestion de la sécurité de l'entreprise ferroviaire. Il précise le type et la portée des activités ferroviaires couvertes. Il est valable sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne pour des activités de transport ferroviaires équivalentes.“

Par ailleurs, le Conseil d'Etat demande à ce que le paragraphe 6 du nouvel article 15 devienne le dernier paragraphe de l'article 14.

Concernant la deuxième phrase du paragraphe 1er du nouvel article 15, le Conseil d'Etat n'en voit pas l'utilité au vu de la rédaction de l'article 7. Il demande en conséquence la suppression de cette phrase.

Concernant le paragraphe 3 du nouvel article 15, le Conseil d'Etat exige que cette phrase soit complétée de la façon suivante:

„Le ministre procède à l'octroi, au changement ou renouvellement ...“

En effet, dans la version actuelle du texte, le premier octroi du certificat n'est pas visé.

Concernant l'introduction du paragraphe 5 du nouvel article 15, ainsi que l'argumentaire annexé aux amendements lui soumis, le Conseil d'Etat ne voit ni l'utilité ni la raison d'être de la commission qu'il s'agit d'instituer. Si le ministre s'octroie une Administration des chemins de fer, le Conseil d'Etat en déduit qu'il lui fait confiance, alors qu'elle est son premier interlocuteur. Où est l'utilité de cette commission, alors qu'en principe, l'administration doit fournir des informations et avis de spécialistes à l'autorité de tutelle? L'intervention de la commission est d'autant plus critiquable qu'on lui accorde un véritable pouvoir de contrôle. En effet, celle-ci peut, en plus de l'administration, demander les mêmes renseignements et même d'autres renseignements auprès des demandeurs d'un certificat de sécurité. Non seulement elle risque de devenir une instance de contrôle pour l'administration, mais en

plus une telle démarche est contraire à toute simplification administrative, le requérant se voyant exposer à deux organismes différents. La commission administrative ainsi visée représente aux yeux du Conseil d'Etat une dépense inutile de deniers publics et il en demande la suppression.

Les modifications apportées au nouvel article 17 suscitent *mutatis mutandis* les mêmes observations et critiques que le nouvel article 15.

Comme la commission compétente de la Chambre suit la critique du Conseil d'Etat, en ce qui concerne l'inscription des grands principes relatifs à l'agrément de sécurité dans la loi, ce dernier exige que ceux-ci soient inscrits à l'article 17, paragraphe 1er.

Dès lors, le Conseil d'Etat demande que la première phrase du 1er paragraphe de l'article 17 soit suivie du texte suivant:

„L'agrément confirme l'acceptation des dispositions prises par le gestionnaire de l'infrastructure pour satisfaire aux exigences particulières requises afin de garantir la sécurité de l'infrastructure ferroviaire aux niveaux de la conception, de l'entretien, et de l'exploitation du système de contrôle du trafic et de signalisation.“

Ensuite, de l'avis du Conseil d'Etat, le paragraphe 6 renvoyant au règlement grand-ducal serait à intercaler dans la suite immédiate.

La deuxième phrase de l'article 17 commençant par les mots „Le Ministre est l'autorité compétente ...“ deviendra le paragraphe 2. La numérotation des paragraphes subséquents doit aussi être adaptée.

L'actuel paragraphe 3 de l'article 17 doit être complété de la façon suivante: „Le Ministre procède à l'octroi, au changement ou au renouvellement ...“. En effet, le texte dans sa version actuelle ne vise pas le premier octroi de l'agrément de sécurité.

Il est évident que le Conseil d'Etat émet parallèlement à son argumentation relative à l'intervention de la commission administrative dans l'article 15 les mêmes critiques à l'égard de l'intervention de cette commission dans l'article sous rubrique.

Article 25, devenu l'article 23 (nouvel article 20)

Sans observation.

Article 25, devenu l'article 24 (nouvel article 21)

Le Conseil d'Etat demande qu'au vu des critiques formulées par rapport aux dispositions des articles 15, paragraphe 5 et 17, paragraphe 6, ainsi qu'au vu de la volonté du législateur de sanctionner des infractions à des articles clés de la loi, l'article 24 nouveau se lise comme suit:

„**Art. 24.** La violation des obligations découlant des articles 14, 17, 19 et 20 est punie d'un emprisonnement d'un mois à trois ans et d'une amende de 251 à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement.“

Article 26 (nouvel article 22)

Sans observation.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 3 mars 2009.

Le Secrétaire général,

Marc BESCH

Le Président,

Alain MEYER

5824/11

N° 5824¹¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2008-2009

PROJET DE LOI

ayant pour objet

- A) la transposition en droit national de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires;**
- B) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sécurité ferroviaire;**
- C) d'instituer une Administration des Chemins de Fer; et**
- D) de modifier**
- a) la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et**
- b) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS

(3.4.2009)

La Commission se compose de: M. Roland SCHREINER, Président-Rapporteur; MM. Marc ANGEL, Eugène BERGER, Félix BRAZ, Paul HELMINGER, Ali KAES, Jean-Pierre KOEPP, Roger NEGRI, Jean-Paul SCHAAF, Marc SPAUTZ et Michel WOLTER, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous objet a été déposé à la Chambre des Députés par le Ministre des Transports le 20 décembre 2007. Le texte du projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles et d'une fiche financière.

Les avis des chambres professionnelles sont intervenus dans l'ordre chronologique suivant:

- avis de la Chambre des Métiers: 21 décembre 2007;
- avis de la Chambre de Travail: 16 janvier 2008;
- avis de la Chambre de Commerce: 24 janvier 2008;
- avis de la Chambre des Employés privés: 21 février 2008;
- avis de la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics: 23 avril 2008.

En date du 11 janvier 2008, l'Association des Musée et Tourisme Ferroviaires a adressé un avis à la Commission des Transports.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis le 8 avril 2008.

Le 24 avril 2008, la Commission des Transports a désigné son président, M. Roland Schreiner, comme rapporteur du projet de loi sous examen et a procédé à un premier examen sommaire du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat.

Lors de sa réunion du 16 juin 2008, la commission parlementaire a analysé en détail l'avis du Conseil d'Etat et a requis un avis de la Commission européenne concernant la conformité d'une disposition déterminée aux exigences communautaires.

Dans sa réunion du 24 septembre 2008, la commission a pris connaissance de la prise de position de la Commission européenne et a adopté une série d'amendements parlementaires.

L'avis complémentaire du Conseil d'Etat, intervenu le 9 décembre 2008 et examiné le 2 février 2009 par la commission a résulté dans l'adoption d'une deuxième série d'amendements parlementaires.

Le deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat, émis le 3 mars 2009 et examiné par la commission le 23 du même mois a permis à cette dernière d'adopter le présent rapport en date du 3 avril 2009.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES

Le présent projet de loi s'inscrit dans le cadre des mesures de transposition du deuxième paquet ferroviaire, adopté par le Parlement européen et le Conseil et qui aurait dû être transposé en droit national jusqu'au 30 avril 2006 et en particulier de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire.

La directive 2004/49/CE a déjà fait l'objet d'une transposition partielle en droit luxembourgeois, notamment par le biais de la loi du 8 mars 2002 sur les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer, ainsi que par le biais du règlement grand-ducal du 6 juin 2003 portant des spécifications complémentaires concernant les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans le domaine du transport ferroviaire.

Il en résulte que le travail accompli jusqu'à présent pour transposer ladite directive reste à être complété surtout par la mise en place d'une autorité nationale de sécurité qui sera chargée des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer et qui devra être indépendante notamment des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Le droit ferroviaire communautaire

Afin d'assurer la pérennité du rail qui pâtit d'une importante concurrence avec les autres modes de transport, et plus particulièrement avec le transport routier, la Commission européenne entend revitaliser le secteur ferroviaire et soumettre le transport ferroviaire au même régime de concurrence que celui qui régit les autres moyens de transport.

Pour atteindre cet objectif, la Commission poursuit avec conséquence sa politique de libéralisation du secteur ferroviaire entamée depuis le début des années 90 et s'efforce de créer parallèlement les conditions-cadres d'un futur marché commun des transports ferroviaires.

La première étape de la libéralisation des services de transport ferroviaire s'est concrétisée par l'adoption de la directive du Conseil 91/440/CEE du 29 juillet 1991 concernant le développement des chemins de fer communautaires, qui a formellement déclenché le processus d'ouverture de l'accès au marché ferroviaire.

Depuis lors, les différences au niveau de la sécurité ferroviaire constituent un des principaux obstacles au développement du marché ferroviaire préconisé par la Commission européenne, de sorte qu'une clarification du nouveau cadre juridique s'est rapidement avérée nécessaire.

C'est ainsi qu'en 1995 une première clarification est intervenue par l'adoption de deux textes législatifs, à savoir la directive du Conseil 95/18/CE du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires et la directive du Conseil 95/19/CE du 19 juin 1995 sur la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'utilisation de l'infrastructure. Ces deux mesures prévoient que l'allocation et l'utilisation d'un sillonn exigent de la part de l'entreprise ferroviaire bénéficiaire la détention d'une licence communautaire et d'un certificat de sécurité national couvrant le réseau sur lequel l'entreprise ferroviaire est admise à faire circuler des trains.

Ensuite avec l'adoption du premier paquet ferroviaire est créé un cadre précis et transparent pour garantir un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire. Il s'agit de

- la directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires,
- la directive 2001/13/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires et

- la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité.

Il est à noter que le premier paquet ferroviaire vise surtout à aligner le secteur ferroviaire sur un régime semblable à celui des autres modes de transport. Dans cet ordre d'idées, le rôle des différents acteurs est clairement défini, l'allocation des sillons et la tarification de l'infrastructure ferroviaire se faisant de manière équitable et non discriminatoire et étant garanties par la mise en place d'un organisme de contrôle au sein de chaque Etat membre.

Force est cependant de constater que le premier paquet ferroviaire n'a introduit que des adaptations secondaires en matière de sécurité ferroviaire. En effet, la Commission européenne s'est limitée à obliger les Etats membres à établir et à faire respecter des règles de sécurité et à veiller à ce que les accidents fassent l'objet d'une enquête.

Les Conseils européens de Stockholm et de Göteborg ont retenu comme objectif prioritaire la poursuite de la réforme du secteur ferroviaire européen avec la présentation le 23 janvier 2002 d'un second paquet de mesures consacrées à la lutte contre la détérioration des parts de marché du rail et complétant les mesures déjà décidées le 22 novembre 2000 dans le cadre du premier paquet ferroviaire.

Le deuxième paquet ferroviaire se compose:

- de la directive 2004/49/CE du Parlement Européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire),
- de la directive 2004/50/CE du Parlement Européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la directive 96/48/CE du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel,
- de la directive 2004/51/CE du Parlement Européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires,
- du Règlement (CE) No 881/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne qui décrit ses tâches, son organisation et sa façon de travailler avec l'ensemble des représentants du secteur.

Il complète le premier paquet ferroviaire et tire les leçons des efforts réalisés pour créer et accélérer l'intégration de l'espace ferroviaire européen. Lesdits efforts concernent surtout l'ouverture du marché des services ferroviaires pour le transport de fret et l'interopérabilité du réseau ferré. L'objectif du deuxième paquet ferroviaire est de combler les lacunes du cadre juridique et technique, en complétant le cadre législatif, qui s'est révélé insuffisant.

En effet, les règles en matière de sécurité n'ont pas été adaptées aux besoins d'un marché ferroviaire unique, de sorte que les réglementations nationales applicables en matière de sécurité ferroviaire se caractérisent toujours par des divergences considérables au niveau technique et au niveau de l'exploitation des réseaux. Il en résulte que les exigences en matière de formation et de certification du personnel employé au sein des entreprises ferroviaires diffèrent d'un Etat membre à l'autre. De nombreuses différences sont également relevées sur le plan de l'organisation de la gestion et de l'homologation du matériel roulant.

En raison de ces différences, il a été difficile de surmonter les barrières techniques et d'établir des services de transport internationaux.

Dans cet ordre d'idées, les mesures prévues dans le cadre du deuxième paquet ferroviaire constituent le complément indispensable à une mise en œuvre du premier paquet ferroviaire en assurant le maintien d'un haut niveau de sécurité.

C'est ainsi que la directive 2004/49/CE a pour objectif l'harmonisation et l'élaboration de principes communs en matière de sécurité ferroviaire ainsi que le renforcement de la sécurité des chemins de fer par une transparence complète des procédures appliquées. A cette fin elle met en place une procédure pour l'octroi des certificats de sécurité que toute entreprise ferroviaire doit détenir pour être autorisée à faire circuler des trains sur le réseau ferré ainsi que pour la délivrance des agréments de sécurité pour le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Ensuite la directive exige des Etats membres l'institution

d'une autorité nationale de sécurité indépendante et la création d'un organisme d'enquête sur les accidents et incidents ferroviaires. Elle définit les tâches et le rôle des différents acteurs.

Le règlement (CE) 881/2004 du 29 avril 2004 instituant l'Agence ferroviaire européenne illustre d'ailleurs le souci qui a inspiré le deuxième paquet ferroviaire de lier exigences de sécurité et renforcement de l'interopérabilité. Dans cette perspective, l'Agence ferroviaire a en charge d'une part, le développement de normes communes de sécurité, ainsi que le développement et la gestion d'un système de contrôle des performances de sécurité, et d'autre part, outre la gestion à long terme du système d'élaboration et de mise à jour des STI, le contrôle de leur application sur le terrain.

La transposition de la directive 2004/49/CE en droit national

Le projet de loi sous rubrique fixe les principes et les procédures applicables en matière de réglementation, de gestion et de surveillance de la sécurité ferroviaire. Les règles prévues s'appliquent sur l'ensemble du système ferroviaire national mis à part les tramways, ainsi que les personnes et associations opérant exclusivement sur ces réseaux, ainsi que les infrastructures ferroviaires privées qui sont utilisées exclusivement par leur propriétaire pour leurs propres opérations de transport de marchandises. En effet, lesdits systèmes peuvent être soumis à des règles de sécurité locales, voire à la législation en matière de sécurité routière et ils ne sont pas couverts par les dispositions communautaires prévues en matière d'interopérabilité et de licences. Il en va de même pour les réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés exclusivement à l'exploitation de services de transport de voyageurs locaux, tel par exemple le Fonds de Gras. Afin d'y assurer néanmoins un niveau élevé de sécurité, des règles de sécurité particulières applicables à ces réseaux seront fixées par voie de règlement grand-ducal.

La loi en projet a pour objectif de mettre en place et de développer le niveau de sécurité du système ferroviaire luxembourgeois. Il importe de remplacer au fur et à mesure l'autoréglementation du secteur ferroviaire par une réglementation harmonisée au niveau national. Le projet de loi définit également les responsabilités incombant à chacun des acteurs du secteur ferroviaire. Ainsi est-il prévu que les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire sont chacun responsables pour sa propre partie de la sécurité dans le cadre de l'exploitation du système ferroviaire et doivent mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité qui répond aux conditions imposées au niveau communautaire, alors que l'autorité nationale de sécurité est responsable de fournir un cadre réglementaire en matière de sécurité ferroviaire et de surveiller les performances de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires circulant sur le réseau ferré luxembourgeois.

Ensuite le projet de loi définit les principes de la mise en place du cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire qui tient compte des objectifs de sécurité communs (OSC), des méthodes de sécurité communes (MSC) et des indicateurs de sécurité communs (ISC) élaborés au niveau communautaire. Les objectifs de sécurité nationaux et les méthodes de sécurité nationales fixent le niveau de sécurité du système ferroviaire luxembourgeois. Ils priment sur les règles nationales de sécurité, qui reposent généralement sur des normes techniques nationales ou des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) et qui sont applicables sur le réseau ferré luxembourgeois. Chaque entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire adoptent dans le cadre de la mise en place de leur système de gestion de la sécurité des règles internes de sécurité.

Chaque entreprise ferroviaire admise à circuler sur le réseau ferré luxembourgeois est tenue de respecter les mêmes exigences en matière de sécurité, afin de garantir un niveau de sécurité élevé et afin de permettre à toute entreprise ferroviaire d'exploiter le réseau ferré dans des conditions identiques.

Elle se voit délivrer un certificat de sécurité qui atteste qu'elle a établi un système de gestion de la sécurité en due forme et qu'elle est en mesure de se conformer aux normes et aux règles de sécurité applicables. Ledit certificat de sécurité comprend une certification générale et une certification spécifique, la certification générale à validité communautaire confirmant l'acceptation du système de gestion de la sécurité de l'entreprise ferroviaire et la certification spécifique au réseau ferré luxembourgeois confirmant l'aptitude de l'entreprise à se conformer aux normes et règles de sécurité applicables sur le réseau ferré luxembourgeois.

A l'instar de la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit obtenir un agrément de sécurité en ce qui concerne notamment son système de gestion de la sécurité.

En vue d'assurer un niveau élevé de sécurité du système ferroviaire luxembourgeois, les entreprises ferroviaires respectivement le gestionnaire de l'infrastructure sont tenus de n'employer aux tâches de sécurité que du personnel disposant d'une formation et d'une certification adéquate pour effectuer les transports en toute sécurité et en conformité avec la réglementation en vigueur et de n'utiliser que du matériel roulant dont la mise en service a été dûment autorisée.

La loi en projet exige que toutes les procédures de certification soient organisées de manière transparente et non discriminatoire.

Le maintien et l'amélioration du niveau de sécurité du système ferroviaire sont confiés, conformément à la directive 2004/49/CE, à une autorité qui doit être indépendante dans son organisation, sa structure juridique et ses décisions des entreprises ferroviaires, du gestionnaire de l'infrastructure, des demandeurs de certification et des entités adjudicatrices. C'est pourquoi le projet de loi propose de créer une administration placée sous l'autorité du Ministre des Transports et bénéficiant ainsi d'un degré élevé d'indépendance.

Etant donné que le présent projet de loi vise à réorganiser et à réunir toutes les dispositions législatives nationales applicables en matière de sécurité ferroviaire, les dispositions relatives notamment à la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires et qui figuraient auparavant dans la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation sont supprimées. Il en va de même des exigences relatives à la formation du personnel affecté à des tâches de sécurité sur le réseau ferré luxembourgeois et à la sécurité du matériel roulant qui sont désormais couverts par le certificat de sécurité prévu par le présent projet de loi et ne font donc plus partie des conditions d'obtention de la licence répondant à la directive 95/18/CE.

Finalement la loi en projet détermine des sanctions pénales applicables en cas de non-respect des dispositions prévues.

La mise en place de l'autorité nationale de sécurité au Luxembourg

Le projet de loi propose de créer au sein du Ministère des Transports une Administration des Chemins de fer. En effet, cette option se justifie par le fait que les fonctions d'autorité nationale de sécurité ont trait à la sécurité des chemins de fer et relèvent dès lors de la souveraineté nationale.

Par ailleurs, dans le domaine de l'aviation civile, une solution identique a été adoptée en 1999 par la création au sein du Ministère des Transports d'une Direction de l'Aviation Civile, dont les missions sont comparables à celles à assumer par l'autorité nationale de sécurité dans le domaine ferroviaire.

L'Administration des Chemins de fer sera placée sous l'autorité du Ministre des Transports, dirigée par un directeur. Il est important de noter que les fonctions qui seront transférées à la nouvelle administration, en vue de se conformer au droit communautaire, sont actuellement exercées par les CFL en leur qualité de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Aussi conviendra-t-il, au vu du savoir-faire des agents des CFL, de prévoir dans la loi en projet le transfert volontaire de ces agents vers l'Administration. Il convient de relever que les agents CFL concernés par le transfert continueront à bénéficier de leur statut de cheminot. Il s'agit d'un statut public (comparable à celui des fonctionnaires de l'Etat), établi par la loi modifiée du 28 décembre 1920 autorisant le Gouvernement à édicter un statut réglementant les conditions d'emploi, de travail, de rémunération et de mise à la retraite des employés et ouvriers occupés au service des exploitants des chemins de fer situés sur le territoire du Grand-Duché.

Au vu de ce qui précède, les missions confiées à l'autorité nationale de sécurité sont de nature très technique voire spécifique au secteur des chemins de fer. Pour assumer toutes les tâches dévolues à l'autorité nationale de sécurité, celle-ci doit disposer d'un personnel suffisant et qui possède les connaissances professionnelles nécessaires en matière technique et d'exploitation. Entrent en ligne de compte:

- des experts en matière de réglementation nationale et internationale,
- des experts en matière de matériel roulant moteur et remorqué,
- des experts en matière de conduite des trains,
- des experts en matière de systèmes de signalisation et de sécurité au sol.

Il en résulte que la création de l'autorité nationale de sécurité au Luxembourg requiert à terme au moins l'effectif suivant:

- 6 personnes pour le volet réglementaire (national et international),
- 6 personnes pour le volet autorisation (matériel roulant, infrastructure, licence de conduite),
- 4 personnes pour le volet certificat/agrément de sécurité et inspection des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure,
- 2 personnes pour le volet administratif et dirigeant.

Le transfert des missions d'organisme de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure ferroviaire

Aux termes du programme de coalition publié en annexe de la déclaration gouvernementale du 4 août 2004 „Le Gouvernement entend relancer le dialogue social propre au modèle dit luxembourgeois par l'organisation d'une „Tripartite Ferroviaire“. Celle-ci sera appelée à proposer des orientations et des mesures qui permettront aux CFL de s'assurer la viabilité et la compétitivité nécessaires, notamment dans le domaine du fret, tout en préservant le statut et les rémunérations propres aux agents actuels et en définissant la voie à suivre pour les agents futurs des CFL. “

Ainsi, dans le cadre de la Tripartite Ferroviaire qui a abouti à un accord le 20 décembre 2005, la Direction générale des CFL, les syndicats ainsi que le Gouvernement ont notamment décidé de la structure future des CFL ainsi que de la mise en place d'un nouveau cadre pour la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire ainsi que pour la tarification.

Afin de garantir un accès équitable et non discriminatoire au réseau ferré luxembourgeois et étant donné qu'au Luxembourg, le gestionnaire de l'infrastructure n'est pas indépendant de l'entreprise ferroviaire sur le plan juridique, organisationnel ni décisionnel, les fonctions de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure doivent être assumées par un organisme qui est indépendant de l'entreprise ferroviaire sur le plan juridique, organisationnel ou décisionnel.

Il en résulte que les CFL, dans leur structure de société intégrée, ne peuvent se voir confier l'exercice de ces fonctions.

Afin d'éviter la prolifération d'organismes au Luxembourg et afin de se conformer le plus rapidement possible aux exigences communautaires, il a semblé de mise d'attribuer ces fonctions à la Communauté des Transports, établissement public créé par la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics. Aussi la loi du 24 juillet 2006 modifiant a) la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire; b) la loi du 28 mars 1997, 1° approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946, 2° approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL), 3° concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL et 4° portant modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire; c) la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation; d) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics a-t-elle créé au sein dudit établissement public une cellule „accès réseau“, qui s'est vu attribuer ces fonctions dites essentielles.

Force est de constater que le contexte européen exige de la part de chaque Etat membre la mise en place d'une autorité nationale de sécurité, de sorte que le Luxembourg se voit contraint de créer un nouvel organisme pour veiller au maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité dans le domaine ferroviaire.

Il en résulte qu'au Luxembourg sera institué un organisme ayant compétence dans le domaine des chemins de fer qui est indépendant de toute entreprise ferroviaire sur le plan juridique, organisationnel et décisionnel.

D'un point de vue du droit communautaire, il n'existe aucune incompatibilité pour que l'autorité nationale de sécurité se voie confier, à côté des missions décrites à la directive 2004/49/CE d'autres missions, telles que par exemple les fonctions d'organisme de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure ferroviaire prévues par la directive 2001/14/CE.

Dans les conditions données, les partenaires sociaux se sont mis d'accord à transférer les prédites fonctions d'organisme de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure ferroviaire à l'Administration des Chemins de Fer à créer, pour réunir au sein d'un organisme toutes les missions ayant trait au secteur ferroviaire et qui ne peuvent être exercées par les CFL en tant que société intégrée.

Dans cet ordre d'idées, les quatre agents actuellement détachés à la cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports seront transférés vers la nouvelle administration.

La structure du projet de loi

Il a paru indiqué de cerner d'abord le champ d'application des dispositions légales projetées et de reprendre les définitions des directives en vue de les compléter par d'autres définitions s'avérant utiles pour l'application des principes communautaires au niveau national. C'est l'objet du chapitre Ier.

Le chapitre II de la loi en projet porte création de l'autorité nationale de sécurité, à savoir l'Administration des Chemins de Fer.

Le projet de loi relative à la sécurité ferroviaire comporte les dispositions essentielles sur la mise en place et la gestion de la sécurité ferroviaire d'une part, et sur la répartition des responsabilités dans le cadre de l'exploitation du système ferroviaire d'autre part. Ces aspects font l'objet du chapitre III.

Les chapitres IV, V, VI et VII traitent des questions de certification en matière de sécurité de l'entreprise ferroviaire, du gestionnaire de l'infrastructure, du personnel affecté à des tâches de sécurité et du matériel roulant ferroviaire qui sont reprises de la directive 2004/49/CE. Par ailleurs, un chapitre VIII prévoit les sanctions pénales en cas de violation des dispositions prévues dans le projet de loi en question.

Enfin, un chapitre IX comporte certaines adaptations des textes légaux en vigueur nécessaires pour la transposition des dispositions communautaires. Au vu de la technicité de la matière, les modalités d'exécution des principes légaux en projet sont déléguées à des règlements grand-ducaux.

L'impact financier du projet de loi

L'impact financier du projet de loi sous rubrique se limitera au coût de fonctionnement de la nouvelle structure de gestion à mettre en place et aux frais générés par les activités qu'il lui sera demandé d'effectuer. Pour le détail des frais de fonctionnement et des investissements nécessaires dans la suite du projet de loi, il est renvoyé à la fiche financière annexée au projet de loi initial.

*

III. AVIS DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES

A part la Chambre des Métiers qui ne se sent pas concernée par le projet de loi sous rubrique et qui n'a par conséquent pas formulé d'observation, la Chambre de Travail, la Chambre de Commerce, la Chambre des Employés privés et la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics ont approuvé le projet de loi sous réserve d'un certain nombre de remarques. Plusieurs d'entre elles ont regretté le fait que les projets de règlement grand-ducal qui devront être pris en exécution de la nouvelle loi n'aient pas été annexés au projet de loi.

Les avis les plus exhaustifs ont été soumis par la Chambre des Employés privés et la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics qui partagent largement les mêmes vues. Dans leurs considérations générales, elles se montrent critiques vis-à-vis de la libéralisation des transports par chemin de fer poursuivie au niveau de l'Union européenne.

Elles approuvent le choix des auteurs du projet de loi de créer une Administration des Chemins de Fer sous l'autorité du Ministre des Transports. Elles s'opposent pourtant à la possibilité prévue par l'article 7 (nouvel article 6) du projet de loi d'externaliser certaines missions dans le cadre des inspections et contrôles. Quant au troisième point de l'article 7 du projet initial, la Chambre de Commerce estime que le pouvoir de vérification de la nouvelle administration est disproportionné. Cette critique est par ailleurs partagée par le Conseil d'Etat.

La Chambre des Employés privés et la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics insistent que l'Administration des Chemins de Fer devra disposer de personnel bien formé en nombre suffisant pour pouvoir remplir les missions qui lui sont attribuées sans recourir à l'externalisation d'une partie de ces missions. Contrairement à la Chambre de Travail, elles approuvent le détachement d'agents des CFL vers la nouvelle administration. Elles sont encore d'avis que cette forme de détachement devrait être possible au-delà de la phase initiale.

A part des remarques et demandes de précision ponctuelles, les deux chambres professionnelles regrettent que le respect des dispositions nationales concernant la santé, la sécurité, les conditions sociales et de façon générale les droits du personnel employé dans le secteur ferroviaire ne constitue pas une condition d'obtention du certificat de sécurité pour l'allocation et l'utilisation d'un sillon ferroviaire. La Chambre des Fonctionnaires et Employés publics estime que, afin d'éviter toute possibilité de „dumping“ en la matière, le projet de loi sous avis devrait exiger que toute entreprise ferroviaire qui effectue des transports sur le réseau ferroviaire au Luxembourg respecte et le statut des cheminots et les dispositions des conventions collectives applicables dans le secteur ferroviaire.

*

IV. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis du 8 avril 2008, le Conseil d'Etat constate que la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation charge dans son article 22 la cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports de la répartition des sillons et de l'accès de tous au réseau ferroviaire et que cette compétence sera, au vœu du projet de loi sous rubrique, transmise à la future administration, de même que la compétence relative à la tarification. Si le Conseil d'Etat approuve que les autorités gouvernementales renoncent à la cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports introduite par la loi du 24 juillet 2006 et qui avait été critiquée de façon sévère par le Conseil d'Etat (avis du 20 juin 2006, doc. parl. No 5529), il n'approuve pas pour autant la création d'un nouvel organisme indépendant.

Il maintient son approche critique développée dans son avis précité et marque de nouveau sa faveur à ce qu'au niveau de la gestion des sillons ferroviaires et de la tarification, le ministre soit prene lui-même ses responsabilités de façon directe, soit s'en remette à un organisme existant, tel l'Institut luxembourgeois de régulation (ILR).

Au niveau de la mise en œuvre des mesures de sécurité telles que prévues dans la directive sous rubrique, le Conseil d'Etat propose de même que le ministre prene ses responsabilités lui-même. Il est d'avis qu'il serait dans ce contexte envisageable de créer un véritable commissariat auprès des chemins de fer.

Dans le cadre de ses considérations générales, le Conseil d'Etat fait encore remarquer que les règles nationales devront céder la place aux règles européennes, et que les règles nationales, si elles ne sont pas interdites, ne pourront aucunement déroger aux règles européennes et doivent être réduites au strict nécessaire. Au vu du fait que le réseau ferré luxembourgeois, exigu de par sa nature, se trouve à l'intersection des réseaux allemand, belge et français, le Conseil d'Etat se demande, mis à part pour la période transitoire évidemment, pourquoi le Luxembourg n'opte pas exclusivement pour les normes européennes et renonce à adopter des normes nationales.

Dans le cadre de son examen des articles, le Conseil d'Etat s'est opposé formellement à un certain nombre de dispositions. Ce n'est qu'au moyen de deux séries d'amendements parlementaires que toutes ses réserves ont pu être surmontées.

Ainsi, le Conseil d'Etat a insisté sur le fait qu'une administration ne peut disposer d'un pouvoir réglementaire. Il rappelle dans son avis complémentaire du 9 décembre 2008 que le pouvoir réglementaire, c'est-à-dire le pouvoir d'édicter des normes à caractère général, à prévoir dans le cadre visé par le projet de loi sous avis, appartient de par la Constitution au seul Grand-Duc et qu'il aurait été préférable, à ses yeux, qu'un établissement public existant ait été doté des missions que le projet de loi entend conférer à une administration.

Pour le surplus, le Conseil d'Etat constate que la matière traitée dans le contexte du projet de loi sous avis, en l'occurrence la restriction à la liberté de commerce, relève d'un domaine réservé à la loi (art. 11(6) de la Constitution). En conséquence, les compétences accordées au pouvoir exécutif doivent répondre aux exigences de l'article 32, paragraphe 3 de la Constitution, qui excluent le pouvoir réglementaire d'exécution de la loi prévu aux articles 36 et 37 de la Constitution. Il rappelle encore que, dans les matières réservées à la loi, l'article 76, alinéa 2 de la Constitution écarte de même le recours à un règlement ministériel. Il maintient son opposition formelle, exprimée déjà dans son premier avis lors de l'examen de l'article 9. Il demande qu'un cadre soit défini par la loi qui trace les grands principes relatifs à l'octroi du certificat de sécurité, à l'obtention de l'agrément de sécurité dans la loi ainsi

qu'à la certification du personnel affecté à des tâches de sécurité, quitte à ce qu'un règlement grand-ducal détermine les détails.

Concernant l'article 7, le Conseil d'Etat estime qu'un pouvoir démesuré est accordé à l'Administration qui est hors de toute proportion avec les intérêts en jeu dans le cadre des inspections et contrôles. Il rejoint ainsi l'argumentation de la Chambre de Commerce. Il n'accepte non plus que les frais d'inspection et de contrôle soient à charge des acteurs contrôlés et estime que la proportionnalité n'est pas respectée en ce qui concerne les peines prévues pour un refus d'information.

Le projet de loi initial prévoyait au niveau de l'article 11 le détachement de plusieurs agents des CFL qui au moment de l'entrée en vigueur de la loi disposent seuls des compétences nécessaires au bon fonctionnement de la nouvelle administration. Si le Conseil d'Etat marque son accord à ce que pour la première constitution de l'Administration celle-ci recrute le personnel auprès des CFL, il ne donne pourtant pas son aval à ce que des agents des CFL, ayant rejoint l'administration nouvelle, retournent auprès des CFL. Il redoute que l'impartialité et la neutralité de l'administration à créer seraient attaquées à la première occasion.

Pour le détail des remarques et critiques du Conseil d'Etat, il est renvoyé au commentaire des articles ci-dessous.

*

V. TRAVAUX EN COMMISSION

A deux reprises la Commission des Transports a saisi le Conseil d'Etat d'une série d'amendements du dispositif sous examen. Le deuxième avis complémentaire de la Haute Corporation lui a permis, en adoptant d'ultimes modifications, de finaliser ses travaux.

Une certaine urgence a caractérisé ces travaux parlementaires, du fait que le Luxembourg a été condamné le 8 novembre 2007 par un arrêt de la Cour de Justice des Communautés européennes d'avoir manqué aux obligations lui incombant en vertu de la directive 2004/49/CE et que le projet de loi afférent n'a pu être déposé qu'en décembre 2007.

Un des points plus particulièrement débattus était le détachement à prévoir d'agents actuellement employés par la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL) vers la future Administration des Chemins de Fer. En effet, les compétences nécessaires à la mise en place d'une pareille administration se trouvent uniquement au sein de la société des CFL. Ce personnel expérimenté s'avère crucial afin de permettre non seulement une opérabilité rapide de la nouvelle administration, mais également la formation du nouveau personnel à engager. Afin de mieux motiver ces agents des CFL à s'engager dans la nouvelle administration, le texte initial prévoyait la possibilité d'un retour de ces agents ayant rejoint la nouvelle administration auprès de leur employeur d'origine. Cette possibilité fut refusée par le Conseil d'Etat au motif que la neutralité et l'impartialité de l'Administration seraient attaquées à la première occasion. Dans un premier temps, la commission souhaitait maintenir cette possibilité, jugeait toutefois sage de quérir un avis préalable de la Commission européenne sur cette disposition. Cet avis intervenu et corroborant l'avis du Conseil d'Etat, la commission s'est décidée à amender la disposition en question afin de prévoir un détachement à titre définitif de ce personnel expérimenté, quitte à préciser explicitement dans le dispositif que les agents concernés garderont leur statut de cheminot afin de garantir le maintien des droits et prérogatives acquis.

Un autre point vivement discuté fut la forme organisationnelle que devait revêtir l'autorité nationale de sécurité du système ferroviaire à mettre en place. L'option prise par le Gouvernement de créer une nouvelle administration sous l'autorité du Ministère des Transports ne fut pas appréciée par la Haute Corporation qui recommande la création d'un véritable commissariat auprès des chemins de fer ou bien alors de confier les missions de sécurité à l'Institut de normalisation. Face à la nature et au volume du travail administratif à maîtriser par l'autorité à créer, la commission n'a finalement pas remis en cause la création d'une nouvelle administration.

D'autres points de discussion relevaient des missions de la future administration et de la nature de son pouvoir réglementaire consistant à définir les règles nationales de sécurité en matière d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire.

La commission a également été saisie d'une lettre l'informant des préoccupations de l'Association des Musée et Tourisme Ferroviaires (AMTF) en relation avec la loi en projet. Par un amendement supplémentaire, il a été possible de tenir compte pour l'essentiel des observations de cette association.

Pour le détail de ces décisions et les autres options prises, il est renvoyé au commentaire des articles.

*

VI. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Intitulé

Faisant suite à l'avis du Conseil d'Etat, la commission a ajouté une référence à la directive 2004/49/CE sous le point A de l'intitulé du projet de loi. La numérotation subséquente a été adaptée en conséquence. Suite à la suppression de l'article 27 du texte du projet de loi initial qui visait à modifier la loi modifiée du 28 mars 1997 1° approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946, 2° approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL), 3° concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL, et 4° portant modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, la référence à la loi précitée au niveau de l'intitulé a été supprimée.

Ancien article 1er (supprimé)

Purement descriptif, l'article 1er du texte initial fut supprimé et ceci conformément au souhait du Conseil d'Etat.

Article 1er (ancien article 2)

L'article 1 détermine le champ d'application de la loi.

La commission parlementaire a partiellement suivi l'avis du Conseil d'Etat. Ainsi, elle a biffé le bout de phrase du troisième alinéa de cet article „ils ne sont pas couverts par les dispositions prévues par la présente loi.“, tout en jugeant opportun de maintenir la phrase prévoyant l'adoption d'un règlement grand-ducal.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat marque son accord avec la nouvelle rédaction du paragraphe 3, mais constate qu'aucune réponse ne lui est fournie relative à l'exclusion de cette loi des tramways et infrastructures ferroviaires privées.

En guise de réponse, la commission a tenu à signaler que l'exclusion des tramways aussi bien que celle des réseaux ferrés privés est expressément permise par l'article 2 de la directive 2004/49/CE qui dispose que „Les Etats membres peuvent exclure des mesures qu'ils arrêtent en vue de la mise en œuvre de la présente directive:

- a) les métros, les tramways et les autres systèmes ferroviaires urbains;
- b) les réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés uniquement à l'exploitation de services de transport de passagers locaux, urbains ou suburbains, ainsi que les entreprises ferroviaires opérant uniquement sur ces réseaux;
- c) les infrastructures ferroviaires privées qui sont utilisées uniquement par leur propriétaire pour ses propres opérations de transport de marchandises.“

Les tramways ont été exclus du champ d'application de la présente loi en raison du fait que ce moyen de transport urbain tombe dans le champ d'application de ce qui est communément appelé Code de la Route (cf. considérant 3 de la directive susmentionnée).

Les infrastructures privées visées à l'alinéa 2 de l'ancien article 2 (nouvel article 1er) concernent exclusivement les réseaux internes d'embranchés (par ex. points de chargement) et relèvent de la législation portant sur la sécurité au travail.

Article 2 (ancien article 3)

L'article 2 regroupe les définitions d'une série de notions, nécessaires à une compréhension correcte du dispositif.

La commission a fait droit à la suggestion du Conseil d'Etat de reprendre dans le texte en projet également les deux définitions de la directive relatives aux termes de „gestionnaire de l'infrastructure“

et d'„entreprise ferroviaire“ et qui ont déjà été définies dans d'autres textes de loi. Ces définitions ont été insérées sous les points b) et c) de cet article.

Concernant la définition de la future Administration des Chemins de Fer, le Conseil d'Etat renvoie à ses considérations générales. La commission a maintenu inchangée cette définition et le Conseil d'Etat n'y est plus revenu dans son avis complémentaire.

Article 3 (ancien article 4)

L'article 3 fait droit au paragraphe 1er de l'article 16 de la directive 2004/49/CE en portant création de l'autorité nationale de sécurité, à savoir de l'Administration des Chemins de Fer.

Dans son organisation, structure juridique et ses décisions, l'Administration des Chemins de Fer est indépendante des entreprises ferroviaires, du gestionnaire de l'infrastructure, des demandeurs de certification et de toutes entités adjudicatrices. Cette administration est placée sous l'autorité du Ministre des Transports et est dirigée par un directeur. Son personnel se compose de fonctionnaires et d'employés. Elle peut s'assurer l'assistance technique d'experts.

Bien qu'il n'ait pas d'observations à formuler concernant l'article en question, le Conseil d'Etat rend attentif au fait que le recours à des experts étrangers est prévu tant dans cet article que dans l'article 7 du texte initial.

La commission a maintenu inchangé ce libellé en soulignant que cet article portant création de l'Administration des Chemins de Fer a une formulation tout à fait générale, relative à l'organisation, la structure juridique, au mode de prise de décisions, ainsi qu'au personnel et à l'assistance technique de l'administration à créer. L'ancien article 7 (article 6 nouveau) est par contre spécifiquement relatif aux inspections et aux contrôles à effectuer par l'Administration auprès du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires et prévoit par conséquent le cas lorsqu'en raison de la technicité de la matière, l'Administration peut avoir recours à du personnel qualifié appartenant à des autorités de sécurité étrangères ou à des sociétés privées spécialisées.

Au vu des explications fournies, le Conseil d'Etat n'insiste plus dans son avis complémentaire sur le double renvoi à des experts.

Article 4 (ancien article 5)

L'article 4 énonce les missions de l'Administration, conformément au paragraphe 2 de l'article 16 de la directive 2004/49/CE.

L'article a été amendé afin de tenir compte de la demande à la fois du Conseil d'Etat et de la Chambre de Travail qui vise à intégrer dans le texte de loi l'ensemble des missions de la future autorité de sécurité qui ont été énumérées dans le texte de la directive.

La commission a maintenu la dernière phrase du paragraphe 1er, bien que le Conseil d'Etat rappelle que le règlement grand-ducal y annoncé ne saurait servir de prétexte pour accorder de nouvelles missions à l'Administration. Elle souligne que l'article stipule seulement que les missions peuvent être „précisées“.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat se montre satisfait de ce que toutes les missions prévues dans la directive dans l'intérêt de la nouvelle administration à créer soient désormais reprises dans la loi en projet. Il remarque toutefois qu'il restera vigilant lorsqu'un règlement grand-ducal entendra „préciser“ les missions de l'administration à créer. Puisque la Haute Corporation a vu, dans son avis du 8 avril 2008, dans ce règlement grand-ducal un moyen pour accorder de nouvelles missions à l'Administration, la commission a finalement jugé opportun de supprimer la disposition selon laquelle les missions de l'Administration peuvent être précisées par règlement grand-ducal.

Suite à cet avis complémentaire, la commission parlementaire a également amendé le point b) de cet article, amendement qui constitue la suite logique de l'amendement portant sur les anciens articles 18, 19, 21 et 22 devenus les articles 14, 15, 17 et 18. Pour le détail, il est renvoyé aux commentaires afférents.

Cette nouvelle version de l'article 4 est admise par le Conseil d'Etat.

Article 5 (ancien article 6)

L'article 5 porte transposition en droit national de l'article 18 de la directive 2004/49/CE, en prévoyant que l'Administration rend annuellement compte au ministre de l'exécution de ses missions

au cours de l'année précédente. Ledit rapport est publié et transmis à l'Agence ferroviaire européenne.

Cette disposition n'a pas suscité d'observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 6 (ancien article 7)

L'article 6, traduisant le paragraphe 2 de l'article 17 de la directive 2004/49/CE, permet à l'Administration d'effectuer des inspections et des contrôles auprès du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires. A cet effet et au vu de la technicité de la matière, elle peut avoir recours à du personnel qualifié appartenant à des autorités de sécurité étrangères ou à des sociétés privées spécialisées.

En vue de l'accomplissement de ces missions, elle a accès aux informations requises sous peine de sanction pénale.

Sous peine d'opposition formelle à l'encontre des paragraphes 2 et 3, le Conseil d'Etat exige une reformulation de cet article.

La commission parlementaire avait entendu faire droit aux observations émises par la Haute Corporation sans toutefois supprimer le paragraphe 2. Afin d'éviter tout arbitraire, elle a suivi la recommandation de cette dernière de prévoir les frais d'inspection et de contrôle dans un barème à fixer par voie de règlement grand-ducal.

En ce qui concerne l'attribution d'une double mission de l'Administration à créer, aussi bien dans le domaine de la répartition des sillons que dans celui de la tarification des compétences, le législateur tient à souligner que telle a bien été sa volonté.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat constate que la commission n'a pas, sans explication aucune, adapté le paragraphe 3, alors qu'il a émis une opposition formelle à son égard. Il maintient donc ses oppositions formelles et remarque que le fait de prévoir un règlement grand-ducal pour fixer les frais d'inspection et de contrôle ne porte aucun apaisement quant à la critique de la disproportion des compétences accordées à l'Administration et les intérêts en jeu.

La commission a donc une nouvelle fois amendé cet article en modifiant le paragraphe 3 de manière à préciser les compétences accordées à l'Administration dans l'exécution de ses missions. Aussi, son „droit d'obtenir tous les renseignements nécessaires“ de la part du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires est-il transformé en „assistance“ de la part du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires. L'Administration ne pourra point déplacer livres, comptes et autres documents.

Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat note avec satisfaction qu'il est donné suite à ses critiques. Il note toutefois qu'il a du mal à saisir le sens que les auteurs entendent donner à la deuxième phrase modificative et demande: Quelle est la „société“ visée? La commission tient donc à préciser que la société dont est question à l'endroit du paragraphe 3 de l'article 6 est bien celle „visée par l'inspection ou le contrôle“.

Article 7 (ancien article 8)

L'article 7 détermine les modalités concernant la procédure d'instruction des demandes introduites en vue de l'obtention des certifications en matière de sécurité ferroviaire et la prise de décision par l'Administration sont arrêtées à l'article 8, tout en tenant compte des exigences prévues par l'article 12 de la directive 2004/49/CE.

La commission parlementaire a amendé cet article afin de tenir compte de l'avis du Conseil d'Etat, même si elle a passé outre sa proposition de rédaction du paragraphe 1, alinéa 2 en raison du fait que ces modalités peuvent être réglées dans trois phrases dans le présent projet de loi et font l'économie d'un règlement grand-ducal.

La commission a ainsi supprimé le paragraphe 3 étant donné que le contenu en est superfétatoire, de même qu'elle a fait droit à la demande du Conseil d'Etat en ce qui concerne les frais d'instruction de la demande, étant donné que la même disposition est reprise au titre des articles 3.2, respectivement 5.2, du projet de règlement grand-ducal sur la certification en matière de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et du projet de règlement grand-ducal sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires. Elle a également fait droit au souhait du Conseil d'Etat de rendre les décisions de l'Administration susceptibles d'un recours en réformation et non pas d'un recours en annulation devant le tribunal administratif.

L'avis complémentaire du Conseil d'Etat ayant conduit à l'amendement des anciens articles 18, 19, 21 et 22 a imposé un amendement supplémentaire de cet article (ancien article 8). En effet, en faisant émaner la décision de l'émission et celle du retrait de la certification de sécurité du ministre et non de l'Administration, le libellé de l'article sous objet doit être réagencé. Pour le surplus, il est renvoyé aux commentaires afférents.

Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat marque son accord avec la nouvelle version lui soumise.

Article 8 (ancien article 9)

L'article 8 dispose que l'Administration consulte toutes les parties intéressées, lorsqu'elle met au point le cadre réglementaire. La directive 2004/49/CE prévoit à ce sujet au troisième alinéa du paragraphe 1er de son article 17 que l'autorité nationale de sécurité consulte le gestionnaire de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires, les fabricants et les fournisseurs de services d'entretien, les usagers et les représentants du personnel.

Toutes les dispositions du projet de loi relatives au „pouvoir réglementaire“ de la nouvelle Administration ont rencontré l'opposition formelle du Conseil d'Etat „alors que l'Administration à créer ne disposera d'aucun pouvoir réglementaire, mais que précisément c'est toujours le Grand-Duc qui doit édicter les dispositions réglementaires adéquates“.

La commission parlementaire a été d'accord avec le Conseil d'Etat que l'Administration ne peut point disposer d'un pouvoir réglementaire au sens classique du terme. Le Grand-Duc possède le pouvoir général de prendre les règlements nécessaires à l'exécution des lois et des traités, pouvoir qui lui est conféré par les articles 36 et 37, alinéa 4, de la Constitution. Il résulte de l'article 36 que le pouvoir réglementaire ne peut être attribué à une autorité autre que le Grand-Duc. Si une loi attribuait l'exécution de ses propres dispositions au Conseil de Gouvernement, à un ministre, à un chef d'administration ou à un établissement public, une non-conformité à l'article 36 de la Constitution s'ensuivrait.

Par contre, le „pouvoir réglementaire“ au sens de la directive 2004/49/CE, et par conséquent du projet de loi, a une signification tout à fait différente. Cette différence aurait dû être soulignée dans le commentaire des articles du projet initial.

Dans le cadre de la loi en projet, „pouvoir réglementaire“ signifie en fait le pouvoir de définir les règles nationales de sécurité en matière d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire. Exprimé de cette façon, il figure sous le point f) de l'article 5 du projet de loi sur les missions de la future Administration et n'a point suscité d'observation du Conseil d'Etat parce que la définition employée ne donne pas lieu à confusion.

D'autant plus, la commission a constaté que les auteurs du projet de loi se sont inspirés du texte de la loi portant création d'une Direction de l'Aviation Civile, dont les missions sont comparables à celles à assumer par l'autorité nationale de sécurité dans le domaine ferroviaire, mais qui n'ont pas suscité d'opposition formelle de la part du Conseil d'Etat.

La commission a donc proposé de soustraire toutes les expressions relatives au „pouvoir réglementaire“ de la directive 2004/49/CE qui donnent lieu à confusion et de les remplacer par des expressions claires faisant une distinction nette entre le pouvoir réglementaire du Grand-Duc et celui de la nouvelle administration qui est de définir les règles nationales de sécurité en matière d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat salue que le législateur partage sa vue quant à l'inconstitutionnalité de la démarche à accorder un pouvoir réglementaire à l'administration à créer. Il revient toutefois au commentaire donné par la commission afin de préciser que l'article 17 de la loi modifiée du 19 mai 1999 instituant entre autres une direction de l'Aviation civile permet à cette administration „de procéder à l'élaboration et à la mise à jour du code de l'aviation civile en conformité avec la réglementation internationale“. Le Conseil d'Etat tient ainsi à souligner qu'il revient dans ce contexte à l'Aviation civile de faire la compilation du Code de l'aviation civile et de préciser qu'il s'agit là non pas d'un pouvoir réglementaire mais tout au plus de la mission administrative d'une organisation matérielle du cadre réglementaire. Partant, le Conseil d'Etat demande de remplacer les termes „mise au point des règles nationales de sécurité“, par les termes „Dans la phase d'élaboration des règles nationales de sécurité, l'Administration consulte ...“.

Bien qu'elle ait procédé à cette dernière modification, la commission tient à souligner que les auteurs du projet de loi ne s'étaient point inspirés du tiret 3 du paragraphe 3 de l'article 17 de la loi modifiée

du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile pour accorder un pouvoir réglementaire à l'Administration des Chemins de Fer, mais bien du tiret 2 dudit paragraphe qui dispose que „ la direction de l'aviation civile a pour missions d'assurer la sécurité et la sûreté de l'ensemble des activités aériennes civiles au Luxembourg en émettant les règles particulières à cet effet et en veillant à leur respect par tous les opérateurs du secteur de l'aviation civile“.

Selon la compréhension des auteurs du projet de loi, il s'agit bel et bien d'un pouvoir réglementaire dans un domaine particulier et c'est la raison pour laquelle ils ne voyaient pas d'inconvénient à accorder un tel pouvoir également à la future Administration des Chemins de Fer.

Article 9 (ancien article 10)

L'article 9 fixe le cadre du personnel de l'Administration.

Sans observation particulière de la part du Conseil d'Etat.

Article 10 (ancien article 11)

L'article 10 règle le transfert d'agents relevant actuellement des CFL.

Les agents concernés conservent tous les avantages découlant des dispositions législatives et réglementaires applicables aux agents des CFL ou de leur contrat de travail, notamment leur ancienneté administrative et pécuniaire, ainsi que leurs titre et grade ou se voient conférer un titre et un grade équivalents.

La situation administrative et pécuniaire ainsi que le régime des pensions des agents issus des CFL ne peuvent jamais être moins favorables que ceux qui auraient été les leurs s'ils étaient restés agents des CFL.

La commission note que les fonctions qui seront transférées à la nouvelle Administration, en vue de se conformer au droit communautaire, sont actuellement exercées par les CFL en leur qualité de „gestion réseau“. Au vu du savoir-faire spécifique des agents des CFL, il est proposé de mettre à disposition de l'Administration les agents en question.

Le Conseil d'Etat peut marquer son accord à ce que, pour la première constitution de l'Administration, celle-ci recrute le personnel auprès des CFL. Cependant il ne peut pas donner son aval à ce que des agents des CFL ayant rejoint l'Administration puissent retourner auprès des CFL comme le prévoyait l'article 11 initial, au motif que la neutralité et l'impartialité de l'Administration seraient attaquées à la première occasion.

Sur ce point, la Commission des Transports a sollicité l'avis de la Commission européenne. Dans sa réponse, celle-ci souligne qu'„une réelle indépendance des agents effectuant ces fonctions essentielles ne peut être assurée que s'il n'y a aucun lien entre elles et les entreprises ferroviaires.“.

Tout en réalisant la situation spécifique du Grand-Duché en termes de disponibilité de personnel, la Commission européenne accepte de trouver une solution spécifique à cette situation et de „garder le statut de cheminot, mais sans possibilité de revenir auprès de l'entreprise historique“. La commission a donc décidé d'amender cette disposition afin de détacher les agents des CFL „à titre définitif“ auprès de l'Administration des Chemins de Fer.

Ce faisant, il est fait droit aux prescriptions des directives 2001/14/CE et 2004/49/CE, ainsi qu'à l'arrêt de la Cour de Justice du 8 novembre 2007 relatif à la non-transposition par le Grand-Duché de la directive 2004/49/CE.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat constate que ledit avis de la Commission européenne rejoint sa position en ce qu'il n'entend pas s'opposer au premier recrutement du personnel de la nouvelle Administration auprès des CFL, mais de s'opposer pour des raisons de neutralité à ce que des fonctionnaires ayant opté pour la nouvelle Administration puissent demander leur réaffectation à leur premier employeur. Il estime par contre que le terme „définitif“ dans l'amendement parlementaire est superfluet et est à supprimer et qu'il suffit de parler d'un transfert. La commission a procédé à cette dernière adaptation rédactionnelle, tout en ajoutant une phrase précisant explicitement que les agents concernés gardent leur statut de cheminot, afin de garantir le maintien des droits et prérogatives acquis.

Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat est d'accord avec les modifications envisagées, tant en ce qui concerne l'utilisation du terme „transféré“ qu'en ce qui concerne la solution donnée au statut du personnel transféré.

Article 11 (ancien article 12)

L'article 11 transpose en droit national les articles 6 et 7 de la directive 2004/49/CE. Il se réfère aux objectifs de sécurité nationaux et aux méthodes de sécurité nationales qui définissent le niveau de sécurité afférent à l'utilisation et à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, ainsi qu'à l'exploitation du matériel roulant sur le réseau ferré luxembourgeois. Ces objectifs et les méthodes de sécurité nationales prévalent à l'élaboration des règles nationales de sécurité et des règles internes de sécurité.

La commission a amendé cet article à trois reprises. Tout d'abord elle a remplacé le libellé initial par celui proposé par le Conseil d'Etat. Celui-ci maintenant dans son avis complémentaire sa position qu'une administration ne dispose d'aucun pouvoir réglementaire quelconque, pouvoir qui de par la Constitution appartient au seul Grand-Duc, la commission a ensuite élargi le contenu de cet article, afin de pouvoir supprimer les trois articles subséquents. Désormais le texte du projet de loi ne cite que les grands principes concernant les règles nationales de sécurité sur le réseau ferré luxembourgeois et laisse aux soins d'un règlement grand-ducal de les déterminer avec précision.

Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat propose un libellé modifié du premier paragraphe de cet article et la suppression du paragraphe 5, afin d'indiquer clairement la volonté du législateur luxembourgeois de se conformer à la directive à transposer. La commission a repris cette proposition de texte, comme elle a repris sa proposition de texte énoncée à l'endroit du paragraphe 2 du même article, exprimée afin qu'il soit indiqué dans le dispositif que les règles internes doivent respecter les règles nationales et ne s'appliquent qu'aux organismes qui les édictent.

Concernant le paragraphe 4, la commission a également fait droit au souhait du Conseil d'Etat et a supprimé le renvoi à un règlement grand-ducal pour déterminer le contenu du rapport de sécurité à publier, au profit de l'énumération dans ce paragraphe des critères à cet égard figurant dans la version soumise au Conseil d'Etat le 24 septembre 2008. En effet, le Conseil d'Etat estime que ceux-ci sont suffisants et rendent le renvoi exprès à un règlement grand-ducal superfluetatoire.

Ancien article 13 (supprimé)

L'article 13 portait transposition en droit national de l'article 8 de la directive 2004/49/CE en mettant en place la procédure d'adoption des règles nationales de sécurité.

Malgré des amendements apportés à cet article, le Conseil d'Etat, dans son avis complémentaire, maintient son opposition formelle tout en renvoyant à ses observations préliminaires. Partant, la commission a supprimé cet article comme les deux articles subséquents au fruit d'une reformulation de l'article 11.

Ancien article 14 (supprimé)

L'article 14 disposait que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et toute entreprise ferroviaire adoptent, tout en se conformant aux règles nationales de sécurité, leurs règles internes de sécurité.

L'article fut supprimé suite à l'avis complémentaire du Conseil d'Etat (voir commentaire de l'article 11).

Ancien article 15 (supprimé)

L'article 14 énonçait les éléments dont le système de gestion de la sécurité doit tenir compte.

La commission n'avait pas suivi la demande du Conseil d'Etat de supprimer la dernière phrase du deuxième paragraphe, non prévue par le texte communautaire. Le Conseil d'Etat renvoie aux considérants de la directive soulignant que l'Union européenne entend tenir compte des dispositions applicables en matière de travail et que lors de la certification des entreprises ferroviaires il y est fait expressément référence.

La commission avait signalé au Conseil d'Etat que la dernière phrase de l'alinéa 2 est absolument à maintenir, la prise en considération des dispositions légales nationales concernant la santé et la sécurité du personnel employé dans le secteur ferroviaire étant expressément inscrite à l'annexe II point 6) de la directive 2004/49/CE. Même si au vu de ce commentaire, le Conseil d'Etat n'insiste pas autrement dans son avis complémentaire sur sa position, cet article fut finalement supprimé (voir commentaire de l'article 11).

Article 12 (ancien article 16)

L'article 12 a pour objet de définir la responsabilité des différents acteurs intervenant dans l'exploitation du système ferroviaire, tout en se basant sur les principes inscrits à l'article 4 de la directive 2004/49/CE.

Suivant la demande du Conseil d'Etat, les renvois pour les mesures de sécurité nationale ont été corrigés à l'alinéa 1er. Par contre il n'a pas été procédé à la suppression du terme „toutes“. En effet, la commission parlementaire tient ainsi à souligner sa volonté à tout mettre en œuvre „en vue d'assurer la sécurité du système ferroviaire“.

Il est également proposé de maintenir l'alinéa 2 qui reflète les règles de la responsabilité civile, jugé superfétatoire par le Conseil d'Etat mais qui ne s'y oppose pas, comme il s'agit d'une reprise du droit communautaire.

L'énumération de l'alinéa 3 du projet de texte est désormais exhaustive à l'image de la directive, afin de tenir compte des observations formulées par le Conseil d'Etat à cet égard.

Suite à la suppression des anciens articles 13, 14 et 15 des corrections au niveau des références des articles se sont imposées, même si le Conseil d'Etat n'a pas émis d'observations dans son avis complémentaire.

Comme expliqué ci-avant, le texte du projet de loi n'établit que les grands principes sur les règles nationales de sécurité, et c'est donc au règlement grand-ducal sur les règles nationales de sécurité sur le réseau ferré luxembourgeois qu'il faut se référer pour leur détermination.

Suite aux modifications proposées par le Conseil d'Etat à l'article 11, et en marquant son accord avec l'argumentation de la Chambre des Députés en rapport avec l'adaptation de l'article 12, le Conseil d'Etat propose dans son deuxième avis complémentaire d'adapter le texte de la deuxième phrase du paragraphe premier de l'article 12. La commission a repris cette proposition de texte.

Article 13 (ancien article 17)

Via un renvoi aux dispositions afférentes de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, l'article 13 rappelle la responsabilité civile à laquelle pourra, le cas échéant, donner lieu la circulation sur le réseau luxembourgeois d'un train opéré par une entreprise ferroviaire établie ou non dans notre pays.

A l'encontre de la formulation initiale de cet article, le Conseil d'Etat formule de sérieux doutes en argumentant notamment qu'il est évident que la responsabilité civile à laquelle pourra, le cas échéant, donner lieu la circulation sur le réseau luxembourgeois d'un train opéré par une entreprise ferroviaire établie ou non dans notre pays, devra être couverte par un contrat d'assurance. Il constate que la loi en projet „entend renforcer de façon notable les conditions de solvabilité et de liquidité financière du gestionnaire et des entreprises ferroviaires“ et serait ainsi en contradiction avec le texte de la directive. Le Conseil d'Etat estime que son application pourrait entraîner un traitement inégalitaire des demandeurs potentiels suscitant l'intervention des autorités communautaires.

La commission avait proposé de maintenir cet article dans son état initial. Dans son avis complémentaire toutefois, le Conseil d'Etat estime que le problème soulevé dans son avis initial quant à la transposition incorrecte de la directive sur ce point reste entier.

Etant donné que les conditions de liquidité financière et d'honorabilité sont déjà abordées de façon précise dans les articles 5 à 11 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, la commission a fait droit à la demande du Conseil d'Etat de supprimer les dispositions en question. A la place, les auteurs du projet de loi proposent un renvoi aux paragraphes 1 et 2 de l'article 11 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

Articles 14 et 15 (anciens articles 18 et 19)

Les articles 14 et 15 traitent de la certification de l'entreprise ferroviaire.

Le Conseil d'Etat exige, sous peine d'opposition formelle, que les dispositions de la directive relatives à l'octroi du certificat de la sécurité soient reprises dans le texte de loi, ce qui rend superfétatoire le projet de règlement grand-ducal sur la certification en matière de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Ayant pris connaissance du projet de règlement grand-ducal sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires et du projet de règlement grand-ducal sur la certification en matière de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, la Commission des Transports n'avait pas suivi le Conseil d'Etat compte tenu du volume de ces règlements qui aurait gonflé celui du projet de loi de dix pages supplémentaires. La commission avait de plus rappelé qu'il est d'usage que des mesures

exécutoires sont reprises dans des règlements grand-ducaux et ne font pas partie intégrante de lois qui doivent en fixer les grandes lignes.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat maintient son opposition formelle. Il souligne que le projet de loi sous avis traite d'une matière réservée à la loi, le pouvoir réglementaire doit partant agir dans un cadre défini par le législateur. Il ajoute que dans l'ancien article 26 la commission parlementaire entend ériger en infraction le non-respect des articles sous examen et des règlements pris en leur exécution, avant de rappeler que d'après l'article 12 de la Constitution, la détermination des incriminations relève également de la loi formelle, ce qui implique que le pouvoir réglementaire ne peut se mouvoir que dans le cadre des prescriptions exigées par l'article 32, paragraphe 3 de la Constitution. Partant, le Conseil d'Etat insiste à ce que tant la décision de l'émission que le retrait de la certification émanent du ministre et non de l'Administration.

Par conséquent, la commission a fait droit à la suggestion du Conseil d'Etat de reprendre dans le texte du projet de loi les grands principes relatifs à l'octroi du certificat de sécurité, à l'obtention de l'agrément de sécurité, ainsi qu'à la certification du personnel affecté à des tâches de sécurité et de laisser le soin d'en déterminer les détails aux règlements grand-ducaux respectifs.

Dans le même ordre d'idées, elle a fait droit à la demande du Conseil d'Etat de faire émaner la décision de l'émission et celle du retrait de la certification de sécurité du ministre et non de l'Administration.

Cette manière de procéder a impliqué trois changements supplémentaires.

Premièrement, la commission administrative abolie suite à l'abrogation du règlement grand-ducal du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de validité des certificats de sécurité pour les entreprises ferroviaires, dont les dispositions sont devenues désuètes suite aux changements apportés par la présente loi en projet, a dû être réinstituée. Cette commission administrative assurera le lien entre l'Administration et le ministre en préparant les dossiers instruits par l'Administration à la signature ministérielle. Par la réinstitution de la commission administrative, le législateur entend souligner l'indépendance de tous les acteurs impliqués dans le processus.

Deuxièmement, cette manière de procéder a impliqué un réagencement de la mission de l'Administration inscrite au point b) du paragraphe 1er de l'ancien article 5 (nouvel article 4) – voir *supra*.

Troisièmement, en faisant émaner la décision de l'émission et celle du retrait de la certification de sécurité du ministre et non de l'Administration, l'ancien article 8 (nouvel article 7) a également dû être réagencé – voir *supra*.

Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat, d'accord en principe avec la démarche de la commission parlementaire pour accorder le pouvoir décisionnel relatif à l'octroi du certificat de sécurité au ministre et de modifier les textes en conséquence, émet une série de propositions de texte et de suppressions toutes reprises par la commission parlementaire, sauf en ce qui concerne la suppression demandée du paragraphe 5 de l'article 15 instituant une commission administrative indépendante.

La commission parlementaire rappelle qu'il s'agit d'une commission administrative qui assurera le lien entre l'Administration et le ministre en préparant les dossiers instruits par l'Administration à la signature ministérielle. Il ne s'agit en aucun cas d'instituer une instance de contrôle pour l'Administration, d'autant plus que l'institution de ladite commission répond au souhait exprimé par la Commission européenne qui est d'avis que dans le cas du Luxembourg, avec notamment une société de chemin de fer intégrée et le Ministre des Transports assumant et la tutelle sur la société nationale des chemins de fer luxembourgeois et la fonction de régulateur du secteur ferroviaire, une commission administrative est nécessaire pour garantir l'indépendance de tous les acteurs impliqués dans le processus.

Article 16 (ancien article 20)

L'article 19 oblige l'Administration de notifier à l'Agence ferroviaire européenne l'état de délivrance des certificats de sécurité.

Sans observation particulière de la part du Conseil d'Etat qui se demande toutefois si cet engagement de l'Administration doit figurer tel quel dans le texte de la loi luxembourgeoise.

Articles 17 et 18 (anciens articles 21 et 22)

L'article 17 transpose en droit national l'exigence de la directive de rendre le gestionnaire de l'infrastructure responsable de la sécurité de son réseau au niveau de la conception, de l'entretien et de

l'exploitation. Dans cet ordre d'idées la directive 2004/49/CE prévoit en son chapitre III que le gestionnaire de l'infrastructure devra obtenir un agrément de sécurité accordé par l'autorité nationale de sécurité en ce qui concerne son système de gestion de la sécurité et d'autres dispositions visant à satisfaire aux exigences de sécurité.

Comme à l'endroit des anciens articles 18 et 19, le Conseil d'Etat exige, sous peine d'opposition formelle, que les dispositions de la directive relatives à l'obtention de l'agrément de sécurité soient reprises dans le texte de loi et qui rend superfétatoire le projet de règlement grand-ducal sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires. La commission parlementaire qui avait défendu la même position qu'en matière d'obtention du certificat de sécurité a toutefois dû amender l'article 17 suite à l'avis complémentaire du Conseil d'Etat – voir commentaire des articles 14 et 15.

L'article subséquent qui précise, par analogie à l'ancien article 20 (nouvel article 16), que l'Administration est tenue de notifier à l'Agence l'état de délivrance des agréments de sécurité, suscite la même remarque du Conseil d'Etat que celle exprimée à l'article analogue et a été maintenu inchangé.

La commission parlementaire a repris toutes les propositions de texte et de suppressions émis par le Conseil d'Etat dans son deuxième avis complémentaire à l'encontre du nouvel article 17, sauf en ce qui concerne la suppression demandée du paragraphe 5 (nouveau paragraphe 6) de l'article 17 relatif à l'intervention de la commission administrative. Il est renvoyé à ce sujet au commentaire de l'article 15.

Article 19 (anciens articles 23 et 24)

Conformément au souhait du Conseil d'Etat, la Commission des Transports a réuni les anciens articles 23 et 24 dans un seul article. Elle a de même adapté la formulation de l'intitulé du chapitre VI.

L'ancien article 23 exigeait de la part de l'entreprise ferroviaire et du gestionnaire de l'infrastructure de n'employer aux tâches de sécurité qu'ils assument sur le réseau ferré national que du personnel titulaire d'une formation et d'une certification conformes aux exigences de sécurité définies par le droit communautaire, par les STI et par les règles de sécurité nationales. L'article prévoyait que les critères d'aptitude et de qualification, ainsi que la procédure seraient réglés par règlement grand-ducal.

L'article subséquent, transposant en droit national l'article 13 de la directive 2004/49/CE, réglait la formation du personnel affecté à des tâches de sécurité sur le réseau ferré national qui est organisée et dispensée par un ou plusieurs centres de formation. Ces centres de formation sont accrédités par le ministre selon une procédure à fixer par règlement grand-ducal.

L'accès aux services de formation est équitable et non discriminatoire, lorsque cette formation est requise pour remplir les conditions d'obtention du certificat de sécurité respectivement de l'agrément de sécurité.

La Commission des Transports n'a toutefois pas vu l'intérêt à reprendre dans le texte du projet de loi les critères d'aptitude, de qualification et de formation tout comme les conditions de reconnaissance d'une certification établie par l'autorité compétente d'un pays tiers à l'Union européenne, tel qu'exigé par le Conseil d'Etat à l'endroit de l'ancien article 23. Elle a rappelé qu'il est d'usage que des mesures exécutoires sont reprises dans des règlements grand-ducaux.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat renvoie à ses observations préliminaires et celles à l'endroit de l'amendement portant sur les anciens articles 18, 19, 21 et 22.

Article 20 (ancien article 25)

L'article 20 transpose l'article 14 de la directive 2004/49/CE, en prévoyant que toute entreprise ferroviaire admise à utiliser le réseau ferré luxembourgeois ne fera circuler sur le réseau ferré luxembourgeois que des trains composés de matériel roulant entièrement couvert par les STI pertinentes ou dont la mise en service a été dûment autorisée par l'Administration ou dont l'autorisation de mise en service accordée par les autorités compétentes d'un autre Etat membre de l'Union européenne aura été reconnue par l'Administration.

La commission n'a pas tenu compte de la première observation du Conseil d'Etat puisque le premier alinéa de l'ancien article 25 transpose correctement le paragraphe 1er de l'article 14 de la directive.

Pour ce qui est de la deuxième remarque du Conseil d'Etat relative à cet article, il est proposé de compléter l'article par l'insertion des principales conditions d'obtention et de validité de l'autorisation

de mise en service du matériel roulant ferroviaire dans le texte, tout en maintenant la possibilité d'un complément par voie de règlement grand-ducal.

Faisant suite à une observation afférente de l'Association des Musée et Tourisme Ferroviaires, il a été jugé judicieux d'ajouter dans un 4^{ème} paragraphe de faire définir les conditions de mise en circulation de matériel ferroviaire historique par la future Administration des Chemins de Fer.

En effet, à ce jour, les conditions et limites arrêtées de cas en cas par le ministre, sur avis du gestionnaire de l'infrastructure, auxquelles ces circulations de matériel historique sont assujetties, n'ont pas été fixées. Suite à cette modification, l'alinéa 2 de l'article 30 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation est à abroger, ce qui a donné lieu à l'insertion d'un article abrogatoire afférent dans le dispositif sous examen.

Le Conseil d'Etat maintenant son opposition formelle, la commission parlementaire a complété l'article 20 des conditions de reconnaissance d'une certification établie par l'autorité compétente d'un pays tiers à l'Union européenne, moyennant la suppression du terme „membres“, respectivement du terme „membres de l'Union européenne“.

Deux autres corrections se sont imposées: Premièrement comme les articles 21 et 22 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 exigent toujours une autorisation de mise en service par l'autorité de sécurité, il est ainsi impossible que le matériel roulant soit seulement couvert par les STI pertinentes. Cette disposition a donc été supprimée. Deuxièmement, afin de permettre une première mise en service du matériel roulant au Luxembourg, les points a) et b) du paragraphe 2 de l'ancien article 25 devenu l'article 20 ont dû être adaptés.

Article 21 (ancien article 26)

L'article 21 comporte les sanctions pénales qui sont d'application en cas d'infraction aux règles d'octroi et de retrait des certifications et autorisations applicables sur le réseau ferré luxembourgeois.

La commission a retenu toutes les suggestions du Conseil d'Etat et a notamment remplacé le renvoi général aux chapitres IV à VII par des renvois à des articles précis.

Suite aux différentes suppressions d'articles, des corrections au niveau des références d'articles se sont imposées. Le libellé actuel constitue une proposition émise par le Conseil d'Etat dans son deuxième avis complémentaire et reprise par la commission.

Ancien article 27 (supprimé)

L'article 27 ancien visait à modifier les dispositions de l'article 7 de la loi modifiée du 28 mars 1997, 1^o approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946, 2^o approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL), 3^o concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL, et 4^o portant modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, en ce sens de proroger le délai y prévu de 5 ans.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

L'insertion de la disposition sous rubrique dans la loi budgétaire des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'année 2009 a toutefois rendu superflète cet article.

Article 22 (ancien article 28)

L'article 22 porte abrogation du deuxième alinéa de l'article 10 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, alors que cette disposition est contraire à la directive 2004/49/CE qui stipule que les conditions de qualification du personnel affecté à des tâches de sécurité sont désormais rattachées à l'obtention du certificat de sécurité et non plus à celle de la licence.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 23 (ancien article 29)

L'article 23 prévoit l'insertion d'un nouvel article 20bis au Chapitre III – La répartition des sillons de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée pour expliquer que 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 au présent projet de loi.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 24 (ancien article 30)

L'article 24 apporte des modifications à l'article 22 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée afin de tenir compte du transfert des missions de répartition de sillons et de tarification de l'infrastructure ferroviaire de la „cellule accès réseau“ de la Communauté des Transports, instituée en vertu de la loi modifiée du 29 juin 2004 précitée, vers l'Administration des Chemins de Fer à créer.

Etant donné que la Communauté des Transports n'exerce dorénavant plus de missions ayant trait aux chemins de fer en tant que tels, il est évident qu'une entreprise ferroviaire qui trouve mal fondée une décision de l'Administration dans le cadre de la répartition des sillons ne pourra plus déférer un recours auprès du directeur général de la Communauté des Transports. Dans cet ordre d'idées, l'ancien article 30 dispose que le Ministre des Transports est l'autorité compétente pour trancher les recours ainsi introduits en toute impartialité.

Concernant le point 5 de cet article le Conseil d'Etat remarque que cette disposition ne prête pas à observation dans l'hypothèse où la compétence en matière d'attribution est dévolue à l'Administration à créer.

Article 25 (ancien article 31)

L'article 25 porte modification de l'article 24 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée pour mieux refléter le rôle des différents acteurs intervenant dans le cadre de la procédure de paiement de la redevance d'utilisation. Il précise en outre que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire prélève les redevances d'utilisation de l'infrastructure. En effet, lors de la tripartite ferroviaire de 2005, il a été décidé que seules les missions que les CFL, en tant que société intégrée, ne peuvent plus exercer seront transférées vers un organisme indépendant. Dans cet ordre d'idées, étant donné que seule la fixation de la redevance en tant que telle doit relever de la compétence d'organisme indépendant de toute entreprise ferroviaire et que les directives communautaires ne prévoient pas cette obligation pour le versement de la redevance, l'article 31 dispose que les redevances d'utilisation sont prélevées pour le compte de l'Etat par le gestionnaire de l'infrastructure et ce sous le contrôle de l'organisme de tarification. Ce transfert de compétence aux CFL est rendu nécessaire, alors que le calcul de la redevance à payer par l'entreprise ferroviaire empruntant le réseau national requiert le recours à des programmes informatiques coûteux dont les CFL disposent.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 26 (ancien article 32)

L'article 26 porte modification de l'article 25 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 27 (ancien article 33)

L'article 27 porte abrogation des articles de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée comportant des dispositions relatives à la sécurité ferroviaire, dispositions qui se trouvent désormais réglées dans le cadre du présent projet de loi.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 28 (ancien article 34)

L'article 28 modifie, par analogie à la modification prévue par l'article précédent, les références dans la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 29 (ancien article 35)

L'article 29 abroge, par analogie aux anciens articles 30, 31 et 32, l'article 7quater de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics pour tenir compte du transfert des missions de répartition de sillons et de tarification de l'infrastructure ferroviaire de la „cellule accès réseau“ de la Communauté

des Transports instituée en vertu de la loi modifiée du 29 juin 2004 précitée vers l'Administration des Chemins de Fer à créer.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 30 (nouveau)

L'article 30 abroge l'alinéa 2 de l'article 30 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation. Cette disposition s'ensuit de l'ajout du paragraphe 4 à l'endroit de l'article 20.

Article 31 (ancien article 36)

Cet article permet le recours à un intitulé abrégé.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 32 (ancien article 37)

L'article 32 détermine la date d'entrée en vigueur.

Le libellé de cet article a été adapté et fait ainsi droit à l'opposition formelle du Conseil d'Etat face à une disposition qui initialement prévoyait comme date d'entrée en vigueur le 1er janvier 2008.

*

VII. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu des observations qui précèdent, la Commission des Transports recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi dans la teneur qui suit:

*

PROJET DE LOI

ayant pour objet

- A) la transposition en droit national de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires;
- B) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sécurité ferroviaire;
- C) d'instituer une Administration des Chemins de Fer; et
- D) de modifier
 - a) la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et
 - b) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics

Chapitre I – *Champ d'application et définitions*

Art. 1er. La présente loi détermine les exigences en matière de sécurité applicables au système ferroviaire luxembourgeois, y compris la gestion sûre de l'infrastructure et du trafic, ainsi que l'interaction entre les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Sont exclus du champ d'application de la présente loi les tramways et les infrastructures ferroviaires privées qui sont utilisées exclusivement par leur propriétaire pour ses propres opérations de transport de marchandises.

En ce qui concerne les réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés exclusivement à l'exploitation de services de transport de voyageurs locaux ainsi que les personnes et associations opérant exclusivement sur ces réseaux, un règlement grand-ducal arrête les conditions de sécurité spécifiques applicables à l'exploitation ferroviaire de ces réseaux.

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

- a) „système ferroviaire“, l'ensemble des sous-systèmes pour les domaines structurels et fonctionnels, tels qu'ils sont définis dans les directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE, ainsi que la gestion et l'exploitation du système dans son ensemble;
- b) „gestionnaire de l'infrastructure“, entreprise chargée en particulier de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, telle qu'elle est définie à l'article 3 de la directive 91/440/CEE modifiée;
la gestion du réseau est confiée à la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois, en abrégé CFL, ci-après dénommée le gestionnaire de l'infrastructure;
- c) „entreprise ferroviaire“, toute entreprise à statut privé ou public dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction;
- d) „système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse“, l'ensemble, décrit à l'annexe I de la directive modifiée 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse, constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes du réseau transeuropéen de transport, construites ou aménagées pour être parcourues à grande vitesse, et les matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures;
- e) „système ferroviaire transeuropéen conventionnel“, l'ensemble, décrit à l'annexe I de la directive modifiée 2001/16/CE du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel, constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes du réseau transeuropéen de transport, construites ou aménagées pour le transport ferroviaire conventionnel et le transport ferroviaire combiné, et les matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures;
- f) „sous-systèmes“, le résultat de la division du système ferroviaire transeuropéen comme indiqué à l'annexe II des directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE. Ces sous-systèmes, pour lesquels des exigences essentielles doivent être définies, sont de nature structurelle ou fonctionnelle;
- g) „interopérabilité“, l'aptitude du système ferroviaire transeuropéen à permettre la circulation sûre et sans rupture de trains en accomplissant les performances requises pour ces lignes. Cette aptitude repose sur l'ensemble des conditions réglementaires, techniques et opérationnelles qui doivent être remplies pour satisfaire aux exigences essentielles;
- h) „spécifications techniques d'interopérabilité“ en abrégé „STI“, les spécifications dont chaque sous-système ou partie de sous-système fait l'objet en vue de satisfaire aux exigences essentielles et d'assurer l'interopérabilité des systèmes ferroviaires transeuropéens à grande vitesse et conventionnel, tels qu'ils sont définis dans les directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE;
- i) „constituants d'interopérabilité“, tout composant élémentaire, groupe de composants, sous-ensemble ou ensemble complet d'équipements incorporés ou destinés à être incorporés dans un sous-système, dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du système ferroviaire à grande vitesse ou conventionnel, tels qu'ils sont définis dans les directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE. La notion de „constituant“ recouvre des objets matériels mais aussi des objets immatériels comme les logiciels;
- j) „objectifs de sécurité communs“ en abrégé „OSC“, les niveaux de sécurité que doivent au moins atteindre les différentes parties du système ferroviaire (comme le système ferroviaire conventionnel, le système ferroviaire à grande vitesse, les tunnels ferroviaires de grande longueur ou les lignes uniquement utilisées pour le transport de marchandises) et le système dans son ensemble, exprimés sous forme de critères d'acceptation des risques;
- k) „méthodes de sécurité communes“ en abrégé „MSC“, les méthodes qui sont élaborées pour décrire comment évaluer les niveaux de sécurité, la réalisation des objectifs de sécurité et la conformité à d'autres exigences en matière de sécurité;
- l) „système de gestion de la sécurité“, l'organisation et les dispositions établies par un gestionnaire de l'infrastructure ou par une entreprise ferroviaire pour assurer la gestion sûre de ses activités;
- m) „accident“, un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables; les accidents sont

ventilés suivant les types ci-après: collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies et autres;

- n) „accident grave“, toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées ou d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire; on entend par „importants dommages“ des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par un organisme d'enquête à un total d'au moins 2 millions d'euros;
- o) „incident“, tout événement, autre qu'un accident ou un accident grave, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité d'exploitation;
- p) „Agence ferroviaire européenne“ en abrégé „Agence“, l'agence communautaire pour la sécurité ferroviaire et l'interopérabilité, instituée par le règlement 2004/881/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne;
- q) „Administration des Chemins de Fer“, l'administration publique instituée par la présente loi comme organisme national chargé des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer conformément à la directive 2004/49/CE.

Chapitre II – Administration des Chemins de Fer

Art. 3. Il est créé une Administration des Chemins de Fer (ACF), appelée ci-après „Administration“, qui est placée sous l'autorité du membre du gouvernement ayant les chemins de fer dans ses attributions, ci-après désigné le ministre. Elle est dirigée par un Directeur de l'Administration des Chemins de Fer qui en est le supérieur hiérarchique.

Le personnel de l'Administration est composé des fonctionnaires et employés recrutés conformément aux articles 9 et 10 de la présente loi. L'Administration peut s'assurer l'assistance technique d'experts selon ses besoins.

Art. 4. 1. L'Administration veille au maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité dans le domaine ferroviaire en conformité avec les dispositions nationales et internationales applicables. A cette fin, elle accomplit de manière ouverte, non discriminatoire et transparente notamment les missions suivantes:

- a) veiller à ce que le matériel roulant soit dûment enregistré et que les informations relatives à la sécurité figurant dans le registre national, établi conformément à l'article 14 des directives modifiées 96/48/CE et de la directive 2001/16/CE, soient exactes et tenues à jour;
- b) instruire les dossiers en vue de l'émission, du renouvellement, du réexamen, de la modification, du retrait et de la suspension par le ministre des certificats et agréments de sécurité conformément aux dispositions de la présente loi et des règlements grand-ducaux pris en son exécution ainsi que vérifier que les conditions de validité en sont remplies;
- c) vérifier la conformité des constituants d'interopérabilité aux exigences prévues par la législation et la réglementation en vigueur;
- d) autoriser en application de la législation et de la réglementation en vigueur la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constituant le système ferroviaire implanté ou exploité au Luxembourg et vérifier qu'ils sont exploités et entretenus conformément aux exigences essentielles les concernant;
- e) accomplir les missions lui dévolues conformément à la présente loi et aux règlements grand-ducaux pris en son exécution dans le cadre de la mise en service du matériel roulant utilisé sur le réseau ferré luxembourgeois, à savoir notamment autoriser la mise en service du matériel roulant nouveau ou substantiellement modifié qui n'est pas encore couvert par une STI et vérifier qu'il est exploité et entretenu conformément aux exigences essentielles le concernant;
- f) accomplir les missions lui dévolues conformément à la présente loi et aux règlements grand-ducaux pris en son exécution dans le cadre de la formation et de la certification du personnel affecté à des tâches de sécurité sur le réseau ferré luxembourgeois;
- g) vérifier, promouvoir, faire appliquer, développer et publier le cadre réglementaire en matière de sécurité ferroviaire, y compris le système des règles nationales de sécurité;

- h) assister et conseiller le ministre dans l'exécution de ses attributions en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires;
- i) apporter son concours à des études et activités en rapport avec la sécurité ferroviaire;
- j) coopérer avec ses homologues, en particulier en vue d'une harmonisation des critères de certification en matière de sécurité ferroviaire.

2. L'Administration se voit confier en outre la mission de garantir à toute entreprise ferroviaire un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire et d'éviter tout abus de position dominante d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires au détriment des autres. A cette fin, elle assume les fonctions d'organisme de répartition des sillons et d'organisme de tarification de l'infrastructure ferroviaire, telles que prévues respectivement aux articles 22 et 25 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

Art. 5. Avant le premier septembre de chaque année, l'Administration rend compte, dans un rapport écrit, au ministre de l'exécution de ses missions au cours de l'année précédente. Dans ce rapport, elle relève plus particulièrement:

- a) les informations sur l'évolution de la sécurité ferroviaire, y compris un inventaire des indicateurs de sécurité communs définis à l'annexe I de la directive 2004/49/CE,
- b) les modifications importantes apportées aux règles applicables en matière de sécurité ferroviaire,
- c) l'évolution de la certification et de l'agrément en matière de sécurité, ainsi que
- d) les résultats de la surveillance du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et des entreprises ferroviaires et les enseignements qui en ont été tirés.

Elle publie son rapport annuel et le transmet à l'Agence au plus tard le 30 septembre de l'année suivante.

Art. 6. 1. Dans la mesure où l'Administration ne dispose pas de spécialistes en nombre ou qualité suffisants pour pouvoir effectuer toutes les inspections ou tous les contrôles exigés dans le cadre de l'accomplissement des missions de l'Administration prévues à la présente loi, le Directeur peut, après en avoir été autorisé par le ministre, confier des missions à du personnel qualifié appartenant à des autorités de sécurité étrangères ou à une société privée spécialisée, à condition que:

- la société privée présente toutes les garanties d'indépendance par rapport au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou à l'entreprise ferroviaire visés par ses inspections et contrôles;
- l'assistance procurée par du personnel d'une autorité étrangère fasse l'objet d'un contrat passé avec cette autorité;
- les procédures pratiquées et les documents utilisés soient conformes au cadre réglementaire luxembourgeois;
- les éléments recueillis permettent à l'Administration de prendre une décision en toute connaissance de cause.

2. Les frais d'inspection et de contrôle sont à arrêter par règlement grand-ducal qui fixe les barèmes.

3. Pour l'exécution de sa mission, l'Administration peut demander l'assistance du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires. Dans les limites de ce qui est nécessaire à l'exécution des vérifications prévues à l'article 4, elle a le droit de demander rapport aux organes de direction et de prendre connaissance, mais sans les déplacer, des livres, comptes et autres documents de la société.

4. Quiconque empêche ou entrave sciemment l'accomplissement des missions incombant à l'Administration, est puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 125.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Art. 7. 1. En vue d'obtenir le certificat de sécurité et l'agrément de sécurité prévus à la présente loi, le requérant doit adresser sa demande écrite sous pli recommandé au Directeur de l'Administration des Chemins de Fer.

La demande doit être rédigée en langue française ou allemande. Elle doit être remise en trois exemplaires. Elle indique notamment l'objet de la demande et le relevé des pièces dont le requérant entend se servir. Elle est accompagnée de tous les pièces et documents exigés par la réglementation.

2. Le requérant peut demander des informations sur les modalités d'obtention des certifications. A cette fin, l'Administration dresse notamment un dossier d'information sur les exigences et met gratuitement tous les documents appropriés à la disposition du requérant. Des éléments d'orientation spécifiques sont fournis aux entreprises ferroviaires qui introduisent une demande de certificat de sécurité concernant des services sur une partie limitée du réseau ferré; ils précisent notamment les règles applicables à la partie du réseau en question.

3. L'Administration avise les demandes endéans les trois mois à compter du jour où le dossier comportant toutes les pièces utiles au bon déroulement de la procédure lui a été communiqué.

Art. 8. Dans la phase d'élaboration des règles nationales de sécurité, l'Administration consulte toutes les parties concernées et intéressées, y compris le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, les entreprises ferroviaires, les fabricants et les fournisseurs de services d'entretien, les usagers et les représentants du personnel. Les avis des parties intéressées sont réputés favorables s'ils ne sont pas intervenus dans le mois suivant la transmission du projet.

Art. 9. 1. En dehors d'un directeur, le cadre du personnel de l'Administration comprend, dans l'ordre hiérarchique, les fonctions et emplois suivants:

a) Dans la carrière supérieure:

grade de computation de la bonification d'ancienneté: grade 12:

- des conseillers de direction première classe et des ingénieurs première classe;
- des conseillers de direction et des ingénieurs-chefs de division;
- des conseillers de direction adjoints et des ingénieurs principaux;
- des attachés de Gouvernement premiers en rang et des ingénieurs-inspecteurs;
- des attachés de Gouvernement et des ingénieurs.

b) Dans la carrière moyenne du rédacteur:

grade de computation de la bonification d'ancienneté: grade 7:

- des inspecteurs principaux premiers en rang;
- des inspecteurs principaux;
- des inspecteurs;
- des chefs de bureaux;
- des chefs de bureaux adjoints;
- des rédacteurs principaux;
- des rédacteurs.

La promotion aux fonctions supérieures à celles de rédacteur principal est subordonnée à la réussite d'un examen de promotion.

Lorsqu'un emploi d'une fonction de promotion n'est pas occupé, le nombre des emplois d'une fonction inférieure au grade de la même carrière pourra être temporairement augmenté en conséquence.

c) Dans la carrière moyenne de l'ingénieur-technicien:

grade de computation de la bonification d'ancienneté: grade 7:

- des ingénieurs-techniciens inspecteurs principaux premiers en rang;
- des ingénieurs-techniciens inspecteurs principaux;
- des ingénieurs-techniciens inspecteurs;
- des ingénieurs-techniciens principaux;
- des ingénieurs-techniciens.

La promotion aux fonctions supérieures à celles d'ingénieur-technicien principal est subordonnée à la réussite d'un examen de promotion.

Lorsqu'un emploi d'une fonction de promotion n'est pas occupé, le nombre des emplois d'une fonction inférieure au grade de la même carrière pourra être temporairement augmenté en conséquence.

- d) Le cadre prévu au présent paragraphe peut être complété par des employés de l'Etat et des ouvriers de l'Etat dans les limites des crédits budgétaires. En outre, le cadre prévu au présent paragraphe peut être complété par des stagiaires suivant les besoins du service et dans les limites des crédits budgétaires.

2. Le directeur doit être titulaire d'un diplôme de fin d'études universitaires représentant la sanction finale d'un cycle complet d'études universitaires, homologué ou reconnu conformément aux dispositions législatives en vigueur.

La nomination aux fonctions de directeur est faite au gré du Gouvernement.

3. Les nominations aux fonctions classées au grade 9 et aux grades supérieures sont faites par le Grand-Duc. Les nominations aux autres grades sont faites par le ministre.

4. Sans préjudice des conditions générales d'admission au service de l'Etat, et pour autant qu'elles ne sont pas fixées par la présente loi, les conditions particulières d'admission au stage, de nomination et d'avancement du personnel de l'Administration sont fixées par voie de règlement grand-ducal.

5. La loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat est modifiée comme suit:

- a) L'article 22 section IV est modifié comme suit:

– au numéro 9 est ajoutée la mention „le directeur de l'Administration des Chemins de Fer“.

- b) L'annexe A – classification des fonctions – rubrique I, „Administration générale“, est modifiée comme suit:

– au grade 17 est ajoutée la mention „Administration des Chemins de Fer – directeur“.

- c) L'annexe D – détermination – rubrique I, „Administration générale“, est modifiée comme suit:

– à la carrière supérieure de l'Administration, au grade 12 de la computation de la bonification d'ancienneté, au grade 17, est ajoutée la mention „directeur de l'Administration des Chemins de Fer“.

Art. 10. Afin d'assumer les missions, responsabilités et obligations qui sont dévolues à l'Administration par les dispositions de la présente loi, des agents des CFL qui, au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, sont chargés de tâches relevant de la compétence de l'Administration ou qui disposent des qualifications requises, peuvent être transférés sur une base volontaire à l'Administration selon les modalités prévues à l'article 7 de la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'Etat.

L'agent transféré à l'Administration garde son statut de personnel des chemins de fer avec tous les droits et prérogatives que cela implique.

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

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

Le Trésor rembourse aux CFL les traitements, indemnités, salaires, charges sociales patronales et la quote-part des pensions des agents en question.

Chapitre III – Mise en place et gestion de la sécurité ferroviaire

Art. 11. 1. Les règles nationales de sécurité contiennent les exigences en matière de sécurité. Elles évoluent conformément aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI), aux objectifs de sécurité communs (OSC) et aux méthodes de sécurité communes (MSC).

Tout projet de règle nationale de sécurité qui exige un niveau de sécurité plus élevé que celui des OSC adoptés, ou qui est susceptible d'affecter sur le réseau ferré national les activités effectuées par des entreprises ferroviaires qui sont établies en dehors du Luxembourg en conformité avec les exigences du droit communautaire, est soumis par l'Administration à l'avis des parties intéressées conformément à l'article 8.

Les règles de sécurité nationales sont publiées par voie de règlement grand-ducal.

2. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et chaque entreprise ferroviaire adoptent, chacun en ce qui le concerne, des règles internes de sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité. Les règles internes sont établies dans le respect des règles de sécurité nationales; elles doivent atteindre au moins les OSC, être conformes aux exigences de sécurité définies dans les STI et MSC. Elles ne s'appliquent qu'à l'organisme qui les édicte.

3. Toute entreprise ferroviaire admise à utiliser le réseau ferré luxembourgeois ainsi que le gestionnaire de l'infrastructure doivent employer aux tâches de sécurité qu'ils assument, du personnel titulaire d'une formation et d'une certification conformes aux exigences de sécurité définies par le droit communautaire, par les spécifications techniques d'interopérabilité et par les règles de sécurité nationales.

4. Chaque année, avant le 30 juin, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires autorisées à utiliser le réseau ferré luxembourgeois soumettent à l'Administration un rapport annuel sur la sécurité concernant l'année civile précédente. Le rapport de sécurité contient:

- a) des informations sur la manière dont le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou l'entreprise ferroviaire réalise ses propres objectifs de sécurité et les résultats des plans de sécurité;
- b) la mise au point d'indicateurs de sécurité nationaux et des indicateurs de sécurité communs définis à l'annexe I de la directive 2004/49/CE, dans la mesure où cela est pertinent pour l'organisation déclarante;
- c) les résultats des audits de sécurité internes;
- d) des observations sur les insuffisances et les défauts de fonctionnement des opérations ferroviaires et de la gestion de l'infrastructure qui peuvent présenter un intérêt pour l'Administration.

Art. 12. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires prennent toutes les mesures requises en vue d'assurer la sécurité de l'exploitation du système ferroviaire et de maîtriser les risques qui en résultent, le cas échéant, en coopération les uns avec les autres. Ils appliquent les règles nationales de sécurité visées à l'article 11, paragraphe 1er et établissent leur système de gestion de la sécurité conformément aux dispositions de l'article 11, paragraphe 2.

Sans préjudice de la responsabilité civile établie conformément aux prescriptions légales, le gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise ferroviaire est responsable de sa partie du système ferroviaire et de la sécurité d'exploitation de celle-ci, y compris la fourniture de matériel et la sous-traitance de services, vis-à-vis des usagers, des clients, des travailleurs concernés et des tiers.

La responsabilité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et de chaque entreprise ferroviaire dans l'exploitation du système ferroviaire n'affecte pas la responsabilité de chaque fabricant, fournisseur de services d'entretien, exploitant de wagons, prestataire de services et entité adjudicatrice de livrer du matériel roulant, des installations, des accessoires et des équipements ainsi que des services conformes aux exigences et conditions d'utilisation prescrites, de sorte que ceux-ci puissent être exploités en toute sécurité par l'entreprise ferroviaire respectivement par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Art. 13. La mise en circulation sur le réseau ferré luxembourgeois de trains par une entreprise ferroviaire déterminée n'est admise que dans les conditions prévues par les paragraphes 1 et 2 de l'article 11 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

La preuve du respect de ces conditions est rapportée soit par le fait d'être titulaire d'une licence luxembourgeoise prévue à l'article 4 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infra-

structure ferroviaire et à son utilisation, soit par le rapport d'un réviseur d'entreprises certifiant l'existence de moyens financiers pour couvrir la responsabilité civile dont question à l'alinéa premier.

Chapitre IV – Certification de l'entreprise ferroviaire

Art. 14. L'allocation et l'utilisation d'un sillon exigent de la part de l'entreprise bénéficiaire la détention d'un certificat de sécurité. Le certificat de sécurité confirme l'acceptation du système de gestion de la sécurité de l'entreprise ferroviaire. Il précise le type et la portée des activités ferroviaires couvertes. Il est valable sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne pour des activités de transport ferroviaires équivalentes.

Le certificat de sécurité se compose d'une certification générale et d'une certification spéciale.

La certification générale atteste l'établissement par l'entreprise ferroviaire d'un système de gestion de la sécurité en due forme et sa conformité aux normes et aux règles de sécurité applicables sur le réseau communautaire.

La certification spéciale atteste l'acceptation par l'entreprise ferroviaire des mesures de sécurité applicables pour atteindre les exigences nationales spécifiques nécessaires pour circuler sur le réseau ferré luxembourgeois.

Le détail des conditions d'obtention et de validité du certificat de sécurité ainsi que les modalités de son établissement sont arrêtées par règlement grand-ducal qui fixe également le détail des conditions et des modalités de renouvellement, de réexamen et de retrait du certificat de sécurité.

Art. 15. 1. Le ministre est l'autorité compétente pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait des certificats de sécurité sur base des dossiers instruits par l'Administration.

2. Le certificat de sécurité est valable pour une durée de cinq ans.

3. Le ministre procède à l'octroi, au changement ou renouvellement du certificat de sécurité à chaque modification substantielle du type ou de la portée des activités de transport ferroviaires effectuées par l'entreprise ferroviaire.

Le ministre décide de la nécessité de procéder à un réexamen du certificat de sécurité.

Le ministre peut à tout instant procéder à la vérification des certificats de sécurité.

Le ministre procède au retrait de la certification générale et/ou de la certification spéciale en cas de manquement grave ou répété par une entreprise ferroviaire concernant l'utilisation des sillons alloués ou si le titulaire d'un certificat de sécurité délivré par le ministre ne remplit plus les conditions requises.

4. Les décisions de refus du ministre sont motivées.

Les décisions du ministre sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

5. Il est institué une commission administrative indépendante qui est composée de trois membres désignés par le ministre et qui a pour mission d'aviser le dossier instruit par l'Administration.

Les avis de la commission sont rendus à la majorité des voix.

La commission peut demander tous les renseignements nécessaires pour examiner la conformité des demandes qui lui sont soumises, et le cas échéant, s'assurer à ces fins le concours d'organismes et d'experts indépendants. La commission émet son avis en temps utile en vue du respect du délai fixé au paragraphe 2 de l'article 5 du règlement grand-ducal précité.

Art. 16. L'Administration notifie à l'Agence, dans un délai d'un mois, la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des certificats de sécurité. La notification mentionne le nom et l'adresse des entreprises ferroviaires, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité du certificat de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de la décision.

Chapitre V – Certification du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire

Art. 17. 1. Pour pouvoir gérer et exploiter l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit être titulaire d'un agrément de sécurité. L'agrément confirme l'acceptation des dispositions prises par le gestionnaire de l'infrastructure pour satisfaire aux exigences particulières requises afin de garantir la sécurité de l'infrastructure ferroviaire aux niveaux de la conception, de l'entretien et de l'exploitation du système de contrôle du trafic et de signalisation.

Le détail des conditions d'obtention et de validité de l'agrément de sécurité ainsi que les modalités de son établissement sont arrêtés par règlement grand-ducal qui fixe également le détail des conditions et des modalités de renouvellement, de réexamen et de retrait du certificat de sécurité.

2. Le ministre est l'autorité compétente pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait des agréments de sécurité sur base de dossiers instruits par l'Administration.

3. L'agrément de sécurité est valable pour une durée de cinq ans.

4. Le ministre procède à l'octroi, au changement ou renouvellement de l'agrément de sécurité à chaque modification substantielle de l'infrastructure, de la signalisation, de l'approvisionnement en énergie ou des principes applicables à son exploitation et à son entretien.

Le ministre décide de la nécessité de procéder à un réexamen du certificat de sécurité.

Le ministre peut à tout instant procéder à la vérification des certificats de sécurité.

Le ministre procède au retrait de l'agrément de sécurité si le gestionnaire de l'infrastructure agréé ne remplit plus les conditions requises.

5. Les décisions de refus du ministre sont motivées.

Les décisions du ministre sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

6. La commission administrative instituée en vertu de l'article 15, paragraphe 5, a pour mission d'aviser le dossier instruit par l'Administration.

Les avis de la commission sont rendus à la majorité des voix.

La commission peut demander tous les renseignements nécessaires pour examiner la conformité des demandes qui lui sont soumises, et le cas échéant, s'assurer à ces fins le concours d'organismes et d'experts indépendants. La commission émet son avis en temps utile en vue du respect du délai fixé au paragraphe 2 de l'article 3 du règlement grand-ducal précité.

Art. 18. L'Administration notifie à l'Agence, dans un délai d'un mois, la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des agréments de sécurité. La notification mentionne le nom et l'adresse du gestionnaire de l'infrastructure, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité de l'agrément de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de la décision.

Chapitre VI – Qualification et formation du personnel affecté à des tâches de sécurité

Art. 19. 1. Toute entreprise ferroviaire admise à utiliser le réseau ferré luxembourgeois ainsi que le gestionnaire de l'infrastructure doivent employer aux tâches de sécurité qu'ils assument, du personnel titulaire d'une formation et d'une certification conformes aux exigences de sécurité définies par le droit communautaire, par les STI et par les règles de sécurité nationales.

Les critères d'aptitude et de qualification, y compris les modalités et la sanction de la formation des agents affectés à des tâches de sécurité au sein d'une entreprise ferroviaire ou par le gestionnaire de l'infrastructure, sont réglés par règlement grand-ducal qui détermine également les conditions selon lesquelles une certification établie par l'autorité compétente d'un autre Etat pourra être reconnue.

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

L'accréditation n'est valable qu'à condition pour le centre de formation concerné d'assurer aux différentes catégories de personnel affecté à des tâches de sécurité un accès équitable et non discrimi-

natoire à ses services de formation, lorsque cette formation est requise pour remplir les conditions d'obtention du certificat de sécurité respectivement de l'agrément de sécurité.

Le processus d'accréditation qui se fonde notamment sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité est arrêté par règlement grand-ducal.

Chapitre VII – Certification du matériel roulant ferroviaire

Art. 20. 1. Toute entreprise ferroviaire admise à utiliser le réseau ferré luxembourgeois ne fera circuler sur le réseau ferré luxembourgeois que des trains composés de matériel roulant couvert par les STI et les règles nationales pertinentes ou dont la mise en service a été dûment autorisée par l'Administration ou dont l'autorisation de mise en service accordée par les autorités compétentes d'un autre Etat aura été reconnue par l'Administration.

2. Le dossier à soumettre à l'Administration contiendra au moins les informations suivantes:

- a) le cas échéant, la preuve que la mise en service du matériel roulant a été autorisée dans un autre Etat et des registres faisant apparaître l'historique de son exploitation, de son entretien et, le cas échéant, les modifications techniques apportées après l'autorisation;
- b) les données techniques, le programme d'entretien et les caractéristiques opérationnelles appropriés requis par l'autorité de sécurité et nécessaires pour son autorisation;
- c) les caractéristiques techniques et opérationnelles prouvant que le matériel roulant est compatible avec le système d'alimentation en énergie, le système de signalisation et de contrôle-commande, l'écartement des voies et les gabarits de l'infrastructure, la charge maximale à l'essieu et d'autres contraintes du réseau;
- d) des informations sur les dérogations aux règles de sécurité nationales qui sont nécessaires pour accorder l'autorisation, et la preuve, basée sur l'évaluation des risques, que l'acceptation du matériel roulant ne crée pas de risque excessif sur le réseau.

3. Le détail des conditions d'obtention et de validité de l'autorisation de mise en service du matériel roulant ferroviaire circulant sur le réseau ferré national ainsi que les modalités de sa délivrance sont arrêtés par règlement grand-ducal qui détermine également les conditions selon lesquelles l'autorisation de mise en service délivrée dans un autre Etat pourra être intégralement ou partiellement reconnue.

4. Le détail des conditions d'obtention et de validité de l'autorisation de mise en service du matériel roulant ferroviaire historique circulant sur le réseau ferré national ainsi que les modalités de sa délivrance sont définies par l'Administration des Chemins de Fer.

Chapitre VIII – Dispositions pénales

Art. 21. La violation des obligations découlant des articles 14, 17, 19 et 20 est punie d'un emprisonnement d'un mois à trois ans et d'une amende de 251 à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Chapitre IX – Dispositions modificatives et abrogatoires

Art. 22. Le deuxième alinéa de l'article 10 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée est abrogé.

Art. 23. Dans le Chapitre III – La répartition des sillons de la même loi – il est inséré derrière l'article 20 un article 20bis nouveau, libellé comme suit:

„**Art. 20bis.**– 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 du ... sur la sécurité ferroviaire.“

Art. 24. A l'article 22 de la même loi sont apportées les modifications suivantes:

- 1° Au paragraphe 1er, le terme „la cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports, établissement public institué en vertu de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics“ est remplacé par „l'Administration des Chemins de Fer, instituée en vertu de la loi du ... relative à la sécurité ferroviaire“.

- 2° Au paragraphe 2, alinéa 3, la référence „article 26“ est remplacée par „article 20bis“.
- 3° Le paragraphe 3 est abrogé.
- 4° Au paragraphe 4, le terme „la cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports“ est remplacé par „l'Administration des Chemins de Fer“.
- 5° Le paragraphe 9 est remplacé par le texte suivant:

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

Art. 25. L'article 24 de la même loi est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 24.**– L'utilisation du réseau ferré luxembourgeois est soumise au paiement d'une redevance d'utilisation dont les modalités d'application sont arrêtées par règlement grand-ducal, l'avis de l'organisme de tarification demandé.

Les redevances d'utilisation sont calculées pour chaque entreprise dans le respect du principe de l'application non discriminatoire de ces redevances dans le cadre d'un même marché et par rapport à un barème tarifaire de référence établi par l'organisme de tarification prévu à l'article 25 selon les modalités arrêtées par règlement grand-ducal.

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

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit pouvoir prouver que les redevances à payer par une entreprise ferroviaire ont été calculées conformément aux modalités de tarification de la redevance prévue.

L'organisme de tarification prévu à l'article 25 tient à la disposition de toute entreprise ferroviaire demandant l'allocation de sillons toute information utile sur les redevances imposées.“

Art. 26. Au paragraphe 1er de l'article 25 de la même loi, le terme „la cellule „accès réseau“ de la Communauté des Transports, instituée en vertu de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics“ est remplacé par „l'Administration des Chemins de Fer, instituée en vertu de la loi du ... relative à la sécurité ferroviaire“.

Art. 27. Le Chapitre V – Les règles de sécurité relatives à l'utilisation du réseau de la même loi – est abrogé.

Art. 28. A l'article 31 de la même loi, la référence aux articles 20 à 29 est remplacée par la référence aux articles 20 à 25.

Art. 29. L'article 7quater de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics est abrogé.

Art. 30. L'alinéa 2 de l'article 30 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation est abrogé.

Chapitre X – Dispositions finales

Art. 31. La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recouvrant à l'intitulé suivant: „loi du ... relative à la sécurité ferroviaire“.

Art. 32. La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit celui de sa publication au Mémorial.

Luxembourg, le 3 avril 2009

Le Président-Rapporteur,
Roland SCHREINER

Service Central des Imprimés de l'Etat

5824/10

N° 5824¹⁰

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2008-2009

PROJET DE LOI

ayant pour objet

- A) la transposition en droit national de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires;**
- B) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sécurité ferroviaire;**
- C) d'instituer une Administration des Chemins de Fer; et**
- D) de modifier**
 - a) la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et**
 - b) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics**

* * *

**DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES
AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT**

(8.4.2009)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous informer que la Commission des Transports tient à vous signaler une dernière modification qu'elle a dû apporter au niveau de l'intitulé du projet de loi 5824.

En effet, suite à la suppression de l'article 27 du texte du projet de loi initial qui visait à modifier la loi modifiée du 28 mars 1997 1° approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946, 2° approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL), 3° concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL, et 4° portant modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, la Commission des Transports a constaté que la référence précitée au niveau de l'intitulé est devenue sans objet. Sa suppression s'est donc imposée.

La commission considère que l'adaptation susvisée ne constitue point un amendement nécessitant le recours à la procédure d'amendements parlementaires entraînant un avis circonstancié de la Haute Corporation, mais le redressement d'un oubli rédactionnel.

De plus, la Commission des Transports entend profiter de la présente afin d'informer le Conseil d'Etat du sort qu'elle a réservé à ses observations exprimées dans son deuxième avis complémentaire, émis le 3 mars 2009. Sauf une proposition, elle a fait siennes l'ensemble des propositions exprimées par la Haute Corporation. Dans ce contexte deux précisions supplémentaires pourraient s'avérer utiles.

D'une part, en ce qui concerne l'article 6 (ancien article 7) du projet de loi sous objet, la commission a non seulement noté que le Conseil d'Etat exprime sa satisfaction qu'il est donné suite à ses critiques, mais qu'il soulève la question de savoir, à l'endroit du paragraphe 3 de l'article 6, quelle est la „société“ visée? La commission tient donc à préciser que la société dont est question est bien celle „visée par

l'inspection ou le contrôle". Cette précision a été ajoutée par la commission dans son rapport au niveau du commentaire de cet article.

D'autre part, en ce qui concerne la commission administrative indépendante instituée par le paragraphe 5 de l'article 15 (ancien article 19) et critiquée par le Conseil d'Etat qui demande la suppression dudit paragraphe, la Commission des Transports a jugé utile de maintenir cette commission. La commission parlementaire souligne qu'il ne s'agit en aucun cas d'instituer une instance de contrôle pour l'Administration. Elle note que cette commission administrative a une fonction pratique à assumer qui consiste à assurer le lien entre l'Administration et le ministre en préparant les dossiers instruits par l'Administration à la signature ministérielle. La Commission des Transports a en outre noté que ladite commission répond au souhait exprimé par la Commission européenne qui est d'avis que dans le cas du Luxembourg, avec notamment une société des chemins de fer intégrée et le Ministre des Transports assumant et la tutelle sur la société nationale des chemins de fer luxembourgeois et la fonction de régulateur du secteur ferroviaire, une commission administrative est nécessaire pour garantir l'indépendance de tous les acteurs impliqués dans le processus.

Copie de la présente est envoyée pour information au Ministre des Transports et à la Secrétaire d'Etat aux Relations avec le Parlement.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés,
Lucien WEILER

5824/12

N° 5824¹²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2008-2009

PROJET DE LOI

ayant pour objet

- A) la transposition en droit national de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires;
- B) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sécurité ferroviaire;
- C) d'instituer une Administration des Chemins de Fer; et
- D) de modifier
 - a) la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et
 - b) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics

* * *

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(5.5.2009)

Le Conseil d'Etat,

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 29 avril 2009 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

ayant pour objet

- A) la transposition en droit national de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires;
- B) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sécurité ferroviaire;
- C) d'instituer une Administration des Chemins de Fer; et
- D) de modifier
 - a) la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et
 - b) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 28 avril 2009 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et les avis émis par le Conseil d'Etat en ses séances des 8 avril 2008 et 9 décembre 2008 et 3 mars 2009;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique du 5 mai 2009.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Alain MEYER

5824

MEMORIAL
Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL
Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 169

27 juillet 2009

Sommaire

SÉCURITÉ FERROVIAIRE

Loi du 22 juillet 2009 ayant pour objet

- A) la transposition en droit national de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires;**
- B) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sécurité ferroviaire;**
- C) d'instituer une Administration des Chemins de Fer; et**
- D) de modifier**
 - a) la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et
 - b) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics page **2466**

Loi du 22 juillet 2009 ayant pour objet

- A) la transposition en droit national de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires;**
- B) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sécurité ferroviaire;**
- C) d'instituer une Administration des Chemins de Fer; et**
- D) de modifier**
 - a) la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et**
 - b) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.**

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

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 28 avril 2009 et celle du Conseil d'Etat du 5 mai 2009 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Chapitre I

Champ d'application et définitions

Art. 1^{er}. La présente loi détermine les exigences en matière de sécurité applicables au système ferroviaire luxembourgeois, y compris la gestion sûre de l'infrastructure et du trafic, ainsi que l'interaction entre les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Sont exclus du champ d'application de la présente loi les tramways et les infrastructures ferroviaires privées qui sont utilisées exclusivement par leur propriétaire pour ses propres opérations de transport de marchandises.

En ce qui concerne les réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés exclusivement à l'exploitation de services de transport de voyageurs locaux ainsi que les personnes et associations opérant exclusivement sur ces réseaux, un règlement grand-ducal arrête les conditions de sécurité spécifiques applicables à l'exploitation ferroviaire de ces réseaux.

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

- a) «système ferroviaire», l'ensemble des sous-systèmes pour les domaines structurels et fonctionnels, tels qu'ils sont définis dans les directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE, ainsi que la gestion et l'exploitation du système dans son ensemble;
- b) «gestionnaire de l'infrastructure», entreprise chargée en particulier de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, telle qu'elle est définie à l'article 3 de la directive 91/440/CEE modifiée; la gestion du réseau est confiée à la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois, en abrégé CFL, ci-après dénommée le gestionnaire de l'infrastructure;
- c) «entreprise ferroviaire», toute entreprise à statut privé ou public dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction;
- d) «système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse», l'ensemble, décrit à l'annexe I de la directive modifiée 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse, constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes du réseau transeuropéen de transport, construites ou aménagées pour être parcourues à grande vitesse, et les matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures;
- e) «système ferroviaire transeuropéen conventionnel», l'ensemble, décrit à l'annexe I de la directive modifiée 2001/16/CE du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel, constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes du réseau transeuropéen de transport, construites ou aménagées pour le transport ferroviaire conventionnel et le transport ferroviaire combiné, et les matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures;
- f) «sous-systèmes», le résultat de la division du système ferroviaire transeuropéen comme indiqué à l'annexe II des directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE. Ces sous-systèmes, pour lesquels des exigences essentielles doivent être définies, sont de nature structurelle ou fonctionnelle;
- g) «interopérabilité», l'aptitude du système ferroviaire transeuropéen à permettre la circulation sûre et sans rupture de trains en accomplissant les performances requises pour ces lignes. Cette aptitude repose sur l'ensemble des conditions réglementaires, techniques et opérationnelles qui doivent être remplies pour satisfaire aux exigences essentielles;
- h) «spécifications techniques d'interopérabilité» en abrégé «STI», les spécifications dont chaque sous-système ou partie de sous-système fait l'objet en vue de satisfaire aux exigences essentielles et d'assurer l'interopérabilité des systèmes ferroviaires transeuropéens à grande vitesse et conventionnel, tels qu'ils sont définis dans les directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE;

- i) «constituants d'interopérabilité», tout composant élémentaire, groupe de composants, sous-ensemble ou ensemble complet d'équipements incorporés ou destinés à être incorporés dans un sous-système, dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du système ferroviaire à grande vitesse ou conventionnel, tels qu'ils sont définis dans les directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE. La notion de «constituant» recouvre des objets matériels mais aussi des objets immatériels comme les logiciels;
- j) «objectifs de sécurité communs» en abrégé «OSC», les niveaux de sécurité que doivent au moins atteindre les différents parties du système ferroviaire (comme le système ferroviaire conventionnel, le système ferroviaire à grande vitesse, les tunnels ferroviaires de grande longueur ou les lignes uniquement utilisées pour le transport de marchandises) et le système dans son ensemble, exprimés sous forme de critères d'acceptation des risques;
- k) «méthodes de sécurité communes» en abrégé «MSC», les méthodes qui sont élaborées pour décrire comment évaluer les niveaux de sécurité, la réalisation des objectifs de sécurité et la conformité à d'autres exigences en matière de sécurité;
- l) «système de gestion de la sécurité», l'organisation et les dispositions établies par un gestionnaire de l'infrastructure ou par une entreprise ferroviaire pour assurer la gestion sûre de ses activités;
- m) «accident», un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables; les accidents sont ventilés suivant les types ci-après: collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies et autres;
- n) «accident grave», toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées ou d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire; on entend par «importants dommages» des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par un organisme d'enquête à un total d'au moins 2 millions d'euros;
- o) «incident», tout événement, autre qu'un accident ou un accident grave, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité d'exploitation;
- p) «Agence ferroviaire européenne», en abrégé «Agence», l'agence communautaire pour la sécurité ferroviaire et l'interopérabilité, instituée par le règlement 2004/881/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne;
- q) «Administration des Chemins de Fer», l'administration publique instituée par la présente loi comme organisme national chargé des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer conformément à la directive 2004/49/CE.

Chapitre II

Administration des Chemins de Fer

Art. 3. Il est créé une Administration des Chemins de Fer (ACF), appelée ci-après «Administration», qui est placée sous l'autorité du membre du gouvernement ayant les chemins de fer dans ses attributions, ci-après désigné le Ministre. Elle est dirigée par un Directeur de l'Administration des Chemins de Fer qui en est le supérieur hiérarchique.

Le personnel de l'Administration est composé des fonctionnaires et employés recrutés conformément aux articles 9 et 10 de la présente loi. L'Administration peut s'assurer l'assistance technique d'experts selon ses besoins.

Art. 4. 1. L'Administration veille au maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité dans le domaine ferroviaire en conformité avec les dispositions nationales et internationales applicables. A cette fin, elle accomplit de manière ouverte, non discriminatoire et transparente notamment les missions suivantes:

- a) veiller à ce que le matériel roulant soit dûment enregistré et que les informations relatives à la sécurité figurant dans le registre national, établi conformément à l'article 14 des directives modifiées 96/48/CE et de la directive 2001/16/CE, soient exactes et tenues à jour;
- b) instruire les dossiers en vue de l'émission, du renouvellement, du réexamen, de la modification, du retrait et de la suspension par le Ministre des certificats et agréments de sécurité conformément aux dispositions de la présente loi et des règlements grand-ducaux pris en son exécution ainsi que vérifier que les conditions de validité en sont remplies;
- c) vérifier la conformité des constituants d'interopérabilité aux exigences prévues par la législation et la réglementation en vigueur;
- d) autoriser en application de la législation et de la réglementation en vigueur la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constituant le système ferroviaire implanté ou exploité au Luxembourg et vérifier qu'ils sont exploités et entretenus conformément aux exigences essentielles les concernant;
- e) accomplir les missions lui dévolues conformément à la présente loi et aux règlements grand-ducaux pris en son exécution dans le cadre de la mise en service du matériel roulant utilisé sur le réseau ferré luxembourgeois, à savoir notamment autoriser la mise en service du matériel roulant nouveau ou substantiellement modifié qui n'est pas encore couvert par une STI et vérifier qu'il est exploité et entretenu conformément aux exigences essentielles le concernant;
- f) accomplir les missions lui dévolues conformément à la présente loi et aux règlements grand-ducaux pris en son exécution dans le cadre de la formation et de la certification du personnel affecté à des tâches de sécurité sur le réseau ferré luxembourgeois;

- g) vérifier, promouvoir, faire appliquer, développer et publier le cadre réglementaire en matière de sécurité ferroviaire, y compris le système des règles nationales de sécurité;
- h) assister et conseiller le Ministre dans l'exécution de ses attributions en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires;
- i) apporter son concours à des études et activités en rapport avec la sécurité ferroviaire;
- j) coopérer avec ses homologues, en particulier en vue d'une harmonisation des critères de certification en matière de sécurité ferroviaire.

2. L'Administration se voit confier en outre la mission de garantir à toute entreprise ferroviaire un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire et d'éviter tout abus de position dominante d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires au détriment des autres. A cette fin, elle assume les fonctions d'organisme de répartition des sillons et d'organisme de tarification de l'infrastructure ferroviaire, telles que prévues respectivement aux articles 22 et 25 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

Art. 5. Avant le premier septembre de chaque année, l'Administration rend compte, dans un rapport écrit, au Ministre de l'exécution de ses missions au cours de l'année précédente. Dans ce rapport, elle relève plus particulièrement:

- a) les informations sur l'évolution de la sécurité ferroviaire, y compris un inventaire des indicateurs de sécurité communs définis à l'annexe I de la directive 2004/49/CE,
- b) les modifications importantes apportées aux règles applicables en matière de sécurité ferroviaire,
- c) l'évolution de la certification et de l'agrément en matière de sécurité, ainsi que
- d) les résultats de la surveillance du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et des entreprises ferroviaires et les enseignements qui en ont été tirés.

Elle publie son rapport annuel et le transmet à l'Agence au plus tard le 30 septembre de l'année suivante.

Art. 6. 1. Dans la mesure où l'Administration ne dispose pas de spécialistes en nombre ou qualité suffisants pour pouvoir effectuer toutes les inspections ou tous les contrôles exigés dans le cadre de l'accomplissement des missions de l'Administration prévues à la présente loi, le Directeur peut, après en avoir été autorisé par le Ministre, confier des missions à du personnel qualifié appartenant à des autorités de sécurité étrangères ou à une société privée spécialisée, à condition que:

- la société privée présente toutes les garanties d'indépendance par rapport au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou à l'entreprise ferroviaire visés par ses inspections et contrôles;
- l'assistance procurée par du personnel d'une autorité étrangère fasse l'objet d'un contrat passé avec cette autorité;
- les procédures pratiquées et les documents utilisés soient conformes au cadre réglementaire luxembourgeois;
- les éléments recueillis permettent à l'Administration de prendre une décision en toute connaissance de cause.

2. Les frais d'inspection et de contrôle sont à arrêter par règlement grand-ducal qui fixe les barèmes.

3. Pour l'exécution de sa mission, l'Administration peut demander l'assistance du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires. Dans les limites de ce qui est nécessaire à l'exécution des vérifications prévues à l'article 4, elle a le droit de demander rapport aux organes de direction et de prendre connaissance, mais sans les déplacer, des livres, comptes et autres documents de la société visée par l'inspection ou le contrôle.

4. Quiconque empêche ou entrave sciemment l'accomplissement des missions incombant à l'Administration, est puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 125.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Art. 7. 1. En vue d'obtenir le certificat de sécurité et l'agrément de sécurité prévus à la présente loi, le requérant doit adresser sa demande écrite sous pli recommandé au Directeur de l'Administration des Chemins de Fer.

La demande doit être rédigée en langue française ou allemande. Elle doit être remise en trois exemplaires. Elle indique notamment l'objet de la demande et le relevé des pièces dont le requérant entend se servir. Elle est accompagnée de tous les pièces et documents exigés par la réglementation.

2. Le requérant peut demander des informations sur les modalités d'obtention des certifications. A cette fin, l'Administration dresse notamment un dossier d'information sur les exigences et met gratuitement tous les documents appropriés à la disposition du requérant. Des éléments d'orientation spécifiques sont fournis aux entreprises ferroviaires qui introduisent une demande de certificat de sécurité concernant des services sur une partie limitée du réseau ferré; ils précisent notamment les règles applicables à la partie du réseau en question.

3. L'Administration avise les demandes endéans les trois mois à compter du jour où le dossier comportant toutes les pièces utiles au bon déroulement de la procédure lui a été communiqué.

Art. 8. Dans la phase d'élaboration des règles nationales de sécurité, l'Administration consulte toutes les parties concernées et intéressées, y compris le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, les entreprises ferroviaires, les fabricants et les fournisseurs de services d'entretien, les usagers et les représentants du personnel. Les avis des parties intéressées sont réputés favorables s'ils ne sont pas intervenus dans le mois suivant la transmission du projet.

Art. 9. 1. En dehors d'un directeur, le cadre du personnel de l'Administration comprend, dans l'ordre hiérarchique, les fonctions et emplois suivants:

- a) Dans la carrière supérieure:
- grade de computation de la bonification d'ancienneté: grade 12:
- des conseillers de direction première classe et des ingénieurs première classe;
 - des conseillers de direction et des ingénieurs-chefs de division;
 - des conseillers de direction adjoints et des ingénieurs principaux;
 - des attachés de Gouvernement premiers en rang et des ingénieurs-inspecteurs;
 - des attachés de Gouvernement et des ingénieurs.

- b) Dans la carrière moyenne du rédacteur:
- grade de computation de la bonification d'ancienneté: grade 7:

- des inspecteurs principaux premiers en rang;
- des inspecteurs principaux;
- des inspecteurs;
- des chefs de bureaux;
- des chefs de bureaux adjoints;
- des rédacteurs principaux;
- des rédacteurs.

La promotion aux fonctions supérieures à celles de rédacteur principal est subordonnée à la réussite d'un examen de promotion.

Lorsqu'un emploi d'une fonction de promotion n'est pas occupé, le nombre des emplois d'une fonction inférieure au grade de la même carrière pourra être temporairement augmenté en conséquence.

- c) Dans la carrière moyenne de l'ingénieur-technicien:
- grade de computation de la bonification d'ancienneté: grade 7:

- des ingénieurs-techniciens inspecteurs principaux premiers en rang;
- des ingénieurs-techniciens inspecteurs principaux;
- des ingénieurs-techniciens inspecteurs;
- des ingénieurs-techniciens principaux;
- des ingénieurs-techniciens.

La promotion aux fonctions supérieures à celles d'ingénieur-technicien principal est subordonnée à la réussite d'un examen de promotion.

Lorsqu'un emploi d'une fonction de promotion n'est pas occupé, le nombre des emplois d'une fonction inférieure au grade de la même carrière pourra être temporairement augmenté en conséquence.

- d) Le cadre prévu au présent paragraphe peut être complété par des employés de l'Etat et des ouvriers de l'Etat dans les limites des crédits budgétaires. En outre, le cadre prévu au présent paragraphe peut être complété par des stagiaires suivant les besoins du service et dans les limites des crédits budgétaires.

2. Le directeur doit être titulaire d'un diplôme de fin d'études universitaires représentant la sanction finale d'un cycle complet d'études universitaires, homologué ou reconnu conformément aux dispositions législatives en vigueur.

La nomination aux fonctions de directeur est faite au gré du Gouvernement.

3. Les nominations aux fonctions classées au grade 9 et aux grades supérieures sont faites par le Grand-Duc. Les nominations aux autres grades sont faites par le Ministre.

4. Sans préjudice des conditions générales d'admission au service de l'Etat, et pour autant qu'elles ne sont pas fixées par la présente loi, les conditions particulières d'admission au stage, de nomination et d'avancement du personnel de l'Administration sont fixées par voie de règlement grand-ducal.

5. La loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat est modifiée comme suit:

- a) L'article 22 section IV est modifié comme suit:
- au numéro 9 est ajoutée la mention «le directeur de l'Administration des Chemins de Fer».
- b) L'annexe A - classification des fonctions - rubrique I, «Administration générale», est modifiée comme suit:
- au grade 17 est ajoutée la mention «Administration des Chemins de Fer - directeur».
- c) L'annexe D - détermination - rubrique I, «Administration générale», est modifiée comme suit:
- à la carrière supérieure de l'administration, au grade 12 de la computation de la bonification d'ancienneté, au grade 17, est ajoutée la mention «directeur de l'Administration des Chemins de Fer».

Art. 10. Afin d'assumer les missions, responsabilités et obligations qui sont dévolues à l'Administration par les dispositions de la présente loi, des agents des CFL qui, au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, sont chargés de tâches relevant de la compétence de l'Administration ou qui disposent des qualifications requises, peuvent être transférés sur une base volontaire à l'Administration selon les modalités prévues à l'article 7 de la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'Etat.

L'agent transféré à l'Administration garde son statut de personnel des chemins de fer avec tous les droits et prérogatives que cela implique.

Avant d'entrer en fonctions, l'agent transféré à l'Administration prête devant le Ministre ou son délégué le serment qui suit:

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

Le Trésor rembourse aux CFL les traitements, indemnités, salaires, charges sociales patronales et la quote-part des pensions des agents en question.

Chapitre III

Mise en place et gestion de la sécurité ferroviaire

Art. 11. 1. Les règles nationales de sécurité contiennent les exigences en matière de sécurité. Elles évoluent conformément aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI), aux objectifs de sécurité communs (OSC) et aux méthodes de sécurité communes (MSC).

Tout projet de règle nationale de sécurité qui exige un niveau de sécurité plus élevé que celui des OSC adoptés, ou qui est susceptible d'affecter sur le réseau ferré national les activités effectuées par des entreprises ferroviaires qui sont établies en dehors du Luxembourg en conformité avec les exigences du droit communautaire, est soumis par l'Administration à l'avis des parties intéressées conformément à l'article 8.

Les règles de sécurité nationales sont publiées par voie de règlement grand-ducal.

2. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et chaque entreprise ferroviaire adoptent, chacun en ce qui le concerne, des règles internes de sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité. Les règles internes sont établies dans le respect des règles de sécurité nationales; elles doivent atteindre au moins les OSC, être conformes aux exigences de sécurité définies dans les STI et MSC. Elles ne s'appliquent qu'à l'organisme qui les édicte.

3. Toute entreprise ferroviaire admise à utiliser le réseau ferré luxembourgeois ainsi que le gestionnaire de l'infrastructure doivent employer aux tâches de sécurité qu'ils assument, du personnel titulaire d'une formation et d'une certification conformes aux exigences de sécurité définies par le droit communautaire, par les spécifications techniques d'interopérabilité et par les règles de sécurité nationales.

4. Chaque année, avant le 30 juin, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires autorisées à utiliser le réseau ferré luxembourgeois soumettent à l'Administration un rapport annuel sur la sécurité concernant l'année civile précédente. Le rapport de sécurité contient:

- a) des informations sur la manière dont le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou l'entreprise ferroviaire réalise ses propres objectifs de sécurité et les résultats des plans de sécurité;
- b) la mise au point d'indicateurs de sécurité nationaux et des indicateurs de sécurité communs définis à l'annexe I de la directive 2004/49/CE, dans la mesure où cela est pertinent pour l'organisation déclarante;
- c) les résultats des audits de sécurité internes;
- d) des observations sur les insuffisances et les défauts de fonctionnement des opérations ferroviaires et de la gestion de l'infrastructure qui peuvent présenter un intérêt pour l'Administration.

Art. 12. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires prennent toutes les mesures requises en vue d'assurer la sécurité de l'exploitation du système ferroviaire et de maîtriser les risques qui en résultent, le cas échéant, en coopération les uns avec les autres. Ils appliquent les règles nationales de sécurité visées à l'article 11, paragraphe 1^{er} et établissent leur système de gestion de la sécurité conformément aux dispositions de l'article 11, paragraphe 2.

Sans préjudice de la responsabilité civile établie conformément aux prescriptions légales, le gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise ferroviaire est responsable de sa partie du système ferroviaire et de la sécurité d'exploitation de celle-ci, y compris la fourniture de matériel et la sous-traitance de services, vis-à-vis des usagers, des clients, des travailleurs concernés et des tiers.

La responsabilité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et de chaque entreprise ferroviaire dans l'exploitation du système ferroviaire n'affecte pas la responsabilité de chaque fabricant, fournisseur de services d'entretien, exploitant de wagons, prestataire de services et entité adjudicatrice de livrer du matériel roulant, des installations, des accessoires et des équipements ainsi que des services conformes aux exigences et conditions d'utilisation prescrites, de sorte que ceux-ci puissent être exploités en toute sécurité par l'entreprise ferroviaire respectivement par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Art. 13. La mise en circulation sur le réseau ferré luxembourgeois de trains par une entreprise ferroviaire déterminée n'est admise que dans les conditions prévues par les paragraphes 1 et 2 de l'article 11 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

La preuve du respect de ces conditions est rapportée soit par le fait d'être titulaire d'une licence luxembourgeoise prévue à l'article 4 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, soit par le rapport d'un réviseur d'entreprises certifiant l'existence de moyens financiers pour couvrir la responsabilité civile dont question à l'alinéa premier.

Chapitre IV
Certification de l'entreprise ferroviaire

Art. 14. L'allocation et l'utilisation d'un sillon exigent de la part de l'entreprise bénéficiaire la détention d'un certificat de sécurité. Le certificat de sécurité confirme l'acceptation du système de gestion de la sécurité de l'entreprise ferroviaire. Il précise le type et la portée des activités ferroviaires couvertes. Il est valable sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne pour des activités de transport ferroviaires équivalentes.

Le certificat de sécurité se compose d'une certification générale et d'une certification spéciale.

La certification générale atteste l'établissement par l'entreprise ferroviaire d'un système de gestion de la sécurité en due forme et sa conformité aux normes et aux règles de sécurité applicables sur le réseau communautaire.

La certification spéciale atteste l'acceptation par l'entreprise ferroviaire des mesures de sécurité applicables pour atteindre les exigences nationales spécifiques nécessaires pour circuler sur le réseau ferré luxembourgeois.

Le détail des conditions d'obtention et de validité du certificat de sécurité ainsi que les modalités de son établissement sont arrêtées par règlement grand-ducal qui fixe également le détail des conditions et des modalités de renouvellement, de réexamen et de retrait du certificat de sécurité.

Art. 15. 1. Le Ministre est l'autorité compétente pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait des certificats de sécurité sur base des dossiers instruits par l'Administration.

2. Le certificat de sécurité est valable pour une durée de cinq ans.

3. Le Ministre procède à l'octroi, au changement ou renouvellement du certificat de sécurité à chaque modification substantielle du type ou de la portée des activités de transport ferroviaires effectuées par l'entreprise ferroviaire.

Le Ministre décide de la nécessité de procéder à un réexamen du certificat de sécurité.

Le Ministre peut à tout instant procéder à la vérification des certificats de sécurité.

Le Ministre procède au retrait de la certification générale et/ou de la certification spéciale en cas de manquement grave ou répété par une entreprise ferroviaire concernant l'utilisation des sillons alloués ou si le titulaire d'un certificat de sécurité délivré par le Ministre ne remplit plus les conditions requises.

4. Les décisions de refus du Ministre sont motivées.

Les décisions du Ministre sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

5. Il est institué une commission administrative indépendante qui est composée de trois membres désignés par le Ministre et qui a pour mission d'aviser le dossier instruit par l'Administration.

Les avis de la commission sont rendus à la majorité des voix.

La commission peut demander tous les renseignements nécessaires pour examiner la conformité des dossiers qui lui sont soumis par l'Administration, et le cas échéant, s'assurer à ces fins le concours d'organismes et d'experts indépendants. La commission émet son avis en temps utile en vue du respect du délai fixé au paragraphe 2 de l'article 5 du règlement grand-ducal précité.

Art. 16. L'Administration notifie à l'Agence, dans un délai d'un mois, la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des certificats de sécurité. La notification mentionne le nom et l'adresse des entreprises ferroviaires, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité du certificat de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de la décision.

Chapitre V
Certification du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire

Art. 17. 1. Pour pouvoir gérer et exploiter l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit être titulaire d'un agrément de sécurité. L'agrément confirme l'acceptation des dispositions prises par le gestionnaire de l'infrastructure pour satisfaire aux exigences particulières requises afin de garantir la sécurité de l'infrastructure ferroviaire aux niveaux de la conception, de l'entretien et de l'exploitation du système de contrôle du trafic et de signalisation.

Le détail des conditions d'obtention et de validité de l'agrément de sécurité ainsi que les modalités de son établissement sont arrêtées par règlement grand-ducal qui fixe également le détail des conditions et des modalités de renouvellement, de réexamen et de retrait de l'agrément de sécurité.

2. Le Ministre est l'autorité compétente pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait des agréments de sécurité sur base de dossiers instruits par l'Administration.

3. L'agrément de sécurité est valable pour une durée de cinq ans.

4. Le Ministre procède à l'octroi, au changement ou renouvellement de l'agrément de sécurité à chaque modification substantielle de l'infrastructure, de la signalisation, de l'approvisionnement en énergie ou des principes applicables à son exploitation et à son entretien.

Le Ministre décide de la nécessité de procéder à un réexamen de l'agrément de sécurité.

Le Ministre peut à tout instant procéder à la vérification des agréments de sécurité.

Le Ministre procède au retrait de l'agrément de sécurité si le gestionnaire de l'infrastructure agréé ne remplit plus les conditions requises.

5. Les décisions de refus du Ministre sont motivées.

Les décisions du Ministre sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

6. La commission administrative instituée en vertu de l'article 15, paragraphe 5, a pour mission d'aviser le dossier instruit par l'Administration.

Les avis de la commission sont rendus à la majorité des voix.

La commission peut demander tous les renseignements nécessaires pour examiner la conformité des dossiers qui lui sont soumis par l'Administration, et le cas échéant, s'assurer à ces fins le concours d'organismes et d'experts indépendants. La commission émet son avis en temps utile en vue du respect du délai fixé au paragraphe 2 de l'article 3 du règlement grand-ducal précité.

Art. 18. L'Administration notifie à l'Agence, dans un délai d'un mois, la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des agréments de sécurité. La notification mentionne le nom et l'adresse du gestionnaire de l'infrastructure, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité de l'agrément de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de la décision.

Chapitre VI

Qualification et formation du personnel affecté à des tâches de sécurité

Art. 19. 1. Toute entreprise ferroviaire admise à utiliser le réseau ferré luxembourgeois ainsi que le gestionnaire de l'infrastructure doivent employer aux tâches de sécurité qu'ils assument, du personnel titulaire d'une formation et d'une certification conformes aux exigences de sécurité définies par le droit communautaire, par les STI et par les règles de sécurité nationales.

Les critères d'aptitude et de qualification, y compris les modalités et la sanction de la formation des agents affectés à des tâches de sécurité au sein d'une entreprise ferroviaire ou par le gestionnaire de l'infrastructure, sont réglés par règlement grand-ducal qui détermine également les conditions selon lesquelles une certification établie par l'autorité compétente d'un autre Etat pourra être reconnue.

2. La formation du personnel affecté à des tâches de sécurité au sein d'une entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure est organisée et dispensée par des centres de formation accrédités par le Ministre sur proposition de l'Administration.

L'accréditation n'est valable qu'à condition pour le centre de formation concerné d'assurer aux différentes catégories de personnel affecté à des tâches de sécurité un accès équitable et non discriminatoire à ses services de formation, lorsque cette formation est requise pour remplir les conditions d'obtention du certificat de sécurité respectivement de l'agrément de sécurité.

Le processus d'accréditation qui se fonde notamment sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité est arrêté par règlement grand-ducal.

Chapitre VII

Certification du matériel roulant ferroviaire

Art. 20. 1. Toute entreprise ferroviaire admise à utiliser le réseau ferré luxembourgeois ne fera circuler sur le réseau ferré luxembourgeois que des trains composés de matériel roulant couvert par les STI et les règles nationales pertinentes ou dont la mise en service a été dûment autorisée par l'Administration ou dont l'autorisation de mise en service accordée par les autorités compétentes d'un autre Etat aura été reconnue par l'Administration.

2. Le dossier à soumettre à l'Administration contiendra au moins les informations suivantes:

- a) le cas échéant, la preuve que la mise en service du matériel roulant a été autorisée dans un autre Etat et des registres faisant apparaître l'historique de son exploitation, de son entretien et, le cas échéant, les modifications techniques apportées après l'autorisation;
- b) les données techniques, le programme d'entretien et les caractéristiques opérationnelles appropriés requis par l'autorité de sécurité et nécessaires pour son autorisation;
- c) les caractéristiques techniques et opérationnelles prouvant que le matériel roulant est compatible avec le système d'alimentation en énergie, le système de signalisation et de contrôle-commande, l'écartement des voies et les gabarits de l'infrastructure, la charge maximale à l'essieu et d'autres contraintes du réseau;
- d) des informations sur les dérogations aux règles de sécurité nationales qui sont nécessaires pour accorder l'autorisation, et la preuve, basée sur l'évaluation des risques, que l'acceptation du matériel roulant ne crée pas de risque excessif sur le réseau.

3. Le détail des conditions d'obtention et de validité de l'autorisation de mise en service du matériel roulant ferroviaire circulant sur le réseau ferré national ainsi que les modalités de sa délivrance sont arrêtés par règlement grand-ducal qui détermine également les conditions selon lesquelles l'autorisation de mise en service délivrée dans un autre Etat pourra être intégralement ou partiellement reconnue.

4. Le détail des conditions d'obtention et de validité de l'autorisation de mise en service du matériel roulant ferroviaire historique circulant sur le réseau ferré national ainsi que les modalités de sa délivrance sont définies par l'Administration des Chemins de Fer.

Chapitre VIII
Dispositions pénales

Art. 21. La violation des obligations découlant des articles 14, 17, 19 et 20 est punie d'un emprisonnement d'un mois à trois ans et d'une amende de 251 à 5000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Chapitre IX
Dispositions modificatives et abrogatoires

Art. 22. Le deuxième alinéa de l'article 10 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée est abrogé.

Art. 23. Dans le Chapitre III - La répartition des sillons de la même loi - il est inséré derrière l'article 20 un article 20bis nouveau, libellé comme suit:

«**Art. 20 bis.** 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 du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire.»

Art. 24. A l'article 22 de la même loi sont apportées les modifications suivantes:

1° Au paragraphe 1^{er}, le terme «la cellule «accès réseau» de la Communauté des Transports, établissement public institué en vertu de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics» est remplacé par «l'Administration des Chemins de Fer, instituée en vertu de la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire».

2° Au paragraphe 2, alinéa 3, la référence «article 26» est remplacée par «article 20bis».

3° Le paragraphe 3 est abrogé.

4° Au paragraphe 4, le terme «la cellule «accès réseau» de la Communauté des Transports» est remplacé par «l'Administration des Chemins de Fer».

5° Le paragraphe 9 est remplacé par le texte suivant:

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

Art. 25. L'article 24 de la même loi est remplacé par le texte suivant:

«**Art. 24.** L'utilisation du réseau ferré luxembourgeois est soumise au paiement d'une redevance d'utilisation dont les modalités d'application sont arrêtées par règlement grand-ducal, l'avis de l'organisme de tarification demandé.

Les redevances d'utilisation sont calculées pour chaque entreprise dans le respect du principe de l'application non discriminatoire de ces redevances dans le cadre d'un même marché et par rapport à un barème tarifaire de référence établi par l'organisme de tarification prévu à l'article 25 selon les modalités arrêtées par règlement grand-ducal.

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

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit pouvoir prouver que les redevances à payer par une entreprise ferroviaire ont été calculées conformément aux modalités de tarification de la redevance prévue.

L'organisme de tarification prévu à l'article 25 tient à la disposition de toute entreprise ferroviaire demandant l'allocation de sillons toute information utile sur les redevances imposées.»

Art. 26. Au paragraphe 1^{er} de l'article 25 de la même loi, le terme «la cellule «accès réseau» de la Communauté des Transports, instituée en vertu de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics» est remplacé par «l'Administration des Chemins de Fer, instituée en vertu de la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire».

Art. 27. Le Chapitre V - Les règles de sécurité relatives à l'utilisation du réseau de la même loi - est abrogé.

Art. 28. A l'article 31 de la même loi, la référence aux articles 20 à 29 est remplacée par la référence aux articles 20 à 25.

Art. 29. L'article 7quater de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics est abrogé.

Art. 30. L'alinéa 2 de l'article 30 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation est abrogé.

Chapitre X
Dispositions finales

Art. 31. La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: «loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire».

Art. 32. La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit celui de sa publication au Mémorial.

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

Le Ministre des Transports,
Lucien Lux

Palais de Luxembourg, le 22 juillet 2009.
Henri

Le Ministre du Trésor et du Budget,
Luc Frieden

Doc. parl. 5824; sess. ord. 2007-2008 et 2008-2009; Dir. 2004/49/CE.